

ønsket at få oplyst navnene på de mennesker, som sidder i komiteerne.

Derfor kan det godt klinge hult, når den spanske kommissær for kunst og åbenhed på sit nylige besøg i Danmark sagde: »Det er uhyre vigtigt, at manden på gaden er fuldt ud informeret om, hvad der foregår på unionsniveau i EU, og at den enkelte EU-borger får fuld adgang til alle relevante oplysninger.« Marcellino Oreja Aguierre, som også er EU's ansvarlige kommissær for regeringskonferencen i 1996, kom med denne udtalelse til Ritzau den 12. januar 1996.

Denne tendens forstærkes også her i Danmark. I stigende grad er det i ministerierne og hos embedsmændene, at beslutningerne tages. De forskellige retsakter, som kommer fra EU, omsættes til bekendtgørelser eller andre administrative sager.

Ifølge Politiken den 16. januar 1996 er det sådan: »Når nye EU-direktiver omsættes til danske regler, sker det oftest uden at spørge Folketinget. Op mod 85 procent af direktiverne bliver aldrig til love, men til bekendtgørelser gennemført administrativt af ministre og embedsmænd. Det viser analyser af de direktiver, der i 1994-95 blev udmøntet i danske love og regler. 127 direktiver blev kun omsat i 27 love, men i hele 141 bekendtgørelser og andre administrative regler, fastslår et svar fra Udenrigsministeriet til Folketingets Europaudvalg.«

Det er en farlig proces, som forskyder den politiske magt fra Folketingets medlemmer og udvalg til ministerierne og deres embedsmænd. Ifølge samfundsforskeren Ove K. Pedersen er det »ikke bare et spørgsmål om politikere kontra embedsmænd. Den danske EU-proces har styrket regeringen på bekostning af de folkevalgte. I alle vigtigere sager vil embedsmændene rådføre sig med ministeren, mens Folketinget og oppositionspartierne kobles af«, siger han den 16. januar 1996 til Politiken.

Derfor hilser forslagsstillerne Hans Engells udtalelser til B.T. den 9. februar 1996 velkommen. Hans Engell siger her: »Vi vil være på stikkerne over for

nye EU-initiativer og kunne forfølge sagerne til Domstolen. Det kan vi kun, hvis nærhedsprincippet får kød og blod på i form af et juridisk indhold. Det, som ingen har turdet sige indtil nu, er jo, at EU's reguleringer går meget vidt. For hvis man siger det – så bliver man beskyldt for at gå EU-modstandernes ærinde. Derfor har vi som regel kun hørt på en næsten gallisk retorik om alle velsignelserne i EU.«

Her erkender Hans Engell, at hensigtserklæringerne om nærhed, åbenhed og demokratisering af EU, som det blev formuleret i Edinburgh, netop kun var politiske udtalelser, som ikke ville holde over for Domstolen eller over for Europa-Kommissionens forvaltning i forhold til Maastricht-Traktaten.

Den tidligere socialdemokratiske formand for Europaudvalget (dengang Markedsudvalget), Ivar Nørgaard, er inde på lignende tanker i Politiken den 14. januar 1996, hvor han siger, at hvis der skal gennemføres en grundigere sagsbehandling i Folketinget af direktiver og lign. fra Kommissionen, så »... bliver det nødvendigt, at Kommissionen indskrænker sin produktion af forslag. En konsekvent gennemførelse af princippet om, at Kommissionen kun skal fremsætte forslag på områder, som ikke lige så godt kunne løses af de enkelte lande i det såkaldte nærheds- eller subsidiaritetsprincip, vil være et væsentligt skridt i den rigtige retning.«

Det er således på høje tid, at Folketinget og regeringen sætter bremserne i over for undermineringen af både den nationale suverænitet og den gørene politisk nar af nærhedsprincippet, som den konkrete udvikling er udtryk for. Desværre har den danske regering stillet sig selv i en meget dårlig forhandlingssituation op til regeringskonferencen, fordi den har fremlagt et udspil, der på forhånd sælger ud og siger ja til mere Union på en lang række områder. Ved at følge nærværende forslag om at kræve nærhedsprincippet gennemført i praksis kan regeringen mindske skaden og i hvert fald på dette punkt bringe Danmark i en mere gunstig position.

Beslutningsforslag nr. B 97. Fremsat den 23. februar 1996 af Jette Gottlieb (EL) og Bent Hindrup Andersen (EL)

## Forslag til folketingsbeslutning

### om etablering af et letbanesystem på Amager gennem ændring af lov om Ørestaden m.v.

Folketinget opfordrer regeringen til senest den 1. november 1996 at fremsætte et forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v. efter følgende retningslinjer:

1. Letbanesystemet etableres som et moderne sporvejssystem, der primært kører i gadeniveau og med stationer på gadeplan. Letbanen skal kunne integreres med et eventuelt kommende letbanesystem i det øvrige københavnske område.
2. Letbanesystemet linjeføres, så det primært

betjener de eksisterende største boligområder og arbejdspladsområder på Amager. I bilag til folketingsbeslutningen er vist et forslag til linjeføringen.

3. Letbanesystemet etableres uafhængigt af salget af grunde i Ørestaden, men dog således, at eventuelle indtægter herfra medgår til finansieringen af letbanen. Der fastlægges et maksimum for investeringen i letbanesystemet på 2,6 milliarder kroner.

## Bemærkninger til forslaget

### *Almindelige bemærkninger*

Ørestadsselskabet har besluttet, at letbanesystemet, som er fastlagt i Ørestadsloven, skal etableres i form af en minimetro, der er kendetegnet ved at være den mest fuldautomatiske løsning. Dette indebærer en tunnelføring eller anlæg af selvstændigt tracé, hvorved en minimetro bliver den dyreste løsning. Efter at denne beslutning blev offentliggjort, er der fra mange sider rejst kritik heraf.

Folketinget har ved vedtagelsen af Ørestadsloven ikke forholdt sig til typen af letbanesystem og skal i henhold til Ørestadsloven heller ikke inddrages i en sådan prioritering. Imidlertid har stadig flere partier ytret sig kritisk om valget af minimetroen – bl.a. ved den seneste revision af Ørestadsloven i december 1995.

Enhedslisten, der på linje med en række andre partier er stærkt imod hele Ørestadskonstruktionen og dens sammenblanding af erhvervs politik og kollektiv trafik politik, vil med dette beslutningsforslag sikre, at Folketinget i 11. time får mulighed for at påtage sig et ansvar i valget af letbanesystem og linjeføring, inden det er for sent.

### *Bemærkninger til beslutningsforslagets enkelte punkter*

#### Ad 1

Den fuldautomatiske minimetro er et totalt lukket system, som overalt skal være helt afskærmet bl.a. af hensyn til hastigheden og muligheden for førerløs drift. Systemet kan ikke integreres med andre systemer, herunder et moderne sporvejssystem, som HT har foreslået indført i hovedstadsområdet, og som de senere år er indført i en lang række europæiske storbyer som modtræk over for en stigende privatbilisme. Isoleret set har minimetroen selvfølgelig nogle fordele, men på minussiden tæller prisen, kravet om helt selvstændigt tracé og den manglende integration med andre systemer.

Enhedslisten foreslår, at Folketinget pålægger regeringens at fremsætte et lovforslag, som sikrer, at det letbanesystem, som etableres i tilknytning til Øre-

stadsløven, som minimum består af et letbanesystem, der kan integreres med det af HT planlagte system i København. Endvidere bør letbanen overvejende køre i gadeniveau med stationer her for at give en let og tryk adgang til letbanen.

