

Til lovforslag nr. L 159. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 3. maj 2007

Betænkning

over

Forslag til lov om en Cityring

[af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)]

1. Ændringsforslag

Transport- og energiministeren har stillet 1 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 21. februar 2007 og var til 1. behandling den 2. marts 2007. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport- og energiministeren sendte den 14. december 2006 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 154. Den 23. februar 2007 sendte transport- og energiministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 4 skriftlige henvendelser fra:

Dansk Ledningsejerforum,
Handicaprådet, Frederiksberg Kommune,
Svend Høime Hansen, Rødovre og
Bent Johannsen, Værløse og Sven Skovmand,
Ørum, Djurs.

Transport- og energiministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har en deputation fra Frederiks Kirke mundtligt over for udvalget redegjort for sin holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 41 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for det stillede ændringsforslag.

Enhedslisten er – når de rette omstændigheder er til stede – tilhænger 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 reducere biltrafikken i det pågældende område og dermed bidrager til at skære ned på transportsektorens alt for store udslip af klimaskadelige stoffer.

Så EL er bestemt positiv over for intentionerne i lovforslaget og støtter tankerne om, at køben-

havnerne skal kunne komme hurtigere og mere bekvemt rundt i byen, men ikke når det sker på bekostning af busserne, gang og cykling. Det er jo bilernes antal, der skal begrænses. Metroen skal ikke konkurrere med de øvrige miljøvenlige transportmidler. Det er ikke busser, gående og cyklister, der hindrer bylivet i at udfolde sig; det er bilerne.

Når vi ser, hvordan man har tænkt sig at realisere forslaget, må vi spørge, om Transport- og Energiministeriet og Københavns og Frederiksberg Kommuner har lært af de mange fejl, der blev begået før, under og efter anlægget af metroens første etaper.

Tilsyneladende har de ikke lært noget, for også denne gang skal projektet finansieres gennem jordspekulation, og det sker ved at pumpe værdien af arealer i Nordhavnen op. Denne gang er det imidlertid værre, end da man brugte grundspekulationen på Vestamager til at finansiere metroens to første etaper; her fik man dog i det mindste en metro. Det gør man ikke i Nordhavnen, hvor de kommende beboere må tage til takke med en motortrafikvej til Lyngbyvej, der mest vil være til nytte for de nordfra kommende bilister og de containerlastbiler, der hurtigt skal ud på motorvejsnettet.

Med ringmetroen lover transport- og energiministeren, at vi får »mere af det samme«. Det lyder ikke godt, for »mere af det samme« er lig med oppustede passagerprognoser og den sædvanlige underbudgettering. »Mere af det samme« er en linjeføring, der igen går uden om det tætbebyggede Indre Nørrebro, Rigshospitalet, Panum og universitetet på Nørre Fælled, hvor der vil være alt for langt til de nærmeste stationer.

I uge 18, 2007, udsendte Transport- og Energiministeriet et notat om passagerprognoserne med titlen Øresundstrafikmodellen – OTM 5.0. Hvorfor kommer dette notat ikke, *inden* Folketinget påbegynder behandlingen af dette lovforslag? Hvad er det for en planlægning, hvor væsentlige data fremkommer drypvis? Hvorom alting er, så viser det nævnte notat, at passagerprognoserne ser dystre ud. I 2015 vil 238.000 daglige passagerer tage metroen mod forventet 275.000, svarende til, at 15 pct. færre rejsende vil benytte Cityringen end forventet.

Det er med stor undren, vi må konstatere, at den indtægtsnedgang, der vil være en logisk føl-

ge af 15 pct. færre passagerer, ikke giver anledning til at revidere projektet.

Modellen viser desuden et generelt fald i brugen af såvel busser og tog som cykling og gang, og at der vil ske en tilsvarende stigning i biltrafikken. Heller ikke det ses at have givet anledning til, at forligspartierne agter at genforhandle projektet.

Vi står med andre ord over for et forventeligt sammenbrud i vejtrafikken og forudsigelige stigninger i vejtrafikkens udledning af klimaskadelige stoffer. Vi kan også se, at end ikke anlægget af en citymetro vil kunne forhindre det forventelige sammenbrud i vejtrafikken, og at dette ikke får forligspartierne til at tage projektet op til revision for at se på, hvordan man kan forhindre dels en stigning i vejtrafikken på 15 pct. og dels, at vejtrafikken vil bryde sammen.

