

get en samlet orientering om projektets status og dets fremdrift.

Det er som bekendt et meget stort og kompliceret projekt, og jeg vil gerne indledningsvis sige, at der naturligvis fortsat er udeståender, hvoraf jeg vil omtale de vigtigste undervejs.

Jeg vil først omtale anlæg af og leverancer til metroen. Dernæst vil jeg sige noget om sikkerhedsforhold, som tidligere har været drøftet meget indgående her i salen. Så vil jeg orientere om forberedelserne af driften af metroen og endelig om økonomien i projektet.

Der er indgået to hovedkontrakter, som omfatter Etape 1 fra Nørreport til Ørestad og fra Nørreport til Lergravsparken og Etape 2A fra Nørreport til Frederiksberg, med henholdsvis anlægssentrepreneur Comet og jernbaneleverandøren Ansaldo. Comet er et konsortium, der består af firmaer fra England, Frankrig, Østrig, Italien, Danmark og Sverige. Ansaldo er blandt verdens største jernbaneleverandører.

I 1998 konstateredes kritiske forsinkelser hos anlægssentrepreneur. Der blev efterfølgende fastlagt en ny hovedtidsplan, hvori åbningstidspunktet blev udskudt til oktober 2002 for Etape 1 og til maj 2003 for Etape 2A. Denne hovedtidsplan gælder fortsat.

Ørestadsselskabet har over for ejerne redegjort for, at de egentlige bygge- og anlægsarbejder på Etape 1 stort set er afsluttet, og hovedtidsplanen for arbejderne følges. Installationsarbejdet er ligeledes tæt på afslutningen. Afprøvning af installationer er påbegyndt, og opretning af fejl og mangler på konstruktioner og installationer pågår. Færdiggørelsesarbejder på forpladser til stationer og på arealer er i fuld gang. Montering af indvendig stationsbelysning og levering af billetalsmaskiner m.v. pågår.

Kl. 18.10

På Nørreport bliver anlægsperioden for forbindelsestunnellen afkortet, således at afspærringerne på S-togs- og regionaltogsperronerne er forkortet med henholdsvis 7 og 4 måneder. Der er leveret 18 togsæt. Hovedstadsselskabet råder dermed over de 12 togsæt, der er nødvendige for etablering af Etape 1. Kontrol- og VedligeholdelsesCenteret er færdigindrettet, og alle jernbaneinstallationer er udført og er under testning. Der gennemføres for tiden testkørsel i fuld skala på hele Etape 1.

Ørestadsselskabet forventer, at der i juli 2002 påbegyndes prøvetrafik, hvilket er planlagt til at skulle gennemføres i en periode på 3 måneder, og selskabet har fastsat datoen for åbningen af

metroens første etape til den 19. oktober 2002. Selskabet har endvidere oplyst, at anlægsarbejderne på Etape 2A fra Nørreport til Frederiksberg og Etape 2B fra Frederiksberg til Vanløse også følger hovedtidsplanen.

Udformningen af Etape 3 fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn har som bekendt været genstand for forhandlinger. Den 16. april 2002 indgik ejerkredsen bag metroens tredje etape, Trafikministeriet, Københavns Kommune og Københavns Amt, aftale om det videre arbejde med gennemførelse af etappen, herunder de økonomiske konsekvenser af de aftalte projektændringer.

Også Tårnby Kommune og Københavns Lufthavn har tilsluttet sig de relevante dele af aftalen og bidrager således også økonomisk hertil. Statens deltagelse i aftalen har været forelagt Finansudvalget i aktstykke 135, som blev tiltrådt den 8. maj 2002.

Det har været vanskelige forhandlinger, men det har været vigtigt at finde en udformning, som alle parter kunne blive enige i. Den foreløbige aftale betyder, at banen nedgraves eller føres i terræn på næsten hele strækningen. Det eneste sted, hvor banen ligger på dæmning, er ved Hedegaardsvej, hvor antallet af boliger er begrænset, samt ved Lufthavnen, hvor banen føres over motorvej og godsbane til endestation Terminal 3.

Processen omkring beslutningen af den endelige udformning har selvfølgelig forsinket arbejdet vedrørende etappen. Men arbejdet med tilpasning af projektet til det aftalte pågår nu, således at der på grundlag af det tilpassede projekt vil kunne iværksættes de nødvendige tiltag til gennemførelse af projektet. Der vil bl.a. blive indledt forhandlinger med Ansaldo om udnyttelse af en option vedrørende et styresystem til tredje etape, det såkaldte ATC-system, ligesom der stiles mod, at projektet kan sendes i udbud i sensommeren 2002. Der arbejdes fortsat efter, at der tages stilling til anlægget blandt ejerne af Østamagerbanen, staten, Københavns Kommune og Københavns Amt, når resultatet af udbudet foreligger, forventelig omkring årsskiftet 2002-2003.

Et særligt element i anlægsarbejdet er myndighedsgodkendelse af metroens sikkerhedsforhold. Trafikministeriet har i juni 1995 godkendt, at tyske normer skal danne grundlaget for sikkerheden i metroen, dog suppleret med europæiske og amerikanske normer, hvor de tyske normer ikke er fuldt dækkende. Baggrunden for