

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan skam godt læse papirer, vil jeg gerne sige til hr. Poul Nødgaard. Jeg står med papiret her, og der står, at Dansk Folkeparti ikke vil stemme for de ændringsforslag, som kunne skære det her forslag til på en sådan måde, at det, som det så ville ende med med de vedtagne ændringsforslag, ville være et forslag, som Dansk Folkeparti støtter, sådan som hr. Walter Christophersen også fremlagde det under førstebehandlingen af det her forslag den 19. april.

Jeg synes, det er udemokratisk, at man forhindrer et parti i Folketinget i at skære sit eget forslag til, og jeg synes også, det er fjollet, at man i det hele taget ikke vil medvirke til at vedtage den politik, som man står for, fordi det er Enhedslisten, der fremsætter et forslag, og ikke transport- og energiministeren. Det var det, min kritik gik på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 38 (S, SF og EL) stemte for, 65 (V, DF, KF og RV) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Anden behandling af lovforslag nr. L 158: Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 21/2 2007. Første behandling 2/3 2007. Betænkning 3/5 2007).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under et.

Forhandling

Martin Lidegaard (RV):

Da jeg næppe får lejlighed til at være til stede ved tredjebehandlingen, hvor jeg ellers forudser en lille diskussion, vil jeg ganske kort komme med et par bemærkninger om det her forslag, som jo er et af de største trafikprojekter, vi overhovedet har gennemført i danmarkshistorien, og et meget spændende projekt.

Siden vi sidst diskuterede det, har vi jo fået en genberegning af OTM-modellen, altså den passagerprognose, der ligger til grund for projektet, og jeg signalerede allerede under førstebehandlingen, at den ville vi lægge meget stor vægt på. Og lykkeligvis gik det jo ikke sådan, som man ellers kunne læse i pressen at der var stor fare for, nemlig at vi fik udsving på passagerprognosen på helt op til 30 eller 50 pct., men vi fik en passagerprognose, der ligger en del under det, vi havde forventet – det må vi erkende – jo ikke mindst i forhold til den eksisterende metro, som altså har et underbudgetteringsbehov, som vi ikke helt kender endnu, men i hvert fald et milliardbeløb, som skal hentes, for at den, om jeg så må sige, gamle metro overhovedet hænger sammen. Vi har også fået behov for at justere i forhold til den nye Cityring, hvor der også er en mindre passagerprognosenedgang på ca. 5 pct.

Kl. 12.20

For mig understreger det behovet for, at vi får den helhedsplanlægning af den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet inklusive Sjælland, som vi har bedt om hele tiden, og som vi har fået forhandlet ind i denne her aftale, og jeg ved jo, at den er på vej, eller at et første udkast er på vej.

Jeg vil bare sige, at for Det Radikale Venstre vil det være helt, helt afgørende i den fase, vi går ind i nu, at vi får kigget både på mulighederne for at udbygge den metro, vi allerede er ved at igangsætte, og muligheden for at lade busser og letbane supplere og skabe fødekæder til den Cityring, vi skal stemme om i dag og på fredag den 1. juni, og det vil også være væsentligt for os, at vi diskuterer, hvad vi kan gøre for at styrke regionaltogetrafikken til og fra København, sådan at vi får flere pendlere og dermed flere passagerer i metroen.

Den helhedsplanlægning skal vi have på plads sideløbende med, at vi planlægger Cityringen, og jeg tager sådan set ordet i dag for at sige, at det stadig væk er helt magtpåliggende for Det Radikale Venstre, at det sker, og jeg håber selvfølgelig, at ministeren – nu ved jeg ikke,

om han vil gå på i dag eller først gøre det under tredjebehandlingen – vil bekræfte, at den helhedsplanlægning er alfa og omega for, at vi får succes med en metro i København.

Rune Lund (EL):

Jeg synes specielt den sidste del af hr. Martin Lidegaards tale var meget spændende. Jeg kan afsløre for hr. Martin Lidegaard og for Folketinget som sådan, at Enhedslisten til tredjebehandlingen har tænkt sig at stille en række ændringsforslag, som vil imødekomme bl.a. nogle af de ting, som hr. Martin Lidegaard stod heroppe fra Folketingets talerstol og sagde.

Derfor vil jeg også gerne bede formanden om, at forslaget kommer tilbage til udvalget, sådan at der bliver mulighed for at stille ændringsforslag.

Metroen, den eksisterende og den ringmetro, som bliver diskuteret her i dag, er jo faktisk en principiel god investering. Metro er godt, når de rette omstændigheder er til stede, når planlægningen er i orden, når økonomien hviler på et forsvarligt grundlag, når linjeføringen lever op til de faktiske behov, og ikke mindst når metroen medvirker til, at biltrafikken reduceres i de pågældende områder, hvor metroen skal anlægges.

