

gør de alle steder – undtagen i Ørestadsselskabets officielle udmeldinger.

For at jeg ikke skal blive misforstået, snakker jeg ikke om mindre forsinkelser i anlægsarbejderne eller i leverancen af togmateriel. Det er vitale mangler i det, der er skrevet kontrakt om, vi ønsker at få undersøgt sammen med de alvorlige overskridelser af budgetterne på både udgifts- og indtægtssiden – ikke for at stoppe hele systemet, men for at få det på ret køl, mens det endnu kan nås.

Besvarelse

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil starte med at understrege, at for mig at se er der ikke tale om egentlige problemer i metroprojektet, og derfor kan jeg sådan set heller ikke se noget behov for en uvildig undersøgelse af projektet. Selv om jeg må afvise forslaget om en uvildig undersøgelse, er jeg dog samtidig af den opfattelse, at der er behov for en række initiativer med henblik på at skabe størst mulig åbenhed om projektet.

Først vil jeg kort redegøre for projektets øjeblikkelige status med særlig vægt på de emner, som bl.a. medierne har sat fokus på, og som fru Margrete Auken også var inde på i sin indledning. Der har således været fokuseret en del på især sikkerheden i den kommende metro, og desuden har de økonomiske forhold været omtalt.

Først med hensyn til sikkerheden i metroen: Jeg kan oplyse, at det er tyske normer, som danner grundlag for sikkerhedsforholdene, fordi det tyske regelsæt er det bredest dækkende og samtidig et af de strengeste i verden. Trafikministeriet godkendte på den baggrund anmeldelsen af regelsættet i juni 1995, og kravene til metroens sikkerhed er derfor allerede ved udbudet indrettet efter de tyske sikkerhedsregler, som er efterprøvet gennem mange år.

Trafikministeriet har endvidere godkendt en procedure for godkendelse af sikkerheden i metroen. Ifølge denne procedure foretager en uafhængig assessor, nemlig TÜV-Rheinland og det norske Veritas, den tekniske afprøvning af sikkerhedsforholdene og forbereder den godkendende myndigheds vurdering af sikkerhedsforholdene. Ifølge proceduren er Jernbanetilsynet under Trafikministeriet den overordnede koordinerende myndighed for sikkerhedsforholdene i metroen, og Jernbanetilsynet har

for nylig godkendt det overordnede sikkerhedskoncept for metroen og vil løbende skulle godkende alle sikkerhedsforhold på baggrund af en indstilling fra den uafhængige assessor. Metroen vil ikke kunne tages i brug, uden at Jernbanetilsynets godkendelse foreligger.

Så er der spørgsmålet om valget af det firma, som skal levere togmateriellet. Der har i medierne tidligere været rejst kritik af valget af den italienske jernbanevirksomhed Ansaldo Trasporti som leverandør af jernbaneteknikken, herunder det såkaldte ATC-styresystem. Jeg skal først understrege, at bedømmelsen af de indkomne tilbud var en meget stor opgave, og at Ørestadsselskabet derfor havde kontraheret med en række store danske virksomheder og udenlandske eksperter om at forstå det.

Vurderingen og de nødvendige forhandlinger med tilbudsgiverne varede 8 måneder og resulterede i en klar og entydig indstilling fra rådgivergruppen om, at Ansalδος tilbud var det mest fordelagtige ud fra en samlet vurdering af økonomi, kvalitet og risiko – her forstået som risiko for fordyrelser eller forsinkelser. Ansaldo vandt således kontrakten i EU-udbud i hård konkurrence med andre tilbudsgivere.

Med hensyn til økonomien og de økonomiske forhold er det tidligere vurderet, at metroens samlede anlægsomkostninger bliver ca. 6,3 mia. kr. og udgifterne til infrastrukturen i Ørestaden ca. 1,2 mia. i 1996-priser. Under en række forudsætninger om arealsalg og arealpriser samt renteniveau m.v. vil selskabets gæld kunne være tilbagebetalt 15-20 år efter metroens ibrugtagning.

Der har ikke på nuværende tidspunkt vist sig forhold, der giver grundlag for en ændret vurdering af disse forventninger, idet projektets økonomi anses for at være relativt robust. Der kan dog ikke gives nogen garanti for, at projektet økonomisk kan hvile i sig selv, idet det ikke er muligt at forudse, hvorledes f.eks. ejendomsmarkedet og renten vil udvikle sig i årene fremover. De økonomiske forhold vil jeg i øvrigt redegøre nærmere for i min skriftlige besvarelse af spørgsmål 4, jeg netop har modtaget fra Trafikudvalget.

Så til den aktuelle status for anlægsarbejderne: Anlægsarbejderne på metroen er i fuld gang. Tunnelboringen blev påbegyndt i begyndelsen af marts, hvorfor det er vanskeligt på nuværende tidspunkt at vurdere borearbejdets hastighed, men umiddelbart forløber det godt. Ved borestarten var COMET, som er det sel-