

Miljøøkonomiske Råd er uafhængige af den til enhver tid siddende regering. Og det synes jeg faktisk de har løftet, og jeg har ikke nogen mistro til, at det ikke løftes på samme måde også i det nye Miljøøkonomiske Råd.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

### Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

### 3) Første behandling af lovforslag nr. L 159: Forslag til lov om en Cityring.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).  
(Fremsat 21/2 2007).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Formanden:

Jeg skal her oplyse, at kulturministeren er fungerende transport- og energiminister i dag.

## Forhandling

### Kristian Pihl Lorentzen (V):

Der hersker ingen tvivl om, at hovedstaden i mange år har savnet et markant kvalitetsløft af den kollektive trafik – et kvalitetsløft, der indebærer en hurtig, sikker og pålidelig transport med hyppige afgang i de tættest bebyggede områder. Og det er lige netop, hvad vi får med realiseringen af Cityringen, som uden tvivl vil være et meget tiltrækkende alternativ til både bil og bus. Den underjordisk Cityring vil dermed bidrage til at løse de stigende trængselsproblemer i København, specielt hvis man ved placering af kommende p-pladser i hovedstaden også tager hensyn til en nem og smidig sammenhæng med Cityringen.

Desuden vil Cityringen betyde en mærkbar forbedring af miljøet i hovedstaden. Det forventes, at antallet af passagerer efter en indkøringsperiode vil blive omkring 85 millioner om året.

Venstre hilser det velkommen, at der på initiativ fra Carlsberg Ejendomme er iværksat en undersøgelse af grundlaget for en ekstra metrostation ved den store grund ved Carlsberg, som står over for omdannelse – omkring 33 ha midt i byen. Her opføres der en helt ny bydel med bolig og erhverv, og det er derfor naturligt, når vi skal igangsætte så stort et projekt, at vi undersøger behov og økonomi omkring en mulig ekstra station, der måske også kan indebære en samlet, bedre metrodækning af hele Valby og Vesterbro. Resultatet af undersøgelsen vil foreligge senere i denne måned, så det kan indgå i den videre behandling af loven.

Med vedtagelsen af dette lovforslag iværksettes en gigantisk samfundsinvestering, der skønnes at blive i omegnen af 15 mia. kr. Det er Venstres klare holdning, at der er tale om en visionær og nødvendig investering i Danmarks infrastruktur.

De tre partnere i projektet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten, har indgået en aftale for en god finansieringsmodel. Statens indskud i projektet er på 4 mia. kr., og det finansieres ved salg af nogle af de mange aktiver i Københavns Havn i det kommende Arealudviklingsselskab I/S, jævnfør den lov, vi behandler efterfølgende i dag. Københavns Kommune indskyder 4,8 mia. kr., mens Frederiksberg Kommune indskyder 800 mio. kr. Den resterende anlægssum dækkes af driftsindtægter fra Cityringen.

Der er ingen grund til at lægge skjul på, at der med så stort et projekt er visse usikkerheder, dels omkring anlægsudgifterne, dels omkring passagerprognoserne. En sådan usikkerhed kan vi aldrig helt undgå, selv om der er udarbejdet et meget grundigt beslutningsgrundlag.

Igangsætningen af store og visionære projekter forudsætter altid politisk vilje og fremdrift. Derfor glæder det mig, at der her i Tinget er en meget bred politisk tilslutning til iværksættelse af Cityringen.

Venstre støtter lovforslaget.

Kl. 10.40

### Formanden:

Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Så er det hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

**Klaus Hækkerup (S):**

Med det her lovforslag tager Folketinget fat på behandlingen af denne valgperiodes måske største anlægsprojekt, en Metrocityring til omkring 15 mia. kr. Den endelige anlægsudgift kender vi først, når licitationen har været afholdt, men skønnet er, at vi ligger på en samlet anlægsudgift af den størrelsesorden.

Selv om Østamagerbanen først bliver taget i brug til efteråret i år, synes jeg, at man allerede i dag godt kan betegne den eksisterende metro som en succes. Der er høj regularitet og korte intervaller mellem hver afgang. Man behøver aldrig tænke på, om man nu når den næste metro: Der er en hurtig transport fra den ene lokalitet til den anden, dels fordi meget af transporten jo foregår under jorden, dels fordi der er tale om et forløb i eget tracé. Og vi, der jævnligt bruger metroen, har for længst lært at sætte pris på fordelene: hurtighed, hyppighed, nærhed.

Det vil også være naturligt, at den danske hovedstad på linje med en række andre hovedsteder i Europa sikres en kollektiv transport præget af høj effektivitet.

Der har selvfølgelig været mange diskussioner om projektet, herunder også diskussioner om, hvor de planlagte 17 metrostationer skulle placeres – naturligvis. Der er mange, der har ønsket dem placeret i nærheden af, hvor de bor, eller i nærheden af, hvor de arbejder, og jeg synes, der har været megen lydhørhed over for ønskerne.

