

**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 hovedstæder 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 folketingsssamling, 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