

»Hvad vil ministeren gøre for at bringe »Forslag til landsplanredegørelse« i overensstemmelse med den af Folketinget gentagne gange udtrykte vilje til at styrke landdistrikterne?« (Forespørgsel nr. F 47).

Skriftlig fremsættelse af forslag

Aage Frandsen (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsløshedsforsikring m.v. (A-kasse-kontingent for unge under 25 år). (Lovforslag nr. L 231).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Kjeld Rahbæk Møller (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om banker og sparekasser m.v., lov om forsikringsvirksomhed og realkreditloven. (Orienteringspligt for ministerudpegede bestyrelsesmedlemmer i pengeinstitutter, forsikringsselskaber og realkreditinstitutter). (Lovforslag nr. L 233).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Kristen Touborg (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om formindskelse af kvælstofudvaskningen fra landbruget. (Beslutningsforslag nr. B 121).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 97:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af et letbanesystem på Amager gennem ændring af lov om Ørestaden m.v.

Af Jette Gottlieb (EL) og Bent Hindrup Andersen (EL).

(Fremsat 23/2 96).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Ved første øjekast kan Enhedslistens beslutningsforslag virke besnærende, men det bygger på en række forkerte forudsætninger.

For det første antager Enhedslisten, at en minimetro koster fire gange så meget som en moderne gadesporvej. Erfaringerne viser, at det ikke er rigtigt. I centrale bydele i udlandet, hvor metroen føres i tunnel, koster den typisk 50-100 pct. mere end sporvejen, men i områder, hvor der uden vanskeligheder kan etableres en selvstændig linjeføring, er anlægsomkostningerne derimod stort set ens for de to systemer.

Forundersøgelserne til bybanen i København har vist, at det sammenlignet med den valgte metroløsning kun vil være 25 pct. billigere med en sporvejsløsning. Det skyldes især, at minimetroen i København kun skal føres i tunnel på 8 ud af de 22 km banestrækning.

Hertil kommer, at driftsomkostningerne er større og passagerindtægterne væsentlig mindre for sporvejen end for minimetroen.

Selv om anlægsomkostningerne er større, har metroen i det centrale København samlet set en bedre økonomi end sporvejen.

For det andet mener Enhedslisten, at minimetroen ikke kan integreres med det øvrige kollektive trafiknet, specielt ikke med HT's planlagte letbanesystem. Her er det nok rimeligt at præcisere, at i modsætning til HT's letbanevisioner er minimetroen allerede indarbejdet i den kollektive trafikplan for hovedstadsområdet, og det er sket i et tæt samarbejde mellem HT, DSB og Ørestadsselskabet.

Man kan altså konstatere, at der er sikret et godt samspil mellem bybanen og de eksisterende kollektive trafiksystemer.

Den tredje begrundelse i Enhedslistens beslutningsforslag er, at moderne gadesporveje

i de seneste år er indført i en række europæiske storbyer. Det er faktisk ikke korrekt. Ifølge de oplysninger, jeg har fået i hvert fald af Ørestadsselskabet, så har kun to storbyer med mere end 1 mio. indbyggere genindført sporveje i de centrale bydele, nemlig Manchester og Sheffield, og der er begge steder tale om discountprojekter med efter københavnske forhold meget lave passagerantal.

Herudover er der genindført sporveje i et par forstæder til storbyer, ligesom eksisterende sporveje er forbedret i en række europæiske byer – typisk i en glidende overgang til metrodrift. Det gælder i Frankfurt, Stuttgart og Bruxelles.

I København er opgaven at skabe en ny skinnebåren hovedforbindelse gennem hjertet af byen. Banen skal forbinde storbyens tættest befolkede områder, det indre Amagerbro og Frederiksberg, med Københavns city, og der skal også knyttes en forbindelse med den anden store skinnebårne hovedforbindelse: S-banen.

En hurtig, højkvalitets metroforbindelse med stor passagertiltrækning er efter regeringens opfattelse den rigtige løsning på den her opgave. Både økonomi, sammenhæng med den øvrige kollektive trafik og erfaringer fra andre storbyer taler for det valg, Ørestadsselskabet har truffet, og imod Enhedslistens beslutningsforslag.

I beslutningsforslaget indgår også en helt anden linjeføring for banen end den, der er besluttet med Ørestadsloven. Forslagsstillerne mener, at den vil betjene flere boliger og flere arbejdspladser end de baner, der er indeholdt i loven. Denne antagelse er mere end tvivlsom.

Selv om Enhedslistens linjeføring kommer vidt omkring, bl.a. til Kongelunden og St. Magleby, så betjener den bl.a. ikke de tæt befolkede bydele mellem Vanløse, Frederiksberg og Nørreport. Linjeføringen i Enhedslistens forslag udgør tilsammen 45 km med yderligere 11 km angivet som mulig linjeføring; det skal sammenholdes med de 22 km for minimetroen.

Skønsmæssige beregninger viser, at etablering af en sådan sporvej vil koste 3-4 gange så meget som det, Enhedslisten har afsat til formålet, nemlig 2,6 mia. kr. Samtidig overlader man den meget passagertunge strækning mellem Frederiksberg og Nørrebro til DSB, som forudsættes at føre S-togene fra Vanløse helt igennem til Nørrebro. Det ville være dyrt. Med andre ord: Enhedslistens linjeføring vil være meget dyrere end minimetroen, betyde langsomme

kørsel og sandsynligvis samlet set betjene færre mennesker.

Enhedslisten ønsker ikke banesystemet knyttet sammen med salg af arealer på Ørestaden, men vil godt acceptere, at indtægter medgår til betaling af banen. Det er imidlertid tvivlsomt, hvor mange indtægter Enhedslistens forslag kan give fra salg af arealer i Ørestaden, da Ørestaden netop ikke banebetjenes efter Enhedslistens forslag.

Jeg mener i øvrigt ikke, at der er grundlag for pessimismen i forhold til arealsalget, hvis man følger regeringens linje. Udviklingen i København er godt i gang, mængden af ledige kontorlokaler i det centrale København er ifølge Miljøministeriets opgørelser faldet væsentligt, og de større ejendomsmæglere oplyser, at der er ved at være mangel på større kvalitetslejemål for kontorer i Københavns centrale dele.

Når der på nuværende tidspunkt ikke er solgt arealer i Ørestaden, så skyldes det bl.a. den proces, der er fastlagt i Ørestadsloven, altså arkitektkonkurrence, offentlig debat, tilvejebringelse af kommuneplantillæg. Alt det vil først være afsluttet til sommer, og før det er sket, kan selskabet ikke sælge arealer i Ørestaden.

Afslutningsvis skal jeg nævne, at Ørestadsselskabet helt i overensstemmelse med loven har undersøgt og valgt et banesystem, som har været udbudt i licitation. Nu forestår kun afslutningen af de nødvendige forhandlinger med tilbudsgiverne, før der kan indgås en kontrakt om arbejdets udførelse.

At standse denne proces, hvor 15 private konsortier hver har investeret to cifrede millionbeløb på at udarbejde tilbud, vil være helt uacceptabelt, medmindre der er meget vigtige grunde til det, og det er, som det fremgår af det, jeg har sagt, ikke tilfældet i Enhedslistens beslutningsforslag. Derfor kan regeringen ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg bliver nødt til at gå ind i debatten allerede nu, da det af ministerens indlæg slet ikke fremgår, at hele projektet hænger i en rigtig tynd tråd, og at det, der foregår i øjeblikket, er lovbrud og brud på hele den politiske intention med Ørestadskonstruktionen.

Det har jo hele tiden været sådan, at Ørestadsloven har været en skummel sammenblanding af politiske formål: Eventyrerhvervspolitisk blandet med indfrielse af gamle løfter om en

75 år forsinket kollektiv trafikbetjening på Amager. Det kan selvfølgelig kun ende med konflikt.

Men loven har været klar på ét punkt, og det er, at letbanen skal finansieres ved salget af Ørestaden: Uden Ørestad ingen letbaner, uden letbaner ingen Ørestad. For få dage siden har jeg så af ministeren fået svar på et spørgsmål, der viser, at hvis dét skal tages for pålydende, ja, så bliver der ikke nogen letbaner. I øjeblikket inddrager Ørestadsselskabet salg af nogle helt andre arealer i deres forventede finansiering af letbanerne, Fisketorvet f.eks. Det er ganske enkelt i modstrid med loven; det er ulovligt.