Venstres ordfører nævnte spørgsmålet om placering af en metrostation på Carlsberggrunden, og det synes jeg netop er et godt eksempel på, at der har været lydhørhed. Vi har sagt ja til at gå ind i en undersøgelse, selvfølgelig forudsat at Carlsberg selv betaler den, og forudsat at det kan gøres, uden at projektet forsinkes. Det er vi med på.

Viser undersøgelsen så, at det er fornuftigt at placere en ekstra metrostation på Carlsberggrunden, og at det kan gøres for den samlede anlægssum uden merudgift for det offentlige, er vi også med på det. Derfor gennemføres undersøgelsen i dag, og det er bare et eksempel på, at vi er med til at sikre, at vi får den optimale brug og den største glæde af den kommende Cityring.

For os i Socialdemokratiet er løsningen af storbyens stigende trængselsproblemer en massiv udbygning af den kollektive trafik, og vi betragter metroen som et vigtigt led i denne udbygning. Men skal vi have rigtig glæde af metro-

en, skal vi have så mange borgere som overhovedet muligt til at bruge den, og hvis vi skal det – og især hvis vi skal have mange borgere til at bruge den kollektive trafik ind til hovedstaden – er vi nødt til at se på den takst og takststruktur, der er gældende.

Vi ønsker en sænkning af takstniveauet, og vi ønsker en forenkling af takststrukturen, der vil fremme brugen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet og for den sags skyld også i resten af landet. Men den første forudsætning for, at det er fornuftigt at snakke om en ændret takststruktur og lavere takster, er selvfølgelig, at der er kollektive transportmidler, der er anlagt, og som kører.

Derfor kan vi fuldt og helt støtte dette lovforslag, så hovedstaden snarest muligt kan få en Metrocityring. Den beslutning, Folketinget træffer, når dette lovforslag vedtages, om at anlægge en Metrocityring, vil være det største fornyelsesprojekt for den danske hovedstad og den største beslutning om kollektiv transport ikke bare i denne folketingssamling, men i denne valgperiode.

Vi kan fuldt og helt støtte det.

**Formanden:**

Tak til hr. Klaus Hækkerup. Og så er det hr. Walter Christophersen som ordfører.

Kl. 10.45

**Walter Christophersen (DF):**

Lovforslaget indebærer, at der kan igangsættes projektering, anlæg og drift af en Cityring i København og på Frederiksberg. Med dette lovforslag løftes den kollektive trafik i hovedstadsområdet, vor metropol, med en historisk investering på ca. 15 mia. kr.

Teknologirådets nyhedsbrev fra maj måned 2006, Fra rådet til tinget, nr. 221, rapporterer fra høringen om Københavns Cityring, som Teknologirådet afholdt for Borgerrepræsentationen i København den 30. marts 2006, og skriver om »Usikre metroprognoser«:

»Prognoser for Cityringen er ikke en krystalkugle, men langt bedre end ingenting, siger de eksperter, der udfører dem. Andre kræver et bedre beslutningsgrundlag end det nuværende. Alle er enige om vigtigheden af at udnytte de dyrt købte erfaringer fra Ørestadsselskabet.«

Og man skriver om »En moderne metropol fødes«:

»Udenlandske erfaringer viser, at en metro har enorm effekt på byens udvikling og på dens

tiltrækningskraft på bl.a. virksomheder og turister. Alt tyder på, at Cityringen vil accelerere Københavns udvikling til en moderne metropol.»

Dansk Folkeparti er helt enig i Teknologirådets udtalelser om Cityringen. Med Cityringens 17, måske 18 stationer vil der i vor hovedstad blive etableret et sammenhængende kollektivt transportsystem af høj kvalitet, som tilbyder passagererne øget komfort, frekvens og hastighed. Mobiliteten forbedres mærkbart til stor gavn for vort fleksible arbejdsmarked og betyder dermed endnu et løft af Danmarks velfærds-samfund.

Dansk Folkeparti gør dog opmærksom på, at såfremt Metrocityringen skal honorere de fremtidige billetindtægter på 5,4 mia. kr. i henhold til dette lovforslag, skal fødelinjerne fysisk og planlægningsmæssigt optimeres, meget gerne ved nyanlæg af kollektiv skinnetrafik i gadeniveau i form af letbaner til Metrocityringen.

Derfor er det overordentlig vigtigt, at der udarbejdes en samlet kollektiv trafikplan i og omkring hovedstadsområdet. Hovedstadens trafikplanlæggere må fra dag et, når Metrocityringen åbner i 2018, have en trafikplan klar, der i mindste detalje koordinerer den kollektive overfladetrafik med Metrocityringens linjeføring, så parallelle forløb undgås i videst muligt omfang.

Dansk Folkeparti er af den opfattelse, at såfremt den kommende OTM-analyse, model 5.0, viser en markant anderledes prognose for passageromsætningen for Cityringen, er svaret flere passagerer ved en offensiv udbygning af den kollektive trafik.

