

om han vil gå på i dag eller først gøre det under tredjebehandlingen – vil bekræfte, at den helhedsplanlægning er alfa og omega for, at vi får succes med en metro i København.

Rune Lund (EL):

Jeg synes specielt den sidste del af hr. Martin Lidegaards tale var meget spændende. Jeg kan afsløre for hr. Martin Lidegaard og for Folketinget som sådan, at Enhedslisten til tredjebehandlingen har tænkt sig at stille en række ændringsforslag, som vil imødekomme bl.a. nogle af de ting, som hr. Martin Lidegaard stod heroppe fra Folketingets talerstol og sagde.

Derfor vil jeg også gerne bede formanden om, at forslaget kommer tilbage til udvalget, sådan at der bliver mulighed for at stille ændringsforslag.

Metroen, den eksisterende og den ringmetro, som bliver diskuteret her i dag, er jo faktisk en principiel god investering. Metro er godt, når de rette omstændigheder er til stede, når planlægningen er i orden, når økonomien hviler på et forsvarligt grundlag, når linjeføringen lever op til de faktiske behov, og ikke mindst når metroen medvirker til, at biltrafikken reduceres i de pågældende områder, hvor metroen skal anlægges.

Så vi er sådan set bestemt positivt indstillet over for intentionerne i både L 158 og L 159 – det er jo to forslag, som skal ses i sammenhæng – men vi må samtidig også sige, at med den helt konkrete måde, man faktisk har valgt at lave metroen på, lave linjeføringen, lave afstanden mellem standsningsstederne, og passagertallene, det økonomiske grundlag osv. osv. hænger det faktisk ikke sammen, sådan som det ligger her.

Vi snakker altså om en investering til rigtig mange milliarder kroner, meget mere end den ene milliard kroner, som det ville have kostet at opgradere det spor, som lige blev behandlet under B 115, nemlig fra Vamdrup til Vojens og fra Tinglev til Padborg. Man kaster sig altså her ud i en meget, meget stor og dyr investering, men der er faktisk en lang række ting, som burde være inddraget, for at det her projekt kunne hænge sammen på en fornuftig måde.

Vi kan starte fra en ende af. Man vil f.eks. finansiere projektet ved hjælp af salg af arealer i Nordhavnen i København. Der er blevet stillet spørgsmål i Trafikudvalget mellem første- og andenbehandlingen, og af svarene fremgår det jo tydeligt, at de arealer, der er i Nordhavnen,

skal sælges med henblik på at skaffe flest penge, de skal ikke sælges med henblik på, hvordan man f.eks. kunne lave den mest attraktive byudvikling i København. Der behøver ikke at være en uoverensstemmelse mellem de to ting, men der kan sagtens være det, for det at gå efter at sælge grunde for at få flest penge, bliver jeg bare nødt til at sige ikke nødvendigvis altid er det samme som at gå efter at sælge grunde med henblik på at lave den bedste infrastruktur eller de bedste boligområder eller det bedste kvarter til gavn for københavnernes.

Så er der også mellemrummene mellem stationerne, og der synes vi helt klart i Enhedslisten, at man burde lære meget mere af de erfaringer, der er gjort rundtomkring i andre dele af verden, f.eks. i Wien, hvor der er stationer med 300-400 m's mellemrum. Der er i Trafikudvalget mellem første- og andenbehandlingen i dag blevet stillet en række spørgsmål om, hvorvidt man kunne se på, om nogle af de evakueringsskakter, der er, kunne omdannes til stationer, sådan at der ikke bliver så langt mellem stationerne. Det drejer sig bl.a. om evakueringsskakterne i Havnegade, Møntergade, Sørtorvet og andre steder. Det har der ikke været den nødvendige villighed til, og det synes jeg er et stort problem.

Kl. 12.25

Samtidig er det jo sådan, at indfaldsvejene og det, at der er fødelinjer ind til selve metroen, jo i virkeligheden er den afgørende forudsætning for, at det her projekt bliver en succes. Det handler simpelt hen om, at man bygger letbaner eller vælger at bygge fingre ud fra Metrocityringen, sådan at de mennesker, som bor ude i forstæderne, kan komme ind og benytte metroen, for at metroen bare ligger og kører rundt inde i byen, kan være fint nok, men det, som for alvor vil give en metro et løft, var, hvis der var nogle fødekæder, som kunne transportere en masse mennesker ind, som så kunne benytte metroen. Det er dér, en metro for alvor ville give gennemslagskraft, det er dér, en investering på mange milliarder kroner for alvor ville give mening.

Også i forhold til passagergrundlaget må jeg sige, at man har nogle meget, skal vi kalde det svingende eller tvivlsomme erfaringer med de passagerprognoser, der er blevet fremlagt. De passagerprognoser, der i sin tid allerførst blev fremlagt i forhold til den nuværende metro, lød jo på 300.000 passagerer om dagen, og vi ligger på omkring 130.000 i dag, men også den nye og reviderede OTM-model, den her passagerprognosemodel, viser et fald i passagererne på 15