

Derfor har Enhedslisten stillet ændringsforslag om, at der etableres to fingre ud til to af de forstæder, hvor pendlerbilisterne kommer fra, Brønshøj-Gladsaxe og ude ved Lyngby og Danmarks Tekniske Universitet. Heller ikke det har forligskredsen vist interesse for, bortset fra at Københavns Kommune godt kan anlægge førstnævnte finger som en tilkøbsydelse.

Vi finder, at fravalget af en station på Carlsberggrunden er sket på et mangelfuldt og usagligt grundlag. Der er slet ikke set på den passagervolumen, en publikumsmagnet som Zoologisk Have udgør. Man har end ikke tænkt tanken.

Vi finder det fagligt uforsvarligt, at en så tæt beboet bydel som Vesterbro skal nøjes med en enkelt station, der oven i købet vil skamfere bydelens vigtigste samlingspunkt, Enghave Plads. Også placeringen af en station ved den kulturhistorisk værdifulde Frederikskirke må undre, ikke alene på grund af mangfoldige problemer, der allerede nu advares om, og som vil opstå under såvel anlægsarbejdet som driften af metroen, men også fordi antallet af påstigere på denne station ifølge den nu reviderede OTM-model vil være langt lavere end først antaget, og fordi der er peget på alternative stationsplaceringer med et betydeligt større passagerunderlag.

Så er der spørgsmålet om de meget foruroligende passagerprognoser. Som jo også Rigsrevisionen har påpeget, er de stærkt overvurderede. De nyeste undersøgelser siger, at Cityringen vil få 13 pct. færre passagerer end først antaget, svarende til at der kommer ca. 1,8 mia. kr. mindre i kassen, hvilket vil undergrave metroens i forvejen løse økonomiske grundlag.

Det er foruroligende, at et underskud på 1,8 mia. kr. og 13 pct. færre rejsende ikke giver anledning til, at forligskredsen udskyder projektet og reviderer de oprindelige planer med henblik på at få et forøget passagerunderlag. Hvordan kan forligspartierne enigt acceptere at igangsætte et projekt, hvis mulighed for at reducere vejtrafikkens udslip af klimaskadelige stoffer begrænser sig til at reducere antallet af biler i de bydele, som metroen passerer, med under 1 pct.?

Endelig finder vi ikke, at arealerne i Nordhavnen skal bruges i spekulationsøjemed, således som der er lagt op til, når der tales om, som det siges, den størst mulige værdiskabelse. Vi ser gerne, at Nordhavnen udvikles til en levende, bæredygtig bydel med en god blanding af boliger, erhverv og de maritime, rekreative ud-

foldelser, som københavnernes i allerhøjeste grad savner. Den grundspekulation, der er lagt op til, bliver vi nødt til at tage afstand fra.

Alt i alt mener vi, at det her projekt er dårligt gennemtænkt, at det ikke tager højde for de igangværende klimaforandringer og de fremkommelighedsproblemer, der er til at få øje på for enhver.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 107 stemmer (V, S, DF, KF, RV og SF) mod 2 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Tredje behandling af lovforslag nr. L 159: Forslag til lov om en Cityring.

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 stillet 3 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 0 stemte for, 110 imod. (EL stemte ved en fejl imod, de skulle have stemt for).

Ændringsforslag nr. 2 og 3 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.