Under forhandlingerne om Metrocityringen har Det Radikale Venstre påpeget det essentielle i, at en samlet trafikplan for Sjælland udarbejdes. Dansk Folkeparti er helt enig med Det Radikale Venstre desangående.

Dansk Folkeparti har under forhandlingerne om dette lovforslag fra dag et understreget, at gennemsigtheden i lovgivningen omkring Cityringen var et ufravigeligt krav. Cityringen er i henhold til Teknologirådet baseret på best practice. Cityringprojektet starter således ikke på bar bund. Der er samlet mange erfaringer fra metroens tre første etaper og fra andre store anlægsprojekter, såsom Øresundsbroen og Storebæltsbroen, der med fordel kan danne afsæt for aktiviteterne i Cityringen.

Dansk Folkeparti imødeser en fortsat åben og konstruktiv dialog omkring projekteringen af Metrocityringen.

Som trafikpolitisk ordfører for Dansk Folkeparti vil jeg kvittere for den professionelle og seriøse gennemgang af dette store lovkompleks fra Transport- og Energiministeriets medarbejders side.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget.

#### **Formanden:**

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

#### **Henriette Kjær (KF):**

Vi kan med dette lovforslag sætte gang i projekteringen og anlægget af en Metrocityring, og det er en markant udvidelse af den eksisterende metro, der vil være med til at gøre det endnu mere attraktivt at benytte metroen rundt omkring i København.

Fra konservativ side glæder vi os meget over denne udvidelse. Vi synes, at metroen som offentligt transportmiddel er det helt rigtige i en by som København. Det går hurtigt, og der er hyppige afgange, hvilket passer godt til de transportbehov, mange mennesker har i dag.

Kl. 10.50

Linjeføringen ligger næsten fast, men vi skal nu nærmere ind i undersøgelser af den præcise beliggenhed for et par af de kommende stationer.

Vi har op til behandlingen af det her lovforslag fået en henvendelse fra bl.a. Marmorkirken, hvor de er nervøse for, hvad det vil betyde for de bærende elementer, samt om det vil give støj i kirkerummet med en metro kørende så tæt på kirken, og det er naturligvis en henvendelse, vi skal tage seriøst. Det er klart, der skal laves nogle grundige undersøgelser, så vi ved, hvilke konsekvenser det vil have, når vi laver en nedgravning på det område, men jeg er fuldstændig overbevist om, at vi finder ud af, at der ikke sker noget ved at placere en metrostation der.

Derudover har vi fået en henvendelse fra Carlsberg, der har ytret ønske om at få et stop ved Carlsberggrunden, hvor der skal bygges boliger, når ølproduktionen stopper. Og vi har i forligskredsen sagt ja til at undersøge muligheden for en ekstra station, men jeg vil gerne herfra sige, at vi Konservative har en forventning om, at Carlsberg selv finansierer en eventuel station. Ellers fordyres projektet jo væsentligt, og de anslåede anlægsudgifter beløber sig jo allerede til mellem 15 og 18 mia. kr.

Som jeg ser det, vil der være gode muligheder for offentlig transport netop ved Carlsberggrun-

den, da Enghave Station ligger lige i nærheden af det planlagte byggeri. Men nu skal vi have lavet en undersøgelse, og så må vi tage diskussionen derfra.

Vi håber ikke, at det bliver sidste gang, vi skal stå her i Folketinget og behandle et forslag til anlægslov om udvidelse af metroen. Vi Konservative ønsker endnu mere metro, så vi kan få løftet den kollektive transport op på et endnu højere niveau og gjort det lettere at stille bilen og bruge metroen. Så vi har store forventninger til, at der vil ske en yderligere udbygning af metroen, og at vi vil se en endnu større forgrening.

Vi vil også gerne nævne her, at det er vigtigt i den sammenhæng at sørge for, at der er andre gode transportkilder til metrostationerne, sådan at man kan komme til en metrostation, men også komme videre på sin rejse derfra. Og derfor ønsker vi også, der bliver sat fokus på en mere overordnet planlægning.

Men det her er altså første skridt til at få udviklet metroen og dermed gjort den endnu mere attraktiv, og vi Konservative kan støtte forslaget fuldt ud.

#### **Formanden:**

Tak til fru Henriette Kjær. Så er det hr. Poul Erik Christensen som ordfører.

#### **Poul Erik Christensen (RV):**

I den radikale ordførers fravær skal jeg læse dennes ordførertale.

Det er et stort projekt, som Folketinget sætter gang i med dette lovforslag – så stort, at alle partier skylder sig selv og deres vælgere at gå til værks med grundighed og forsigtighed i vurderingerne af både anlæg, økonomi og organisering. Der skal imidlertid ikke herske tvivl om, at Det Radikale Venstre ser store muligheder i at udbygge metroen i København, og vi skal derfor som forligspartner gå positivt ind i det kommende lovarbejde. Transportsektoren skal bidrage til løsningen af de alvorlige klimaproblemer, og den kollektive trafik skal styrkes, hvis det skal lykkes.

