

**Svar (22/12 95)**

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Jeg har fuld tillid til det arbejde, Ørestadsselskabet udfører, herunder i forbindelse med valg af banesystem.

Jeg finder derfor ikke grundlag for at foretage en uvildig evaluering af Ørestadsselskabets rapporter, konklusioner m.v.

**Spm. nr. S 763**

Til finansministeren (13/12 95) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Er ministeren indforstået med, at der udstedes et graveforbud over for Ørestadsselskabet, indtil en uvildig evaluering har fundet sted, og at det pålægges Ørestadsselskabet ikke at indgå flere kontrakter, før denne undersøgelse har fundet sted?«

**Begrundelse**

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 762.

**Svar (22/12 95)**

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

I forlængelse af mine svar på spørgsmål nr. S 753 og S 762 mener jeg ikke, at der er grundlag for at pålægge selskabet at undlade at indgå flere kontrakter eller for at forhindre, at selskabet får gravetilladelser, efterhånden som der bliver behov for at igangsætte de nødvendige anlægsarbejder, herunder også nødvendige ledningsomlægninger og arkæologiske undersøgelser.

Jeg vil dog understrege, at sådanne gravetilladelser udstedes af Københavns Kommune.

**Spm. nr. S 764**

Til finansministeren (13/12 95) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Vil ministeren oplyse driftsomkostningerne opdelt i

- de rene driftsomkostninger pr. km og
- udgifter til forrentning og reinvestering for et førerløst minimetrosystem og et lavguldslightrailssystem?«

**Begrundelse**

Fra USA er det oplyst, at driftsomkostningerne for et system a la Lille i Frankrig (Jacksonville) er USD 3,72 pr. passager pr. mile (1,6 km), og i dette beløb er endog ikke indregnet kapitalinvesteringen. Lightrailsystemet er ifølge amerikanske kilder ca. 10 gange billigere i drift.

Det er meget vanskeligt at få indsigt i driftsregnskaberne for de 2 franske systemer i Lille og Toulouse, da hovedleverandøren Matra har medfinansieret projekterne og derfor er interesseret i at sløre de store driftsudgifter.

Systemet i Jacksonville er derfor relevant. Banen er i øvrigt nu fjernet, hvad angår minimetrotroen (VAL-systemet) på grund af flere problemer, heriblandt de store udgifter.

**Svar (22/12 95)**

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Ørestadsselskabet, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»I begrundelsen for spørgsmålet sammenlignes et system i Jacksonville, Florida med nogle amerikanske lightrailsystemer, og der henvises til amerikanske kilder, der siger, at lightrailsystemer er ca. 10 gange billigere i drift end systemet i Jacksonville.

Systemet i Jacksonville er en godt 1 km teststrækning, som er opført i 1989 i den meget spredt bebyggede Jacksonville. Systemet er leveret af det franske Matra og er teknisk beslægtet med minimetrosystemerne i Lille og Toulouse, men kan ikke betegnes som en minimetrotro. People Mover er en mere korrekt betegnelse. Passagertallet har næppe noget år oversteg ½ mio. Alligevel har de lokale myndigheder udbudt en udvidelse af systemet til i alt 7 km. Ved licitationen viste det sig billigere at udføre det samlede system som et People Mover-system, der leveres af det canadiske Bombardier. Installationen sker i 1996. Også det udvidede system må ventes at få meget beskedne trafiktal.

I relation til den i begrundelsen for spørgsmålet omtalte sammenligning mellem lightrail-