

Når jeg siger det, er det, fordi jeg har haft med rigtig mange EU-sager at gøre gennem årene, og praksis har vist mig, at man nogle gange i embedsapparatet er så nervøs for at få fingrene i klemme – og det kan jeg da sådan set godt forstå – at man hellere tager den helt sikre vej end den, hvor der måske er nogle muligheder, men hvor der måske også senere hen så vil skulle slås meget for det og bruges meget tid på det.

Så jeg vil meget gerne have en bekræftelse fra miljøministeren. Miljøministeren nikker til det, så det forstår jeg som en bekræftelse af, at der bliver indkaldt til forhandling, lige så snart udvalgsarbejdet er færdigt den 1. oktober.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 48 stemte for, 67 imod.

Ændringsforslag nr. 2 forkastedes uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes herefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 113 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Tredje 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. Anden behandling 25/5 2007. Tillægsbetænkning 29/5 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jørgen Arbo-Bæhr (EL):

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

Enhedslisten går ind for mest mulig kollektiv trafik, under forudsætning af at der er gået en fagligt forsvarlig og sammenhængende planlægning forud. Det mener vi på ingen måde der har været i tilfældet med Metrocityringen og kan derfor ikke stemme for lovforslaget.

Det er foruroligende, at forligspartierne er parat til at bruge ikke under 15 mia. kr. på et projekt, der efter alt at dømme ser ud til at være lige så dårligt planlagt som den nuværende metro. Formodentlig finder man næppe i dagens Danmark et mere kritisabelt projekt.

Der er ikke et tal eller løfte, som har holdt, hverken når det gælder budgetter, tidsfrister, passagerprognoser eller salg af de grunde på Amager, der skulle finansiere projektet. Vi er bange for, at når transportministeren lover mere af det samme, indebærer det, at forligskredsen med åbne øjne er ved at begive sig ud i en fejltagelse af lignende dimensioner som den nuværende metro.

Vores alarmklokker ringer højt, når vi ser på linjeføringen, der atter går uden om de bydele, hvor der er et meget stort passagergrundlag, nemlig indre Nørrebro, omkring Rigshospitalet og Holmen.