Hvis forligspartierne nu vil gå op og sige, at det har de da hele tiden forudsat, ja, så må man konstatere, at de ikke har været i stand til at tilvejebringe et lovgrundlag, der muliggør dette, og det vil jeg da bede forligspartiernes ordførere om at forholde sig til.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg skal ikke tage forskud på min ordførertale, der kommer i ret rækkefølge, men jeg vil gerne gøre opmærksom på det næsten bizarre forhold, at vi har finansministeren til på regeringens vegne at svare på et forslag med dette indhold. Jeg går ud fra som en selvfølge, at det savner fortillfælde.

Der drøftes her trafikspørgsmål, der drøftes anlægsspørgsmål, som en række ministre har ekspertise i og har som deres hovedopgave. Vor finansminister har masser at bestille, og det er jo en underlig omstændighed, at fordi det var en tidligere regerings finansminister, der kom med denne større eller mindre vision om en Ørestad, så skal også den nuværende finansminister og fremtidige finansministre hænge på et stof, som *må* være dem fremmed.

Jeg synes, det er vigtigt for hele debatten at se, at der er noget sygt i det her forhold. Der er noget, der er unormalt – og det har jeg sådan set ikke noget imod, det er dejligt med undtagelser fra regler – men det her er altså næsten så opsigtsvækkende, at det må stemme mange til eftertanke om, hvordan vi egentlig bærer os ad i en sag af denne dimension og denne art.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er ganske enig med hr. Arne Melchior. Jeg synes også, det er en ejendommeligt måde, vi bliver behandlet på i hele denne sag, hvor det hele tiden er finansministeren, der vitterligt ikke

har begreb skabt om trafik, der svarer. Og så har han altså sit Ørestadsselskab med herinde. Hvis det er sådan, at det ikke bare er embedsmænd, der skal sidde i embedsmandslogen, så må det betyde, at også vi andre fremover må have dem med, vi gerne vil.

Da det hele tiden er Ørestadsselskabet, der har besvaret de spørgsmål, vi har stillet, og stort set aldrig finansministeren selv, så er det jo på den måde, det foregår.

Vi har også hele tiden fået at vide, at nu siger Ørestadsselskabet, som kører med lukkede procedurer, hvortil vi ikke kan få adgang, at økonomien er god nok. Det siger de i Ørestadsselskabet. Så sådan er det.

Så siger de også i Ørestadsselskabet, at trafikken hænger sammen. Det stod ministeren lige og sagde. Jamen det gør den jo ikke. Der er ingen sammenhæng. Stationerne mangler f.eks. Vi har ikke stationer i det centrale København. Vi har én på Israels Plads, hvor der er langt til Nørreport, hvis man altså skal have systemerne til at snakke sammen. Vi har én station på Kongens Nytorv, men ingen på Slotsholmen, ingen på Christmas Møllers Plads. De er sparet væk, for det er nemlig smadrende dyrt.

Dertil kommer så, at direktøren har sagt, at hun ikke kan garantere, at budgettet holder. Det er sådan set meget klogt, for jeg har heller ikke mødt andre, der mente, at det budget holdt. Finansministeren har sendt et svar til mig, hvor han skriver, at det er i orden, at man ikke kan garantere, at budgettet holder, bare det er robust. Men vi får heller ikke adgang til at vurdere, om det så er robust, for vi sidder i denne sammenhæng med et system, hvor ingen af os aner, hvad det er, vi skal være med til.

Nu vil jeg lige sige, at SF har altså planlagt en forespørgselsdebat om økonomien, så der i hvert fald skal trykkes knapper herinde på det her spørgsmål. Den kommer engang her forholdsvis kort tid efter påske.

Men det ville egentlig være dejligt, hvis vi kunne få ministeren og Finansministeriets regnedrenge til at komme med nogle beregninger af, hvad det her er for noget, og ikke Ørestadsselskabets lukkede system.

Så vil jeg egentlig godt have en teknisk forklaring på, hvordan et system, der kører helt inden for sit eget foretagende, kan snakke sammen med resten af vores trafiksystem.

Og endelig: Beregningerne for HT's netbane-system, som vi tidligere alle sammen har støttet og været glade for, ligger helt hen i tågerne og mørket i forhold til det, vi står over for her.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Ud over det, der er sagt af hr. Arne Melchior og fru Margrete Auken, så tror jeg, at man kan sige, der er andre bizarre forhold i hele denne konstruktion end det, at finansministeren skal svare på spørgsmålene.

Nu får vi at vide, at grunden til, at hele projektet løber rundt, er, at man forudsætter en passagermængde af den og den størrelse. Jamen den passagermængde, man forestiller sig, er jo en passagermængde, der svarer til den samlede passagermængde i hele det eksisterende S-togsnet. Og det er jo klart, at man godt kan få det til at løbe rundt, hvis man har den slags forudsætninger.

Et andet bizart forhold er, at vi arbejder sammen med et, som der bliver sagt, meget lukket system. Samtlige de svar, som jeg har modtaget på mine spørgsmål om Ørestaden, har altid været indledt med »Ørestadsselskabet har meddelt mig«, hvilket jo falder vældig godt i tråd med, at Ørestadsselskabet nu er repræsenteret i embedsmandslogen, hvor der efter min mening kun er adgang for ministeriets embedsmænd. Men hvis det er opfattelsen, så må det jo også føre til, at der må være fuld offentlighed om alt, hvad der foregår i Ørestadsselskabet. De to ting må høre sammen.

Peter Christensen (S):

Vi kan jo sige meget om Enhedslisten, men der er én ting, vi må slå fast: De er meget ihærdige. De har i hvert fald været meget ihærdige angående loven om Ørestaden. Det er jo udmærket, selv om de principielt er imod hele loven. Jeg kan også konstatere, at deres tiltro til Ørestadsselskabet kan ligge på et meget lille sted. Det gælder for hele Ørestaden, det gælder for linjeføringen og nu gælder det også for valg af bane-system.

På et tidspunkt vedtog Folketinget at uddelegere tingene til Ørestadsselskabet, og i Socialdemokratiet har vi tiltro til Ørestadsselskabet og dets rådgivere og deres kompetence.

Demokrati er noget svært noget, specielt når man går hen og uddelegerer magt og indflydelse. Det er jo sådan, at har man magten og indflydelsen selv, så synes man ikke, det er så morsomt, at den skal uddelegeres. Det er morsommere, hvis det er andre, der har magten; så synes man sådan set, det er i orden, at den bliver uddelegeret.

Nu skal de bemærkninger, jeg er kommet med, ikke opfattes som en bebrejdelse over for Enhedslisten for at have fremsat dette forslag, for jeg tror også, det er væsentligt, at man i et demokrati holder øje med magthaverne. Det er godt nok, og jeg vil se dette forslag i det lys.

Så til mine bemærkninger til selve forslaget. Der har jo ligget en påstand om, at det vil blive fire gange så dyrt med minimetroen end med sporvejssystemet. Det er jo svært, når man sidder med regnemaskinen derhjemme, at se, om det er rigtigt, og derfor må vi gå ud fra de beregninger, vi får. Dem er der jo også sat spørgsmålstegn ved. Men vi andre har fået at vide, at det vil blive ca. en fjerdedel dyrere.

Når man så kører på det med driften, ja, så får vi altså en billigere drift: Vi får en større trafikafvikling, og der tiltrækkes flere passagerer.

Linjeføringen? Det er, ligesom vi har haft den oppe en gang før. Det havde vi for resten i vinter. Da blev den også afvist. Men vi kan jo godt tage den en gang til.

Grundsalg? Ja, dér er påstanden, at nu er hele grundlaget skredet, fordi det mangler. Gad vide, hvor man kan gå hen og sælge grunde, før man er færdig med planlægningen for området? For det er det, der her er tilfældet. Planlægningen for hele området bliver først færdig til sommer! I samme åndedrag siger man: Vi stoler overhovedet ikke på, at der bliver solgt grunde, men vi vil godt have provenuet til at finansiere letbanen. Det er næsten for meget.

Socialdemokratiet må afvise forslaget.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg må straks sige, at jeg ikke har speciel mistilid til Ørestadsselskabet og slet ikke til dets ledelse. Jeg er overbevist om, at den meget dygtigt gennemfører den her koste hvad det vil beslutning med de midler, den har.

Problemet er: Hvor ligger ansvarligheden? Og det er dér, jeg er meget utilfreds med, at man trækker ansvarligheden over i en ikkekontrolbar instans. Det er det, der skaber alle de her problemer.

Så må jeg med det samme sige, at der er én ting, som jeg er meget enig med den socialdemokratiske ordfører i: Det er overordentlig vanskeligt at sælge grunde, før planlægningen er færdig. Men det er jo lige præcis hele fundamentet for lovkonstruktionen. Det er jo lige præcis en af de anker, vi har haft, siden den blev lavet, hvor man netop forudsatte: Ingen Ørestad

uden letbane, og ingen letbane uden Ørestad. Det er en umulig konstruktion.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil også sige, at jeg var overrasket over hr. Peter Christensens omgang med det her. Han sagde: Jeg ved ikke et suk om det her. Jeg er ikke inde i det. Jeg har tillid til, at dem, vi har overladt det til, tager sig af, at det kommer til at hænge sammen. Det er sådan nogenlunde på den baggrund, han talte.

Jeg er i og for sig enig i det, som fru Jette Gottlieb sagde her. Meget tyder på, at det sker med stor dygtighed. Men meget tyder altså også på, at det sker helt uden sammenhæng med både budgettering og resten af, hvad vi har at gøre med herinde. Dette er ikke nogen speciel kritik af Ørestadsselskabets ledelse, for de har åbenbart fået finansministerens velsignelse til at blæse højt og flot på, hvordan det ser ud med økonomien.

Da jeg fik det der svar med, at man ikke kunne garantere, at budgettet holder, så spørger jeg mig for rundt omkring – også hos nogle af dem, der sidder herinde – og så griner de ad mig. De siger: Men det kan man da aldrig. Det kan man da aldrig! Jamen er det den måde, vi laver det her på? Det vil jeg da godt lige vide. Jeg har talt med ledende folk inden for Københavns Kommune. De mener da uden videre – med et grin – at det bliver adskillige milliarder dyrere. Vi snakker altså om milliarder af kroner, og alle nulleterne skal med. Og så siger Socialdemokratiet: Det er i orden. Vi har tillid.

Så vil jeg i øvrigt også godt lige spørge, om man er opmærksom på – jeg har kun eksperterne at henholde mig til – at det muligvis er det forkerte direktiv, man har brugt ved udbudet. Forsyningsdirektivet – det ser ud til, at hr. Langkilde har studeret direktiver – er til forsyningssselskaber, og Ørestadsselskabet er ikke et forsyningssselskab. Så vidt jeg husker, er der også noget med, at det kun er driften af trafikken, der må udbydes efter forsyningsdirektivet, mens anlæg skal gå over anlægsdirektivet.

Og det har også meget at gøre med, hvorvidt man kan have åbne eller lukkede procedurer. Det er den der lukkede procedure, som jeg næsten synes er det væmmeligste i hele systemet. Vi har ansvaret, men vi kan ikke komme til at forvalte det, fordi alt er lukket, men det er åbenbart Socialdemokratiets, Det Radikale Ven-

stres, Det Konservative Folkepartis, Venstres og hvem ved jeg's politik i den her sag: Lukkethed.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (S):

Det er til fru Jette Gottlieb, der siger, at grundlaget er skredet. Fru Jette Gottlieb giver mig ret i, at det er svært at sælge noget, inden der er en planlægning for området. Det er jeg glad for. Det kvitterer jeg for. Men som der så rigtigt står i bemærkningerne til forslaget, så starter salget af grunde først i løbet af 1996, og så synes jeg egentlig, at man godt kan give det tid.

Det, jeg igen i dag oplever – det er til fru Auken – er, at der sker det, der også skete sidste gang, vi behandlede et forslag om Ørestaden. Vi snakker nemlig om et andet forslag end det, vi behandler, for læser man det forslag, der er fremsat af Enhedslisten, så handler det altså om at få et sporvejssystem i stedet for en minimetro.

Jeg synes da – og det sagde jeg også i mit første indlæg – det er godt, at debatten bliver rejst, og at man kan stille spørgsmål til de ting, der sker, sådan som fru Auken også gjorde; men det er der jo rig lejlighed til via spørgsmål til ministeren.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Fru Margrete Auken var forleden så venlig at gøre mig opmærksom på, at Ørestadsselskabet var helt ude i hampen eller noget i den retning med hensyn til udbud i forhold til, hvilke direktiver man havde valgt. Jeg har derfor gjort mig den ulejlighed lige at undersøge, hvordan det forholder sig, og jeg kan oplyse, at i et brev af 23. februar 1995 fra Kommissionen besvarer man en forespørgsel fra selskabet og skriver heri bl.a.:

»Da Ørestadsselskabet I/S desuden opfylder betingelserne for at anses for en offentlig myndighed som defineret i art. 1, nr. 1, kan og skal selskabet derfor følge reglerne i direktiv 93/38/EØF ved tildeling af kontrakter i forbindelse med anlæg og drift af Ørestadsbanen.«

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Nu bliver det altså for nemt at være socialdemokrat. Så sent som i 1995 har vi i Miljø- og Planlægningsudvalget fået fremlagt budgettal, der viser, at man opererer med indtægter på 150 mio. kr. for grundsalg i Ørestaden. Det vil sige, at den forudsætning, som man nu har i

Socialdemokratiet, at man nok skal sælge de dér grunde engang, men at man selvfølgelig ikke kan gøre det, før planerne er lagt, jamen herregud, den har man da hele tiden kendt, men man har alligevel opereret med et budget, der rummer 150 mio. kr. for grundsalg i Ørestaden.

Det prøver man så nu at løse ved at sælge nogle helt andre grunde, som slet ikke har noget med det smør at gøre, og det vil jeg da specielt bede De Konservative og Venstre om at forholde sig til: Er det noget, man som forligspartner kan stå model til, at man inddrager nogle helt andre grunde for at redde økonomien i noget, som man altså ikke kan få til at løbe rundt?

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (S):

Jeg vil kun ganske stiltørdigt sige til fru Jette Gottlieb, at året 1996 ikke er udløbet endnu.

Hans Christian Schmidt (V):

Da vores ordfører på dette forslag ikke kan være til stede, skal jeg på dennes vegne komme med følgende bemærkninger til beslutningsforslaget:

I henhold til Ørestadsloven er det bestyrelsen, som træffer valget af letbanesystem. Venstre agter ikke at blande sig i, hvilket system bestyrelsen vælger. Valget af det mest optimale system er i sidste instans efter vores opfattelse en teknisk og ikke en politisk beslutning. Valget er altså bestyrelsens, og den har også ansvaret.

Venstre finder det dog vigtigt, at bestyrelsen overholder de udbudsbestemmelser, som er fastsat i Ørestadsloven, og vi har med beklagelse konstateret, at der er rejst tvivl, om bestyrelsen har overholdt Ørestadslovens udbudsbestemmelser og de udbudsbestemmelser, som følger af EU-retten.

Vi vil gerne sige, at det ikke er acceptabelt, hvis bestyrelsen ikke har overholdt disse udbudsbestemmelser. Derfor vil Venstre rejse dette spørgsmål over for partierne bag Ørestadsloven for at få klarhed over det problem.

Det er også vigtigt for Venstre, at staten og Københavns Kommune som ejere af det interessentskab, som Ørestadsselskabet er, har en stram styring af selskabets økonomi. Venstre føler sig ikke helt overbevist om, at staten lever op til sit ansvar på dette område, men vi forventer det og vil selvfølgelig, når vi finder det nødvendigt, stille de relevante spørgsmål.

Niels J. Langkilde (KF):

Der er nogle forligspartier bag det her forslag – Venstre, De Konservative, Socialdemokratiet og CD – og Det Konservative Folkeparti står her som altid bag de forlig, vi har indgået, og jeg synes, at ministeren på fremragende vis har anskueliggjort en lang række af de problemer, der er ved det pågældende forslag.

Jeg tror, at det her forslag og det engagement, som Enhedslisten sammen med andre lægger for dagen i spørgsmålet om Ørestaden, måske i bund og grund skal forklares ved den dybe mistro, man har til selskabsdannelser, i at tingene lægges ud til virksomheder, der kører mere som private virksomheder. Heri skal man nok se en del af den dybe mistro, der er til systemet.

