

Derfor har Enhedslisten stillet ændringsforslag om, at der etableres to fingre ud til to af de forstæder, hvor pendlerbilisterne kommer fra, Brønshøj-Gladsaxe og ude ved Lyngby og Danmarks Tekniske Universitet. Heller ikke det har forligskredsen vist interesse for, bortset fra at Københavns Kommune godt kan anlægge førstnævnte finger som en tilkøbsydelse.

Vi finder, at fravalget af en station på Carlsberggrunden er sket på et mangelfuldt og usagligt grundlag. Der er slet ikke set på den passagervolumen, en publikumsmagnet som Zoologisk Have udgør. Man har end ikke tænkt tanken.

Vi finder det fagligt uforsvarligt, at en så tæt beboet bydel som Vesterbro skal nøjes med en enkelt station, der oven i købet vil skamfere bydelens vigtigste samlingspunkt, Enghave Plads. Også placeringen af en station ved den kulturhistorisk værdifulde Frederikskirke må undre, ikke alene på grund af mangfoldige problemer, der allerede nu advares om, og som vil opstå under såvel anlægsarbejdet som driften af metroen, men også fordi antallet af påstigere på denne station ifølge den nu reviderede OTM-model vil være langt lavere end først antaget, og fordi der er peget på alternative stationsplaceringer med et betydeligt større passagerunderlag.

Så er der spørgsmålet om de meget foruroligende passagerprognoser. Som jo også Rigsrevisionen har påpeget, er de stærkt overvurderede. De nyeste undersøgelser siger, at Cityringen vil få 13 pct. færre passagerer end først antaget, svarende til at der kommer ca. 1,8 mia. kr. mindre i kassen, hvilket vil undergrave metroens i forvejen løse økonomiske grundlag.

Det er foruroligende, at et underskud på 1,8 mia. kr. og 13 pct. færre rejsende ikke giver anledning til, at forligskredsen udskyder projektet og reviderer de oprindelige planer med henblik på at få et forøget passagerunderlag. Hvordan kan forligspartierne enigt acceptere at igangsætte et projekt, hvis mulighed for at reducere vejtrafikkens udslip af klimaskadelige stoffer begrænser sig til at reducere antallet af biler i de bydele, som metroen passerer, med under 1 pct.?

Endelig finder vi ikke, at arealerne i Nordhavnen skal bruges i spekulationsøjemed, således som der er lagt op til, når der tales om, som det siges, den størst mulige værdiskabelse. Vi ser gerne, at Nordhavnen udvikles til en levende, bæredygtig bydel med en god blanding af boliger, erhverv og de maritime, rekreative ud-

foldelser, som københavnernes i allerhøjeste grad savner. Den grundspekulation, der er lagt op til, bliver vi nødt til at tage afstand fra.

Alt i alt mener vi, at det her projekt er dårligt gennemtænkt, at det ikke tager højde for de igangværende klimaforandringer og de fremkommelighedsproblemer, der er til at få øje på for enhver.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 107 stemmer (V, S, DF, KF, RV og SF) mod 2 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Tredje 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. Anden behandling 25/5 2007. Tillægsbetænkning 29/5 2007).

Der var stillet 3 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 0 stemte for, 110 imod. (EL stemte ved en fejl imod, de skulle have stemt for).

Ændringsforslag nr. 2 og 3 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

Lovforslaget som helhed sattes herefter til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg ved godt, at der er mange punkter på dagsordenen i dag, og jeg skal også gøre det rimelig kort. Jeg ved også godt, det er lidt usædvanligt, når man har så stort et flertal, at man går op og tager ordet.

Men jeg vil gerne sige til Folketinget, at anlæg af en Metrocityring til i hvert fald 15 mia. kr. jo er en ret historisk beslutning, og det vil sige, at den 1. juni 2007 faktisk er en historisk dag for den kollektive trafik i hele Danmark og først og fremmest i København og på Frederiksberg. Det betyder, at tusindvis af pendlere hver eneste dag, når projektet er færdigt, vil få lejlighed til at få en meget lettere adgang til at komme rundt i København og også delvis ind i København.