Så vi er sådan set bestemt positivt indstillet over for intentionerne i både L 158 og L 159 – det er jo to forslag, som skal ses i sammenhæng – men vi må samtidig også sige, at med den helt konkrete måde, man faktisk har valgt at lave metroen på, lave linjeføringen, lave afstanden mellem standsningsstederne, og passagertallene, det økonomiske grundlag osv. osv. hænger det faktisk ikke sammen, sådan som det ligger her.

Vi snakker altså om en investering til rigtig mange milliarder kroner, meget mere end den ene milliard kroner, som det ville have kostet at opgradere det spor, som lige blev behandlet under B 115, nemlig fra Vamdrup til Vojens og fra Tinglev til Padborg. Man kaster sig altså her ud i en meget, meget stor og dyr investering, men der er faktisk en lang række ting, som burde være inddraget, for at det her projekt kunne hænge sammen på en fornuftig måde.

Vi kan starte fra en ende af. Man vil f.eks. finansiere projektet ved hjælp af salg af arealer i Nordhavnen i København. Der er blevet stillet spørgsmål i Trafikudvalget mellem første- og andenbehandlingen, og af svarene fremgår det jo tydeligt, at de arealer, der er i Nordhavnen,

skal sælges med henblik på at skaffe flest penge, de skal ikke sælges med henblik på, hvordan man f.eks. kunne lave den mest attraktive byudvikling i København. Der behøver ikke at være en uoverensstemmelse mellem de to ting, men der *kan* sagtens være det, for det at gå efter at sælge grunde for at få flest penge, bliver jeg bare nødt til at sige ikke nødvendigvis altid er det samme som at gå efter at sælge grunde med henblik på at lave den bedste infrastruktur eller de bedste boligområder eller det bedste kvarter til gavn for københavnernes.

Så er der også mellemrummene mellem stationerne, og der synes vi helt klart i Enhedslisten, at man burde lære meget mere af de erfaringer, der er gjort rundtomkring i andre dele af verden, f.eks. i Wien, hvor der er stationer med 300-400 m's mellemrum. Der er i Trafikudvalget mellem første- og andenbehandlingen i dag blevet stillet en række spørgsmål om, hvorvidt man kunne se på, om nogle af de evakueringsskakter, der er, kunne omdannes til stationer, sådan at der ikke bliver så langt mellem stationerne. Det drejer sig bl.a. om evakueringsskakterne i Havnegade, Møntergade, Sørtorvet og andre steder. Det har der ikke været den nødvendige villighed til, og det synes jeg er et stort problem.

Kl. 12.25

Samtidig er det jo sådan, at indfaldsvejene og det, at der er fødelinjer ind til selve metroen, jo i virkeligheden er den afgørende forudsætning for, at det her projekt bliver en succes. Det handler simpelt hen om, at man bygger letbaner eller vælger at bygge fingre ud fra Metrocityringen, sådan at de mennesker, som bor ude i forstæderne, kan komme ind og benytte metroen, for at metroen bare ligger og kører rundt inde i byen, kan være fint nok, men det, som for alvor vil give en metro et løft, var, hvis der var nogle fødekæder, som kunne transportere en masse mennesker ind, som så kunne benytte metroen. Det er dér, en metro for alvor ville give gennemslagskraft, det er dér, en investering på mange milliarder kroner for alvor ville give mening.

Også i forhold til passagergrundlaget må jeg sige, at man har nogle meget, skal vi kalde det svingende eller tvivlsomme erfaringer med de passagerprognoser, der er blevet fremlagt. De passagerprognoser, der i sin tid allerførst blev fremlagt i forhold til den nuværende metro, lød jo på 300.000 passagerer om dagen, og vi ligger på omkring 130.000 i dag, men også den nye og reviderede OTM-model, den her passagerprognosemodel, viser et fald i passagererne på 15

pct. i forhold til tidligere prognoser, og man må sige, at det er højst tvivlsomt, om den nye reviderede OTM-model vil holde, og dermed sættes der også spørgsmålstegn ved hele økonomien i projektet.

Sidst, men ikke mindst er det jo også meget vigtigt at se på, hvor mange bilister metroen vil flytte fra bilerne over i den kollektive trafik. De oplysninger, vi er i stand til at få her i Folketinget, viser, at det drejer sig om omkring 1 pct. Og så er det, man må spørge sig selv: Er det den rigtige investering at investere så mange milliarder i en metro, sådan som den ligger nu, når den kun vil være i stand til at flytte 1 pct. af bilisterne?

Det synes Enhedslisten ikke, og i forhold til alle de ting, der er sagt her, står det fuldstændig klart for Enhedslisten, at der er nogle ting, som skal udbygges i det nuværende metroforslag, før det kan blive fornuftigt både økonomisk, linjeføringsmæssigt, passagerantalsmæssigt osv. osv.