Siden vi drøftede det her sidst i Folketings-salen, har jeg haft mulighed for at komme ud og se noget af det, vi har snakket om, og jeg må sige, at jeg har tidligere, når vi har talt om minimetroer, nok talt lidt mere, som den blinde taler om farverne. Jeg har haft den fornøjelse selv at være i Vancouver og set sky train-systemet, og jeg må sige, at jeg derovre blev overbevist om, hvor glimrende et system det er. Forholdene er selvfølgelig ikke sammenlignelige, men det er oplagt, at mange af de beretninger, der har været om de forskellige minimetrosystemer, i al fald ikke er hundrede procent korrekte alle sammen.

Der er ingen tvivl om, at vi her har et system, der i befolkningens øjne er attraktivt, i og med at det transporterer store menneskemængder meget hurtigt. Der er ikke noget sammenstød, som jeg så andre steder, i Calgary f.eks., mellem light rail og den almindeligt kørende trafik. Man er fri for de uheldsmønstre, der er, og jeg synes på mange måder, at det var en god oplevelse.

Derudover har man ved det system – når vi nu tænker meget i den CO₂-belastning, som er i mange trafiksystemer – sådan som jeg kunne se det umiddelbart, mulighed for at minimere systemets miljøpåvirkninger, fordi man hele tiden kan optimere driften ved at sætte flere eller færre vogne i drift. Hvad der er langt vanskeligere med et lightrail-system, hvor man skal have mennesker ud hele tiden. Her kan man ikke sætte tingene i gang fra det ene øjeblik til det andet.

Med hensyn til budgetter: Når man laver store, nye projekter er der altid visse risici. Det er ikke nogen kunst at få folk til at holde budgetter, hvis man bare gør dem tilstrækkelig store, men det er jo ikke Det Konservative Folkepartis for-

mål at gøre budgetterne så rigelige, at enhver tænkelig begivenhed kan komme ind i dem.

Vi har ved andre store bygningsopgaver set, at man støder ind i uforudsete ting, netop fordi det ikke er masseproduktion. Fordi man ikke bygger minimetrorer overalt i Danmark hvert femte år, er der selvfølgelig nogle usikkerhedsmomenter, der kan gøre, at et budget kan svinge lidt den ene eller den anden vej, ligesom den almindelige økonomiske udvikling i samfundet kan gøre.

Med hensyn til selve beslutningsforslaget er man vildt ambitiøse med, hvor meget man kan få for pengene i det lightrail-system. Kilometerprisen vil jeg gerne se dokumenteret, men jeg tror nu alligevel ikke, at det er muligt for forslagsstillerne.

Man kan også undre sig over, at et parti som Enhedslisten – De Rød-Grønne er så optaget af at bringe den kollektive transport så langt ud, at man også vil køre måske helt ind i fuglebeskyttelsesområder på Sydamerger. Jeg ved ikke, om det er en service, der er specielt lavet for ornitologerne i København og omegn, men det kunne man da uddybe.

Margrete Auken (SF):

Jeg har også kørt i mange lækre metrosystemer rundt omkring i verden, hvor trafikken var voldsom og bebyggelsen meget tæt; hvor der var højhuse over det hele og man var lykkelig over, at man overhovedet kunne komme frem, fordi der var kaos på overfladen. Sådan er der jo overalt i de systemer. De byer ligner slet ikke København; Vancouver ligner ikke København. Vancouver har en helt anderledes tæt bebyggelse, end København har. Den er udpræget til meget store massetransporter, og jeg tror ikke uden videre, at nogen af os for alvor ønsker at København skal laves om til dette.

Man kan diskutere, om det er en ønskelig udvikling, men jeg erindrer f.eks., da jeg stod med en tidligere direktør fra DSB i Paris – vi var der med Jernbanerådet – og vi så Goncourt-tårnet, og så sagde han, at det er sådan noget, man kan bygge, når man har en metro. Man kan selvfølgelig være ked af, at vi ikke kan bygge Goncourt-tårnet i centrum af København, men det er altså det, der bl.a. sker ved det, fordi man ikke har de dér enorme muligheder for massetransporter. Jeg tror ikke, det bliver følgen af minimetrorer. Jeg tror ikke, vi begynder at bygge højhuse, men det siger jo så bare noget om, at nu bygger man altså metro om ikke ligefrem på bar

mark så i hvert fald i en helt anden type byggeri, og derfor er det bare på den baggrund forholdsvis usammenligneligt.

Jeg vil også godt sige, at mig bekendt har man jo stoppet det. Jeg ved godt, at hr. Langkilde siger, det er, fordi der er kommet socialdemokrater til efter de borgerlige. Jeg er ikke stensikker på, at det er grunden til, at man har stoppet det. Men det har man altså mig bekendt. Jeg kan have uret.

Så lige den sidste ting også til hr. Langkilde: Jeg tror ikke, at der i forbindelse med direktivet er nogen, der har prøvet at snyde nogen, og jeg vil godt kigge på det igen. Det har ikke været min tanke. Fejl er fejl. Man laver ikke sådan noget med vilje. Det overrasker mig, vil jeg så bare lige sige, for mig bekendt er forsyningsdirektivet beholdt forsyningselskaber. Og i øvrigt er selskabet ikke et forsyningselskab. Det er ikke dets hovedformål at være et forsyningselskab. Men det kan vi jo kigge på i denne sammenhæng. Det kunne jo også godt være, at der var lavet fejl andre steder. Det kan også være, det er i orden. Det skal ikke være det, vi får det til at hænge op på i dag.

Det afgørende for mig er for det første, at vi nu har både direktørens og ministerens ord for, at budgettet ikke hænger sammen. Det synes jeg er interessant.

Så har vi det, som fru Jette Gottlieb trak frem med, at man skal til at inddrage andre grunde i det.

Så har vi en hel masse ubelyste spørgsmål – også af teknisk art – dræningen f.eks., at man skal til at grave i undergrunden? Hvem ejer i øvrigt Københavns undergrund? Og man skal til at dræne dernede. Vi ved, hvad der skete på hele Holmens område, da man drænedes til Nationalbanken. Man kunne sige: Det tager vi afslappet, det er godt med lidt beskæftigelse, hvis vi skal ud og lave ekstra piloteringer og sådan nogle ting. Men hvad sker der i grunden? Det er jo meget rart lige at få det at vide.

Jeg kan huske omkring Nationalbanken, da var alting besluttet, men der var i og for sig ikke flyttet en mursten eller en tagsten fra det gamle Havnegadekvarter, da man kom og fortalte, at det her ville ske, og så i stedet for at sige: Tusind tak for advarslen, så sagde de: Det er for sent. Så gik de ellers i gang, og nu går man jo i gang i det område dér, fordi den er gal.

Men jeg synes, det alvorligste i hele dette problem er, at København og Amager ikke får et system, der virker. Det er det alvorligste i det.

København har været så forsømt med trafik i så mange år. Amager har været så forsømt med trafik, og derfor er det forfærdeligt, at man får noget så, altså undskyld, mystisk. Hvorfor skulle det også være en særlig socialdemokratisk drøm at have førerløse tog? Men det synes socialdemokrater åbenbart er særlig sexet, at der ikke er en fører i disse tog.

Men dertil kommer, at de altså kører steder, hvor man siger: Der vil en gang komme til at bo nogen. Men det centrale Amager vil ikke blive betjent. De vil stadig væk skulle have busser, og der bliver ikke penge til, at man begynder at bygge dette system sammen. Det er jo meget godt, at både ministeren og den konservative ordfører siger, at tingene hænger sammen. Men det er jo ikke nok, at man står og siger det. Vi mangler de stationer. Havde de tænkt sig at komme og foreslå, at nu skal der alligevel laves station på Slotsholmen på en eller anden måde? At der skal laves en station på Christmas Møllers Plads? At der skal laves en station ved Landbohøjskolen? De er der jo ikke – altså tog, der aldrig standser, har man i en eller anden forstand ikke glæde af. Derudover er sammenarbejdningen med S-banerne mig bekendt der jo ikke. Det er jo et andet system, de arbejder med i DSB nu.

Det, jeg selvfølgelig kunne tænke mig at spørge Enhedslisten om, er, om deres system arbejder sammen, for vi kan jo efterhånden få en fuldstændig absurd sag, hvor det ene system oven i det andet oven i det tredje ikke hænger sammen. Transportrådet gjorde rede for en glimrende analyse af Københavns trafikplanlægning. Storkøbenhavns trafikplanlægning var i kaos, fordi der var så mange forskellige instanser, og jeg vil da sige til Enhedslisten, at vi savner lidt en dokumentation fra deres side for, at dette system hænger godt sammen med resten.

Trafikplanlægningen i dette land er en skandale. Jeg vil ikke sige, det er betryggende at have det i Trafikministeriet, men det er i hvert ikke betryggende at lægge det over i Finansministeriet, hvor man tydeligvis er ret ligeglad med, om tingene hænger sammen, bare man får ro med nogen som, ja, hvem er så det?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det er en kort bemærkning til hr. Niels Langkilde, for jeg hørte den konservative ordfører gøre sig til talsmand for en budgetmetode, hvor man sætter udgifterne så lavt, at forslaget kan blive

vedtaget for så efterfølgende at blive revideret. Hvem er så ansvarlig for de endelige udgifter? Det er jo det, der foregår i øjeblikket; det indgår i Ørestadsselskabets budgetrevidering for 1996, at nu inddrager man salget af de fisketorvsarealer – det er også en bemærkning til den socialdemokratiske ordfører – det indgår i budgetrevideringen, at man gør det, og det vil sige, at alle de forudsætninger, man gør, når man vedtager et lovforslag, altså ikke holder, når man bare er kommet en halv meter ind i forløbet.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Til fru Gottlieb: Nej, det, jeg gjorde mig til talsmand for, når man budgetterer, er, at man ikke tager højde for enhver tænkelig teoretisk ulykke eller uforudset handling. Den måde skal vi ikke lægge budgetter på. Det er fuldstændig umuligt. Man må altid kalkulere med nogle sandsynligheder for, at tingene går rigtigt, og det er naturligvis ganske vanskeligt på ethvert område, der er så kompliceret, at lægge et budget, der passer på kroner og øre. Det skal man ikke forlange, så skal der simpelt hen bruges alt for mange ressourcer til at beregne ting, der er stort set uberegnelige. Så selvfølgelig skal budgetterne holdes, det er ambitionen, men man må også være klar over, at der er ting, der kan virke uforudsigelige.

Så skal jeg undskylde over for hr. Arne Melchior, at jeg nævnte hans parti som et af forligspartierne. Det er de ikke. Beklager!

Så skal jeg til fru Margrete Auken sige, at forholdene i Vancouver og København er forskellige, javel. Men store dele af det sky train-system går jo gennem villakvarterer. Det er ikke noget, der er dramatisk forskelligt fra, hvad der er i København. Der er et centrum, der er meget tættere bebygget, end vi har, javel. Der er forskel, men det kan transportere mange mennesker ud og ind af systemet, og det er jo ikke beregnet til, at man tager én station. Det vil ikke være den hyppigste rejsetid, heller ikke i København med minimetroen. Det er ikke det, systemet er beregnet til.

Systemet er beregnet til at flytte mange mennesker over større afstande, og det tror jeg systemet er velegnet til. Det giver befolkningen en fornemmelse af: Her bliver der flyttet noget i en fart, her sker der noget. Og netop det, at man ikke skal stoppe ved gadekryds og alt muligt andet, men at tingene kører med en meget høj grad af præcision, er da det, der opleves i en

kollektiv transport som kvaliteter – at man ikke sidder og hugger og hugger og kører fast.

Så derfor kan man sige, hvis man skal sige det lidt banalt: Det er jo stort set bare en elevator, der er lagt ned på jorden. En elevator, der kører godt og ordentligt, og vi har jo altså heller ikke elevatorførere i alle elevatorer længere i stormagasinerne, og hvor de er i øvrigt. Dér har vi lært at klare os, og derfor synes jeg ikke, der er nogen grund til at være nervøs for de dele.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (S):

Det var en bemærkning til fru Margrete Auken. Jeg vil lade det gå som en påstand, at fru Margrete Auken sagde, at det slet ikke hang sammen i den kollektive trafikplan i hovedstadsområdet. Det var netop dét, finansministeren præciserede i sit indlæg, at der var den sammenhæng, og at der havde været et tæt samarbejde mellem HT, DSB og Ørestadsselskabet. Det vil sige, at fru Margrete Auken sætter spørgsmålstegn ved, om det, som finansministeren sagde angående dette spørgsmål, står til troende.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Tingene kommer jo ikke til at hænge sammen, selv om vi har noget så fint som en finansminister til at sige, at de gør det. Og jeg mener, at hverken HT eller DSB sad med, da de beslutninger blev truffet. Sådan er det jo bare. Så har de bagefter fået at vide, at nu havde de bare værsgo at makke ret, da det jo er selskaber, som man åbenbart kan tvinge til at makke ret. Det vil sige, hele HT's letbanesystem lå jo i ruiner derefter. Sådan er det bare.

Så vil jeg sige til hr. Langkilde, at pointen præcis er, at når man har højhuse i centrum, så giver dette system mening, for ellers kan man ikke komme ind til de højhuse i centrum. Pointen er ikke, hvad der ligger ude i randområderne. Pointen er, hvad der er i centrum af de byer, og derfor er Vancouver usammenlignelig med København, og lykkeligvis da. Det håber jeg hr. Langkilde er enig med mig i.

Vi skal ikke flytte en masse mennesker i en fart ind til byen, for vi har heldigvis ikke brug for i den fart at flytte en masse mennesker ind. Det er et andet system, vi har brug for, og så kan man sige til mig: Jamen ville det ikke være herligt, hvis man kan køre der uden at skulle krydse osv. Men gaden er der jo stadig væk.

Overalt i verden, hvor man har metroer, har man fuldstændig rædsel på gaden. Dér kan man hverken gå eller cykle; der er kaos med bilerne. Jeg tror kun, det er i Singapore, man har styr på det; dér har man så også nogle metoder, som jeg tror ingen af os for alvor ville bryde os om at have i sådan en planlægning. Men selv i Stockholm har man da fået en forfærdelig trafikoverflade forholdsvis. Og det er ikke ønskværdigt at udvikle København på den måde.

Derudover bliver man altså nødt til stadig væk at udbygge et bussystem. Det tror jeg hr. Langkilde er enig med mig i. Det skal så fungere med prio-busser håber jeg hr. Langkilde er enig med mig i, selv om han nu har lavet det dér med, at taxaerne skal køre ind, så vi ikke kan lave prio-busser alligevel.

Men der er jo en række andre ting, der gør, at det ville være dejligt, hvis vi havde en overflade, som var smuk og velfungerende, i stedet for at vi bare kan transportere en frygtelig masse mennesker i en farlig fart.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Rent faktisk kommer der hver dag masser af mennesker ind til København. Rent faktisk er der mange, der arbejder i Københavns centrum og bor langt udenfor. Men de bruger privatbilerne i dag. Er det ikke det, SF og Enhedslisten har talt om i så mange år, at vi skal lave noget kollektiv transport, der er attraktiv, så vi kan give folk et alternativ til at bruge privatbilen? Her har vi da noget, der går i den retning.

Nej, jeg tror, dette her bunder i, at man har mistillid til, at der bliver lavet private selskaber eller privatlignende selskaber, som får lov til at løse tingene.

Danmark har i årevis kørt meget af trafikpolitikken fra dette Folketing, hvor vi har villet lægge køreplaner og det ene og andet. Og det har vi ikke været specialister i. Det skal vi holde os for gode til som politikere. Vi skal sige: Nu har vi sat nogen til at løse den opgave; vi har udstukket, hvad rammerne er; lad nu dem løse det frem for at sørge for at smadre deres arbejde i ét væk.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Alle de mennesker, der kører ind hver dag, skal jo ikke med minimetroen. Det går jeg da ud fra at hr. Langkilde er klar over. Dér, hvor vi har de store transportmængder, dér laver vi jo ikke

om på det. Det er dér, hvor vi har udvidet Helsingørmotorvejen. Hvis vi skulle hjælpe dem, der bruger den kollektive trafik, så står folk i lag i regionaltoget – altså, dér var der noget at gøre, hvis det var dem, man ville komme til hjælp. Det har man jo ikke gjort.

