

2000, det vil sige et par måneder senere end forventet.

Som ligeledes oplyst i februar 2000 vil en anden del af sikkerhedsvurderingen, nemlig vurderingen af den såkaldte ATP-platform, inddrage en del af den bufferperiode, som opstod som følge af anlægsentreprenørens, altså Comets, forsinkelse i foråret 1999.

Fremlæggelse af en revideret tidsplan med en troværdig køreplan for aflevering af den resterende systemdokumentation er – og jeg understreger: er – en afgørende forudsætning for, at man fortsat kan nære tillid til, at metroen kan tages i anvendelse i oktober 2002.

Ansaldto forventer, at sikkerhedsbehandlingen af ATP-platformen hos assessoren vil kunne være afsluttet inden udgangen af 2001. Derefter skal Jernbanetilsynet bruge ca. 1 måned til behandling som led i selve sikkerhedsgodkendelsen. Det vil sige, at det forventes, at den endelige godkendelse af dokumentationen fra Jernbanetilsynet vil foreligge omkring februar 2002. Herefter skal der gennemføres 3 måneders prøvekørsel og 3 måneders prøvedrift, inden metroen kan tages i brug i oktober 2002.

Ørestadsselskabet gennemgår p.t. Ansaldtos reviderede tidsplan. Det sker med henblik på at sikre den bedst mulige opfølgning samt en koordination mellem Ansaldto, den uafhængige assessor TÜV Rheinland og Jernbanetilsynet. Jernbanetilsynet oplyser, at tidsplanen ikke kan betragtes som endeligt aftalt med TÜV, men at der på basis af den af TÜV bekendte dokumentation og øvrige information ikke er noget, som tyder på, at tidsplanens slutdatoer ikke kan holde. Ansaldtos reviderede tidsplan for levering af systemdokumentation forventes således ifølge Ørestadsselskabet ikke at få indflydelse på tidspunktet for åbningen af metroen i oktober 2002.

På Nørreport blev anlægsarbejdet på den dybtliggende gangtunnel påbegyndt den 20. marts 2000. Den gangtunnel, der er under anlæg, er den forbindelse, der tilbyder passagerne det letteste og hurtigste skift mellem metro, S-tog og regionaltog. Det var da også den forbindelse, der allerede i 1995 blev udpeget som den bedste løsning og derfor fastlagt i tillæg 1995 til kollektiv trafikplan udarbejdet af HT og DSB og med inddragelse af Ørestadsselskabet.

Ifølge Ørestadsselskabet forløber arbejdet bag afspærringerne planmæssigt. Anlægsentreprenøren er i gang med at støbe de nye fundamenter, søjler og bjælker, der fremover skal

bære perronloftet. Samtidig er det fryseanlæg, der skal fryse jorden, mens der arbejdes under sporene, under etablering.

DSB har lagt et meget stort og grundigt stykke arbejde i at få en fornuftig trafikafvikling på stationen til at fungere i anlægsfasen, og den foreløbige konklusion er da også, at der ikke kan påvises en egentlig påvirkning af trafikken som følge af anlægsarbejdet på Nørreport. Ja, faktisk er det sådan, at de eneste klager, jeg har hørt om, er klager over musikken.

Anlægsarbejdet er forudset til at vare 30 måneder. Ørestadsselskabet forhandler p.t. med anlægsentreprenøren, DSB og Banestyrelsen om, hvorvidt det vil være muligt, at denne periode forkortes. Det kan ikke vurderes på forhandlingernes nuværende stade, hvorvidt anlægsperioden vil kunne forkortes.

Omkostningerne til anlæg på alle tre etaper af metroen er i aktstykke 250 af 24. juni 1999 vurderet til at beløbe sig til 9,3 mia. kr. i 1999-priser.

Siden aktstykke 250 er der sket tre ændringer af betydning for økonomien:

For det første har Frederiksbergbaneselskabets bestyrelse accepteret under en række forudsætninger, herunder at der sikres bevillingsmæssig hjemmel, at bidrage med 70 mio. kr. til anlæg af Flintholm Station på ringbanen.

For det andet blev det forudsat som led i Nørreport-sagen, at Ørestadsselskabet holder DSB skadesløs for merdriftsomkostninger som følge af de ekstraordinære initiativer på og omkring Nørreport Station, imens den dybtliggende gangtunnel anlægges. Ørestadsselskabet og DSB forhandler for tiden om størrelsen af denne kompensation.

Disse to forhold vil påvirke de samlede omkostninger og lånerammen, og de to forhold vil naturligvis blive forelagt Finansudvalget. Et aktstykke er for tiden under udarbejdelse.

Det tredje forhold, men som Finansudvalget er orienteret om, drejer sig om Ørestadsselskabets mulighed for straksaflyftning af moms i forbindelse med anlæg af infrastrukturen i Ørestaden. Her er der sket det, at Told og Skat pr. 1. juli 1999 har tilbagekaldt en tidligere given tilladelse til straksaflyftning af en del af momsen på byggemodning. Sagen drøftes fortsat mellem Ørestadsselskabet og Told- og Skatregion København. Der sigtes efter at indgå en aftale om de videre praktiske foranstaltninger på baggrund af afgørelsen. Konsekvenserne for