

Valget mellem tilbudene skal ske på grundlag af objektive kriterier, som fastlægges på forhånd, og vurderingen af tilbudene efter disse kriterier skal kunne stå for en efterfølgende kontrol fra Europa-Kommissionens side og om nødvendigt for en klage- eller retssag rejst af en af de tabende virksomheder. Og dette valg hverken kan eller må påvirkes af en offentlig debat om tilbudene.

Hertil kommer, at tilbudsgiverne har krav på fortrolighed om de tekniske løsningsforslag, som de kommer med. Offentlighedens mulighed for at føre en debat ville allerede af den grund i den fase og i den sammenhæng være illusorisk.

Dernæst vil jeg understrege, at Ørestadsselskabet omhyggeligt har undersøgt, hvilket EF-udbudsdirektiv der skal anvendes, og efter selskabets udtrykkelige forespørgsel tilkendegav Kommissionen i februar sidste år, at selskabet skal anvende forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Selskabet har derefter vurderet, hvilken fremgangsmåde der vil være mest hensigtsmæssig inden for rammerne af dette direktiv.

På grundlag af erfaringerne både fra Danmark og fra lignende projekter i andre lande har selskabet valgt formen udbud efter forhandling. Dette er sket for at få fordelene ved et samlet udbud af bygge- og anlægsarbejderne, bane-teknikken, det rullende materiel og driften i de første 5 år.

Det sidste, driften, er værd at fremhæve særskilt. Erfaringerne fra andre, lignende projekter viser nemlig, at denne fremgangsmåde sikrer, at togene kører fra den første dag. Dette er som bekendt ikke altid tilfældet i store projekter.

Den valgte udbudsform giver desuden tilbudsgiverne frihed til at foreslå deres egne udførelsesmetoder og deres egen udformning af projektet. Tilbudene skal blot leve op til udbudets grundlæggende funktionskrav, og det giver mulighed for at inddrage entreprenørernes og leverandørernes erfaringer og idérigdom i processen.

Og her er vi nok ved kerneproblemet i spørgsmålet, for når det drejer sig om detailprojekter, typisk byggeopgaver eller simple anlægsopgaver, er det uproblematisk, at tilbudsgiverne kender hinandens tilbud fra det tidspunkt, hvor de afgives. På det tidspunkt er tilbudene nemlig endelige og kan ikke ændres.

Når det derimod drejer sig om store komplicerede udbud, som minimetroen er, så er det

nødvendigt at kunne tilpasse tilbudene til hinanden, efter at de er afleveret. Tilbudene er af samme grund ikke endelige, når de afgives, og så længe tilbudene kan forhandles, kan de naturligvis ikke offentliggøres, uden at udbyderen mister en afgørende position i forhandlingerne.

Derfor ville det ikke alene være u hensigtsmæssigt, men direkte uprofessionelt, hvis Ørestadsselskabet havde oplyst tilbudssummerne ved modtagelsen.

Jeg vil da også kraftigt advare imod at fastsætte generelle retningslinjer for fremtidige licitationer og udbud. Disse udbud skal selvfølgelig ligesom Ørestadsselskabets udbud holde sig inden for både EU-regler og danske regler, men de skal også – igen ligesom Ørestadsselskabets udbud – foretages ud fra en professionel vurdering af, hvad der tjener det pågældende projekt bedst. Målet må være at opnå den bedst mulige pris og kvalitet for disse projekter.

Det er ikke ved gennemførelserne af udbudet, men ved opstillingen af de overordnede betingelser, at politikerne og offentligheden skal ind, og det er for Ørestadsprojektets vedkommende sket med Ørestadsloven.

Det sidste spørgsmål, der er rejst, drejer sig om sikring af en uvildig kontrol af projekternes forudsætninger og gennemførelse, og dér vil jeg sige følgende til forslagsstillerne:

For det første udfører både Rigsrevisionen og Københavns Kommunes Revision en revision af Ørestadsselskabet, herunder minimetroprojektet. Disse revisorer reviderer desuden sammen med Frederiksberg Kommunes revisorer og Københavns Amts revisorer både Frederiksbergbaneprojektet og Østamagerbaneselskabet.

Der er således lige så effektiv en kontrol med Ørestadsselskabets og de øvrige bybaneselskabers økonomi, som der er med enhver anden offentlig virksomhed.

For det andet har Ørestadsselskabet knyttet en meget kvalificeret rådgiverkreds til opgaven sammensat af de største og mest velrenommerede rådgivningsfirmaer i Danmark suppleret med internationale specialister på en række områder.

For det tredje har Ørestadsselskabet ladet det projektmateriale, der er udarbejdet af denne rådgivergruppe, underkaste en kritisk gennemgang hos tre udenforstående og uafhængige ekspertgrupper, nemlig DSB, A/S Storebælt og London Docklands Lightrail, inden det dannede grundlag for udbudet af minimetroen.