

Svar (20/10 94)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Der er endnu ikke påbegyndt forhandlinger med A/S Gudenåcentralen om koncessionsbevillingen.

Energistyrelsen, Miljøstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen vurderer for tiden, hvilken fremtidig regulering af Tangeværket der vil være mest hensigtsmæssig. Herunder vurderes også, om koncessionsordningen skal forlænges efter udløbet i år 2001, eller om værkets forhold skal reguleres på anden måde.

Jeg forventer en redegørelse herom ved årsskiftet.

Institut for Ferskvandsfiskeri og Fiskepleje er endvidere ved at undersøge, om den eksisterende fisketrappe ved Tangeværket fungerer bedre, efter at der er sat gitre op neden for værkets turbiner.

Det er således for tidligt at sige noget om mulighederne for at inddrage etableringen af et omløbsstryg i eventuelle koncessionsforhandlinger.

Jeg lægger imidlertid stor vægt på, at der uanset den fremtidige reguleringsform opnås en miljømæssigt tilfredsstillende løsning, herunder at der etableres gode muligheder for faunapassage. Et omløbsstryg ved Tangeværket vil være en sådan mulighed.

Der er også problemer med faunapassage og vandføring ved andre opstemninger end Tangeværket. Det er baggrunden for, at jeg – som det også fremgår af lovprogrammet – vil fremsætte lovforslag om ændring af vandløbsloven med henblik på at løse problemerne med passage m.v. ved opstemninger. Denne lovændring kan få betydning for, hvorledes forholdene ved Tangeværket vil blive reguleret.

Spm. nr. S 61

Til justitsministeren (18/10 94) af:

Søren Søndergaard (EL):

»Vil ministeren oplyse, om danske myndigheder direkte eller indirekte gennem kontakt til tyske myndigheder har været medvirkende til at forhindre ubevæbnede tyske statsborgere med gyldigt pas til Danmark i at deltage i en lovligt anmeldt og fredelig antinazistisk demonstration i Kollund lørdag den 15. oktober 1994?«

Begrundelse

For Danmarks omdømme i udlandet er det vigtigt, at de igangværende demonstrationer i Kollund klart fremstår som antinazistiske og ikke antityske.

Derfor er det meget alvorligt, hvis danske myndigheder som refereret flere steder har bidraget til at forhindre tyske antinazister i at deltage i den lovligt anmeldte og fredelige demonstration lørdag den 15. oktober 1994 i Kollund.

Enhedslisten ønsker derfor at give ministeren mulighed for klart og utvetydigt at dementere, at danske myndigheder har medvirket til at forhindre ubevæbnede tyske statsborgere med gyldigt pas indrejse i Danmark.

Foreløbigt svar (26/10):

Justitsministeren (Bjørn Westh):

Justitsministeriet har anmodet Politimesteren i Gråsten om gennem Rigspolitichefen at fremsende en udtalelse i anledning af det rejste spørgsmål.

Når udtalelsen foreligger, vil Justitsministeriet vende tilbage til sagen.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 7:

Forespørgsel til erhvervsministeren [om sikkerheden til søs].

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 26/10 94).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 24: Forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v.

Af finansministeren (Mogens Lykketoft).
(Fremsat 26/10 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Peter Christensen (S):

Grunden til ønsket om denne lovændring er, at da Folketinget vedtog lov nr. 477 af 24. juni 1992, blev der ikke i loven taget hensyn til EF's udbudsdirektiv.

Dette direktiv kræver for at foretage et samlet udbud af de tre banestrækninger: Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, at de tre selskaber er stiftet på udbudstidspunktet. Ifølge Ørestadsloven er det ikke muligt at stifte Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S før i en senere fase.

For at sikre en hensigtsmæssig udbudsprocedure for alle tre banestrækninger er der et behov for en justering af Ørestadsloven. Denne justering giver mulighed for at stifte Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S allerede nu.

Et samlet udbud af de tre banestrækninger er væsentligt for at sikre, at kontrakter om anlæg, leverance og drift af alle tre banestrækninger kan indgås i en reel konkurrencesituation, og at der dermed kan opnås konkurrencedygtige priser.

Hvis Folketinget ikke vedtager denne lovændring, vil det betyde, at de entreprenører og leverandører, der har fået opgaverne for Ørestadsbanen, i princippet kan fastsætte priserne på fortsættelsen af de tilsvarende arbejder på Frederiksbergbanen og Østamagerbanen uden reel konkurrence. Det vil uden al tvivl betyde merudgifter for disse to banestrækninger.

Lovforslaget vil betyde, at Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S allerede kan stiftes nu, når forslaget forhåbentlig bliver vedtaget. Det betyder, at der kan foretages udbud på disse to baner samtidig med udbudet af Ørestadsbanen, som vil finde sted i 1995. Når der indgås kontrakter om Ørestadsbanen, skal der tages option på de to andre banestrækninger. Optionen tvinger tilbudsgiveren til at levere på de betingelser, som ligger i en reel konkurrencesituation, men binder ikke tilbudsgiveren.

Derfor tager vi i dag ikke stilling til, om Frederiksbergbanen og Østamagerbanen skal anlægges, men alene til muligheden for at udnytte de fordele, der ligger ved et samlet udbud.

Der ændres ikke ved den i Ørestadsloven indeholdte etapedeling af beslutningsproceduren.

Der er ingen administrative konsekvenser, da det forudsættes, at Frederiksbergbaneselskabet

I/S og Østamagerbaneselskabet I/S ikke etablerer selvstændige administrationer, men lader Ørestadsselskabet I/S udføre de nødvendige undersøgelser for de to selskaber.

Økonomisk medfører forslaget, at der undgås meromkostninger ved anlæg af Frederiksbergbanen og Østamagerbanen. På kort sigt vil der ske en fremrykning af omkostningerne til stiftelse af de to selskaber og de supplerende undersøgelser og udbud af de 2 baner samtidig med udbudet af Ørestadsbanen. Beløbet skønnes til 5-10 mio. kr.

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

Til sidst vil jeg slå fast, at der ikke påbegyndes baneanlæg, før Ørestadsselskabet I/S vurderer, at det økonomiske grundlag derfor er til stede, og Københavns Amt og Frederiksberg Kommune forpligter sig til at finansiere deres andel af udgifterne.

Vi kan fra Socialdemokratiet varmt anbefale lovforslaget og håber, det vil få en hurtig og villig behandling.

Hanne Severinsen (V):

I Venstre kan vi tilslutte os dette forslag, som vi betragter som et teknisk forslag, der muliggør, at man kan få nogle billigere tilbud for de tre baner.

Vi vil selvfølgelig i udvalget godt bore lidt mere i, hvordan man egentlig sikrer sig, at man på den ene side binder selskaberne, samtidig med at man ikke selv er bundet, men vi går ud fra, at der – som det står her – ikke er nogen problemer. Det er sådan set en forudsætning for, at vi går med til det her, for alt er jo endnu ikke afklaret med hensyn til Frederiksbergbanen og den anden bane på Amager.

Men vi synes, at det er i orden, at man rent teknisk mener, at man faktisk kan få nogle bedre tilbud ved at lave de to nye selskaber, og derfor kan vi tilslutte os lovforslaget.

Niels J. Langkilde (KF):

Det Konservative Folkeparti stod bag Ørestadsloven, da den blev vedtaget i sin tid, så det kan ikke komme som et chok for nogen, at Det Konservative Folkeparti også er meget positivt indstillet over for forslaget og vil sørge for at bringe det hurtigt og godt igennem Folketinget.

Det er jo de omtalte EU-regler på udbudssiden, der gør, at vi skal lave de her tekniske ændringer. Jeg ser ikke mange muligheder for at stille kritiske spørgsmål. Skal man stille et en-

kelt, så kunne det være ved at lege djævelens advokat: Kan vi ved denne procedure komme i den situation, at vi begrænser antallet af tilbudsgivere og på den måde nedsætter konkurrencen?

Jeg tror det ikke, men har finansministeren en vurdering af det, hører jeg den naturligvis gerne.

Ligeledes er jeg interesseret i at høre, hvordan det kommer til at gå med planerne for udbudet. De er planlagt til sommeren 1995. Er der en mulighed for at fortælle, hvornår udbudsforretningen, licitationen, kan være afsluttet, sådan at man kan komme i gang med denne forbedring af den kollektive transport i hovedstadsområdet, så er vi naturligvis interesseret i at høre nærmere om det.

Det Konservative Folkeparti vil være velvilligt i udvalgsbehandlingen.

Aage Brusgaard (FP):

Lovforslaget hedder jo forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden. Og der skal ikke være tvivl om, at Fremskridtspartiet var imod selve Ørestadsloven, for vi tror ikke rigtig på, at de intentioner, der ligger om at bygge så meget ude på Amager, vil gå i opfyldelse. Men der står jo i ministerens fremsættelsestale, at formålet med lovforslaget alene er at sikre en økonomisk mere hensigtsmæssig udbudsprocedure for Københavns nye letbane, og da Fremskridtspartiet selvfølgelig ikke vil spænde ben for en mere hensigtsmæssig udnyttelse af ressourcer og procedurer, vil vi selvfølgelig prøve at se velvilligt på forslaget, når det kommer til udvalgsbehandling.

Men det betyder ikke, at vi er positive over for selve tanken om Ørestaden.

Jette Gottlieb (EL):

Det er jo et rent teknisk spørgsmål, men Enhedslisten ønsker ikke Ørestaden etableret, og meget tyder på, at vi her har nogle allierede fra helt uventet kant. Det er nemlig højst tvivlsomt, om der er nogen fra det private erhvervsliv, der overhovedet kunne drømme om at investere i dette væksteventyr; det bliver sandsynligvis ikke til noget.

Derimod er vi naturligvis stærkt interesseret i udbygningen af den kollektive trafik på Amager, men eftersom vi ikke tror på Ørestaden, er vi ikke tilfredse med, at den kollektive trafik hæftes op på denne, og at linjeføringen bygger så meget herpå i stedet for at udfylde de vigtigste behov for befolkningen på Amager.

De tekniske justeringer, der lægges op til med dette lovforslag, må tilhængerne af Ørestaden selv rode med.

Anni Svanholt (SF):

Da mit partis ordfører desværre ikke kan være til stede i dag, skal jeg på SF's vegne fremføre følgende:

SF stemte imod Ørestadsprojektet, som vi mener hviler på et rent fata morgana samt ødelægger naturen på Amager.

De to baner, der nu foreslås fremskyndet, er set med SF's øjne mere sympatiske end resten af projektet, idet det er åbenbart, at der er brug for letbaner i København, og at der er brug for en styrkelse af den kollektive trafik, også Frederiksbergbanen.

Men, men, men: Hvor er den overordnede planlægning af trafikken i København? Hvor er offentlighedens inddragelse i disse dispositioner? Er det virkelig rigtigt, at et flertal herinde helt og holdent accepterer, at det er Ørestadsselskabet, der suverænt bestemmer uden fælles planlægning med HT og uden at afvente rapporten om havnetunnelen? Hvor mange tunneler skal vi have til Amager? Siger vi med denne beslutning i realiteten bare ja til Ørestadsselskabets metroprojekt uden substansdiskussion? Er det rigtigt, at Transportrådet er blevet nægget aktindsigt i Ørestadsselskabet? Det lyder helt vanvittigt, at netop Transportrådet ikke kan få indsigt.

SF vil under udvalgsarbejdet kræve, at forslaget sendes til høring i HT, DSB og Transportrådet. Hvorfor har vi ellers nedsat rådet? Det er forhåbentlig, for at det skal kunne påvirke så vigtige trafikbeslutninger. Og dette lidt tekniske forslag er i realiteten et afgørende forslag, når det drejer sig om udviklingen af den fremtidige trafikstruktur i København.

Under udvalgsarbejdet vil vi søge at belyse konsekvenserne og den samlede trafikudvikling i København.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Jeg siger tak for den overvejende positive modtagelse af det her lille tekniske forslag og skal gøre nogle ganske enkelte bemærkninger dels om udviklingen i det og dels til de spørgsmål, der konkret er stillet af ordførerne.