Derfor vil vi til tredjebehandlingen stille en række ændringsforslag, som bl.a. går ud på, at der skal udvides med letbaner: Gladsaxe, Herlev, Husum, Brønshøj og Nørrebro Station, gerne med forlængelse ind mod byen til Nørreport og til Sundbyvester. Så skal der laves en linje fra Vibenhushus Runddel ud ad Lyngbyvejen, og vi skal også kigge på at lave en letbane langs Ring 3, og så skal man også kigge på, om der ikke skal placeres en station på Carlsbergområdet. Den slags ting – bare for at nævne nogle eksempler – bliver man simpelt hen nødt til at have ind her for at få et metroprojekt, der samlet set hænger sammen og bliver meget mere fornuftigt. Så vi ser frem til at kunne stille den slags ændringsforslag til tredje behandling.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Nu starter man her debatten om Metrocityringen, som jo faktisk er den næste sag, vi har på dagsordenen, og den sag, vi har på dagsordenen nu, omhandler udbygningen i Nordhavnen eller Arealudviklingsgesellschaft plus opdelingen i den nye metroselskabsstruktur. Men da vi nu har taget hul på det, formoder jeg, at vi kan tage – ligesom den fungerende transport- og energiminister gjorde under førstebehandlingen – debatten sådan lidt blandet, uanset hvad for et lovforslag vi i virkeligheden står og debatterer.

Så vil jeg godt som en kort bemærkning til hr. Rune Lund sige, at jeg da er glad for, at Enheds-

listen nu er positiv. Tænk, hvis I havde meldt det ud fra begyndelsen. I kunne måske endda have været med i forliget, I kunne måske endda have fået reel indflydelse på alt det, vi andre nu har været igennem og drøftet. Vi har f.eks. medvirket til, at der blev foretaget en analyse i samarbejde med Carlsbergudviklingsgesellschaft vedrørende en ny station ved Carlsberg, og er sammen med dem enige om, at det ikke ligger inden for det her projekts rammer, for de skulle selvfølgelig deltage med finansiering. Og så går hr. Rune Lund op ved andenbehandlingen og siger, at det er noget, Enhedslisten nu vil til at have undersøgt og stille forslag om.

Jeg vil godt spørge: Hvorfor gør I ikke jeres hjemmearbejde ordentligt? Hvorfor er det her ikke noget, der er kommet frem tidligere? Hvorfor har I ikke læst den analyse tidligere?

Kl. 12.30

Men jeg synes, det er positivt, at Enhedslisten nu går ind for Metrocityringen, og jeg vil godt spørge: Betyder det, at Enhedslisten vil stemme for, når vi skal stemme om lovforslaget ved tredjebehandlingen om en uge?

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan sige, at vi selvfølgelig har sat os meget grundigt ind i Metrocityringen. Vi er ikke med i forliget, fordi vi mener, at det lider af en lang række mangler, som jeg også redegjorde for under mit ordførerindlæg. Vi vil stemme for forslaget, hvis vores ændringsforslag bliver vedtaget under tredjebehandlingen. Det er simpelt hen, fordi vi synes, at som projektet ligger nu – jeg kan i øvrigt sige, at Enhedslisten i København har været meget aktiv med hensyn til f.eks. at få en metrostation på Carlsberg – må man sige, at det lider af mange mangler.

Det økonomiske grundlag er meget tvivlsomt, passagergrundlaget er meget tvivlsomt, der er for langt mellem stationerne, og der er ikke de nødvendige fødekæder, som kan transportere folk ind fra forstæderne, så de kan bruge metroen. Man flytter stort set ingen bilister over i den kollektive trafik, og det er en investering til adskillige milliarder kroner.

Når man tænker på, hvordan vi i øvrigt diskuterer de her ting i Folketinget, altså at man skal tænke sig om, når man bruger milliarder af kroner på trafikinvesteringer, så må jeg nok sige, at man her virkelig har taget hovedet under armen og kastet sig ud i at investere en masse milliarder i et projekt, hvor der simpelt hen ikke er

den nødvendige helhedstænkning omkring hele trafikplanlægningen i København. Det mest fornuftige havde faktisk været at lave alle fødelinjerne først, altså letbanerne m.m., som kunne transportere folk ind til byen. I etape 2 kunne man så lave Metrocityringen.

Vi er ikke principielt modstandere af metro. Vi synes bare, metro skal laves på en ordentlig måde, på en forsvarlig måde, som gavner trafikanter og trafikken i det hele taget.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Nu kan man jo altid diskutere, hvad der kommer først, hønen eller ægget. Skal man først have en cityring, så folk kan bevæge sig smidigt og hurtigt rundt inde i centrum, og så komme med fødelinjerne bagefter? Eller skal man komme med fødelinjer til områder, hvor folk i virkeligheden ikke kan bevæge sig rundt?

Vi har altså valgt at bygge det her kollektive system op, så vi starter med at sige, at nu laver vi en meget, meget hurtig ringforbindelse inde i København, og så kan vi begynde at bygge fødelinjerne op ud over dem, der selvfølgelig allerede eksisterer med S-togs-forbindelser og andre forbindelser.

