

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 overfladef trafik 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. Cityringeprojektet 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 medarbejderes 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-