

Beslutningsforslag nr. B 44. Fremsat den 8. januar 2002 af Margrete Auken (SF), Aage Frandsen (SF) og Ole Sohn (SF)

Forslag til folketingsbeslutning

om opfordring til at trække aktstykke nr. 57 om et udredningsarbejde vedrørende en cityring som metroløsning tilbage fra Finansudvalget

Folketinget opfordrer trafikministeren til at trække aktstykke nr. 57 af 4. december 2001 tilbage fra Finansudvalget.

I aktstykket søger ministeren om tilslutning til, at der gennemføres et udredningsarbejde om

mulighederne for at etablere en cityring som metroløsning. Udgifterne ved udredningsarbejdet forventes at være ca. 10 mio. kr., der afholdes inden for Ørestadsselskabets låneramme.

Bemærkninger til forslaget

Den tidligere regering forhandlede den oprindelige aftaletekst om kommunernes økonomi i 2002 på plads uden forudgående forhandlingsmandat fra Folketinget, og uden at spørgsmålet forud havde været drøftet i Folketinget eller i Finansudvalget endsiges i Trafikudvalget. Jf. *Aftaler om den kommunale økonomi for 2002, Finansministeriet, juni 2001*. Af aftaleteksterens punkt 9 og 7 for henholdsvis Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om trafik fremgår det:

»Regeringen, København og Frederiksberg kommuner vil på grundlag af Projekt Basisnet arbejde for at iværksætte et udredningsarbejde med henblik på at undersøge mulighederne for at etablere en Cityring som metroløsning i København og på Frederiksberg.

Udredningsarbejdet skal belyse en række forhold ved hele Cityringen, herunder en hensigtsmæssig etapedeling af Cityringen. I den forbindelse skal der bl.a. foreslås linieføring og placering af stationer for 1. delstrækning, og en vurdering af trafikbetjeningen af Kvæsthusbroen og Landbohøjskolen. Udredningsarbejdet skal omfatte anlægsoverslag, trafikprognoser, og vurdering af drifts- og samfundsøkonomien for såvel Cityringen, som den valgte etapedeling med risikovurdering af alle væsentlige parametre. Udredningsarbejdet skal afrapporteres senest ultimo 2002 med en foreløbig rapportering marts 2002 omfattende foreløbige skøn for anlægs- og driftsøkonomi. HUR inviteres til at deltage i arbejdet.

Ørestadsselskabet bistår med teknisk assistance og afholder omkostningerne ved udredningsarbejdet inden for en ramme på 10 mio. kr. Udredningsarbejdet skal forelægges Finansudvalget.«

Af Trafikministeriets aktstykke til Finansudvalget af 4. december 2001 fremgår det bl.a.:

1. at Cityringen skal forløbe fra Københavns Hovedbanegård over bl.a. Østerport Station, Triangelen, Nørrebro Station, Indre Frederiksberg og tilbage til Hovedbanegården,
2. at udredningsarbejdet udføres med henblik på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en eventuel egentlig projektering af metroløsningen, og

3. at analysearbejdet ledes af en styregruppe bestående af Trafikministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR under Trafikministeriets formandskab. Selve analysearbejdet udføres af Ørestadsselskabet.

De ovenstående 3 punkter indeholder en fortolkning/beslutning, der ligger ud over teksten i den oprindelige aftale.

Ad 1

Man kan læse den oprindelige aftale sådan, at linjeføringen i udredningsarbejdet var meget mere åben end det, der fremgår af Trafikministeriets aktstykke. Under alle omstændigheder bør netop spørgsmålet om at få undersøgt forskellige og alternative linjeføringer og samspillet med den øvrige planlægning være helt central i et eventuelt udredningsarbejde.

Ad 2

At udredningsarbejdet udføres med henblik på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en *egentlig projektering* af en city-metroring, fremgår heller ikke eksplicit af den oprindelige aftaletekst. Formålet kunne også være at tilvejebringe et balanceret politisk beslutningsgrundlag, der gør det muligt – på et mere detaljeret og kvalificeret niveau – at sammenligne fordele og ulemper ved forskellige udbygningsalternativer for den kollektive trafik i København og Frederiksberg Kommuner. Altså en videreførelse af helhedstænkningen i »Projekt Basisnet«.