Men når hr. Rune Lund taler om at tage hovedet under armen med meget store investeringer, forstår jeg, at en betingelse for Enhedslisten for at kunne stemme for om en uge er, at vi i løbet af den uge får afklaret, hvad det vil koste at bygge letbaner her og letbaner der og letbaner der og letbaner der. Alt det, milliardinvesteringer, skal vi klare på en uge. Er det virkelig realistisk? Er det virkelig en seriøs Enhedsliste, der vil gå ind i en debat på det grundlag?

Det er selvfølgelig dybt useriøst, det kan vi selvfølgelig ikke nå at få afklaret. Og når vi ikke kan nå at få afklaret det og vi skal stemme om det lovforslag, der ligger her på bordet, næste fredag, vil jeg godt spørge: Stemmer Enhedslisten ja eller nej til det her forslag? Stemmer man for eller imod den kollektive trafik?

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jamen jeg kan sagtens leve med en principbeslutning om, at man vil lave de linjer. Det kan jeg sagtens.

Jeg ved da godt, at man ikke bare sådan på en uge kan gå ud og sige, at man vil bruge milliarder her og milliarder der, og den slags ting. Det

ved jeg udmærket godt. Jeg ved godt, hvad processen er i den slags trafikprojekter. Men det ville da være dejligt, hvis man tog en principbeslutning om, at det skulle gennemføres. Det er jo ikke sådan, at man står på fuldstændig bar bund. Det er jo ikke sådan, at der aldrig er blevet tænkt over det her før.

Men jeg kan sige, at hvis ikke vores ændringsforslag bliver vedtaget ved tredjebehandlingen, kan vi ikke stemme for forslaget. Det kunne være mere interessant at høre, om hr. Klaus Hækkerup vil stemme for en principbeslutning om, at de her ting skal vedtages, i stedet for mere uforpligtende formuleringer om, at der skal laves helhedsplaner for København, altså helt konkrete principbeslutninger om, hvad der skal vedtages. Det kunne være meget interessant at høre fra Socialdemokraterne.

Første næstformand (Svend Auken):

Ønsker hr. Klaus Hækkerup ordet som ordfører? Det der med »om lidt«, det er ...

Så er der en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg vil godt tage tråden op, for jeg kan sådan set godt forstå, at hr. Rune Lund må stå og træde sig selv lidt over tæerne og tale med uld i mund og ikke kan få sig selv til klart og tydeligt at sige, at man ikke vil stemme for det her. For det er jo pinligt for Enhedslisten. Ved tidligere forslag har man stået og talt om, hvor meget og hvor god kollektiv transport vi skal have. Og så vil man af principielle årsager ikke være med i den her aftale.

Kl. 12.35

Ligesom hr. Rune Lund beskylder Dansk Folkeparti for ikke at ville samarbejde med Enhedslisten, men hellere med regeringen, så har Enhedslisten sådan et eller andet med, at man er bange for at samarbejde med regeringen. Så stiller man nogle fuldstændig urealistiske forslag, og der vil jeg meget gerne lægge mig op ad hr. Klaus Hækkerup, for hvad er det da for noget? Vi kan da ikke foretage en principbeslutning om nogle milliardinvesteringer, når vi ikke ved, hvor pengene skal komme fra, og når vi ikke ved, om miljøundersøgelserne vil vise, om det er muligt. Det kan vi jo ikke.

Men jeg kunne også godt tænke mig at høre det sagt lidt mere grundigt, hvorfor Enhedslisten ikke kan stemme for det her forslag.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg synes ikke, jeg taler med uld i mund. Jeg siger, at hvis forslaget ligger, som det gør nu, kan Enhedslisten ikke stemme for det; så vil vi stemme imod det. Det siger jeg nu for tredje gang, det står fuldstændig klart. Og grunden til, at vi ikke kan stemme for det, sådan som det ligger, er, at der er en lang række problemer i det, som jeg har redegjort for under mit ordførerindlæg. Det trænger til at blive udbygget. Der skal ses på, hvordan man får fordelinjer fra forstæderne ind til København, og det skal gøres med letbaner. Vi skal se på en Ring 3.

Vi skal i det hele taget se på, hvordan man får forbedret alt det, som er uden om Metrocityringen, for som det ligger nu, er det en investering til masser af milliarder kroner, som flytter 1 pct. af bilisterne over i den kollektive trafik.

