

Spm. nr. S 3211

Til trafikministeren (14/4 04) af:

Claus Larsen-Jensen (S):

»Vil ministeren svare på, om han generelt finder det naturligt at offentliggøre beslutninger på baggrund af et rapportudkast, fordi der er offentlig debat om en sag, selv om rapportudkastet ikke er kvalitetssikret (jf. svar på spørgsmål nr. S 2831)?«

Svar (27/4 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Konklusionerne i rapportudkastet fra Price-waterhouseCoopers var meget entydige og det var derfor forventningen, at den endelige rapport konklusioner ikke ville afvige væsentligt fra konklusionerne i udkastet. Denne forudsætning holdt også stik, idet der alene blev foretaget en korrektion således, at det opgjorte forskelsløb mellem de to opgørelser blev forøget til 287 mio. kr. mod tidligere 282 mio. kr.

Spm. nr. S 3212

Til trafikministeren (14/4 04) af:

Claus Larsen-Jensen (S):

»Vil ministeren svare på, om han finder, at konsulentundersøgelsen har skabt afklaring af debatten og afværget mytedannelse, sådan som Københavns overborgmester formulerede motivationen for undersøgelsen i TV2-Lorry den 23. januar, og udelukket enhver tvivl om beslutningsgrundlaget, sådan som det fremgår af svar på spørgsmål nr. S 2842 at formålet skulle være?«

Svar (27/4 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Med undersøgelsen er det afkræftet, at Amager Metro Gruppens projekt kan etableres uden meromkostninger i forhold til det vedtagne anlægsprojekt. Samtidig er det bekræftet, at det beslutningsgrundlag som i 2001 blev præsenteret for politikerne var korrekt.

Undersøgelsens klare konklusion har således efter min mening bidraget til en afklaring af de-

batten og til en afværgelse af mytedannelser, hvilket som nævnt i spørgsmålet var undersøgelsens formål.

Spm. nr. S 3213

Til trafikministeren (14/4 04) af:

Claus Larsen-Jensen (S):

»Vil ministeren svare på, hvordan det kan være tilfredsstillende (jf. svar på spørgsmål nr. S 2842), at politikernes grundlag for valg af udformning af Østamagermetroen var, at prisforskellen mellem terrænløsning og nedgravning var mindst 650 millioner kr. og »sandsynligvis en hel del mere« (som det fremgår af referat af offentligt møde den 17. september 2001 i bilag E, side 49, til Københavns Kommunes Bygge- og Teknikforvaltnings indstilling til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen, BR 639/02) og specielt, at prisforskellen mellem terrænløsning og delvis nedgravning i åben grav var oplyst til at være 1000 millioner kr. i COWI's notat til Ørestadsselskabet af 17. maj 2001, når den senere konsulentundersøgelse i marts 2004 vurderede, at prisforskellen mellem terrænløsning og delvis nedgravning i åben grav kun var 287 millioner kr.?«

Svar (27/4 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal indledningsvis fastslå, at jeg går ud fra, at det i spørgsmålet nævnte referat af offentligt møde 17. september 2001, hvoraf ovennævnte prisforskel mellem en terrænløsning og en nedgravning, angiveligt skulle fremgå, må henføre til oplysninger fra COWI's notat af 17. maj 2001, der var bilag til HUR's VVM-redegørelse fra efteråret 2001. I COWI's notat udgør såvel hovedforslaget som en terrænløsning løsninger med en anlægssum på 1050 mio. kr. i 1999 prisniveau. HUR's VVM-redegørelse omtaler en række mulige løsninger med hel eller delvis nedgravning af banen. Løsningerne befandt sig i et spænd fra 1700 mio. kr. til 2950 mio. kr.

Den i konsulentundersøgelsen behandlede alternative løsningsvariant, for en delvis nedgravning, der var foreslået af Amager Metro Gruppen, var ikke eksplicit behandlet i VVM-redegørelsen. Imidlertid kan omkostningerne ved den-