Ad 3

Det fremgår ikke af aftaleteksten, hvem der skal lede styregruppen for udrednings- og analysearbejdet. Men da det tager afsæt i HT/HUR's Projekt Basisnet, og da HUR har den overordnede planlægningskompetence, ville det være naturligt at tildele HUR en mere central placering.

Af aftaleteksten fremgår det, at Ørestadsselskabet bistår med teknisk assistance. Det er i Trafikministeriets aktstykke blevet ændret til, at *selve analysearbejdet udføres af Ørestadsselskabet*. En styregruppe

burde have mulighed for – på et fagligt grundlag – at vælge dem, der var bedst til at løse opgaverne, og ikke være helt afhængige af Ørestadsselskabet, selv om finansieringen sker inden for selskabets (statsgaranterede) låneramme.

- SF ønsker, at aftalen skal udmøntes sådan, at der bliver mulighed for at tilvejebringe et solidt *politisk beslutningsgrundlag*, hvor man fagligt og sagligt kan sammenligne forskellige udbygningsalternativer for den kollektive trafik i København, der indeholder forskellige transportsystem-valg, forskellige linjeføringer (også på, under og over jorden/vandet), forskellige finansieringsformer og etapeløsninger, forskellige grader af samtænkning med den øvrige trafik i HT/HUR-området osv. Dette bliver ikke resultatet af det foreslåede udrednings- og analysearbejde. Der er mere lagt op til en kraftig skævvridning af et eventuelt beslutningsgrundlag.
- SF ønsker, at udredningsarbejdet skal være en integreret del af den nye kollektive trafikplan, som HUR arbejder på. Og at en kollektiv trafikbetjening af de nye byudviklingsområder i København, herunder Nordhavnen, Holmen, Havnestaden og Sydhavnen, naturligt bør indgå med betydelig vægt i det samlede analyse- og udredningsarbejde om eventuelt at etablere nye city-ringbaner og andre nye kollektive trafikløsninger i København og Frederiksberg Kommuner.
- SF ønsker, at kapacitetsproblemer i S-togs-systemet – herunder i »Røret« mellem Østerport Station og Hovedbanen, og mulige udbygningsløsninger, der

afhjælper disse problemer – skal indgå i det samlede analyse- og udredningsarbejde. Målet må være, at vi løser flest mulige trafikproblemer for pengene.

- SF ønsker, at en ajourføring i tråd med den helhedstænkning, som Basisnetprojektet var udtryk for, kan indebære, at der opnås sammenlignelighed i forhold til den parallelt fortløbende etablering af et beslutningsgrundlag for et andet af Basisnetprojektets forslag om en kollektivløsning mellem Lyngby og Glostrup. De to projekter vil dermed kunne indgå i en prioriteret helhedsbeslutning.

Folketinget har aldrig direkte fået mulighed for at beslutte, at der skulle bygges en førerløs metro i København – med et foreløbigt budget på ca. 11 mia. kr., da Folketinget kun har vedtaget lov om Ørestaden – som overlader alle væsentlige systemvalg til en bestyrelse. Dette tilsiger rettidig demokratisk omhu, når udredningsarbejder til metroudbygningsforslag forelægges Folketingets Finansudvalg. Derfor ønsker SF, at regeringen fremlægger en tids- og beslutningsplan for den videre demokratiske behandling af den kollektive trafikudbygning i København.

Den foreløbige rapportering bør forelægges og behandles i Folketinget, det samme bør ske med det samlede analyse- og udredningsarbejde – som bør omfatte mere end city-metroringen.

En vigtig grund til, at SF ikke er tilfreds med, at Ørestadsselskabet alene skal foretage analysen, er, at man ved flere tidligere lejligheder har konstateret, at selskabet har givet en lovlig optimistisk beskrivelse af forholdene omkring metronen.

Skriftlig fremsættelse

Margrete Auken (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykke nr. 57 om et udredningsarbejde vedrørende en cityring som metroløsning tilbage fra Finansudvalget.

(Beslutningsforslag nr. B 44).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets villige behandling.

