

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 endsigte 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, Trianglen, 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