

Svar (18/ 5 99)**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg kan ikke garantere, at skatteyderne friholdes for at betale for forsinkelsen af færdiggørelsen af Metroen.

For Ørestadsselskabets vedkommende, dvs. Københavns Kommune og staten, er det dog stadig forventningen, at tilbagebetalingen af de lån, som optages til anlæg af Metroen og infrastrukturen i Ørestad, kan ske med indtægter fra salg af arealer i Ørestad, ved tilbageførsel af grundskyld fra disse arealer samt ved det overskud, som forventes at komme fra driften af Metroen.

Desuden gør jeg opmærksom på, at Frederiksberg Kommunes bidrag til metroprojektet finansieres med midler fra kommunens budget, idet Frederiksberg Kommune ikke er medejer af arealet i Ørestad.

Finansieringen med midler fra de offentlige budgetter som i Frederiksberg Kommunes tilfælde vil også komme på tale for Københavns Amt, hvis det besluttes at anlægge Metroens 3. etape, Østamagerbanen, idet amtet heller ikke er medejer af arealet i Ørestad.

Spm. nr. S 1959

Til trafikministeren (29/4 99) af:

Klaus Kjær (DF):

»Vil ministeren komme med en handlingsplan, således at det sikres, at kommende store trafikinvesteringer bliver færdige til tiden og til den forventede pris?«

Begrundelse

Hver eneste gang der skal foretages betydelige trafikmæssige investeringer i Danmark, går det galt. Det er både Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og senest den Københavnske minimetro eksempler på. Enten bliver projektet langt dyrere end forventet, eller også overskrides tidsplanen væsentligt, eller også er der tale om en kombination af begge dele. Spørgeren mener, at disse yderst uheldige situationer opstår, fordi man er alt for optimistisk i planlægningen.

Derfor mener spørgeren, at det kunne være en god ide at udarbejde en handlingsplan for, hvorledes kommende betydelige trafikinvesteringer skal tackles. Det er tegn på dårlig planlægning, at det gang på gang går galt.

Svar (20/ 5 99)**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Trafikministeriet er til stadighed opmærksom på, at trafikinvesteringer - store som små - bliver færdige til tiden og til den forventede pris.

Der er eksempler på, at dette alligevel ikke er sket. Årsagerne hertil er mange, men ikke nødvendigvis udtryk for dårlig planlægning, således som spørgeren er inde på i begrundelsen for spørgsmålet. Når påbegyndelsen af anlægsprojekter udskydes, således som det er sket i en række tilfælde, bliver projekterne ofte dyrere, end først antaget, bl.a. i kraft af den mellemgående prisudvikling men også grundet nye krav til projektet, herunder miljøkrav.

Det er efter min bedste vurdering ikke muligt via en handlingsplan én gang for alle at eliminere risikoen for forsinkelser eller fordyrelser.

Det er imidlertid afgørende i forbindelse med ansøgninger om midler til trafikinvesteringer, at de bevilgende myndigheder bliver gjort opmærksom på de forudsætninger, som ligger til grund for beregningen af en anlægsudgift, og på de usikkerhedsmomenter, som er knyttet hertil.

Jeg finder derfor, at en øget fokusering på de risici, som i de konkrete tilfælde kan være knyttet til gennemførelsen af større trafikinvesteringer, må være vejen frem til at skabe større genomsigtighed i et projekts økonomi og øvrige vilkår, herunder med hensyn til de tidsplanmæssige forhold. Også en øget anvendelse af udbudsformer med incitamenter for entreprenørerne til færdiggørelse af projekterne før den aftalte tid kan bidrage til at eliminere forsinkelser m.v.

Med hensyn til statslige institutioner, der varetager store anlægsopgaver (primært Vejdirektoratet og Banestyrelsen) kan jeg i øvrigt oplyse, at en resultatkontrakt om Vejdirektoratets anlægsvirksomhed er under færdiggørelse, og at der i løbet af 1999 tillige vil blive indgået en kontrakt vedr. Banestyrelsens anlægsstyring.

Kontrakterne er et godt redskab i bestræbelserne på at forbedre anlægsstyringen og kan desuden danne grundlag for en forbedret lø-