I mange andre sammenhænge, hvor vi diskuterer, hvordan man bruger milliarder af kroner på trafikinvesteringer, bliver der hele tiden sagt, at vi skal tænke meget over, hvordan vi bruger pengene. Her fyrer man masser af milliarder af uden at have tænkt det ind i en helhedsplan for, hvordan trafikplanlægningen skal være i København. Det er altså en meget stor anke i forhold til det forslag, der ligger.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes igen, at det er meget, meget underligt, for nu har Enhedslisten jo også haft en række forslag om nogle nye jernbanelinjer på Fyn og andre steder, hvor ikke engang lokalbefolkningen har efterspurgt at køre i tog på de strækninger, som Enhedslisten har foreslået. Der er man altså parat til at anlægge eller genoprette jernbanespor, der vil koste rigtig mange penge. Det vil koste rigtig mange penge at sætte tog ind, fordi man kan se, at underlaget ikke er der for at drive en rentabel rute. Det vil man gerne, men man siger nej til det her. Det er mig uforståeligt.

Hr. Rune Lund bruger formuleringen »hvis vores ændringsforslag ...«, men det gør de jo ikke. Man kan jo læse betænkningen, ændringsforslagene bliver ikke vedtaget. Derfor synes jeg altså, at man lige så godt kunne sige, at man har nogle politiske bekymringer ved at indgå et samarbejde med regeringen, for det må man jo have. Man er så stor modstander af denne regering, at man ikke vil være med til at lave noget fornuftigt politisk med den. Det synes jeg er et problem for Enhedslisten.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Vi vil gerne lave politiske aftaler med regeringen, hvis vi er enige i det politiske indhold. Vi havde meget gerne set, at regeringen havde stemt for det forslag, som Enhedslisten har fremsat om opgradering af jernbanetrafikken i Sønderjylland, så det var blevet vedtaget. Vi har ikke noget imod at samarbejde med regeringen, vi har ikke noget imod at lave aftaler med regeringen, men vi synes, aftalerne skal være fornuftige.

Sagen er, at som det her forslag til Metrocityringen ligger, er det en investering til mange milliarder kroner, som ikke er gennemtænkt, og som indeholder utrolig mange usikkerheder omkring passagerprognoser, økonomisk grundlag, at der er for langt mellem stationerne, at der ikke er stationer nok, og at linjeføringen er forkert. Det er en investering til mange milliarder, som flytter utrolig få bilister fra bilerne over i den kollektive trafik.

Når man ser på, hvordan man ellers kunne investere mange milliarder, må man bare sige, at det ikke er fornuftigt, som det ligger her, medmindre det bliver tænkt ind i en helhedsplanlægning, hvor man ser på, hvordan vi får folk ud af bilerne og over i den kollektive trafik, og hvordan vi får etableret nogle fordelinjer fra forstæderne ind til centrum, så der rent faktisk kan være mening i det her metroprojekt.

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg havde egentlig ikke tænkt mig at tage ordet i den her debat, men når jeg hører hr. Rune Lund sige, at her har vi et kæmpestort projekt, der overhovedet ikke er gennemtænkt, er jeg nødt til at reagere.

Det her er et visionært projekt, der har været under forberedelse i mange, mange år. Vi har tre parter, der står bag, nemlig staten, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune. Det er gennemanalyseret på alle leder og kanter, herunder økonomien. Så synes jeg, det er utroligt, at vi skal høre hr. Rune Lund stå her og sige fra Folketingets talerstol, at det ikke er gennemtænkt.

Jeg kan konstatere, at Enhedslisten har et stort problem. Man har gået ind for kollektiv trafik i årevis. Nu får vi et kollektivt trafikprojekt, der virkelig vil noget, og som virkelig rykker noget, og så er Enhedslisten imod.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Kan hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke bekræfte mig i, at det her er en investering til mange, mange milliarder kroner, som kun vil føre lige knap 1 pct. af bilisterne over i den kollektive trafik? Og kan hr. Kristian Pihl Lorentzen over for mig her i dag nævne andre investeringer i kollektiv trafik, hvor man investerer så mange penge, og hvor så få folk bliver overført fra bilerne til den kollektive trafik?

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg har ikke noget ønske om at forlænge den her debat, vi har jo taget debatten grundigt under førstebehandlingen.

Jeg kan bekræfte, at det er forholdsvis få biler, der kommer over i metroen, men man får en langt bedre kollektiv trafikdækning af hele hovedstaden, og den stigning, der ellers vil komme i trafikmængden, vil også blive imødekommet. Jeg vil ikke gå ind i yderligere debat om det her, men bare konstatere, at det her er et utrolig visionært og godt projekt, som vil gavne ikke alene hovedstaden, men hele Danmarks befolkning.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Til det kan jeg sige, at det her er et prestigeprojekt, som handler om at fyre en masse milliarder af i en Metrocityring, som ikke vil flytte passagerer fra biler over i den kollektive trafik, som ikke er sammentænkt i forhold til, hvordan man skal lave den samlede trafikplanlægning i København, og som slet ikke er tænkt ud fra en helhedsplan. Det er sådan, at man har besluttet at lave en Metrocityring: Kom, nu laver vi en Metrocityring. Og først bagefter tænker man på, hvordan man skal lave den samlede trafikplanlægning i København.

