

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.