

Spm. nr. S 2322

Til trafikministeren (7/6 99) af:

Søren Kolstrup (EL)

»Vil ministeren oplyse, hvor meget prisen for metrodelen af basisnet 2 kan forventes at blive, såfremt der i budgettet herfor tages udgangspunkt i det senest reviderede budget fra Ørestadsselskabet?«

Begrundelse

I den netop udsendte rapport (maj 1999) fra HT og Trafikministeriet »Projekt Basisnet - Resumérapport« er angivet 3 forskellige forslag til opgradering af Københavns kollektive trafik.

Forslag 2 i rapporten er en kombination mellem sporvogn, minimetro og højklasset bus. Denne løsning er angivet til samlet at koste 12,2 mia. kroner, hvilket er 50 pct. mere end en ren sporvognsløsning. Det fremgår, at metrodelen udgør 9,3 mia. kroner svarende til ca. 550 mio. kroner pr. kilometer (inkl. stationer).

Imidlertid antager spørgeren, at denne budgetterede udgift til metrodelen ikke er baseret på de senest kendte reviderede budgetter fra Ørestadsselskabet. På selskabets pressemøde den 20. maj fremlagde selskabet således et nyt revideret budget, hvor der nu budgetteres med et beløb af størrelsesordenen 1 mia. kroner pr. kilometer tunnel (inkl. stationer).

Såfremt forudsætningerne for rapportens prisangivelse for forslag 2 således er ændret, bør det være rimeligt at dette udmeldes, så de diskussioner og beslutninger, som rapporten danner grundlag for, foregår på et så seriøst grundlag som muligt.

Svar (28/6 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

De angivne økonomioverslag for metrostrækningerne i Projekt Basisnet tager sit udgangspunkt i enhedspriser konstateret ved tilbudsgivningen på Metroens etape 1 + 2A. Det gælder tunnelstrækninger og tunnelstationer i bygge- og anlægsentreprisen samt baneteknik og rullende materiel i transportsystem-entreprisen.

Det må imidlertid konstateres, at den vindende anlægsprenør COMET er løbet ind i vanskeligheder, hvorved metroprojektet er blevet forsinket og fordyret.

Ved tilbudsgivningen havde de tre lavest bydende firmaer på bygge- og anlægssentreprisen, ifølge Ørestadsselskabet, stort set ens prisniveau. Den prismæssige nærhed mellem tilbudsgiverne betyder, at dette prisniveau for entreprisen må anses for rimeligt.

Da årsagen til de opståede vanskeligheder, efter Ørestadsselskabets opfattelse, ikke skyldes tekniske forhold i metroprojektet, vurderer Trafikministeriet på dette grundlag, at det fortsat er rimeligt at fastholde det prisniveau, der er lagt ind i overslagene på metrostrækningerne i Projekt Basisnet.

Ørestadsselskabet har herudover oplyst, at selskabet ikke finder, at der på baggrund af de nugældende budgetter med præcision kan udregnes en pris pr. km tunnel for det igangværende arbejde vedrørende metroprojektet (etape 1 og 2A). Dette begrundes bl.a. med, at en forholdsvis stor andel af faste omkostninger vedrørende projektet ikke umiddelbart kan fordeles på projektets enkelte dele.

Metroprojektets anlægssum for alle tre etaper er i det senest reviderede budget vurderet til ca. 9,3 mia. kr. i 1999-prisniveau, heraf 7,4 mia. kr. for etape 1 og 2A tilsammen. I det reviderede budget er der gennem indarbejdelse af en budgetreserve taget højde for forsinkelsen og fordyrelsen af etape 1 og 2A. Endelig er det fra Ørestadsselskabets side oplyst, at etape 1 og 2A omfatter anlæg af 14 km metro, heraf 9 km i tunnel, 3 km som højbane og 2 km på dæmning, samt 13 stationer, heraf 8 tunnelstationer.

Med baggrund heri finder Ørestadsselskabet ikke grundlag for den af spørgeren i begrundelsen til spørgsmålet antydede pris af størrelsesordenen 1 mia. kr. pr. km tunnel (inkl. stationer).

Jeg skal henholde mig hertil.

Spm. nr. S 2327

Til trafikministeren (8/6 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren oplyse, om andre end Københavns Kommune og Trafikministeriet mod betaling har fået gennemført kørsler på Hovedstadens Trafikmodel, og om der er begrænsninger for, hvem der mod betaling kan få adgang hertil?«