Hr. Niels J. Langkilde var inde på, om den nye procedure vil begrænse antallet af selskaber, der kan tænkes at give tilbud. Det er vores bedste vurdering, at det gør det ikke. Dels er det

en begrænset udvidelse af det, der i forvejen var tale om, dels er de firmaer, der kan komme i betragtning til sådan en levering her, under alle omstændigheder meget store verdensfirmaer, hvad enten vi ændrer proceduren eller ej.

Der blev også spurgt fra hr. Niels J. Langkildes side omkring udbudet, som jo skal foregå i sommeren 1995, hvornår man regner med at kontrahere. Det regner man med at gøre i foråret 1996.

Fru Jette Gottlieb var inde på, at man var glad for kollektiv trafik, men syntes, at det var en utilfredsstillende organisationsform, der var valgt i det gamle Ørestadsforlig. Det skal jeg ikke genoplive hele debatten om, for der er jo et meget stort politisk flertal bag selve ideen med Ørestadsselskabet, men jeg tror da, vi i hvert fald kan enes om, at uanset organisationsform vil gennemførelsen af disse kollektive trafiksystemer, som nu planlægges, være en meget stor kvalitetsforbedring for borgerne i København og på Frederiksberg, hvis man forestiller sig, at alle dele bliver gennemført.

Fru Anni Svanholt var inde på, hvor mange tunneler vi skulle have til Amager. Jeg tror, vi i hvert fald skal have to, dels den, som banen her fra Ørestadsselskabets side skal gå i, og dels en, der kan bringe trafikken over i den nordlige del af havnen; det er der i øvrigt også et konkret projekt for, som er tæt på en beslutning.

Så blev Transportrådets rolle i sagen fremhævet eller spurgt til af fru Anni Svanholt. Dertil er vel at sige, at Transportrådet egentlig ikke har nogen særlig funktion i forhold til Ørestadsselskabets opgaver, men rådet har været orienteret om selskabets arbejde og om den procedure, der er planlagt. Transportrådet vil i øvrigt også – ligesom alle andre relevante parter – få projektet til høring i forbindelse med den såkaldte VVM-procedure.

Jeg tror, det også var i fru Anni Svanholts indlæg, at spørgsmålet om, hvordan det her spiller sammen med HT's letbaneplaner, blev strejfet. Og svaret på det er vel, at Øresundsselskabets valg af system på ingen måde forhindrer en senere realisering af de letbaneplaner, HT har. Så er det bare nogle andre linjer, HT skal betjene; de skal ikke køre på de samme linjer som Ørestadsselskabet.

Men jeg ser frem til, hvis der er yderligere spørgsmål, at kunne besvare dem meget hurtigt under udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 10: Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsløshedsforsikring m.v. (Forhøjelse af satsen for laveste efterløn og overgangsydelse).

Af Aage Frandsen (SF) m.fl.
(Fremsat 12/10 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

SF-forslaget indebærer, at efterlønsstørrelsen på trin 2 skal hæves fra 82 pct. til 90 pct. af den højeste dagpengesats. Forslaget går endvidere ud på, at overgangsydelsens faste sats på 82 også forhøjes til 90 pct. af den højeste dagpengesats.

Forslagsstillerne begrundet forslaget med, at efterlønsmodtagere på 2. trin er økonomisk meget dårligere stillet end personer i det sociale system, der har mulighed for en række goder på grund af deres tilhørsforhold til det sociale system.

Endvidere nævnes det i bemærkningerne, at modtagere af overgangsydelse, der måske allerede vælger denne ydelse som 50-årige, først må klare sig på 82 pct.-satsen i 10 år for derefter at komme på efterlønstrin nr. 2 i de følgende 7 år.

Jeg ville naturligvis gerne – regeringen ville gerne – have medvirket til at gøre de økonomiske vilkår for modtagere af overgangsydelser og efterløn på 2. trin bedre, end de er i dag, men det er imidlertid ikke helt tilfældigt, at vi valgte et kompensationsniveau på 80 pct., der så senere er forhøjet til 82 pct.