Bilag 1

Finansudvalgets aktstykke nr. 57 af 4. december 2001, folketingåret 2001-02, 2. samling

57

Trafikministeriet. København, den 4. december 2001.

- a. Trafikministeriet søger hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at Ørestadsselskabet bistår med teknisk assistance og afholder omkostningerne til gennemførelsen af et udredningsarbejde vedrørende mulighederne for at etablere en Cityring som metroløsning. Undersøgelsesomkostningerne med en budgetmæssig ramme på 10 mio. kr. afholdes inden for den gældende låneramme.
- b. I aftalerne mellem staten og henholdsvis Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune af 15. juni 2001 om kommunernes økonomi for 2002 er det fastsat, at Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og regeringen vil arbejde for at iværksætte et udredningsarbejde om Cityringen, der forløber fra Københavns Hovedbanegård over bl.a. Østerport Station, Trianglen, Nørrebro Station, Indre Frederiksberg og tilbage til Hovedbanegården. Der ses isoleret på at etablere en Cityring som metroløsning.

Aftaletekstens ordlyd siger:

”Regeringen, København og Frederiksberg kommuner vil på grundlag af Projekt Basisnet arbejde for at iværksætte et udredningsarbejde med henblik på at undersøge mulighederne for at etablere en Cityring som metroløsning i København og på Frederiksberg.

Udredningsarbejdet skal belyse en række forhold ved hele Cityringen, herunder en hensigtsmæssig etapedeling af Cityringen. I den forbindelse skal der bl.a. foreslås linjeføring og placering af stationer for 1. delstrækning og en vurdering af trafikbetjeningen af Kvæsthusbroen og Landbohøjskolen. Udredningsarbejdet skal omfatte anlægsoverslag, trafikprognoser, og vurdering af drifts- og samfundsøkonomien for såvel Cityringen som den valgte etapedeling med risikovurdering af alle væsentlige parametre. Udredningsarbejdet skal afrapporteres senest ultimo 2002 med en foreløbig rapportering marts 2002 omfattende foreløbige skøn for anlægs- og driftsøkonomi. HUR inviteres til at deltage i arbejdet.

Ørestadsselskabet bistår med teknisk assistance og afholder omkostningerne ved udredningsarbejdet inden for en ramme på 10 mill. kr. Udredningsarbejdet skal forelægges Finansudvalget.” Udredningsarbejdet udføres med henblik på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en eventuel egentlig projektering af metroløsningen.

Idet lov om Ørestaden mv. ikke eksplicit giver Ørestadsselskabet hjemmel til at afholde udgifter under lånerammen til et analysearbejde vedrørende en eventuel 4. etape, anmodes Finansudvalget hermed om tilslutning til, at Ørestadsselskabet deltager i et sådant arbejde og bærer den økonomiske byrde herved. Det forudsættes, at Københavns Kommune giver en tilsvarende accept. Analysearbejdet ledes af en styregruppe bestående af Trafikministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR under Trafikministeriets formandskab. Selve analysearbejdet varetages af Ørestadsselskabet.

Udgifterne afholdes inden for Ørestadsselskabets aktuelle låneramme. Undersøgelsesomkostningerne vil alt andet lige øge Ørestadsselskabets finansieringsbehov. Der er dog tale om et relativt lille beløb sammenlignet med de totale anlægsomkostninger for det igangværende metroarbejde, hvorfor det på det foreliggende grundlag ikke skønnes nødvendigt at øge lånerammen,

idet beløbet søges afholdt inden for den almindelige usikkerhedsmargin på et projekt af denne størrelse.

- c. Sagen forelægges Finansudvalget nu, da analysearbejdet forudsættes at gå i gang snarest muligt.
- e. Under henvisning til ovenstående søges om Finansudvalgets tilslutning til, at Ørestadsselskabet bistår med teknisk assistance og inden for den eksisterende låneramme afholder omkostningerne på op til 10 mio. kr. til gennemførelsen af et udredningsarbejde vedrørende mulighederne for at etablere en Cityring som metroløsning.
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

FLEMMING HANSEN

/ Michael Birch

Til Finansudvalget.