

Spm. nr. S 1333

Til trafikministeren (13/3 02) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvad kan ministeren oplyse om Ørestadsselskabets optioner på køb af metrotog til 3. etape (østamagerbanen), herunder om tidsfristerne kan udskydes/genforhandles, og hvad prisen er, hvis optionen ikke udnyttes inden for tidsfristen?«

Begrundelse

Forhenværende trafikminister Sonja Mikkelsen har tidligere over for Folketinget oplyst om godkendelsen af metroens styresystem, at »datoen 2. august 2000 er kontraktligt fastsat«. En cheffingeniør hos Ansaldo har ligeledes lovet i foråret 1999, at sikkerheden i de tog, der skulle køre på teststrækningen var godkendt, inden de begyndte at køre. Ansaldo har ikke efterlevet de afgivne løfter og kontraktfastsatte mål. Rettidig kontraktmanagement af en direktør på resultatkontrakt må efter spørgerens opfattelse betyde, at optionerne flyttes, samtidig med at kontraktfastsatte »milestones« overskrides/flyttes. Medmindre de indgåede kontakter udarbejdet med bistand fra »verdens bedste rådgivere« er af uforsvarlig ringe kvalitet.

Svar (21/3 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Optionsaftalen om indkøb af tog til Metroens 3. etape blev indgået i forbindelse med indgåelsen af kontrakterne om Metroens etape 1 og 2A i oktober 1996. På daværende tidspunkt var det forudsat, at beslutning om anlæg af Metroens 3. etape skulle træffes i 1998. Optionsaftalen er derfor aftalt forlænget i første omgang til 1. marts 2001 og dernæst indtil 1. marts 2002. I den sidste periode dog således, at såfremt Østamagerbaneselskabet opsigde aftalen inden fristen, skulle selskabet refundere Ansaldo's afholdte omkostninger frem til opsigelsestidspunktet. Såfremt togene ikke blev afbestilt inden 1. marts 2002, betragtes de herefter som købt. Selskabets ejere besluttede i foråret 2001 at fastholde optionen på de nævnte betingelser, jf. bl.a. Akt 226 af 30. maj 2001, og således i princippet at anskaffe togvognene for at fastholde de fordelagtige priser, som var opnået med optionen. En opgivelse

af optionen vurderes at ville have medført en fordyrelse af togene på 75-100 mio. kr., jf. Akt 226.

Spm. nr. S 1334

Til trafikministeren (13/3 02) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvad er ministerens vurdering af Ørestadsselskabets bestyrelsesformand Henning Christophersens udtalelser om, at omkostningerne til de af Jernbanetilsynet (og ministeren) stillede sikkerhedskrav til Ansaldo's styresystem (cenelecnormerne m.v.) »ligger langt ud over, hvad man kunne forvente«, hvorfor er det til diskussion, om Jernbanetilsynet skal dække nogle af Ansaldo's krav om ekstrabetaling, og har Ørestadsselskabet drøftet dette med ministeren/ministeriet?«

Begrundelse

Da de sikkerhedskrav, der stilles til godkendelsen af bl.a. Ansaldo's førerløse styresystem, dels er fastsat af ministeren/Jernbanetilsynet, dels har været kendt af Ansaldo ved kontraktforhandlingerne, overrasker det spørgeren, at Ansaldo og Ørestadsselskabet nu kan fremføre den påstand, at sikkerhedskravene »ligger langt ud over, hvad man kunne forvente«. Hvis beskedne forventninger til egen indsats kan udløse ekstra betaling fra de godkendende myndigheder, åbner det efter spørgerens opfattelse ganske uoverskuelige perspektiver. Derfor bedes besvarelsen indeholde en uddybning af Ørestadsselskabets argumentation. Ministerens svar bedes sammenholdt med tidligere svar på spørgsmål, der omhandler samme problemkreds.

Svar (21/3 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Ørestadsselskabet, der har oplyst følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

»Krav om overholdelse af Cenelec-normerne er fastsat i Ørestadsselskabets kontrakt med Ansaldo. Ørestadsselskabet vil derfor fastholde, at det er Ansaldo, der bærer ansvaret for, at nor-