Hvis den nye metro skal blive en succes og gerne en betydelig større succes end de første tre etaper, kræver det imidlertid også en konstruktiv, kritisk politisk behandling. Nogle gange opnår trafikprojekter af denne kaliber sin egen inert, hvor processen bliver så tung og selvbekræftende, at det er næsten umuligt at ændre indlysende mangler, fordi man med vold og magt vil gennemføre projektet i forhold til en be-

stemt tidsplan og et bestemt politisk kompromis. Det Radikale Venstre ønsker at stå som garant for, at vi i behandlingen af dette forslag får en åben og saglig drøftelse af alle problemerne undervejs, og at vi ændrer projektet, hvis det viser sig nødvendigt.

Mest afgørende er det, at vi får den nye OTM-model på bordet og får lavet kørsler, der kan give os et seriøst fingerpeg om, hvor vi står med hensyn til passagerantal, både i forhold til den gamle metro og i forhold til Cityringen. Det er helt afgørende for Det Radikale Venstre, at vi ikke igen havner i en situation, hvor vi får under halvdelen af de passagerer, som vi troede var helt afgørende, men at de 15 mia. kr., vi skyder i metroen, fører til væsentlig flere passagerer i den kollektive trafik, i modsætning til hvad vi har oplevet med de første etaper af metroen.

Kl. 10.55

Det er præcis også grunden til, at vi Radikale under forhandlingerne lagde vægt på, at vi allerede i år får en samlet trafikplan for Sjælland, så vi netop kan sikre fødelinjerne til metroen og sikre en sammenhæng i trafikinvesteringerne.

Hvis det virkelig skulle vise sig, som flere rygter i pressen har antydnet, at den nye OTM-model ligger 30 til 50 pct. under den passagerprognose, vi havde, da vi indgik aftalen, er det efter vores opfattelse en meget alvorlig situation, der kræver nye økonomiske beregninger og nye forhandlinger om en ny metroaftale. For selvfølgelig kan vi forlænge tilbagebetalingsfristen nogle år, og selvfølgelig kan Københavns Havn ad åre opskrives i værdi, men hvis vi kun kan forvente halvdelen af de passagerer, vi troede, så er det et alvorligt usundhedstegn for projektet, og så bliver vi nødt til at kigge grundigt på, hvordan vi kan få flere passagerer, også selv om det måtte betyde en forsinkelse af projektet.

Vi bliver også nødt til at kigge på, om vi kunne få endnu flere passagerer ved at bruge de mange penge på en anden måde i den kollektive trafik. For selv om det sikkert godt kan lade sig gøre at bygge en metro, der kan hænge sammen økonomisk uden nogen passagerer overhovedet, så er det altså for passagerernes skyld, at vi bygger den.

Vi tror fra radikal side, at det meget vel kan vise sig, at en forudsætning for at kunne bygge metro med mening er massive og offensive investeringer i forbedringer af jernbanetrafikken til og fra København, bedre koordination med busser og måske også udbygning med letbane i Ring 3 eller 4. Ellers fremstår den kollektive tra-

fik samlet simpelt hen ikke attraktiv nok, men det vil jo alt sammen vise sig.

Sammenfattende ser Det Radikale Venstre altså frem til en spændende og konstruktiv lovgivningsproces. Den skal være grundig, og den skal være fordomsfri. Det er ikke en naturlov, at der skal komme en Cityring i København, men vi håber meget, at det vil vise sig at give god mening, at Folketinget lovgiver om netop denne metro.

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Nu er hr. Poul Erik Christensen jo ikke Det Radikale Venstres daglige trafikordfører. Som han selv sagde, er det heller ikke hans tale, der blev læst op her i dag. Jeg er alligevel lidt overrasket over, at Det Radikale Venstre baserer sig på rygter i pressen og med udgangspunkt i dem allerede nu prøver på at fremmane en eller anden form for sortsyn omkring metroens fremtid. Som man har været inde på, har vi jo ganske dårlige erfaringer fra første etape af metroen. Men netop de erfaringer tilsiger jo den store forsigtighed, hvormed man også har foretaget beregningerne på det her projekt.

Men det, der gør mig lidt bekymret, er, at meldingen fra Det Radikale Venstre er, at hvis det går galt – hvad jeg ikke tror, men hvad Det Radikale Venstre måske tror – så ønsker man at forhandle en ny metroaftale, herunder en letbane i Ring 3 og Ring 4.

Jeg har meget svært ved at se, hvordan en letbane i Ring 3 og Ring 4 et godt stykke uden for centrum kan medvirke til at bringe flere passagerer til metroen. Så jeg vil godt spørge om, hvad det egentlig er, Det Radikale Venstre forestiller sig, når de siger, de vil forhandle en ny metroaftale.