Hvorfor lærer man ikke af eksemplerne fra Hovedbanegården og Vesterport? Hvorfor lærer man ikke af Wien, hvor der er stationer med 300-400 meters mellemrum? Og hvorfor ser man ikke, at metroens passagerunderlag kan optimeres ved, at evakueringssskakterne i Havnegade, i Møntergade, på Søtorvet og ved Landbohøjskolen omdannes til metrostationer med masser af passagerer?

En af de første forudsætninger for at få succes med en metro er, at den er forbundet med de store indfaldsveje, men heller ikke det er tilfældet i dette projekt. Og kommer 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 aldrig stille, hvis det drejede sig om en motorvej.

Dernæst er det en forudsætning, at der planlægges ud fra de reelle behov i forbindelse med linjeføring og placering af stationerne. Enhedslisten ønsker således, at der anlægges en station på Carlsbergarealet, og at der fra statens og de to kommuners side vises vilje til at medvirke i bestræbelserne på at skabe en bilfri bydel.

Hvad budgettet angår, finder Enhedslisten det problematisk, at man ikke bruger de erfaringer, der kan hentes i andre storbyer, hvor der bygges metro, og etablerer en reservepulje til uforudsete udgifter og derved gør projektet langt mere robust.

Bet. o. lovf. om en Cityring

Der findes formodentlig næppe i dag et mere kritisabelt projekt end metroen. Der er stort set ikke et tal eller et 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 økonomisk forsvarligt, og vi deltager også gerne i de kommende drøftelser i Trafikudvalget, men som lovforslagene her er fremlagt, kan EL ikke støtte dem.

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af transport- og energiministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 4

1) I stk. 2 ændres »Folketingets Trafikudvalg« til: »et af Folketinget nedsat udvalg«.
[Korrektion]

Bemærkninger

Til nr. 1

Bestemmelsen foreslås ændret, da det efter Folketingets forretningsorden er Folketingets Udvalg for Forretningsorden, der har kompetencen til at bestemme de enkelte stående udvalgs forretningsområder.

Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfm. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)

Magnus Heunicke (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)

Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Rune Lund (EL)

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	23	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1

Oversigt over bilag vedrørende L 159

Bilagsnr.	Titel
1	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
2	Høringsnotat og høringssvar, fra transport- og energiministeren
3	Tidligere omdelte bilag og besvarelser vedrørende Metrocityringen
4	Ændret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
5	Henvendelse af 13/3-07 fra Bent Johannsen, Værløse, og Sven Skovmand, Ørum, Djurs.
6	Ændringsforslag fra transport- og energiministeren
7	Henvendelse af 19/3-07 fra Svend Høime Hansen, Rødovre
8	Rapporten »Carlsberg-alternativet« – teknisk dokumentationsrapport og resumérapport, fra transport- og energiministeren
9	Abonnementsbesked fra Transport- og Energiministeriet – afsluttet undersøgelse af ekstra metrostation på Carlsberggrunden
10	Teknologirådets Nyhedsbrev »Fra rådet til tinget« nr. 221, maj 2006, om Cityringen
11	Henvendelse af 22/3-07 fra Dansk Ledningsejerforum
12	Henvendelse af 10/4-07 fra Handicaprådet, Frederiksberg Kommune
13	Pressemeddelelse: »Nye passagerprognoser for Metrocityringen«
14	1. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 159

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvordan det samlede anlægsoverslag for Cityringen ville se ud i dag, hvis man lagde Danmarks Statistiks udarbejdede byggeomkostningsindeks frem til 3. kvartal 2006 til grund for fremskrivningerne, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvordan det samlede anlægsoverslag for Cityringen ville se ud, hvis der skulle tillægges en betaling for claims på henholdsvis 1 mia. kr., 1,5 mia. kr. og 2 mia. kr., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om kommentar til henvendelsen af 13/3-07 fra Bent Johannsen, Værløse, og Sven Skovmand, Ørum, Djurs, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om kommentar til henvendelsen af 19/3-07 fra Svend Høime Hansen, Rødovre, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om at sikre, at fødelinjerne fra anden kollektiv trafik til Metro-cityringen planlægges og optimeres m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om kommentar til henvendelsen af 22/3-07 fra Dansk Lednings-ejerforum, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvilke forsinkelser, ulemper og andre gener, metrobyggeriet vil få for den københavnske befolkning og byens gæster, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

