

gnosen. Nu ser det ud til, at passagertallet på Øresund er ved at rette sig.

Så er mit spørgsmål til SF: Hvordan er SF's beslutningsgrundlag, hvornår rykker det sig i det her projekt?

Altså, vi er jo alle sammen enige om, vi skal tænke os godt om; vi er alle sammen enige om, at vi skal se godt på økonomien; vi er alle sammen enige om, at vi skal foretage os noget, der sikrer, at det her bliver så godt som muligt. Men hvor ser SF usikkerhederne? Ser man dem i passagerprognosen, eller ser man dem i udviklingen i passagertallet?

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Hr. Klaus Hækkerup spørger til de usikkerheder, vi ser, og trækker erfaringer fra Storebæltsbroen og Øresundsbroen frem. Jeg vil sige, at erfaringerne fra Storebælt og Øresund ikke kan bruges i den her sammenhæng. Det drejer sig lige præcis om individuel biltrafik. Der er også togtrafik, men den store ting dér er bilerne.

Når vi snakker metro, er det erfaringsgrundlag, vi kan bruge, altså om noget den eksisterende metro. Alt efter hvor kritisk en linje, man anlægger, vil jeg sige, at der er et massivt manglende passagertal, og det er det, vi fokuserer på. Det er passagertallene, som vi er skeptiske over for.

**Formanden:**

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Jørgen Arbo-Bæhr som ordfører.

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Da vores ordfører på området ikke kan være til stede, har jeg lovet på hans vegne at sige følgende:

Enhedslisten er, når de rette omstændigheder er til stede, tilhængere 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 biltrafikken reduceres i det pågældende område og dermed bidrager til at skære ned på transportsektorens udslip af klimaskadelige stoffer.

Så vi er bestemt positive over for intentionerne i L 159. Vi støtter tankerne om, at københavnere kan komme hurtigere og mere bekvemt rundt i byen, men ikke, når det sker på bekostning af bustransport, gang og cykling. Det er jo

bilernes antal, der skal begrænses. Metroen skal ikke konkurrere med de øvrige miljøvenlige transportmidler. Det er ikke busser, fodgængere og cyklister, der hindrer bylivet i at udfolde sig. Det er bilerne.

Når vi ser, hvordan man har tænkt sig at realisere forslaget, tager vi os til hovedet og spørger: Har Transportministeriet og Københavns og Frederiksberg Kommuner intet lært af de mange fejl, der blev begået før, under og efter anlægget af metroens første etaper?

Med ringmetroen får vi mere af det samme, lover transportministeren. Det lyder ikke godt, for mere af det samme er lig med oppustede passagerprognoser og den sædvanlige underbudgettering. Mere af det samme er også en linjeføring, der endnu en gang går uden om det tæt bebyggede Indre Nørrebro, Rigshospitalet, Panum og Universitetet på Nørre Fælled, hvor der vil være langt, alt for langt, til de nærmeste stationer.

Kl. 11.10

Vi så helst, at det var letbaner og S-tog, der udgjorde ryggraden i den kollektive trafik i hovedstaden, men vi erkender også, at nu er metroen her. Hvordan kan den så anlægges med størst mulig omtanke og til glæde for flest muligt? Hvilken linjeføring skal den have for at kunne få bilisterne til at lade bilen stå?

En af de første forudsætninger er, at den er forbundet med de store indfaldsveje, men heller ikke det er tilfældet, og kommer så f.eks. 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 nok ikke have stillet, hvis det drejede sig om en motorvej.

Formodentlig finder man næppe i dag et mere kritisabelt projekt end metroen. Der er stort set ikke et tal eller 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 forsvarligt, og vi deltager også gerne i de kommende drøftelser i Trafikudvalget, men som lovforslaget her er fremlagt, kan vi ikke støtte det.

**Formanden:**

Tak til hr. Jørgen Arbo-Bæhr. Så er det den fungerende transport- og energiminister.