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Christensen (RV):**

Det sidste spørgsmål, som hr. Klaus Hækkerup stiller, kan jeg desværre ikke svare på, da jeg ikke er ordfører – jeg har fået ordførertalen.

Jeg vil meget gerne sige, at jeg indledte min ordførertale med at sige, at Det Radikale Venstre står ved aftalen. Det, vi gerne vil have afdækket, er, om der er hold i disse rygter, og hvis der er hold i dem, synes jeg, at vi fordomsfrit skal sige, at så må vi også vide, hvor meget der egentlig er galt i økonomien, således at vi, inden vi starter, har styr på, hvor vi er henne.

Som hr. Klaus Hækkerup sagde, var det ikke for godt den første gang, og der er jo ingen grund til ikke at lære af de erfaringer, man har gjort sig.

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Socialdemokratiet er meget enig i, at vi skal lære af de erfaringer, vi har gjort os. Vi er også helt enige i, at hvis der optræder en for os overraskende og helt uventet situation, så skal der laves en række tiltag. Vi er faktisk enige i det, som Dansk Folkepartis ordfører sagde, nemlig at vi så må se på en række midler, hvormed man kan styrke den kollektive trafik og tilgangen til Metrocityringen og i øvrigt til metroanlægget.

Jeg lagde også mærke til, at Dansk Folkepartis ordfører sagde, at det er vores forpligtelse. Det er det ansvar, vi har, og det må vi leve op til. Ikke noget med at sige, at nu skulle vi nyforhandle metroaftalen.

Hvad er det, Det Radikale Venstre mener, når de siger, de ønsker at genforhandle metroaftalen? Vi ønsker at stå ved den, Dansk Folkeparti står ved den, Venstre står ved den. Hvad er det, Det Radikale Venstre vil genforhandle?

Kl. 11.00

(Kort bemærkning).

**Poul Erik Christensen (RV):**

Jeg er glad for den del af hr. Klaus Hækkerups spørgsmål, som er en bekræftelse af, at man også fra socialdemokratisk side er interesseret i, at økonomien for et så stort projekt ligger på et sundt og orientligt leje, og at det helt fra starten er afdækket, hvilke omkostninger der kan være i forbindelse med det.

Jeg vil sige, at vi ikke ønsker, at projektet skal omvurderes. Men med hensyn til manglende passagerer vil jeg sige, at de første tog var tog uden fører, og at vi jo nødig skulle have nogen tog, der både var førerløse, og som også var passagerløse. Derfor er det, vi vil være sikre på, om der er passagerbasis for det, vi laver, eller der ikke er, og det vil vi vide, inden vi går i gang med det. Så det er det, der ligger i vores ønske om, at man skal forhandle om det.

**Formanden:**

Tak til hr. Poul Erik Christensen. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

I SF er vi meget glade for, at der har været politisk vilje til at investere i så stort et projekt som Metrocityringen.

Det er formentlig ikke nogen offentlig hemmelighed, at SF har været meget kritisk over for den første fase af metroen, og med god grund, fordi der dér har været mange problemer. Metrocityringen bygger oven på nogle af de erfaringer, man har gjort sig der, og der er taget højde for en hel del af de problemer, der har været i første fase.

Vi ser vores opgave fra nu af som værende den at få det her projekt til at fungere bedst muligt, mest optimalt.

Jeg vil lige sige, at jeg vil undlade at nævne de tekniske detaljer omkring projektet – de har været fremme tidligere – men at jeg vil beskæftige mig med de ting, hvor jeg ser nogle problemstillinger.

Vi ved, at de passagerprognoser, der er brugt, ikke er opdaterede nok, og vi venter meget spændt på en ny passagerprognose; det er det, der hedder OTM-modellen. Den skulle have været kommet allerede i december, og nu kan vi se frem til, at den kommer i marts, i slutningen af marts, altså efter førstebehandlingen her. Men vi har også en aftale om, at den kommer inden andenbehandlingen, så vi kan tage højde for den.

Pressen er kommet med mange rygter om, hvad det kunne blive til. Vi ved det ikke selv, vi har ikke fået nogen sikre indicier. Men hvis der er nogle meget store afvigelse, skal vi – som den ene ting – ind og kigge på den økonomiske aftale igen, og det er vi glade for at der har været bred enighed om.

En anden ting, som vi skal være opmærksomme på, når vi skal have det her projekt til at fungere bedst muligt, er infrastrukturen – det er der allerede andre der har nævnt, og det er meget betryggende – nemlig infrastrukturen med fødelinjer, og det drejer sig både om det københavnske nærrområde og også om det sjællandske opland.

Der ligger en stor opgave der. Vi kan ikke acceptere, at der ikke kører nok passagerer med metroen. Vi skal sørge for at tilrettelægge en infrastrukturpolitik, der skaffer passagerer til den kollektive trafik. Det skal vi gøre af flere grunde, ikke kun for at få metroen til at fungere, men også for at tage højde for fremtidens udfordringer i trafikken. Der er vi simpelt hen nødt til at komme nogle trængselsproblemer til livs, nogle miljøforureningsproblemer til livs ved at bruge

mere kollektiv trafik, og der er metroen i sidste ende en god station med hensyn til fordelingen i det indre København.