Spm.nr.	Titel
8	Spm., om alle stationer i Cityringen vil blive forsynet med elevatorer og rulletrapper direkte fra perron til gadeniveau, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm., om der på kommende stationer vil blive anlagt perroner, der er bredere end perronerne i den nuværende metro, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm. om, hvilke gader, pladser m.v. der under byggeriet af Cityringen helt eller delvis vil blive lukket, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm. om den fremtidige trafikafvikling og tilgængelighed for beboerne, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
12	Spm., om Beredskabsstyrelsen, brandvæsenet m.fl. er blevet inddraget i planlægningen af stationernes udformning, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
13	Spm. om begrundelserne for den valgte linjeføring af Metrocity-ringen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
14	Spm. om passagerunderlaget i en kommende Cityring, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
15	Spm. om udtalelser fra bl.a. Wiens stadsingeniør, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
16	Spm. om indfaldsveje, der bedst vil kunne forbindes med en kommende Cityring, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
17	Spm. om en metrofinger fra Nørrebro Station mod Brønshøj-Husum og videre mod Gladsaxe, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
18	Spm. om nemt at kunne parkere bilen og fortsætte i metroen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
19	Spm. om betydningen af færre biler og mindre trængsel og luftforurening i København, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
20	Spm. om andre og samtidige tiltag, der vil kunne begrænse antallet af biler, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
21	Spm., om det primært er busserne eller bilerne, der hindrer en bedre udnyttelse af gadearealerne, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
22	Spm. om en optimal samfundsnytte af de investeringer, der vil skulle ske i Cityringen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
23	Spm., om metroen primært henter passagerer fra andre miljøvenlige transportmidler, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
24	Spm. om udtalelser fra andre myndigheder og ekspertgrupper end Kulturarvstyrelsen i spørgsmålet om beskyttelse af bygninger m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
25	Spm., om der forekom sætningsskader og revner på ejendomme under anlægget af de første metroetaper, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
26	Spm. om eventuelle budgetoverskridelser, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
27	Spm. om den udvidelse af motorvejsnettet, der i disse år foregår i hovedstadsregionen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
28	Spm. om en pulje indeholdende en reserve til uforudsete hændelser i forbindelse med byggeriet af Cityringen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
29	Spm., om der vil kunne ske ændringer i linjeføringen og placeringen af stationer på basis af nye data i OTM-modellen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

Spm.nr.	Titel
30	Spm. om fravalget af en metrostation ved Kvæsthusbroen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
31	Spm. om ekstra stationer og dermed forlængelse af rejsetiden, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
32	Spm., om anlæg af flere stationer vil kunne tiltrække flere passagerer m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
33	Spm. om, hvilke områder/bydele i Københavns og Frederiksberg Kommuner der ikke vil være dækket af Cityringen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
34	Spm. om en stationsplacering ved Frihedsmuseet vil kunne tiltrække flere passagerer, bl.a. mange turister m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
35	Spm. om de sikkerhedsmæssige aspekter ved at anlægge en station ved Frederiks Kirke, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
36	Spm. om fødelinjer fra omegnen til Cityringen, der kan være relevante, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
37	Spm. om færdiggørelsen af jernbaneprojektet København-Ringsted i relation til metroprojektet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
38	Spm. om ministeriets bemærkninger i relation til den bekymring, Frederiks Kirke giver udtryk for i sit høringssvar m.v., til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
39	Spm. om omfanget af de tekniske indgreb, der vil ske på en af Københavns fineste pladsdannelser ved Frederiks Kirke, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
40	Spm., om der vil blive nedsat en bredt funderet følgegruppe, der tæller alle Folketingets partier samt borger- og miljøgrupper, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
41	Spm. om kommentar til henvendelsen af 10/4-07 fra Handicaprådet, Frederiksberg Kommune, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå