

pct. i forhold til tidligere prognoser, og man må sige, at det er højst tvivlsomt, om den nye reviderede OTM-model vil holde, og dermed sættes der også spørgsmålstegn ved hele økonomien i projektet.

Sidst, men ikke mindst er det jo også meget vigtigt at se på, hvor mange bilister metroen vil flytte fra bilerne over i den kollektive trafik. De oplysninger, vi er i stand til at få her i Folketinget, viser, at det drejer sig om omkring 1 pct. Og så er det, man må spørge sig selv: Er det den rigtige investering at investere så mange milliarder i en metro, sådan som den ligger nu, når den kun vil være i stand til at flytte 1 pct. af bilisterne?

Det synes Enhedslisten ikke, og i forhold til alle de ting, der er sagt her, står det fuldstændig klart for Enhedslisten, at der er nogle ting, som skal udbygges i det nuværende metroforslag, før det kan blive fornuftigt både økonomisk, linjeføringmæssigt, passagerantalsmæssigt osv. osv.

Derfor vil vi til tredjebehandlingen stille en række ændringsforslag, som bl.a. går ud på, at der skal udvides med letbaner: Gladsaxe, Herlev, Husum, Brønshøj og Nørrebro Station, gerne med forlængelse ind mod byen til Nørreport og til Sundbyvester. Så skal der laves en linje fra Vibenhushus Runddel ud ad Lyngbyvejen, og vi skal også kigge på at lave en letbane langs Ring 3, og så skal man også kigge på, om der ikke skal placeres en station på Carlsbergområdet. Den slags ting – bare for at nævne nogle eksempler – bliver man simpelt hen nødt til at have ind her for at få et metroprojekt, der samlet set hænger sammen og bliver meget mere fornuftigt. Så vi ser frem til at kunne stille den slags ændringsforslag til tredje behandling.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Nu starter man her debatten om Metrocityringen, som jo faktisk er den næste sag, vi har på dagsordenen, og den sag, vi har på dagsordenen nu, omhandler udbygningen i Nordhavnen eller Arealudviklingsselskabet plus opdelingen i den nye metroselskabsstruktur. Men da vi nu har taget hul på det, formoder jeg, at vi kan tage – ligesom den fungerende transport- og energiminister gjorde under førstebehandlingen – debatten sådan lidt blandet, uanset hvad for et lovforslag vi i virkeligheden står og debatterer.

Så vil jeg godt som en kort bemærkning til hr. Rune Lund sige, at jeg da er glad for, at Enheds-

listen nu er positiv. Tænk, hvis I havde meldt det ud fra begyndelsen. I kunne måske endda have været med i forliget, I kunne måske endda have fået reel indflydelse på alt det, vi andre nu har været igennem og drøftet. Vi har f.eks. medvirket til, at der blev foretaget en analyse i samarbejde med Carlsbergudviklingsselskabet vedrørende en ny station ved Carlsberg, og er sammen med dem enige om, at det ikke ligger inden for det her projekts rammer, for de skulle selvfølgelig deltage med finansiering. Og så går hr. Rune Lund op ved andenbehandlingen og siger, at det er noget, Enhedslisten nu vil til at have undersøgt og stille forslag om.

Jeg vil godt spørge: Hvorfor gør I ikke jeres hjemmearbejde ordentligt? Hvorfor er det her ikke noget, der er kommet frem tidligere? Hvorfor har I ikke læst den analyse tidligere?

Kl. 12.30

Men jeg synes, det er positivt, at Enhedslisten nu går ind for Metrocityringen, og jeg vil godt spørge: Betyder det, at Enhedslisten vil stemme for, når vi skal stemme om lovforslaget ved tredjebehandlingen om en uge?

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan sige, at vi selvfølgelig har sat os meget grundigt ind i Metrocityringen. Vi er ikke med i forliget, fordi vi mener, at det lider af en lang række mangler, som jeg også redegjorde for under mit ordførerindlæg. Vi vil stemme for forslaget, hvis vores ændringsforslag bliver vedtaget under tredjebehandlingen. Det er simpelt hen, fordi vi synes, at som projektet ligger nu – jeg kan i øvrigt sige, at Enhedslisten i København har været meget aktiv med hensyn til f.eks. at få en metrostation på Carlsberg – må man sige, at det lider af mange mangler.

Det økonomiske grundlag er meget tvivlsomt, passagergrundlaget er meget tvivlsomt, der er for langt mellem stationerne, og der er ikke de nødvendige fødekæder, som kan transportere folk ind fra forstæderne, så de kan bruge metroen. Man flytter stort set ingen bilister over i den kollektive trafik, og det er en investering til adskillige milliarder kroner.

Når man tænker på, hvordan vi i øvrigt diskuterer de her ting i Folketinget, altså at man skal tænke sig om, når man bruger milliarder af kroner på trafikinvesteringer, så må jeg nok sige, at man her virkelig har taget hovedet under armen og kastet sig ud i at investere en masse milliarder i et projekt, hvor der simpelt hen ikke er