At påstå, at det bare er, fordi vi har mistillid til det officielle – nej, det, vi har dyb mistillid til dette system, er, at det er lukket. Og vi havde håbet, at vi så i det mindste havde fået regeringens og De Konservatives tilslutning til, at det kunne blive åbent, så vi kunne følge, hvad der foregik, så vi kunne få aktindsigt, hvilket man sagtens kan lave ud fra gældende lovgivning, hvis man vil have, at andre mennesker skal kunne følge med i, hvad der foregår. Det er derfor, vores mistillid kommer. Det håber jeg da egentlig at hr. Langkilde synes ikke er suspekt. Det er os, der har ansvaret. Hr. Langkilde aner heller ikke, hvad det koster. Han aner heller ikke, hvordan udbudene ser ud i dette foretagende. Han aner det ikke. Han skulle have regningen, skulle han.

Elsebeth Gerner Nielsen (RV):

Da vores ordfører, fru Vibeke Peschardt, ikke kan være til stede, har jeg lovet at sige følgende:

Det Radikale Venstre står ikke bag lovforslaget om den planlagte Ørestad. Det har dog ikke forhindre os i at hilse det forslag til ændring af Ørestadsprojektet, der indebar en arkitektkonkurrence, velkommen. Forslaget var nemlig en klar forbedring i forhold til det oprindelige Ørestadsprojekt; det må vi erkende.

Med hensyn til den sporvognslignende letbane i stedet for en minimetro, som Enhedslisten her foreslår, kan man ikke sige helt det samme. Samlet set er Enhedslistens forslag ikke en forbedring i forhold til den planlagte minimetro, selv om Enhedslistens model også vil komme til at betjene Amagerbrogade.

Der er jo nok nogle her, der kan huske, dengang linje 2 og linje 5 var sporvogne, og som sådanne betjente Amager. I dag kører der HT-busser på samme strækninger, og selvfølgelig kan man godt mene, at sporvogne eller letbaner, der ligner dem, er bedre end busser. Men det synspunkt kan efter vores opfattelse ikke bære en så radikal ændring af projektet, som Enhedslisten lægger op til.

Kollektiv trafik handler jo om at flytte så mange mennesker som muligt på miljøøkonomisk forsvarlig vis. Og her mener vi faktisk, at det forslag, der for øjeblikket er ved at blive ført

ud i livet, hænger bedre sammen end Enhedslistens forslag. For Amagerbrogade er jo trafikbetjent; det er især på den strækning, beboerne på Amager har været på tæerne.

Den nye minimetro handler om noget helt andet. Den handler om at udvikle den del af hovedstaden, som i dag ligger hen. Minimetroen skal derfor binde indbyggertunge områder i det indre København og på Frederiksberg og i Vanløse sammen med Amager. Det gør Enhedslistens forslag ikke i samme omfang som minimetroforslaget.

For det andet skal den planlagte Ørestad – selv om man ikke kan lide den – også betjenes af minimetroerne. Det er faktisk en af krumtapperne i Ørestadsloven. Enhedslistens forslag trafikbetjener ikke Ørestaden.

Og for det tredje vil vi godt henlede opmærksomheden på, at faktorernes orden omkring grundsalg og etablering af minimetroen ikke er ligegyldig. Minimetroen gennemføres ved en lånefinansiering, og først derefter skal salget af grunde gå til at betale gælden ned. Man kan godt have sine tvivl om grundsalget. Men hvis man venter længe nok, vil de forhåbentlig blive solgt, og ikke kun til staten.

Tidshorizonten skal jeg ikke kunne udtale mig om. Men ser man på udviklingen af det storkøbenhavnske område, er det tydeligt, at byudviklingen er foregået langs med jernbanerne. Det gælder kystbanen, som er en af de ældste banestrækninger, og det gælder den historiske strækning København-Roskilde.

Byudviklingen sker langs banestrækningerne. Det viser al erfaring, og sådan vil det antagelig også gå på Amager. Derfor er det selvfølgelig vigtigt, at man får de eksisterende persontunge områder som både Frederiksberg og Vanløse med. Det får man ikke i Enhedslistens forslag.

Det er et grundigt stykke arbejde, Enhedslisten har lavet med sit forslag om en letbane, men vi kan af de nævnte grunde ikke støtte det.

Aage Brusgaard (FP):

Fremskridtspartiet betragter dette her som en del af Ørestadsprojektet, og det er jo altså som bekendt et projekt, som vi altid har ment var et fatamorgana.

Det er også flere gange tydeligt kommet frem her i salen og ikke mindst i dag, at der er dyb uenighed i regeringen om selve projektet. Både CD's hr. Arne Melchior og fru Elsebeth Gerner Nielsen gav jo udtryk for det samme.

Hvis jeg forstod finansministeren korrekt, var der indtil dags dato ikke solgt en eneste kvadratcentimeter jord i Ørestaden, og det var jo altså solgt af denne jord, der skulle betale for hele fatamorganaet. Så meget taler for, at det falder til jorden.

Så kan vi vel sige, at Folketinget ikke har bestemt banesystemet. Og det mener jeg heller ikke er hensigten. Det er vel det, vi har en bestyrelse til. Det er jo også sådan, at hvis vi skulle lave en rutebilstation, et torv eller nye vejanlæg inde i Aalborg eller Århus centrum, så vil vi jo heller ikke sidde og diskutere det her fra talerstolen. Det vil vi overlade til de enkelte byråd.

Når det er sagt, så skal det så også siges, at hvis det var sådan, at Århus, Aalborg eller Odense skulle lave sådan nogle projekter, så blev det nok også skatteborgerne i disse kommuner, der kom til at betale, og det er selvfølgelig derfor, vi diskuterer det lidt nøjere her, fordi staten er banken for projektet.

Hvis jeg skulle nævne lidt om selve beslutningsforslag nr. B 97, vil jeg sige, at intentionen i pkt. 1 har jeg da sympati for. Også det, som står som intention i pkt. 2. Pkt. 3 er lidt værre, for der siger man jo så, at baneetableringen ikke er afhængig af jordsalg, og at der må bruges op til 2,6 mia. kr., og det er jo så også statskroner her. Hvis vi sammenligner med en anden by i Danmark, så vil det jo også være kommunale kroner i denne by.

Vi kan sige, at det, bestyrelsen har besluttet, er, at det skal være en minimetro, og det betyder jo så – så vidt jeg kan vurdere – at næsten hele København skal graves op ligesom af muldvarpe. Og vi ved, hvad konsekvensen er, når man graver andre steder, for grundvand osv. Jeg ved godt, at vi har dygtige ingeniører og arkitekter osv., men jeg vil godt garantere for, at det, jeg siger nu, kommer til at stå i de grønne eller røde bøger dernede, og det bliver, at der bliver masser af uforudsete udgifter til revnede slotte, huse osv. Mange af vores huse herinde i midtbyen er jo 200-300 år. Der er masser af problemer, man ikke i projekteringen kan tage højde for, og det kommer til at stå i bøgerne, og det er helt sikkert, at om 10 år vil man kunne bekræfte, at det var tilfældet.

Derfor har jeg sympati for, at man laver minimetroen om til en slags sporveje. Sporveje – dér kan man lave om ved linjeføringer, dér kan man lave om på banelegemet uden at forrykke og grave hele København op, og ligeledes har jeg en formodning om, at det kan laves lidt mere

brugervenligt – altså at folk kan stå på i gadehøjde osv.

Så er der måske nogle, der vil sige: Jamen en metro kan gå direkte fra Hovedbanegården til lufthavnen og tilbage igen uden stop og deslige. Ja, det er der faktisk ikke noget nyt i. For alle vi, der bruger lufthavnen sådan en par gange om ugen, ved jo, at der, hver eneste gang vi lander i et fly, står en bus udenfor, og den kører jo rent faktisk direkte fra lufthavnen og til Hovedbanegården, og man kan også komme den modsatte vej. Så dér behøver man altså ikke at lave et nyt ledningssystem. Det er faktisk allerede nu muligt at stå på en bus i lufthavnen og komme til Hovedbanegården.