SF er kommet med nogle forslag om en betalingsring for København. Det er der desværre ikke flertal for i Folketinget nu. Det var sammen med fødelinjerne et af de instrumenter, vi havde forslag om.

En sidste ting, jeg vil sige, handler om Københavns Havn. Jeg tror på, at vi får nogle gode prognoser, så vi kan tage højde for økonomien, men der er altid en usikkerhed i forbindelse med sådan nogle store projekter, og der kan vi sige, at det sted, hvor der først og fremmest skal hentes penge, altså bliver Københavns Havn. Så vi skal være lidt omhyggelige med den perle, Københavns Havn er, for hvis den kom under rigtig meget pres, kunne man jo forudse, at der måske kom spekulationsbyggeri, ikkeplanlagte ting. Så vi er også opmærksomme på, at man behandler havnen godt.

Kl. 11.05

Men SF er også tilfreds med den gennemsigthed, der er i projektet. Det er også en erfaring fra det tidligere projekt, som ikke havde så stor gennemsigthed. Nu er der en større opdeling i selskaber, og det er meget vores linje.

SF går meget positivt ind i de her opklaringer og håber på, at det hele bliver til noget.

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Med hensyn til diskussionen om usikkerheden om økonomien i det her projekt er jeg faktisk lidt overrasket over at høre SF's mening.

For mig at se er der to steder, hvor usikkerheden virkelig bliver afklaret.

Det ene er, at i det øjeblik man har afholdt licitationen, vil det med hensyn til den store, store del af anlægsudgiften være afklaret, om de 15 mia. kr. vi har skønnet det vil koste, holder eller ej.

Det andet er selvfølgelig spørgsmålet om passagertallet. Vi kan godt lave en prognose over passagertallet – det har vi også prøvet før – men for mig at se ligger den store usikkerhed i: Opfører passagererne sig så sådan, som man har forudsat i prognosen over passagertallet?

Har vi nogen erfaringer, vi kan trække på? Ja, det har vi. Vi har Storebælt, hvor passagertallet har udviklet sig bedre, betydelig bedre, end i prognosen, og vi har Øresund, hvor passagertallet har udviklet sig betydelig dårligere end i pro-

gnosen. Nu ser det ud til, at passagertallet på Øresund er ved at rette sig.

Så er mit spørgsmål til SF: Hvordan er SF's beslutningsgrundlag, hvornår rykker det sig i det her projekt?

Altså, vi er jo alle sammen enige om, vi skal tænke os godt om; vi er alle sammen enige om, at vi skal se godt på økonomien; vi er alle sammen enige om, at vi skal foretage os noget, der sikrer, at det her bliver så godt som muligt. Men hvor ser SF usikkerhederne? Ser man dem i passagerprognosen, eller ser man dem i udviklingen i passagertallet?

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Hr. Klaus Hækkerup spørger til de usikkerheder, vi ser, og trækker erfaringer fra Storebæltsbroen og Øresundsbroen frem. Jeg vil sige, at erfaringerne fra Storebælt og Øresund ikke kan bruges i den her sammenhæng. Det drejer sig lige præcis om individuel biltrafik. Der er også togtrafik, men den store ting dér er bilerne.

Når vi snakker metro, er det erfaringsgrundlag, vi kan bruge, altså om noget den eksisterende metro. Alt efter hvor kritisk en linje, man anlægger, vil jeg sige, at der er et massivt manglende passagertal, og det er det, vi fokuserer på. Det er passagertallene, som vi er skeptiske over for.

**Formanden:**

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Jørgen Arbo-Bæhr som ordfører.

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Da vores ordfører på området ikke kan være til stede, har jeg lovet på hans vegne at sige følgende:

Enhedslisten er, når de rette omstændigheder er til stede, tilhængere af metroen. De rette omstændigheder er, at planlægningen er i orden; at økonomien hviler på et forsvarligt grundlag; at linjeføringen lever op til de faktiske behov; og ikke mindst, at metroen medvirker til, at biltrafikken reduceres i det pågældende område og dermed bidrager til at skære ned på transportsektorens udslip af klimaskadelige stoffer.

Så vi er bestemt positive over for intentionerne i L 159. Vi støtter tankerne om, at københavnere kan komme hurtigere og mere bekvemt rundt i byen, men ikke, når det sker på bekostning af bustransport, gang og cykling. Det er jo

bilernes antal, der skal begrænses. Metroen skal ikke konkurrere med de øvrige miljøvenlige transportmidler. Det er ikke busser, fodgængere og cyklister, der hindrer bylivet i at udfolde sig. Det er bilerne.

