

om at forlænge den nuværende S-togslinje fra Vanløse til Frederiksberg videre til Nørreport.

Ad 3

Ørestadslovens sammenkobling af salg af erhvervsarealer og finansiering af nye kollektive trafiktiltag var en stor misforståelse, som formentlig vil medføre, at regningen alligevel ender hos skatteyderne særlig i København.

Enhedslisten har intet imod, at en eventuel indtægt fra salg af erhvervsarealer tilfalder den kollektive trafik, men større investeringer i kollektiv trafik bør som hidtil være en statsopgave. I hele debatten under vedtagelsen af Ørestadsloven blev det forudsat, at grundsalget gik i gang i 1996. For hver dag der går fra januar 1996 uden salg af arealer, sker der derfor en stadig større gældsophobning, som ikke kan afskrives. Så sent som i 1995 fik Folketinget i forbindelse med behandlingen af Enhedslistens forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v. (lovforslag nr. L 166,

folketingsåret 1994-95) via en række svar bekræftet, at budgettet for hele projektet forudsatte et salg på 75.000 m² á kr. 2.000 fra og med 1996. Dette sker ikke, og hele grundlaget for Ørestadsloven er derfor skredet, hvorfor forligspartierne bag loven – Socialdemokratiet, Venstre og Det Konservative Folkeparti – efter Enhedslistens vurdering ikke længere kan være forpligtet af forliget.

Enhedslisten opfordrer derfor Folketinget til at re-vurdere hele den økonomiske struktur for den kollektive trafikdel af Ørestadsloven og til at anmode regeringen om at etablere et letbanesystem uafhængigt af salget af grunde i Ørestaden, men dog således, at eventuelle indtægter herfra medgår til finansieringen af letbanen.

Med udgangspunkt i HT's plan for letbanesystem i København foreslås endvidere, at der fastlægges et maksimum for investeringen i letbanesystemet på 2,6 milliarder kroner, svarende til det halve af prisen for den nu planlagte minimetro.