#### Ad 2

Der har fra starten af minimetro-projektet været rejst især lokal kritik af den valgte linjeføring, som selvfølgelig er foretaget på grundlag af Ørestadsløvens bestemmelser herom. Ørestadsselskabet har ved enhver diskussion om linjeføringen henvist til lovens bestemmelser, som selskabet jo ikke kan tilsidesætte.

Uanset at projektet overordnet handler om at skabe grundlag for opbygning af et nyt byområde i København, er det i lige så høj grad et kollektiv trafikprojekt rettet mod den amagerkanske befolkning. Bortset fra betjeningen af den nordlige del af Amager har den almindelige amagerkaner imidlertid haft svært ved at se fordelene ved linjeføringerne ned langs yderkanterne af de beboede områder. Behovet er tværtimod koncentreret om den centrale del af øen, dvs. i tilknytning til Amagerbrogade. Hertil kommer, at hovedparten af de lokale partiforeninger og Sundby Lokalråd entydigt har peget på behovet for en trafiksanering af Amagerbrogade. En sanering, hvor bl.a. et letbanesystem i gadeplan kan indgå.

Enhedslisten opfordrer derfor Folketinget til at tage den i Ørestadsloven fastlagte linjeføring op til overvejelse, idet der ved en ændring fra en minimetro til et moderne sporvejssystem kan fås ca. den dobbelte strækning for det halve beløb, hvis der tages udgangspunkt i HT's budget for et letbanesystem i København.

Der er i bilaget anvist et forslag til en sådan alternativ linjeføring, som i langt højere grad end minimetroen vil betjene de eksisterende største boligområder og arbejdspladsområder på Amager.

Ørestadsløvens 2. fase, der vedrører strækningen fra Nørreport til Vanløse, foreslås overdraget til DSB, idet det på denne strækning primært drejer sig

om at forlænge den nuværende S-togslinje fra Vanløse til Frederiksberg videre til Nørreport.

Ad 3

Ørestadslovens sammenkobling af salg af erhvervsarealer og finansiering af nye kollektive trafiktiltag var en stor misforståelse, som formentlig vil medføre, at regningen alligevel ender hos skatteyderne særlig i København.

