

ende til økonomien som til den service, ministeriet skal yde samfundet.

Der har derfor længe været gjort en indsats for at begrænse sygefraværet, og siden Finansministeriet i 1991 udgav »Vejledning om sygefravær«, har retningslinjerne deri vedrørende forbedring af arbejdsmiljø og samtaler om sygdom været fulgt.

Årsagen til det store gennemsnitlige sygefravær i Trafikministeriet som helhed er et forholdsvist stort sygefravær i DSB, hvor langt størstedelen af ministeriets personale er ansat.

I DSB skyldes ca. 12 pct. af sygefraværet i 1995 arbejdsskader, men også uendørs arbejde, skiftende arbejdstider og arbejdets farlighed forøger sygefraværet.

I rammeaftalen for DSB for 1995-1998 er der afsat betydelige midler til forbedring af arbejdsmiljø, f.eks. bedre belysnings- og terrænforhold, bygningsforbedringer og renovering af materiel og tekniske hjælpemidler. Dette forventes at påvirke såvel sygefravær som arbejdsskadebetinget fravær i gunstig retning.

DSB arbejder i øvrigt bevidst på at nedbringe sygefraværet, bl.a. gennem samtaler om sygdom, medarbejdersamtaler, nedbringelse af overarbejde, efteruddannelse m.v. Målet for 1996 er at nedbringe sygefraværet med 1 dag pr. medarbejder. DSB's arbejdsmiljøråd følger udviklingen nøje og koordinerer indsatsen på alle tjenestesteder.

### Spm. nr. S 1213

Til finansministeren (26/1 96) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Vil ministeren forklare, hvorfor Ørestadsselskabet ikke har efterlevet lovgivernes hensigt om, at der udbydes forskellige typer af letbaner i forbindelse med Ørestadsprojektet?«

### Begrundelse

Følgende fremgår af bemærkningerne til § 7 i forslag til lov om Ørestaden m.v.: »Det vil imidlertid være hensigtsmæssigt, at der udbydes forskellige typer letbaner, herunder også automatiske letbanesystemer som minimetro og letbane, således at det kan vurderes, hvilken type

der funktionelt og økonomisk bedst opfylder formålet.«

### Svar (1/2 96)

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Jeg har bedt Ørestadsselskabet om en udtalelse. Selskabet har oplyst følgende:

»Ifølge Ørestadsloven § 7, stk. 1, foretager Ørestadsselskabet, Frederiksbergbaneselskabet og Østamagerbaneselskabet offentligt udbud af anlæg og drift af de tre banestrækninger. Ifølge § 7, stk. 2, kan selskaberne udbyde forskellige typer letbaner, herunder bybane, minimetro og magnetbane.

I bemærkningerne til bestemmelsen hedder det: »Ved de i forslaget angivne linjeføringer og de beregnede omkostninger er det forudsat, at der etableres moderne bybaner. Det vil imidlertid være hensigtsmæssigt, at der udbydes forskellige typer af letbaner, herunder også automatiske letbanesystemer som minimetro og magnetbane, således at det kan vurderes, hvilken type der funktionelt og økonomisk bedst opfylder formålet.«

Da Ørestadsselskabet indledte sit arbejde, besluttede selskabets bestyrelse at undersøge tre forskellige banesystemer, nemlig minimetro, lightrail og sporvogne. Dette var en klar forudsætning i selskabets udbud af projekteringsarbejdet. Det blev samtidig besluttet, at undersøgelserne skulle være så grundige, at der for alle tre systemer blev udarbejdet projektmateriale, der umiddelbart kunne danne grundlag for et udbudsprojekt.

De meget grundige undersøgelser, hvor alle relevante aspekter er belyst, viste, at minimetroen på alle punkter var de to andre systemer overlegent. Det gjaldt således både med hensyn til at tiltrække det største antal passagerer og til at undgå miljøgener og trafikulykker. Minimetroen var samtidig den økonomisk mest fordelagtige.

På grundlag af de ovenfor nævnte gennemarbejdede projekter for de tre forskellige banesystemer vurderede selskabet, at et efterfølgende udbud af disse systemer nok ville give yderligere oplysninger om priserne, men der var ingen grund til at forvente, at licitationsresultaterne ville give væsentlig bedre sammenligningsgrundlag end de projekter med økonomiske overslag, rådgiverholdene havde udarbejdet. Hertil kom, at de øvrige forhold, som var afgø-