Det er en fuldstændig omvendt måde at lave trafikplanlægning på og tænke trafikpolitik på. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen synes, at det er enormt gennemtænkt og enormt grundigt, må det stå for Venstres egen regning. Det er i hvert fald ikke den måde, vi fører trafikpolitik på i Enhedslisten.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Visionære politikere fra samtlige partier i det danske Folketing – på nær Enhedslisten – med

respekt for den kollektive trafik står bag Metrocityringen. Toget er kørt for Enhedslisten. Vi får den cityring, uanset hvor mange kommentarer hr. Rune Lund har. Det er et visionært projekt, det er et rigtig godt projekt. Jeg må konkludere, at Enhedslisten vil prolongere forløbet, således at vi aldrig får en udbygning af den kollektive trafik i København, men det vil de visionære politikere fra samtlige partier i Folketinget eksklusive Enhedslisten. Sådan er det.

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg skal lige sige, at det er rigtigt, at vi under dette punkt også har taget hul på debatten under det næste punkt. Det synes jeg sagligt set sagtens kan forsvares, forudsat at vi så udtømmer debatten under dette punkt. Hr. Rune Lund.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det synes jeg lige præcis er den måde, vi skal gøre det på. Jeg synes også, at begge lovforslag faktisk skulle sendes tilbage til udvalgsbehandling, for de hører sammen.

Til hr. Walter Christophersen vil jeg sige, at det her jo handler om at ville lave kollektiv trafik på en ordentlig måde. Det vil Enhedslisten gerne, og derfor siger jeg også i dag, at hvis der er flertal for de ændringsforslag, som Enhedslisten stiller til tredjebehandlingen, stemmer vi for det her.

Når nu hr. Walter Christophersen går så meget ind for kollektiv trafik og er så visionær, kunne hr. Walter Christophersen så ikke finde på at stemme for nogle af de ændringsforslag, som Enhedslisten vil stille til tredjebehandlingen, der handler om at se på mulighederne for at udvide projektet til også at omfatte fødelinjer ind til centrum, hvor Metrocityringen kører rundt, så der kan komme det fornuftige passagergrundlag, så der kan komme den fornuftige økonomiske basis, og så der rent faktisk kan blive flyttet mennesker fra bilerne og over i den kollektive trafik med de her store milliardinvesteringer?

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører. Det vil sige, at tidspunktet »om lidt« er indtruffet. Hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Formanden fratog mig min allerførste bemærkning, nemlig at vi nu i virkeligheden behandler to forslag sammen. Det gør vi så nu legalt, så jeg kaster mig ud i det.

Jeg tror ikke, det er nogen hemmelighed, at SF har haft en lang periode, hvor vi har været meget kritiske over for den første metrostrækning, der kom. Det var på grund af, at planlægningen ikke var så god. Nu står vi så med et stort Metrocityringsprojekt, og i SF er vi meget glade for, at der er så stor en vilje til at ofre de nødvendige milliarder til et stort projekt.

Kl. 12.45

Vi var i SF meget opmærksomme på den OTM-beregning, der nu er kommet – og vi var noget nervøse, skal jeg sige. Forskellige trafikforskere og folk rundtomkring havde stillet sig kritisk til, om økonomien overhovedet hang sammen. Derfor blev vi faktisk positivt overrasket over, at den måling af de forskellige faktorer, som skal måle trafikstrømmene, var så relativt positiv, sådan at der ikke er anledning til at, skal vi sige, genforhandle økonomien i forslaget.

Det, SF vil være rigtig meget opmærksom på i den kommende tid og i de kommende forhandlinger, er, at med den store investering i den nuværende metro, som har været meget problematisk – det kan jeg godt tillade mig at sige her, rigtig meget problematisk, men nu har den fundet sit niveau – og så Metrocityringen, hvor det jo, som hr. Rune Lund ganske rigtigt siger, er rigtig mange milliarder, der bruges, er SF meget optaget af, at vi nu får det til at fungere fremadrettet, så vi simpelt hen får passagerer ind i den Metrocityring og i de metrolinjer.

Det må virkelig være en stor opgave, for de modeller, vi har set, siger altså, at der er for få passagerer, og vores opgave er at få, skal vi sige, fremtiden til at overstråle dem, sådan at vi får de tilførselslinjer til Metrocityringen og til den nuværende metrolinje, så vi virkelig får bonus for den store investering i skinnebåren trafik, som vi laver her. SF er begejstret for, at vi lægger den struktur her.

Vi havde et forslag, da vi snakkede på de første stadier af det her, om ikke at grave metrolinjen ned hele vejen, men holde den over jorden noget af vejen, så vi fik råd til sidelinjerne. Nu er den gravet ned, og vi har set viljen til at ofre milliarderne, og så skal vi sørge for, at vi også får det til at fungere. Det vil være SF's input i de kommende forhandlinger.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

Klaus Hækkerup (S):

Lad mig først sige, at jeg er glad for formandens bemærkning om, at vi behandler de to forslag under et. Jeg formoder, at det med formandens sædvanlige fornemmelse for diplomati også betyder, at der er lidt elastik i taletiden.

