

system har vist sig at være mere kompliceret end først antaget, og i øjeblikket kvalitetssikres det nye system. Tallene for juni forventes derfor først at foreligge i august.

Der har i marts, april og maj i gennemsnit været hhv. 55.000, 54.000 og 52.000 passagerer på et hverdagsdøgn. Prognoseetallet på 61.000 passagerer baserer sig på et årligt gennemsnit, der således ikke tager højde for sæsonudsving, indsvingsperiode mv.

Samlet har passagertallet siden Metroens driftsstart været 8% under budgettet opgjort på årsbasis i forhold til idriftsatte etaper.

Spm. nr. S 3957

Til trafikministeren (17/7 03) af:

Margrete Auken (SF):

»Finder ministeren det acceptabelt, at trafikministeren i besvarelse af spørgsmål 172 Alm. del – bilag 771 den 17. maj 2001 kunne oplyse, at Ørestadsselskabet ville oprette en rejsegaranti, som indebar, at passagerer ved mere end 15 minutters forsinkelse er berettiget til at tage en taxi på metroens regning, når garantien nu er blevet forringet kraftigt så der skal gå 30 minutter?«

Svar (29/7 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan oplyse, at Metroens rejsegaranti blev indført med virkning fra 1. juli 2003, efter at have kørt som en forsøgsordning i første halvår af 2003.

Garantien træder i kraft, når Metroen er eller meldes forsinket i en halv time eller mere, således som det er kontraktligt forudsat, og som det er oplyst i mit svar på Trafikudvalgets spørgsmål 284 af 18. marts 2003 (TRU Alm. del – bilag 918).

Til orientering vedlægges et eksemplar af folderen fra Metro Kundeservice »Rejsegaranti og servicekvalitet«, der beskriver ordningen i praksis. (Ikke optrykt her).

For så vidt angår besvarelsen af spørgsmål 172 Alm. del – bilag 771 kan jeg oplyse, at min forgænger Jacob Buksti i forbindelse med sin besvarelse af 17. maj 2001 havde indhentet bidrag til besvarelse fra HUR. Af HUR's bidrag, der er citeret i besvarelsen, fremgik det, at der ville

gælde en rejsegaranti på metro-rejser efter 15 minutter.

Dette er beklageligvis ikke korrekt, idet der ifølge Ørestadsselskabet ikke på noget tidspunkt har været forudsat en rejsegaranti på metro-rejser efter 15 minutter.

Spm. nr. S 3980

Til trafikministeren (18/7 03) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvad joint-venture aftalen med Mobilix (nu Orange) herunder køb af en betydelig aktiepost i selskabet, samlet har kostet Banestyrelsen dels i direkte relaterede investeringer i banens telenet, dels i tab på køb af aktier (købsværdi minus nuværende kursværdi), og samtidig oplyse de samlede indtægter fra dette samarbejde?«

Svar (1/8 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Staten ved Banestyrelsen har ikke direkte købt aktier i Orange, jf. Akt nr. 178 af 15. april 1998 vedrørende etablering af joint venture mellem Banestyrelsen og France Telecom. Staten har indskudt en del af den i Banestyrelsens telenet værende ledige kapacitet til en anslået værdi af 90 mio. kr. i selskabet. Denne kapacitet blev inkl. goodwill indskudt i bytte for en samlet aktiepost på 270 mio. kr.

Banestyrelsens samarbejde med Orange omfatter også andre elementer jf. nedenfor.

– Banestyrelsen indgik i april 1998 et samarbejde med Orange om fælles nedlægning af lysleder kabler langs de danske jernbanestrækninger, hvor telenettet af hensyn til jernbandedriften blev udbygget efter en prioriteret plan.

Ifølge aftalen fik Banestyrelsen otte fibre i hver nedlagt fiberkabel. Orange bestemte selv antallet af fibre til eget brug på hver enkelt strækning.

Aftalen indebar, at udgifterne til entreprenør og rådgiver blev delt tilsvarende mellem parterne således, at strækningsudgifterne på omkring 100 mio. kr. blev fordelt med 40 mio. kr. til Banestyrelsen og 60 mio. kr. til Orange.