Når vi ser, hvordan man har tænkt sig at realisere forslaget, tager vi os til hovedet og spørger: Har Transportministeriet og Københavns og Frederiksberg Kommuner intet lært af de mange fejl, der blev begået før, under og efter anlægget af metroens første etaper?

Med ringmetroen får vi mere af det samme, lover transportministeren. Det lyder ikke godt, for mere af det samme er lig med oppustede passagerprognoser og den sædvanlige underbudgettering. Mere af det samme er også en linjeføring, der endnu en gang går uden om det tæt bebyggede Indre Nørrebro, Rigshospitalet, Panum og Universitetet på Nørre Fælled, hvor der vil være langt, alt for langt, til de nærmeste stationer.

Kl. 11.10

Vi så helst, at det var letbaner og S-tog, der udgjorde ryggraden i den kollektive trafik i hovedstaden, men vi erkender også, at nu er metroen her. Hvordan kan den så anlægges med størst mulig omtanke og til glæde for flest muligt? Hvilken linjeføring skal den have for at kunne få bilisterne til at lade bilen stå?

En af de første forudsætninger er, at den er forbundet med de store indfaldsveje, men heller ikke det er tilfældet, og kommer så f.eks. Københavns Kommune med et ønske om at anlægge en finger fra Nørrebro Station mod Brønshøj-Husum og videre mod Gladsaxe, så kan det da godt lade sig gøre – som tilkøbsydelse. Det krav ville staten nok ikke have stillet, hvis det drejede sig om en motorvej.

Formodentlig finder man næppe i dag et mere kritisabelt projekt end metroen. Der er stort set ikke et tal eller løfte, som har holdt, hverken når det gælder budgetter, tidsfrister, passagerprognoser eller salg af de grunde, der skulle finansiere projektet. Enhedslisten medvirker gerne til at gøre metroprojektet mere bæredygtigt og forsvarligt, og vi deltager også gerne i de kommende drøftelser i Trafikudvalget, men som lovforslaget her er fremlagt, kan vi ikke støtte det.

**Formanden:**

Tak til hr. Jørgen Arbo-Bæhr. Så er det den fungerende transport- og energiminister.

**Transport- og energiministeren** (Brian Mikkelsen, fg.):

Først tak for, synes jeg, de mange positive og konstruktive bemærkninger til forslaget. Det har været en pæn modtagelse af forslaget. Baggrunden er jo også en politisk aftale fra primo februar 2006, som alle Folketingets partier bortset fra Enhedslisten har tiltrådt. Så jeg havde også forventet en positiv modtagelse.

Men der er jo også tale om kompliceret lovstof, når vi på én gang etablerer to nye selskaber og samtidig opløser og opsplitter eksisterende selskaber og tillige indskyder yderligere midler. Ud over den politiske aftale er lovforslaget ude i en udmøntning af principaftalen den 2. december 2005 om etablering af en cityring mellem regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune.

Lovforslaget indebærer jo, at der oprettes to selskaber: Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I forbindelse med oprettelsen af de to interessentselskaber opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S samt Københavns Havn A/S. Metroselskabet oprettes ved, at interessentselskabet overtager metroaktiviteterne i Ørestadsselskabet samt Frederiksbergbaneselskabet.

Metroselskabet I/S skal stå for projektering og anlæg af Cityringen og færdiggørelse af anlæggelse af metroens tredje etape på Østamager samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro. Metroselskabet skal drives på forretningsmæssigt grundlag.

I lovforslaget er der opstillet nogle parametre for styring af anlægsprojektet vedrørende Cityringen. Selskabet har en pligt til to gange årligt at orientere ejerne om projektets fremdrift. Ejerne skal på baggrund heraf orientere Finansudvalget og Trafikudvalget samt de kompetente politiske organer i de to kommuner.

Derudover har selskabet pligt til at orientere ejerne, hvis den forventede anlægsudgift ændres ud over en på forhånd fastsat tærskelværdi. Forøgelse ud over tærskelværdien udløser en pligt for ejerne til at indhente forudgående råd hos henholdsvis Finansudvalget og de kompetente politiske organer i de to kommuner.

Arealudviklingsselskabet I/S oprettes ved, at interessentskabet overtager arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet samt alle aktiviteter i Københavns Havn A/S. Staten kommer til at eje 45 pct. af Arealudviklingsselskabet I/S, mens Københavns Kommune kommer til at eje de resterende 55 pct.

Arealudviklingsselskabets opgaver bliver arealudvikling for de arealer, som selskabet ejer, dvs. de grunde og bygninger, der i dag tilhører henholdsvis Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S, samt forestår og muliggør havnedrift i Københavns Havn.

Arealudviklingsselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, dvs. at selskabet skal agere kommercielt, selskabet skal udarbejde en forretningsstrategi, som skal forelægges for ejerne til godkendelse, og det vil også fremgå af interessentskabskontrakten, at alle væsentlige beslutninger vil kræve enighed mellem de to ejere.

