

nævnte ændring er på 4,1 mia. kr. i 1990-prisniveau. «

Spm. nr. S 1820

Til statsministeren (31/5 95) af:

Margrete Auken (SF):

»Er statsministeren enig med Transportrådet i, at Ørestadskonstruktionen indeholder en speciel fare for, at offentlighedens inddragelse tilsidesættes, at den tværgående koordinering underprioriteres, og at den økonomiske ansvarlighed udvandes?«

Begrundelse

Transportrådet rejser i sin årsberetning problemer af principiel karakter, der bl.a. vedrører Ørestadsprojektet. Problemet knytter sig til det offentlige brug af aktieselskaber og interessentskaber til at løse afgrænsede offentlige opgaver. Transportrådet fremhæver specielt følgende farer:

- at offentlighedens inddragelse og den dermed forbundne kontrol tilsidesættes,
- at selskaberne først og fremmest tager beslutninger ud fra deres afgrænsede opgaver og underprioriterer en tværgående koordinering,
- at den økonomiske ansvarlighed udvandes, fordi det offentlige ofte stiller garanti for selskabets lånefinansiering.

Svar (12/6 95)

Statsministeren (Poul Nyrup Rasmussen):

Jeg er enig med Transportrådet i, at det ved placering af opgaver i særlige selskaber er vigtigt at være opmærksom på offentlighedens inddragelse i disse selskabers arbejde og på, at disse selskabers opgaver indgår i en tværgående koordinering med det offentlige øvrige virksomhed, ligesom jeg selvsagt er enig i, at den økonomiske ansvarlighed må være lige så høj i selskaberne som i offentlige virksomheder.

Med hensyn til Ørestadskonstruktionen kan jeg henviser til nedenstående udtalelse, som jeg har indhentet fra Finansministeriet, og som jeg kan henholde mig til:

»Ørestadsselskabet har, selv om det ikke er omfattet af lov om offentlighed i forvaltningen, besluttet at leve op til denne lovs bestemmelser. Selskabet har således givet offentligheden adgang til at se hele beslutningsgrundlaget for valg af banesystem bortset fra økonomiske oplysninger, som ikke kan offentliggøres af hensyn til den kommende licitation over projektet.

Når Transportrådet tilsyneladende har en anden opfattelse, kan det skyldes, at resumeer af undersøgelsesmateriale først blev udarbejdet efterfølgende, således at offentligheden i første omgang var henvist til et ret omfattende materiale. Dette kan dog ikke betragtes som udtryk for lukkethed fra selskabets side.

Den detaljerede planlægning af Bybanen er sket i et nært samarbejde med både Københavns Kommune, HT og DSB. HT, DSB og Ørestadsselskabet har netop i fællesskab udsendt et forslag til tillæg til kollektiv trafikplan 1993, som behandler Bybanens indpasning i det samlede kollektive trafiksystem. Den samme form for koordinering ville have været anvendt, hvis bybaneopgaven havde været placeret i et af de gamle trafikselskaber, det være sig HT, DSB eller privatbanerne.

Med hensyn til spørgsmålet om koordinering er det i øvrigt indtrykket, at der er nogle misforståelser i den offentlige debat. Efter at Ørestadsloven var vedtaget og virkeliggørelsen af Bybanen igangsat, fremkom HT med sin Vision 2005, hvori HT fremsætter ideer om at supplere Ørestadsbanerne med yderligere bybanestrækninger. Denne vision har staten endnu ikke taget stilling til. HT's bestyrelse har ikke afsat økonomiske midler til formålet, ligesom visionen ikke er indarbejdet i den kollektive trafikplan. Det er positivt, at nye visioner opstår, allerede mens de vedtagne planer er ved at blive ført ud i livet, men fremtidsvisioner bør naturligvis ikke sætte de igangværende projekter i stå.

Transportrådet har anført, at privat lånekapital uden offentlig garanti vil øge ansvarligheden i de offentlige selskaber. Det kan naturligvis ikke udelukkes, at der i nogle sammenhænge kan være fordele forbundet med at inddrage privat risikovillig kapital i forbindelse med finansieringen af store trafikprojekter. Erfaringerne med privatfinansiering af Kanaltunnelprojektet sammenholdt med erfaringerne fra f.eks. Storebæltsprojektet taler dog ikke til fordel for denne tankegang. Det offentlige garantier for lånene til de store danske trafikprojekter indebærer primært, at lånene kan optages til væsentlig lavere rente end ellers.