Hvem bruger det? Der er ingen af os herinde, der bruger det. Vi tager taxa, og det gør for øvrigt også den største del af de handelsreisende, eller hvem nu der kommer fra de jyske provinser og skal ind til hovedstadsområdet. Så det med, at vi skal ofre en masse milliarder på at udvide den kollektive trafik, er vi ikke så særlig opsat på.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil ikke takke hr. Aage Brusgaard for hans bemærkninger om den kollektive trafik, men jeg vil meget gerne takke for den liste over uforudsete problemer ved metroen, som han remsede op, og jeg vil føje en enkelt til: Hvad med de uforudsete mængder af forurenede jord? Hvor skal de deponeres? Jeg kan afsløre, at der ikke vil blive plads til dem på Prøvestenen. Der ligger 72.000 m³, som Øresundsforbindelsen har gravet op og lagt derud.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg fik ikke svaret fru Margrete Auken for et øjeblik siden, da hun kommenterede, at man nu var stoppet med at udbygge systemet i Vancouver. Det er i overvejelsesfasen, men det er ganske rigtigt, der er kommet nyt bystyre eller regionsstyre – jeg er ikke helt opmærksom på, hvem det er, der har myndigheden på det område – og der er udsigt til, at man ikke forlænger det yderligere; det er blevet forlænget i flere omgange. De udvidelser, der er sket ude i mere villaprægede områder, har været en succes for banen, og det er sådan, at af de kollektive trafiksystemer, der fungerer i området i dag, er det det, der forrenter sig afgjort bedst. Det tror jeg også vil være tilfældet, hvis vi får det i hovedstaden.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Først lige til hr. Aage Brusgaard. Jeg er da også tilfreds med listen. Jeg tror, at hr. Aage Brusgaard vil komme til at opleve samme frustration, som vi andre oplever, nemlig at man ikke får svar på spørgsmålene. Der er en række problemer, spørgsmål bliver sendt til Ørestadsselskabet, og så får vi sådan noget tilbage, hvor man næsten ikke kan se en hånd for sig, men hvor man konkluderer til sidst, at alt er i orden, og det har vi bare værsgo at regne med.

Hvor skal man gøre af jorden, og hvad skal der ske med udgravningerne, osv., osv.? Hvad betyder hele den sydgående bane? Kommer der overhovedet en station ude i Kastrup til minimetroen? Det er heller ikke klart endnu. Det indgår jo i allerhøjeste grad i trafikberegningerne, at det skal med den vej rundt også. Så der er meget at tage fat på.

Så vil jeg sige til hr. Niels J. Langkilde, at præcis det argument er jo det interessante. Det er klart, at i en by som Vancouver, som får lov til at udvikle sig vildt på overfladen eller har gjort det i forvejen, dér kan man heller ikke få andre systemer til at virke. Dér ville busserne da aldrig kunne virke, fordi de ikke kan komme til dér. Overfladetrafikken bliver så lukket, at bussystemerne ikke vil være brugbare.

Det er derfor, vi alle sammen kører i metro, når vi er ude at rejse i disse byer, medmindre vi altså har meget god tid eller har så fine fornemmelser, at vi ikke kan køre med kollektiv trafik. Det er der jo en del, der har og derfor skal køre i bil, uanset hvor meget, de sidder fast på vejen ind, og, som vi jo også fik fint beskrevet af hr. Aage Brusgaard før, hvis vi ikke får gjort et eller andet med fradragssystemer osv., så vil alle de mennesker, som ikke selv betaler deres rejser og ikke selv betaler deres transport, blive ved at tage bil og taxa ind, for det har vi jo set så mange eksempler på. Vi får da ikke folk til at bruge de systemer, medmindre man stopper det. Men det er jo en anden side af sagen. Jeg ved ikke, hvad man skal kalde den sygdom, som gør, at man tror, at det går ud over éns værdighed, hvis ikke man kører i sin egen bil eller i en taxa.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jamen Vancouver har da bussystemer, der fungerer, men det er da klart, at når man har et trafiksystem, der ikke kommer og stopper ved hver eneste vejoverskæring, ikke skal tage hen-

syn til andre end sig selv, så bliver det da noget, der kører mere flydende, noget, der kører mere effektivt, noget, der af forbrugerne opleves som mere attraktivt. Jeg synes, det er dramatisk ærgerligt, at de partier, der måske allermost kæmper for kollektiv transport, er dem, der så vil stikke en kæp i hjulet på noget af det, der måske kommer til at køre allerbedst. Man gavner virkelig ikke sin egen sag på den måde.

Derudover kan man ikke få andet end en fornemmelse af, at fru Margrete Auken slet ikke ønsker folk ind til Københavns centrum; det må man konkludere.

Arne Melchior (CD):

Hr. Niels J. Langkilde var i en af sine korte bemærkninger så venlig at sige undskyld for, at han havde regnet CD med som grundlag for denne lovgivning om Ørestaden. Det er sandelig ikke hans fejl. Det er faktisk min fejl, så det er mig, der skal sige undskyld, fordi jeg den 23. november 1995 i debatten om regeringens forslag om ændring af baneforløbet fik sagt, at vi fra CD's side beklagede, at vi havde stemt for i sin tid – med mange forbehold, men alligevel. En kær og kompetent sjæl har gjort mig opmærksom på, at enten har jeg ikke gjort mit forarbejde, mit hjemmearbejde godt nok, eller jeg har husket forkert, fordi der en overgang var en anden ordfører på i sin tid, i 1992. CD stemte blankt til forslaget og er derfor ganske korrekt heller ikke med i følgegruppen. Det vil jeg bare hermed have oplyst og beklage, at jeg har vildledt nogle.

Må jeg så sige til hr. Peter Christensen, der talte om manglende tillid til selskabet: Jeg hører ikke til dem, der har manglende tillid til de personer, der sidder i selskabet, men det er jo et anlægsselskab, som har den opgave at anlægge den så at sige under alle omstændigheder. Det kan ikke, skal ikke og forventes ikke at have den neutralitet og objektivitet, som et departement ville have, til at vurdere de skift, der sker over de mange år, indtil årtier, der skal hengå, før det projekt er blevet til noget. Derfor mener jeg altså, at det er barokt, som det ligger.

Som jeg var inde på før i min korte bemærkning efter finansministerens svar – og jeg skal understrege, selv om det burde være overflødigt, at mine bemærkninger ikke var møntet på finansministerens person, men på hans embede – er det altså uden fortillælde, at vi her diskuterer et gigantisk trafik anlæg, og hvem er det så, der svarer? Det er finansministeren. Skal det så i

Finansudvalget? Nej, det skal det ikke, det skal i Miljø- og Planlægningsudvalget. Miljøministeren er ikke til stede, trafikministeren er ikke til stede, trafikordførerne optræder så at sige ikke undtagen i to tilfælde, og jeg er altså det ene.

Det er uden fortilfælde, det er en tilfældighed, og det er uheldigt, at det ligger sådan, for der er da den mening i, at vi har udvalg for specielle ting, at dér, hvor tingene rettelig hører hjemme, ligger viden, erfaring og ekspertise.

Jeg skal da oplyse til orientering for mine kolleger, at Trafikudvalget enstemmigt har besluttet til sommer at rejse til et par byer for at se på bybaner. Som formand for udvalget har jeg gjort opmærksom på, at det, som finansministeren var inde på, kunne være noget post festum, når vi er så langt i processen, som vi er. Alligevel har et enigt udvalg inklusive aftalepartierne bag Ørestadsloven besluttet, at det skal vi bruge penge, tid og kræfter på. Det synes jeg er ret væsentligt.

Finansministeren sagde, at der var et betydeligt fald i antallet af ledige kontorarealer, tror jeg der blev sagt, i den indre by. Jeg tror nok, at hvis det havde været trafikministeren, havde vi fået at vide, hvor stort det fald var. Jeg må tillade mig at sige, at jeg tvivler.

Jeg vil gerne invitere finansministeren på en slentre tur inden for en meget begrænset radius i den indre by, hvor der står lokaler til leje i kilometervis, om jeg så må sige, og de har vel at mærke været til leje i halve, hele, halvandet og to år. Det er altså ikke et udtryk for dynamik, at man skifter lokaler, det er helt naturligt i en storby; men det er en kendsgerning, at der er 1,2 mio. m² erhvervsareal ledigt i Storkøbenhavn.

Vi er altså ikke så meget bange for, hvor banen skal gå, men for hele grundlaget for dette gigantiske projekt, der behandles på en måde i Folketinget, som der ikke er noget fortilfælde for, og som der ikke er nogen rimelig begrundelse for skal ske på den måde.

