

des mulighed for, at banen kan føres i tunnel på hele strækningen mellem Amagerbro og Frederiksberg, eller for, at dele af strækningen kan føres i terræn eller på højbane. Det er forudsat, at selskabet kan vælge mellem at gennemføre anlægget som en boret tunnel eller som en cut and cover-tunnel. Selskabets valg må afhænge af, hvad den nærmere planlægning og projektering viser vil være bedst for passagererne og for barnernes omgivelser inden for de fastlagte økonomiske rammer . . .«.

Ørestadsselskabet har over for mig oplyst følgende:

»Ørestadsselskabets bestyrelse besluttede den 27. oktober 1994, at den nye bane skal være en såkaldt minimetro, som skal føres i tunnel fra Frederiksberg Station til henholdsvis Lergravsparken og universitetet på Amager.

Grundlaget for bestyrelsens beslutning er udarbejdet af Danmarks tre førende rådgivende ingeniørfirmaer og et fremtrædende arkitektfirma, der for selskabet har undersøgt tre alternative banesystemer: En sporvogn, der kører i gaden i blandet trafik, en såkaldt light rail, der kører i tunnel i de centrale bydele, og en minimetro, der kører i tunnel fra Frederiksberg Station til de nævnte destinationer på Amager. Bestyrelsens valg af minimetroen beroede på en vurdering af, at minimetroen bedst opfylder de krav, som må stilles til en moderne bybane – som bl.a. skal betjene et bycentrum – for så vidt angår økonomi, betjening af passagererne, miljøhensyn m.v.

Den foretagne undersøgelse er meget grundig, og der forelår således et meget omfattende undersøgelsesmateriale til brug for bestyrelsens beslutning. Dette materiale er nu ved at blive bearbejdet og resumeret i en særlig rapport, som forventes at foreligge i løbet af februar måned i år.

Der foreligger ingen krav i lov om Ørestaden m.v. om, at Transportrådet skal inddrages i selskabets arbejde. Inden bestyrelsens valg af banesystem har selskabet alligevel informeret Transportrådets sekretariat om beslutningsprocessen. Selskabet har desuden kort tid efter bestyrelsens beslutning afholdt et møde med Transportrådets formand, hvor der blev informeret om beslutningsgrundlaget. Samtidig inviterede selskabet Transportrådet til på et møde at få gennemgået beslutningsgrundlaget. Efter Transportrådets ønske er dette møde aftalt til den 29. marts 1995, idet rådet har ønsket at afvente den ovenfor omtalte sammenfatnings-

rapport. Transportrådet er desuden inviteret til at gennemgå det samlede undersøgelsesmateriale.«

Som det fremgår af Ørestadsselskabets udtalelse, er der foretaget en grundig og gennemgribende vurdering af de tre alternative banesystemer. Bestyrelsens valg af minimetroen er således foretaget ud fra en vurdering af banesystemets mulighed for at opfylde de mål, der er sat i loven, og helt inden for det ansvarsområde, som bestyrelsen har ifølge loven.

Som det endvidere fremgår af Ørestadsselskabets udtalelse, er Transportrådet inviteret til at gennemgå beslutningsgrundlaget.

Jeg finder på den baggrund ikke anledning til yderligere at anmode Transportrådet om en vurdering af den bybanetype, som Ørestadsselskabets bestyrelse har valgt.

---

#### Spm. nr. S 716

Til finansministeren (24/1 95) af:  
**Stefan G. Rasmussen (KF):**

»Hvilke muligheder har ministeren for at udsætte beslutningsprocessen, indtil Transportrådet fremkommer med en vurdering af valget af bybanetype til Ørestadsbanen?«

#### Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 715.

#### Svar (2/2 95)

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Idet jeg skal henvise til mit svar på spørgsmål nr. S 715, hvoraf det bl.a. fremgår, at Ørestadsselskabets bestyrelse i overensstemmelse med bestemmelserne i lov om Ørestaden m.v. har truffet beslutningen om bybanetype og omfanget af tunneleringen af Ørestadsbanen, og at Ørestadsselskabet allerede har givet Transportrådet mulighed for at sætte sig ind i beslutningsgrundlaget for disse beslutninger, finder jeg ikke, at der er grundlag for, at jeg foretager mig videre.

---