

benhavn. Begrundelserne for kritikken omfatter primært:

1: Linjeføring, idet forløbet af Cityringen i aktstykket nævnes mere eksplicit end i aftaleteksten med kommunerne.

2: En bekymring for, at aftalen om, at der skal tilvejebringes et beslutningsgrundlag for en eventuel egentlig projektering af metroløsningen, indskrænker muligheden for at foretage en helhedsvurdering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

3: En bekymring for, at styregruppen for arbejdet skal ledes af Trafikministeriet. Efter forslagsstillernes opfattelse ville det være naturligt at give HUR en mere central placering, idet aftalen ikke foreskriver noget om arbejdet således.

Til punkt 1 kan jeg oplyse, at det forløb af Cityringen, som fremgår af aktstykket, som tidligere nævnt svarer til det forløb, der er skitseret i »Grundlag for trafik- og miljøplan i hovedstadsområdet«. Der er således ikke taget stilling til præcisering af linjeføring eller stationsplacering. Dette skal undersøgelserne afdække.

Til punkt 2 kan jeg oplyse, at med det foreslåede udredningsarbejde, Basisnetprojektet og »Grundlag for trafik- og miljøplan i hovedstadsområdet« vil der efter regeringens opfattelse være gennemført en omfattende analyse af mulighederne for forbedring af den kollektive trafik i det indre København.

Til det tredje punkt kan jeg kun sige, at aftaleparterne opfatter det som naturligt, at arbejdet ledes af Trafikministeriet, som er en af aftaleparterne, fordi det i sagens natur vil være hensigtsmæssigt. Jeg vil lægge vægt på, at udredningsarbejdet i videst mulig udstrækning koordineres med det arbejde, HUR har iværksat vedrørende en trafikplan for hovedstadsområdet. Derfor er HUR også inviteret til at deltage i arbejdet, sådan som det fremgår af aftalen.

Regeringen vil således anbefale, at der stemmes nej til det fremsatte beslutningsforslag nr. B 44 om at trække aktstykke nr. 57 om et udredningsarbejde vedrørende en Cityring som metroløsning tilbage fra Finansudvalget.

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg skal indledningsvis nævne, at jeg taler på vegne af både Venstre og Det Konservative Folkeparti.

De to partier ønsker, at vi til stadighed har fokus på, hvordan trafikudviklingen og trafikafviklingen finder sted i bl.a. hovedstadsregionen. Beslutningen om etablering af et metrosystem i

København har vi støttet, og vi mener tilsvarende, at etablering af en Cityring som metroløsning bør overvejes og derfor undersøges nærmere. Venstre og Det Konservative Folkeparti bakker derfor fuldt op om aktstykke nr. 57 til Finansudvalget, hvor Trafikministeriet søger tilslutning til, at Ørestadsselskabet bistår med teknisk assistance og afholder omkostningerne til gennemførelsen af et udredningsarbejde vedrørende muligheden for at etablere en Cityring som en metroløsning.

For Venstre og for Det Konservative Folkeparti er det væsentligt, at det kollektive trafikudbud i København er effektivt og velfungerende. Vi ser metroløsningen som værende en oplagt transportform i en storby som København, og derfor mener vi, det er naturligt, at Trafikministeriet anmoder Ørestadsselskabet om at forestå dette udredningsarbejde med henblik på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en eventuel egentlig projektering af en metroløsning til betjening af brokvartererne.

Venstre og Det Konservative Folkeparti må derfor afvise at trække aktstykke nr. 57 tilbage fra Finansudvalget, og vi kan derfor ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag.

Kl. 16.20

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil spørge fru Gitte Lillelund Bech, om Venstre og De Konservative egentlig synes, at Ørestadsselskabet har haft en heldig hånd med det, de har lavet hidtil som planlæggere. De har mere end fordoblet prisen på den metro, vi står med nu.

Jeg hører på vandrørsposten – og det er en ret effektiv del af den – at toget ikke kommer til at køre den 1. oktober. Der er ikke kommet de ting, der skulle komme fra TÜV Rheinland, så det kommer ikke til at virke. Derudover kan jeg sige, at når man har spurgt, hvordan metrono skulle koordineres i forhold til den øvrige trafik, er stationerne dyre, der er få af dem, de er meget små, og de kan ikke bygges større. Jeg har også ladet mig fortælle, at på Kongens Nytorv planlægger man en helt anden station til den nye linje, så det kommer ikke til at hænge sammen.

Jeg har på et tidspunkt spurgt direktøren, hvorfor man dog ikke har fået den idé at koble stationen på Nørreport til parkeringen på Israels Plads, hvilket havde været nærliggende. Hun så helt forbløffet ud, fordi hun skulle finde på noget at sige, og det var selvfølgelig også ambitiøst