

Begrundelse

Det har overrasket spørgeren, at finansministeren ikke har reageret på Ørestadsselskabets brev af 26. september 1996, hvoraf det fremgår under Ad. 2: Projektændringer, som har medvirket til forøgelse af anlægsomkostningerne med 800 millioner: at valget af trevognstog skulle være en af de projektændringer, der har været med til at forøge anlægsomkostningerne. Da de pågældende ændringer handler om at reducere kapaciteten i myldretiden med hele 25 pct., er det uforståeligt i lyset af, at Ørestadsselskabet har brugt mange penge på forundersøgelser og budgetlægning, at en reduktion på 25 pct. af det oprindeligt udbudte projekt ender med at blive en forøgelse af det samlede budget.

Svar (10/10 96)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Ørestadsselskabets oprindelige vurdering af kapacitetsbehovet i minimetroen skete ud fra en forudsætning om, at retningsfordelingen af rejserne i myldretiden var lige så skæv som den, vi kender fra f.eks. S-togstrafikken. Da langt de fleste mennesker kører ind til byen i morgenmyldretiden, må S-togene i denne periode køre tomme eller halvtomme ud ad byen og modsat i eftermiddagsmyldretiden. På denne baggrund vurderede Ørestadsselskabet, at der i minimetroen på langt sigt var behov for 4-vognstog og 50 m lange perroner for at opnå en tilstrækkelig reservekapacitet. Dette ville give plads til ca. 100 mio. passagerer med mulighed for en evt. udvidelse til ca. 150 mio. passagerer bl.a. ved en senere ændring af styresystemet.

De detaljerede trafikanalyser og prognoser viste imidlertid, at der i minimetroen kører stort set lige mange mennesker i begge retninger i myldretiden. Det skyldes, at boliger og arbejdspladser er næsten ligeligt fordelt langs hele minimetroens linieføring. Som følge heraf kan minimetroens tog og stationer udnyttes mere effektivt, end det f.eks. er muligt i S-togstrafikken. Minimetroen ville således med den påtænkte tog- og stationslængde få væsentlig større kapacitet end forudsat.

Da Ørestadsselskabet ikke fandt noget grundlag for at forøge den oprindelige kapacitet, valgte man i stedet at optimere projektet ved at forkorte tog og stationer i passende omfang. Der er således ikke, som spørgeren synes at

mene, tale om at kapaciteten er blevet nedsat, men tværtimod om, at den fastholdes på det oprindelige niveau.

En forkortelse af stationerne og anskaffelse af kortere tog medfører en besparelse på anlægsomkostningerne. Det er vanskeligt at opgøre nøjagtigt, hvor stor besparelsen er, fordi den indgår som en integreret del af den samlede kontraktsum. Dette gælder tilsvarende for en række andre projektændringer, som er nævnt i det i spørgerens begrundelse omtalte notat af 26. september 1996 fra Ørestadsselskabet. Samlet vurderet indebærer de nævnte projektændringer, hvoraf nogle fordyrer og andre billiggør projektet, en nettoforøgelse af anlægsomkostningerne på i alt ca. 800 mio. kr. Det skal tilføjes, at ændringen af tog og stationer ikke er gennemført med det formål at gøre projektet billigere, men alene for at give projektet den optimale størrelse og udformning.

Spm. nr. S 105

Til finansministeren (3/10 96) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren fremsende Ørestadsselskabets langtidsbudget med tilhørende net-cash-flow og oplyse, hvilke forudsætninger der ligger til grund for budgettet, hvornår Ørestadsselskabets bestyrelse har godkendt budgettet, og om ministeren har været fuldt orienteret?«

Begrundelse

Da bestyrelsen har indgået kontrakter for minimetro-projektet, ligger de samlede udgifter til fase 1 og 2a dermed rimeligt fast. Da denne beslutning må være sket på baggrund af et samlet budget, der også omfatter de samlede indtægter, ønsker spørgeren at få fremsendt Ørestadsselskabets langtidsbudget.

Svar (11/10 96)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Ørestadsselskabets langtidsbudget er et internt bestyrelsesdokument. Jeg kan imidlertid oplyse, at langtidsbudgettet viser, at Ørestadsselskabet under en række forudsætninger vil være gæld-