

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 tætbyggede 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.