Første næstformand (Svend Auken):

Der er 10 minutter.

Klaus Hækkerup (S):

Tak. Jeg skal prøve på ikke at bruge dem fuldt og helt, kan jeg love.

Så vil jeg først starte med Metrocityringen. Det er jo overraskende, hvad man skal sidde dernede og lægge øre til. Planlægningen af Metrocityringen startede for 10 år siden. Der har været arbejdet på den siden da. Vi taler om den i den her folketingsssamling indtil nu største samlede trafikinvestering, som vi beslutter: 15 mia. kr. Det er et helt kolossalt projekt. Det bliver det største løft til den kollektive trafik i København og på Frederiksberg. Det vil gøre, at vi kan udbygge alle fødelinjerne dertil.

Når man så fremstiller det, som om der ikke er sket noget med fødelinjerne, vil jeg sige: Jeg bor selv i Frederikssund, og jeg er lykkelig for, at vi har fået dobbeltspor. Vi har fået 10-minutters-afgang på S-tog mellem København og Frederikssund. Vi transporterer mange, mange flere passagerer ind, end vi har gjort før. For et lille års tid siden, tror jeg det var, afsluttede vi S-togs-ringlinjen uden om København, der kunne fange alle dem op, der ikke behøvede at passere igennem centrum for at komme på arbejde. Det er en mægtig investering.

Vi er i gang med at forbedre trafikken fra Helsingør til København og i øvrigt videre. Når vi ser på den danske hovedstad fra Helsingør, er der sporomlægninger, nye spor, bedre spor, og mulighed for hurtigere tog.

Det er så kolossalt, hvad der er sket, og Metrocityringen er set i den samlede udbygning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet efterhånden et helt nødvendigt og naturligt skridt. Så jeg er glad for og stolt af, at jeg på mit partis vegne kan sige, at det går vi fuldt og helt ind for.

Kl. 12.50

Er der ikke problemer, der skal løses? Jo, men det er da på vej. Vi har haft en fingerplan for hovedstadsområdet ude til høring. Den skal så ud-

møntes i et landsplandirektiv, som jeg forventer kommer inden for en måned. Jeg har selv været aktiv medspiller i besvarelsen af, hvad der kunne være brug for på trafikområdet i den fingerplan.

Vi ved, at der sidder en Infrastrukturkommission, som i løbet af efteråret vil komme med en redegørelse, og så er vi efterhånden ved at have både det planlægningsmæssige grundlag og det idémæssige grundlag for at sige: Hvordan kommer vi så videre med at udbygge den kollektive trafik og den individuelle trafik, ikke bare her i hovedstadsområdet, men i hele landet? Det synes jeg er rigtig godt, og det er selvfølgelig i det perspektiv, vi skal se den beslutning, vi vil træffe på næste fredag, om at etablere Metrocityringen.

Jeg vil også godt sige, at vi helt og fuldt kan tilslutte os det, der står i lovforslaget om at ændre strukturen i de to selskaber, der nu bliver til et arealudviklingselskab og et metroselskab. Når jeg siger det, er det bl.a. på baggrund af den kritik, der tidligere har været fremført af Rigsrevisionen. Her synes jeg, det er fint, at Folketinget nu følger op på det, der er tilkendegivet fra Rigsrevisionens side.

Så var der også fra hr. Rune Lund en lidt sur bemærkning om, at man jo skulle bruge byggemodningen ude i Nordhavnen til at betale for Metrocityringen. Jeg er lige ved at sige: Gid det var så vel. Og jeg er lige ved at sige: Sådan er det heldigvis ikke.

Det, der sker ude i Nordhavnen, er, at man laver en kæmpestor byggemodningsproces, hvis man skal sige det enkelt. De penge, der kommer ind ved den fornyede byggemulighed, der er, ved at der bliver mulighed for at omlægge fra gammel havnedrift til boliger; altså den gevinst, som samfundet scorer her – og jeg synes, det er vigtigt, at det er samfundet, der scorer den – bruger vi så til en del af investeringerne i Metrocityringen. Faktisk skal der herfra medgå 4 mia. kr. til finansieringen.

For vores vedkommende er det imidlertid vigtigt, at den byudvikling, der sker ude i Nordhavnen, ikke alene sker med udgangspunkt i, at det her gælder om at skabe det størst mulige finansieringsbidrag til Metrocityringen. For os er det helt afgørende, at vi fortsat har en levende og aktiv havn, der indgår i den erhvervs-mæssige struktur i Danmark; at vi kan have containere, biler, import; at der er plads til skibe, til turister; at vi har det hele; at vi har en havnefunktion, der fortsat har et ordentligt og velfunderet

eksistensgrundlag. Og jeg kan sige, at det vil vi også have. De oplysninger, vi har fået under drøftelserne, viser, at der endda vil blive øgede havnearealer eller øgede arealer til rådighed til havneformål.

