

Af grunde, som ikke har noget med metro-systemet som sådan at gøre, havde man i Paris organiseret den nye forbindelsesbane mellem en ekspresmetrostation og Orly-lufthavnen som et uafhængigt selskab, der skulle hvile i sig selv, således at billetindtægterne skulle dække både driftsudgifter og alle anlægsomkostninger. Løsningen indebar, at billettaksterne blev tårnhøje, og at passagererne følgelig benyttede alternative ruter frem til lufthavnen. Nu er selskabet overtaget af Paris' trafikselskab, og metroen fungerer upåklageligt.«

---

#### Spm. nr. S 471

Til finansministeren (13/11 95) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Finder ministeren, at Orly Val-selskabets dannelse og endeligt bør føre til en revurdering af Ørestadsselskabets kompetence med hensyn til f.eks. infrastruktur og systemvalg?«

#### Begrundelse

Orly Val mindede i sin konstruktion om Ørestadsselskabet.

#### Svar (22/11 95)

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

I begrundelsen for spørgsmålet er det anført, at Orly VAL-selskabet i sin konstruktion mindede om Ørestadsselskabet. Dette er jeg ikke enig i. Såvidt det er oplyst, havde Orly VAL-selskabet i det alt væsentlige kun billetindtægterne til at dække alle anlægs- og driftsudgifter. Ørestadsselskabet vil ud over billetindtægterne modtage indtægterne fra salg af arealer i Ørestaden. Idet jeg i øvrigt henviser til svaret på spørgsmål nr. S 470, finder jeg således intet grundlag for, at erfaringerne fra Orly-banen skulle give anledning til ændringer af Ørestadsselskabets kompetence.

#### Spm. nr. S 472

Til finansministeren (13/11 95) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Kan ministeren bekræfte, at Vancouvers og London Docklands' minimetrosystemer er referenceanlæg for Ørestadsselskabet?«

#### Begrundelse

Det fremgår af Ørestadsselskabets pressemeddelelse ved offentliggørelsen af valget af minimetroen, at Vancouvers og London Docklands' minimetrosystemer er referenceanlæg for Ørestadsselskabet.

#### Svar (22/11 95)

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Spørgsmålet har været forelagt Ørestadsselskabet, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Ørestadsselskabet har været i kontakt med stort set alle relevante metrosystemer og har hentet megen inspiration fra adskillige af disse systemer, bl.a. Skytrain i Vancouver, Docklands Ligh Railway i London, VAL-metroerne i Lille og Toulouse samt metroen i Lyon.

Ingen af de nævnte systemer indgår imidlertid som referenceprojekt for Ørestadsselskabets udbud af bybanen. Ørestadsselskabet har udbudt bybanen på funktionskrav og dertil udarbejdet sit eget selvstændige referenceprojekt. Referenceprojektet er bevidst udformet neutralt i forhold til de på markedet værende banesystemer. Dette er afgørende for at stille de relevante tilbudsgivere konkurrencemæssigt lige i den licitation, der for øjeblikket finder sted om anlæg og drift af bybanen.«

---

#### Spm. nr. S 422

Til justitsministeren (9/11 95) af:

**Brian Mikkelsen (KF):**

»Vil ministeren oplyse om, hvad normal praksis er, når udenlandske chauffører groft overtræder dansk færdselslovgivning og derfor eksempelvis begår uagtsomt manddrab, og kan ministeren oplyse, om det er normalt, at udenlandske