

Den sidste sag på dagsordenen var:

**49) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 135:**

**Forslag til folketingsbeslutning om gennemførelse af en uvildig undersøgelse af Ørestadens og minimetroens økonomi.**

Af Jette Gottlieb (EL) og Frank Aaen (EL).  
(Fremsat 29/4 97).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at det er vigtigt nøje at følge økonomien i så store projekter, som Ørestaden er, og derfor har de to interessenter i sagen, Københavns Kommune og Finansministeriet, på regeringens vegne bestemt, at selskabets økonomi skal revideres både af Rigsrevisionen og af Staden Københavns Revision. Det gælder både regnskabsmæssigt og forvaltningsmæssigt. Og de to revisioner har i øvrigt netop godkendt Ørestads-selskabets årsregnskab for 1996 uden bemærkninger.

Der er således løbende fokus på økonomien fra to uvildige, udenforstående instanser, hvis seriøsitet forslagsstillerne næppe vil anfægte. Derfor er den foreslåede undersøgelse efter min opfattelse overflødig.

Jeg vil dog godt give forslaget et par ekstra ord med på vejen. Forslagsstillerne giver tre grunde til deres forslag. For det første, at minimetroprojektet er blevet dyrere, siden loven blev vedtaget. For det andet, at prognoserne er ændret i forhold til lovens tal. Og for det tredje, at der ikke er kommet gang i salget af arealer i Ørestaden.

Først anlægsomkostningerne. Efter Ørestadsloven skulle selskabet finde frem til det banesystem, der ud fra en samlet funktionel og økonomisk vurdering er det bedste. Man har undersøgt tre forskellige systemer og konstateret, at de økonomisk set var næsten ligeværdige med et lille fortrin til minimetroen. Da den samtidig er mest attraktiv for passagererne, valgtes denne løsning.

Minimetroen er dyrere at anlægge, men giver til gengæld flere passagerindtægter end den moderne sporvej, der er brugt som eksempel i lovens økonomiberegning. Derfor er anlægsomkostningerne blevet større, end de var i lovfor-

slagets eksempel; til gengæld bliver driftsoverskuddet også større, og valget ændrer ikke på projektets samlede økonomi.

At selskabet så i forbindelse med den offentlige debat har besluttet at tage nogle særlige hensyn til miljøet og til banens naboer og dermed har påtaget sig nogle ekstra omkostninger, mener jeg ikke bør give anledning til kritik, i hvert fald ikke når det samtidig er sikret, at projektets samlede økonomi fortsat er robust, og det er den med en forventet tilbagebetalingstid på 15-20 år. Det var der da også tilslutning til blandt partierne bag Ørestadsloven.

Det bekymrer forslagsstillerne, om budgettet på 6,3 mia. kr. kan holde. Men her er det vigtigt at huske, at der allerede er indgået kontrakter om hovedparten af minimetroen, bl.a. de teknisk set komplicerede og økonomisk tungeste dele af banen, f.eks. hele tunnelstrækningen. Kun omlægningen af den eksisterende S-bane, Frederiksberg-Vanløse, og ombygningen af den gamle Amagerbane er ikke projekteret og kontraheret endnu, men disse dele er relativt enkle og økonomisk langt billigere end tunneldelen og rummer derfor kun en meget begrænset usikkerhed. Derfor er budgettet på 6,3 mia. kr. et meget sikkert budget for anlægsøkonomien.

Når det gælder prognoserne, skal jeg erindre om, at lovforslagets tal på 43 mio. passagerer ikke byggede på en egentlig prognose, men på et groft skøn, som det også er fremgået tidligere. Som led i projekteringen af banen er der derimod gennemført en meget seriøs prognose af arbejdet, og den model, der er udviklet til formålet, bruges nu også i en række andre projekter, bl.a. undersøgelser, som Transportrådet foretager.

I dag er det den fagligt bedst underbyggede model, vi faktisk bruger. På grundlag af en foreløbig prognosekørsel på den model, oplyste Ørestadsselskabet i slutningen af 1994, at man forventede mellem 70 og 90 mio. passagerer årligt. Den nuværende prognose, som forelå i foråret 1995, er på 77 mio. passagerer årligt, altså pænt i overensstemmelse med de foreløbige tal.

Så betvivler forslagsstillerne disse tal, fordi de siger, at de giver syv gange flere påstigere pr. km end S-togene, men denne forskel er netop karakteristisk for disse to forskellige banesystemer. Minimetroen har som en egentlig bymetro mange passagerer, men til gengæld kører de kun korte ture. S-togene har som regionalbane færre passagerer, der til gengæld kører længere