Endelig lægger vi vægt på, at der både som led i en erhvervsaktivitet og som led i en boligudvikling selvfølgelig skal tilvejebringes arealer til rekreative områder. Det er helt klart, at det ikke kun er de miljøer, der er der i dag, og hvoraf nogle måske skal flyttes lidt længere ud, der skal bevares, men at der også skal skabes plads til nye udviklingsområder.

Jeg ved fra beboere og fra fagfolk på området, at Københavns Kommune er i gang med en meget, meget spændende proces med at inddrage borgerne og sørge for, at de også får indflydelse, og at deres ønsker bliver imødekommet med hensyn til: Hvad skal der være af badefaciliteter? Hvad skal der være af grønne områder? Hvad skal der være af cykelveje? osv. osv.

For os i Socialdemokratiet er det, om jeg så må sige, en helt ligeværdig partner, der indgår i det her: hensynet til, at der er et ordentligt miljø i Nordhavnen, også den dag, vi har fået etableret metroen og området er færdigudbygget. Og jeg vil sige, at vi under forhandlingerne med vores forligspartier kun har mødt forståelse og sympati for det synspunkt.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan da sige til hr. Klaus Hækkerup, at vi har diskuteret det her meget indgående i Enhedslisten. Vi diskuterede også på et tidspunkt – som jeg er sikker på at det også er foregået andre steder – at vi måske alligevel skulle stemme for det her, for det er jo kollektiv trafik og det er mange milliarder. Så måske skulle vi bare se gennem fingre med, måske skulle vi bare lukke øjnene for, at økonomien ikke hænger sammen, at linjeføringen er dårlig, at der er for få stationer, at en af måderne at skaffe penge på er, at man sælger nogle arealer i Nordhavnen med henblik på at skaffe penge til en metro frem for at lave penge på de arealer ud fra, hvordan man kan skabe den bedste byudvikling.

Kl. 12.55

Der kan altså godt være en modsætning mellem de to ting. Det går jeg ud fra at Socialdemokraterne er klar over. Man kommer fra en socialistisk tradition og kan godt se, at der kan være en modsætning mellem det at skulle sælge nogle arealer med henblik på at score flest penge og

det at sælge nogle arealer med henblik på at lave den mest optimale byudvikling. De to ting kan være sammenfaldende, men de behøver ikke at være det.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil sige til hr. Rune Lund, at alt, hvad forhandlingerne har drejet sig om for os, der har deltaget i forliget, er at gøre den bedste byudvikling til den mest optimale byudvikling – det synes jeg faktisk at jeg prøvede at understrege i min ordførertale – erhvervsmæssigt for havnen som havn og rekreativt for de mange beboere, der skal have adgang til havnen. Så jeg forstår overhovedet ikke det, hr. Rune Lund prøvede at insinuere her fra talerstolen.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det er simpelt hen en ganske almindelig økonomisk betragtning. Hvad er formålet med at sælge nogle grunde? Er formålet 1) at tjene så mange penge som muligt eller 2) at skabe den bedste byudvikling i det område? Jeg går ud fra, at Socialdemokraterne stadig væk i et eller andet omfang er socialister og godt kan se, at der kan være en modsætning mellem de to ting. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at vi nu har en revideret OTM-model, altså en passagerprognosemodel. Som den ligger nu, mener hr. Klaus Hækkerup så, at der er nok passagerer til metroen?

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Når jeg hører hr. Rune Lund i dag, minder han mig om en debat, man havde i det franske deputeretkammer i midten af 1800-tallet.

Man debatterede på daværende tidspunkt, om man skulle etablere en jernbanelinje fra Paris til Madrid. Enhver, der kender fransk geografi, ved selvfølgelig, at en sådan jernbanelinje skal løbe igennem Bordeaux, som er den store sydlige by. Da man nåede dertil i debatten og man var ved at begynde at nærme sig beslutningen om, at nu skulle man anlægge linjen, stod den deputerede for Bordeaux op på talerstolen og foreslog, at man stoppede jernbanelinjen i nordkanten af Bordeaux og genoptog den i sydkanten af Bordeaux. Herved ville forretningslivet og erhvervslivet jo blomstre i Bordeaux, for alle ville blive nødt til at gøre ophold. Ja, hotellerne vil

le endda kunne udbygges, og mange ville overnatte i Bordeaux, inden de tog videre til Madrid.

Da han havde forelagt den plan for udviklingen, stod en anden deputeret op og sagde: Er det ikke meget snedigere, hvis vi anlægger sådan en negativ jernbane hele vejen fra Paris til Madrid? Sikke en udvikling vi kunne få.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til fornyet behandling i Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Anden behandling af lovforslag nr. L 159: Forslag til lov om en Cityring.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 21/2 2007. Første behandling 2/3 2007. Betænkning 3/5 2007).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under et.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.