

ne løsningsvariant estimeres ved en kombination af de i VVM-redegørelsen behandlede alternativer til 1700-1750 mio. kr. eller 250-300 mio. kr. mere end det igangværende projekt, der er vurderet til at koste 1440 mio. kr.

Østamagerbanen anlægges i henhold til aftalen mellem staten, Københavns Amt og Københavns Kommune af 16. april 2002. Aftalen indebar, at banen blev ændret til en bane, der på to strækninger er ført i åben grav og på andre strækninger på terræn i stedet for på dæmning. Ændringerne medførte, at anlægssummen blev udvidet fra 1050 mio. kr. til 1440 mio. kr. i 1999 priser. Konsulentundersøgelsen fra marts 2004 har beregnet forskellen i anlægsgudgifterne for hhv. det besluttede anlægsprojekt på 1440 mio. kr. og Amager Metro Gruppens forslag til en delvist nedgravet bane. Forskellen er som anført i spørgsmålet beregnet til 287 mio. kr. i 1999 priser, hvilket svarer til den ovenfor omtalte gennem det omtalte COWI notat belyste omkostningsforskel.

Jeg skal afslutningsvis gøre opmærksom på, at den politisk besluttede forbedring af Østamagerbanen fra 2002 og den følgende udvidelse af budgettet, medfører, at de i 2001 beregnede prisforskelle mellem de på det tidspunkt belyste forslag ikke kan paralleliseres til den bane, der er under anlæg uden samtidig at tage højde for budgetudvidelsen på 390 mio.kr. i 2002.

### Spm. nr. S 3214

Til trafikministeren (14/4 04) af:

**Claus Larsen-Jensen (S):**

»Vil ministeren svare på, hvilke dokumenterede tab hos hovedentreprenør og mindre entreprenører, som samlet kan summeres til et erstatningsbeløb på 150 millioner kr. ved standsning af anlægsarbejdet med henblik på at iværksætte ændringer af projektet (jf. svar på spørgsmål nr. S 2834)?«

### Svar (27/4 04)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg tillader mig at besvare spørgsmål S 3214 - S 3217 samlet.

Jeg skal indledningsvis erindre om, at udformningen af Østamagerbanen blev aftalt i

Østamagerbaneselskabets ejerkreds i foråret 2002. På baggrund heraf har Østamagerbaneselskabet i 2003 - efter gennemført projektering af den af ejerne besluttede udformning af banen - sendt anlægsarbejdet i udbud. Der blev indgået kontrakter om disse arbejder i efteråret 2003, og anlægsarbejdet blev herefter påbegyndt. Sideløbende har ledningsejerne foretaget omlægning af ledninger i området i respekt for den vedtagne udformning af anlægget.

Udgangspunktet for besvarelsen af S 2834 af 16. marts 2004 var en beregning af de økonomiske konsekvenser ved en længerevarende standsning af anlægsarbejdet som følge af en væsentlig ændring af anlæggets udformning. Det blev på daværende tidspunkt overvejet at ændre anlæggets udformning i en grad, der bl.a. ville føre til, at de indgåede kontrakter ville skulle annulleres og gennemførelse af nyt udbud ville være nødvendigt. Vurderingen af de økonomiske konsekvenser, der er nævnt i S 2834, knyttede sig til denne situation.

Udover meromkostninger til ændringer af projektet har Ørestadsselskabet vurderet, at en standsning af anlægsarbejdet med henblik på at iværksætte ændringer af projektet vil medføre skønnede omkostninger på i alt ca. 500 mio. kr. Det bemærkes, at ovennævnte vurdering er behæftet med en vis usikkerhed, men at der er tale om omkostninger af den nævnte størrelsesorden.

De anførte omkostninger dækker ifølge Ørestadsselskabet over følgende forhold:

De nuværende entreprenører ville skulle kompenseres for tab af opgaver og for de omkostninger, som de allerede har haft, og for de omkostninger, som de har bundet sig til over for underleverandører, medarbejdere m.v.

Det er forudsat, at visse optionsaftaler herunder optionen på ATC-system af både tidsmæssige og tekniske årsager ville være tabt, hvorfor også disse arbejder ville skulle gendrykkes i forbindelse med en beslutning om nedgravning af banen med meget betydelige meromkostninger til følge.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at såfremt en standsning skyldes en ændring af projektet i stil med udgangspunktet i besvarelsen af S 2834, er det vurderingen, at anførte optioner vil bortfalde. Længden af standsningen af arbejdet vil i den forbindelse være mindre afgørende.

Det er forudsat, at et ændret anlæg ville skulle projekteres og udbydes på ny. Som anført ovenfor ville bl.a. bortfaldet af optionen på