Det betyder også, at tusindvis af udenlandske turister, som kommer til København udefra, vil få glæde af metroringen, heriblandt vil mange svenskere, som kommer til København, få glæde af denne Metrocityring. Så det er en stor dag for Københavns og Frederiksberg kommuner. Man kan vel tillade sig at sige, at København, når metroen er færdig, bliver en rigtig metropol.

Jeg er meget glad for, at hele Folketinget minus Enhedslisten – ja, jeg blev i tvivl om det til sidst – er bag denne beslutning. Det er historisk, at så mange partier vil være med til mere kollektiv trafik, ligesom regeringen vil. Og det er også historisk, at SF denne gang ønsker at være med på vognen, metrovognen, og det er jeg selvfølgelig meget glad for, når jeg ihukommer de debatter, jeg har haft med fru Margrete Auken, som har været en oplevelse, men bestemt ikke en god oplevelse. Så jeg er meget tilfreds med den udvikling.

Men det betyder altså, at hundredtusindvis af mennesker, når projektet er færdigt, hver dag vil bruge metroen rundt i København. Man kan vel tillade sig at sige, at metroen startede som den grimme ælling, men nu er den ved at udvikle sig til den smukke svane. Og jeg begrundet det med, at vi i øjeblikket i metroen, den, der kører,

altså første og anden etape, har næsten verdensrekord i regularitet. Metroen, som jo har været meget skældt ud, kører med en regularitet på 98-99 pct., ja, visse uger endda 100 pct., og det er ganske imponerende.

Selve Cityringen er et meget stort og et meget kompliceret projekt, og der vil utvivlsomt vise sig masser af problemer fra i dag, hvor beslutningen er truffet, og indtil projektet står færdigt. Derfor er det også godt, at vi har et så bredt flertal bag projektet, og regeringen og de trafikpolitiske ordførere, der er bag denne beslutning, vil følge projektet tæt, og regeringen vil holde Folketinget grundigt orienteret. For naturligvis er der et hav af risici, når man er ude i så stort et projekt, der rækker så mange år frem.

Derfor synes jeg også, jeg skylder at meddele, at når jeg nævner problemer med metroen med et nyt projekt, skal jeg sige, at metroen ud til Kastrup Lufthavn fra Amager over Tårnby direkte ind i Terminal 3 i Kastrup Lufthavn, altså det projekt, der er i gang, åbner sidst i september. Det er før tiden, og jeg kan oplyse Folketinget om, efter hvad der er oplyst for mig, at den også holder budgettet, og det synes jeg er ganske imponerende.

Med disse ord vil jeg gratulere København, Frederiksberg og Danmark med den beslutning, Folketinget har truffet i dag.

Formanden:

Tak til transport- og energiministeren. Er der flere, der ønsker ordet? Ellers vil vi gå til afstemning. Jeg gør opmærksom på, at skulle man stemme forkert, så kan det rettes efterfølgende, men det er mest praktisk, at man stemmer rigtigt i første omgang.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 109 stemmer (V, S, DF, KF, RV, SF og Leif Mikkelsen (UFG)) mod 2 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Tredje behandling af lovforslag nr. L 182: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel. (Grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskra­v til chauffører).

Af transport- og energiminister­en (Flemming Hansen).
(Fremsat 14/3 2007. Første behandling 12/4 2007. Betænkning 22/5 2007. Anden behandling 25/5 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Kl. 9.55

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 109 stemmer (V, S, DF, KF, RV, SF og Leif Mikkelsen (UFG)) mod 2 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 65 stemmer (V, DF, KF og Leif Mikkelsen (UFG)) mod 47 (S, RV, SF og EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Tredje behandling af lovforslag nr. L 184: Forslag til lov om et Energiteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram.

Af transport- og energiminister­en (Flemming Hansen).

(Fremsat 14/3 2007. Første behandling 12/4 2007. Betænkning 10/5 2007. Anden behandling 25/5 2007. Tillægsbetænkning 30/5 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 111 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Tredje behandling af lovforslag nr. L 183: Forslag til lov om ændring af lov om CO₂-kvoter. (Tildeling af CO₂-kvoter for perioden 2008-2012 m.v.).

Af transport- og energiminister­en (Flemming Hansen).

(Fremsat 14/3 2007. Første behandling 12/4 2007. Betænkning 22/5 2007. Anden behandling 25/5 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.