Kl. 11.15

Selve havnedriften forventes at fortsætte uberørt af organisationsændringen i regi af Copenhagen Malmö Port, CMP, blot med ændringen, at det nye selskab overtager aktieposten i CMP samt indtræder i de indgåede aftaler om benyttelse af havnefaciliteterne.

Det økonomiske grundlag for de to nye interessentskaber etableres gennem de forpligtelser, som staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune påtog sig med principaftalen. I lovforslaget indgår modelåbningsbalancer for begge selskaber. Det har været udgangspunktet for arbejdet med modelåbningsbalancerne, at der fra starten skulle etableres to separate og uafhængige selskaber til varetagelse af arealudviklingsaktiviteterne henholdsvis metroaktiviteterne. Det har endvidere været et ønske, at statens bidrag til Cityringen skulle overgå til Metroselskabet I/S med det samme.

Frem for at have to selskaber med meget store gælds- og rentebyrder er der i samråd med revisorerne valgt en løsning, hvor en stor del af den eksisterende gæld samles i Arealudviklingsselskabet I/S. Arealudviklingsselskabet I/S vil således fra den første dag skulle udvikle selskabets arealer ved størst mulig værdiskabelse og anvende proventet til afvikling af den gæld, som selskabet etableres med. Metroselskabet I/S vil dermed fra starten have en mindre gæld, en gæld, der vil blive forøget, i takt med at selskabet skal bruge pengene til etablering af Cityringen.

Det er sådan, at en del af den forventede værdi af Københavns Havn A/S på Arealudviklingsselskabets aktivside modsvares af gæld overflyttet fra Ørestadsselskabet, således at statens bidrag til Cityringen tilgår Metroselskabet fra den første dag.



Da modelåbningsbalancerne er udarbejdet med udgangspunkt i de relevante selskabers balancer pr. 31. december 2005 og de endelige åbningsbalancer vil blive udarbejdet med udgangspunkt i årsrapporterne for 2006, vil der være afvigelser. Desuden vil der som grundlag for de endelige åbningsbalancer skulle ske en værdiansættelse af de væsentlige aktiver.

Åbningsbalancerne indgår som en del af de samlede stiftelsesdokumenter, der skal udarbejdes i forbindelse med etablering af de to nye selskaber. Derudover skal der bl.a. udarbejdes egentlige stiftelsesdokumenter, interessentskabskontrakter, vedtægter, regnskabsreglementer og bilaterale aftaler mellem ejerne om selskabet osv. Stiftelsesdokumenterne vil blive forelagt for Finansudvalget på et aktstykke og for de kommuners kompetente politiske organer.

Jeg vil gerne slutte af med at sige, at vi ser frem til et godt samarbejde om Cityringen og etablering af de nye selskaber. Vi har med principaftalen, den politiske aftale og nu lovforslagene skabt et rigtig godt fundament for det kommende samarbejde med kommunerne om Cityringen og den nuværende metro.

Der er rigtig mange parter involveret i projektet, og det er derfor vigtigt, at der er et godt samarbejde på alle niveauer. Det har der været indtil videre, og det er jeg sikker på vil fortsætte. Der er tale om et godt projekt støttet af et bredt flertal i Folketinget, som fortjener de bedste rammer.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

### Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

### 4) Første 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).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Formanden:

Også her er det kulturministeren, der er fungerende transport- og energiminister. Der er taget hul på debatten, men nu fortsætter vi med ordførerne.

## Forhandling

### Kristian Pihl Lorentzen (V):

Dette lovforslag hænger nøje sammen med anlæggelsen af en metrocityring i København og Frederiksberg kommuner. Og jeg vil gerne slå fast med det samme, at der med dette lovforslag sikres en rigtig god organisering omkring såvel den nuværende metro som den kommende metrocityring samt den tilknyttede finansiering.

Lovforslaget er baseret på den politiske aftale fra februar 2006 om udvidelsen af metroen. Desuden er lovforslaget baseret på principaftalen fra december 2005 mellem regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune omkring etablering af en cityring.

Lovforslaget her indebærer, at der oprettes to nye selskaber, Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet, begge to som I/S. Metroselskabet overtager de nuværende aktiver i metroen i regi af Ørestadsselskabet samt Frederiksbergbaneselskabet. Ejerandelene bliver som aftalt 8,3 pct. til Frederiksberg Kommune, 41,7 pct. til staten og 50 pct. til Københavns Kommune.

Kl. 11.20

Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag med følgende opgaver: Stå for projektering og anlæg af Cityringen, som vi lige har behandlet, færdiggøre metroens tredje etape på Østamager samt stå for den fremtidige drift og vedligeholdelse af den samlede metro.

Det nye selskab, Arealudviklingsselskabet, overtager de nuværende arealudviklingsaktiviteter i Ørestadsselskabet samt alle aktiviteter i Københavns Havn. Ejerandelene her bliver 55 pct. til Københavns Kommune og 45 pct. til staten.