

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

I SF er vi meget glade for, at der har været politisk vilje til at investere i så stort et projekt som Metrocityringen.

Det er formentlig ikke nogen offentlig hemmelighed, at SF har været meget kritisk over for den første fase af metroen, og med god grund, fordi der dér har været mange problemer. Metrocityringen bygger oven på nogle af de erfaringer, man har gjort sig der, og der er taget højde for en hel del af de problemer, der har været i første fase.

Vi ser vores opgave fra nu af som værende den at få det her projekt til at fungere bedst muligt, mest optimalt.

Jeg vil lige sige, at jeg vil undlade at nævne de tekniske detaljer omkring projektet – de har været fremme tidligere – men at jeg vil beskæftige mig med de ting, hvor jeg ser nogle problemstillinger.

Vi ved, at de passagerprognoser, der er brugt, ikke er opdaterede nok, og vi venter meget spændt på en ny passagerprognose; det er det, der hedder OTM-modellen. Den skulle have været kommet allerede i december, og nu kan vi se frem til, at den kommer i marts, i slutningen af marts, altså efter førstebehandlingen her. Men vi har også en aftale om, at den kommer inden andenbehandlingen, så vi kan tage højde for den.

Pressen er kommet med mange rygter om, hvad det kunne blive til. Vi ved det ikke selv, vi har ikke fået nogen sikre indicier. Men hvis der er nogle meget store afvigelser, skal vi – som den ene ting – ind og kigge på den økonomiske aftale igen, og det er vi glade for at der har været bred enighed om.

En anden ting, som vi skal være opmærksomme på, når vi skal have det her projekt til at fungere bedst muligt, er infrastrukturen – det er der allerede andre der har nævnt, og det er meget betryggende – nemlig infrastrukturen med fødelinjer, og det drejer sig både om det københavnske nærrområde og også om det sjællandske opland.

Der ligger en stor opgave der. Vi kan ikke acceptere, at der ikke kører nok passagerer med metroen. Vi skal sørge for at tilrettelægge en infrastrukturpolitik, der skaffer passagerer til den kollektive trafik. Det skal vi gøre af flere grunde, ikke kun for at få metroen til at fungere, men også for at tage højde for fremtidens udfordringer i trafikken. Der er vi simpelt hen nødt til at komme nogle trængselsproblemer til livs, nogle miljøforureningsproblemer til livs ved at bruge

mere kollektiv trafik, og der er metroen i sidste ende en god station med hensyn til fordelingen i det indre København.

SF er kommet med nogle forslag om en betalingsring for København. Det er der desværre ikke flertal for i Folketinget nu. Det var sammen med fødelinjerne et af de instrumenter, vi havde forslag om.

En sidste ting, jeg vil sige, handler om Københavns Havn. Jeg tror på, at vi får nogle gode prognoser, så vi kan tage højde for økonomien, men der er altid en usikkerhed i forbindelse med sådan nogle store projekter, og der kan vi sige, at det sted, hvor der først og fremmest skal hentes penge, altså bliver Københavns Havn. Så vi skal være lidt omhyggelige med den perle, Københavns Havn er, for hvis den kom under rigtig meget pres, kunne man jo forudse, at der måske kom spekulationsbyggeri, ikkeplanlagte ting. Så vi er også opmærksomme på, at man behandler havnen godt.

Kl. 11.05

Men SF er også tilfreds med den gennemsigthed, der er i projektet. Det er også en erfaring fra det tidligere projekt, som ikke havde så stor gennemsigthed. Nu er der en større opdeling i selskaber, og det er meget vores linje.

SF går meget positivt ind i de her opklaringer og håber på, at det hele bliver til noget.

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Med hensyn til diskussionen om usikkerheden om økonomien i det her projekt er jeg faktisk lidt overrasket over at høre SF's mening.

For mig at se er der to steder, hvor usikkerheden virkelig bliver afklaret.

Det ene er, at i det øjeblik man har afholdt licitationen, vil det med hensyn til den store, store del af anlægsudgiften være afklaret, om de 15 mia. kr. vi har skønnet det vil koste, holder eller ej.

Det andet er selvfølgelig spørgsmålet om passagertallet. Vi kan godt lave en prognose over passagertallet – det har vi også prøvet før – men for mig at se ligger den store usikkerhed i: Opfører passagererne sig så sådan, som man har forudsat i prognosen over passagertallet?

Har vi nogen erfaringer, vi kan trække på? Ja, det har vi. Vi har Storebælt, hvor passagertallet har udviklet sig bedre, betydelig bedre, end i prognosen, og vi har Øresund, hvor passagertallet har udviklet sig betydelig dårligere end i pro-