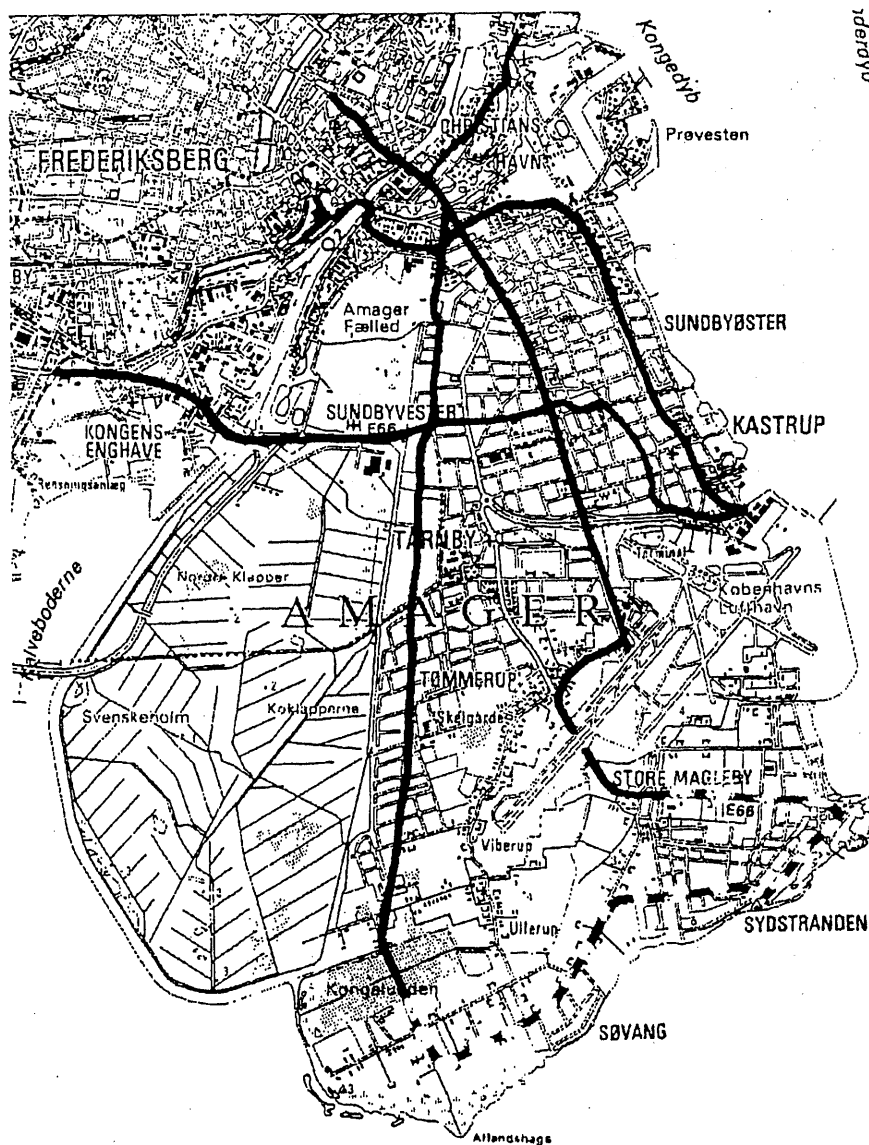
Enhedslisten har intet imod, at en eventuel indtægt fra salg af erhvervsarealer tilfalder den kollektive trafik, men større investeringer i kollektiv trafik bør som hidtil være en statsopgave. I hele debatten under vedtagelsen af Ørestadsloven blev det forudsat, at grundsalget gik i gang i 1996. For hver dag der går fra januar 1996 uden salg af arealer, sker der derfor en stadig større gældsophobning, som ikke kan afskrives. Så sent som i 1995 fik Folketinget i forbindelse med behandlingen af Enhedslistens forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v. (lovforslag nr. L 166,

folketingsåret 1994-95) via en række svar bekræftet, at budgettet for hele projektet forudsatte et salg på 75.000 m<sup>2</sup> á kr. 2.000 fra og med 1996. Dette sker ikke, og hele grundlaget for Ørestadsloven er derfor skredet, hvorfor forligspartierne bag loven – Socialdemokratiet, Venstre og Det Konservative Folkeparti – efter Enhedslistens vurdering ikke længere kan være forpligtet af forliget.

Enhedslisten opfordrer derfor Folketinget til at re-vurdere hele den økonomiske struktur for den kollektive trafikdel af Ørestadsloven og til at anmode regeringen om at etablere et letbanesystem uafhængigt af salget af grunde i Ørestaden, men dog således, at eventuelle indtægter herfra medgår til finansieringen af letbanen.

Med udgangspunkt i HT's plan for letbanesystem i København foreslås endvidere, at der fastlægges et maksimum for investeringen i letbanesystemet på 2,6 milliarder kroner, svarende til det halve af prisen for den nu planlagte minimetro.

## Bilag



## Forslag til linjeføring for letbanen:

- Linje 1: Nørreport – Slotsholmen – Christianshavn – Amagerbrogade – Tømmerupvej – St. Magleby – (og evt. til Dragør sydstrand)
- Linje 2: Nørreport – Slotsholmen – Christianshavn – Holmen – B&W
- Linje 3: Hovedbanegården – Islands Brygge – Amagerbro – Helgoland – Femøren – Lufthavnen
- Linje 4: Nørreport – Slotsholmen – Christianshavn – Amager Fælledvej – Kongelundsvej – Kongelunden – (og evt. til Søvang og forlængelse til linje 1)
- Linje 5: Sjælør Station – Sjællandsbroen – Vejlands Allé – Greisvej – Kastrupvej – Lufthavnen