

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan skam godt læse papirer, vil jeg gerne sige til hr. Poul Nødgaard. Jeg står med papiret her, og der står, at Dansk Folkeparti ikke vil stemme for de ændringsforslag, som kunne skære det her forslag til på en sådan måde, at det, som det så ville ende med med de vedtagne ændringsforslag, ville være et forslag, som Dansk Folkeparti støtter, sådan som hr. Walter Christophersen også fremlagde det under førstebehandlingen af det her forslag den 19. april.

Jeg synes, det er udemokratisk, at man forhindrer et parti i Folketinget i at skære sit eget forslag til, og jeg synes også, det er fjollet, at man i det hele taget ikke vil medvirke til at vedtage den politik, som man står for, fordi det er Enhedslisten, der fremsætter et forslag, og ikke transport- og energiministeren. Det var det, min kritik gik på.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 38 (S, SF og EL) stemte for, 65 (V, DF, KF og RV) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 8) Anden behandling af lovforslag nr. L 158: Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).  
(Fremsat 21/2 2007. Første behandling 2/3 2007. Betænkning 3/5 2007).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under et.

### Forhandling

**Martin Lidegaard (RV):**

Da jeg næppe får lejlighed til at være til stede ved tredjebehandlingen, hvor jeg ellers forudser en lille diskussion, vil jeg ganske kort komme med et par bemærkninger om det her forslag, som jo er et af de største trafikprojekter, vi overhovedet har gennemført i danmarkshistorien, og et meget spændende projekt.

Siden vi sidst diskuterede det, har vi jo fået en genberegning af OTM-modellen, altså den passagerprognose, der ligger til grund for projektet, og jeg signalerede allerede under førstebehandlingen, at den ville vi lægge meget stor vægt på. Og lykkeligvis gik det jo ikke sådan, som man ellers kunne læse i pressen at der var stor fare for, nemlig at vi fik udsving på passagerprognosen på helt op til 30 eller 50 pct., men vi fik en passagerprognose, der ligger en del under det, vi havde forventet – det må vi erkende – jo ikke mindst i forhold til den eksisterende metro, som altså har et underbudgetteringsbehov, som vi ikke helt kender endnu, men i hvert fald et milliardbeløb, som skal hentes, for at den, om jeg så må sige, gamle metro overhovedet hænger sammen. Vi har også fået behov for at justere i forhold til den nye Cityring, hvor der også er en mindre passagerprognosenedgang på ca. 5 pct.

Kl. 12.20

For mig understreger det behovet for, at vi får den helhedsplanlægning af den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet inklusive Sjælland, som vi har bedt om hele tiden, og som vi har fået forhandlet ind i denne her aftale, og jeg ved jo, at den er på vej, eller at et første udkast er på vej.

Jeg vil bare sige, at for Det Radikale Venstre vil det være helt, helt afgørende i den fase, vi går ind i nu, at vi får kigget både på mulighederne for at udbygge den metro, vi allerede er ved at igangsætte, og muligheden for at lade busser og letbane supplere og skabe fødekæder til den Cityring, vi skal stemme om i dag og på fredag den 1. juni, og det vil også være væsentligt for os, at vi diskuterer, hvad vi kan gøre for at styrke regionaltogetrafikken til og fra København, sådan at vi får flere pendlere og dermed flere passagerer i metroen.

Den helhedsplanlægning skal vi have på plads sideløbende med, at vi planlægger Cityringen, og jeg tager sådan set ordet i dag for at sige, at det stadig væk er helt magtpåliggende for Det Radikale Venstre, at det sker, og jeg håber selvfølgelig, at ministeren – nu ved jeg ikke,