Om selve forslaget vil jeg sige, at det er kompliceret. Det er svært at overskue både udgiftsmæssigt og betjeningsmæssigt, hvad der er bedre end hvad. Men foreløbig læner jeg mig altså tilbage og skal deltage i den rejse, som jeg før har beskrevet at Trafikudvalget har besluttet til sommer.

Poul Nødgaard (DF):

Jeg skal ikke bidrage til at forlænge debatten, for jeg anser det for at være sådan, at løbet er kørt,

og at forligspartierne har lagt sig fast på det, de vil, og det er måske forståeligt, at de ikke kan gå ind og ændre en hel masse på nuværende tidspunkt.

Alligevel er det måske godt, at Enhedslisten har fremsat forslaget, for vi har jo igen fået rørt ved en øm flig i regeringen, idet sagen jo er den, at regeringen slet ikke er enig, og det er tydeligt kommet til udtryk også i dag.

Også jeg er noget forundret over, at henholdsvis trafikministeren og miljøministeren ikke er til stede i dag. De kunne dog godt bevæge sig over til Folketinget, når en sag af så vital interesse behandles. Det skal ikke forstås sådan, at finansministeren ikke er kompetent, det har vi jo set han er på en lang række områder, men jeg synes nok, de to fagministre kunne have vist Folketinget den respekt at komme herover.

Så vil jeg sige om forslaget, at vi nu ikke bare lige skal skyde det ned. Selv om vi ikke kan støtte det, synes jeg alligevel, det har nogle elementer i sig, der ikke er helt tossede. Både på det miljømæssige og forureningsmæssige plan synes jeg nok der er nogle ting i det, og specielt pind 1 og 2 synes jeg godt man kunne kigge på. Det kan man så ikke i relation til, at forligspartierne har bestemt, hvordan dette kæmpeprojekt skal føres ud i livet.

Med disse ord vil jeg bare sige, at løbet er kørt, og vi må se at komme videre.

Jette Gottlieb (EL):

Når Enhedslisten har fremsat dette beslutningsforslag, skyldes det tre ting.

For det første har Folketinget via Ørestadsloven overdraget til Ørestadsselskabet at udvælge det letbanesystem, som skal betjene Amager, og det er nu foretaget. Der har imidlertid været rejst en meget kraftig kritik af den valgte løsning, og derfor mener vi, det må være det rigtige, at Folketingets partier på denne måde får lejlighed til at give deres holdning til kende, så vi kan se, om der er opbakning bag den løsning, der er valgt, eller om der måske er flertal for en anden model.

For det andet har der fra projektets start været en markant lokal modstand på Amager mod de valgte linjeføringer, som man ikke synes tilgodeser de lokale behov. Folketinget har tidligere afvist et forslag fra Enhedslisten om at indarbejde en fjerde linjeføring i tilknytning til Amagerbrogade, og vi vil med forslaget her nu gerne høre, hvorledes den politiske stemning er for etablering af en linjeføring, som samtlige

lokale partiafdelinger på Amager fra Venstre og til Enhedslisten bakker op.

For det tredje er der den politiske, juridiske og økonomiske gennemførlighed af hele projektet. Det har jo hele tiden være forudsætningen for projektet, at grundsalget i Ørestaden skulle starte her i 1996 med et salg på 75.000 m² til en salgspris af 2.000 pr. m², altså en indtægt på 150 mio. kr. her i 1996. For få dage siden så jeg altså et svar fra finansministeren – og jeg refererer til svaret på spørgsmål nr. S 1732 – og fik bekræftet, at der ikke forventes en sådan indtægt. Tværtimod fremgår det af svaret, at man nu tilsyneladende er villig til at begå et lovbrud for dog at få finansieret lidt af den lille milliard kroner, som Ørestadsselskabet bruger i år.

Men først vil jeg sige lidt om de tekniske løsninger. Det tager sig lidt ud som påstand mod påstand, når ministeren her fremhæver, hvor billig metroen er, medens jeg fremhæver problemerne herved: de dybe og dyre stationer, som der er langt mellem. Det er jo to forskellige systemer, vi taler om, og det er noget meget forskelligt, de kan.

Min påstand er, at det er det andet – altså vores – forslag, der er brug for. I øvrigt er det et system – det er et svar til fru Margrete Auken – der er nøje kørt sammen med HT's planlagte skinnesystem; men en teknisk dialog herom vil jeg ikke indlede med finansministeren.

Siden forslaget til linjeføringen til mini-metroen blev kendt på Amager, har der lokalt været en massiv kritik heraf. Der blev foretaget en mindre ændring, så den østlige gren nu skal ind i Lergravsparken, hvilket relativt set var en forbedring af betjeningen af denne befolkningsrige del af Sundby på Amager; men hovedkritikken er ikke imødekommet, nemlig kravet om en linjeføring i tilknytning til Amagers centrale Amagerbrogade.

Projektet er udtryk for en sammenblanding af formål, og det har vi fremhævet før: Kollektiv trafik med udgangspunkt i et hypotetisk fremtidigt erhvervs- og boligområde over for en kollektiv trafik til en eksisterende befolkning. Vores forslag er et bud på, hvordan et letbanesystem med udgangspunkt i den lokale befolknings ønsker tager sig ud. Vi må selvfølgelig acceptere, hvis et flertal i Folketinget afviser det, men så må man også selv stå ved det og forklare Amagers befolkning, at projektet aldeles ikke har den kollektive trafikbetjening af Amager som formål. Jeg ser så til gengæld også gerne, at man lover Amagers befolkning at stille den forrest i

køen, når HT's kommende letbaner forhåbentlig snart skal udmøntes i konkrete linjer.

Det tredje aspekt, jeg lægger megen vægt på, er spørgsmålet om økonomien og politikken i Ørestadsselskabets økonomiske dispositioner og Folketingets eventuelle accept heraf. Hele konstruktionen af Ørestaden og grundsalgets finansiering af et letbanesystem er selve grundlaget for Ørestadsprojektet. Som tidligere sagt: Uden Ørestaden ingen letbaner, uden letbaner ingen Ørestad. Det fremgår jo af selve lovens § 2, stk. 2, og af bemærkningerne til lovforslaget. Jeg kan godt underbygge det med følgende citat fra aktstykke 364 af 15. juni 1994, hvor der står: »Ifølge Ørestadsloven skal indtægterne fra arealsalg i Ørestaden finansiere det letbaneanlæg, som Ørestadsselskabet etablerer.«

I Ørestadsselskabets seneste årsberetning står der: »Bybanen vil ikke koste skatteyderne penge, idet indtægterne fra salget af Ørestaden samt driftsoverskuddet fra bybanen skal finansiere anlægsomkostningerne, herunder omkostningerne til selskabets drift.« Der er således lovgivningsmæssigt en entydighed mellem Ørestadsarealerne og finansieringen af letbanen. Enhedslisten og også en række andre partier har tydeligt vist deres utilfredshed med denne sammenkobling af erhvervsudbygning og kollektiv trafikbetjening.

Imidlertid har et flertal tydeligvis mod egen overbevisning dog bekræftet den model, at salget af arealerne i Ørestaden skal finansiere letbanerne. Så vi er nu i 1996 i den situation, at salget af grundene i talende stund skulle være i fuld gang. De forudsætninger om planlægning og konkurrence, som Socialdemokratiets ordfører henviser til, har været kendt stof også lige tilbage fra lovens vedtagelse, så det er altså ikke nogen undskyldning.

Så sent som i 1995 har finansministeren i besvarelse af nogle spørgsmål i Miljø- og Planlægningsudvalget fremlagt budgettal, der viser, at man regner med indtægter på 150 mio. kr. fra grundsalget i Ørestaden. Der er ikke solgt en eneste grund – endnu. Er der noget, der taler for, at der kommer et salg til andet end staten, som den radikale ordfører så spøgefuldt bemærkede? Alt det bekræftes jo også i de svar, som jeg selv har fået af finansministeren om Ørestadsselskabets budget for 1996.

Imidlertid har regeringen og Københavns Kommune i et feberredningsforsøg kastet sig ud i at sælge en række attraktive havnearealer, og dem har de kastet ind i Ørestadsselskabet, så nu

tillader man helt i strid med Ørestadsloven, at indtægterne fra dette salg af grundarealer uden for Ørestaden bruges til finansiering af letbanerne.

Nu vil jeg godt gentage – og jeg vil godt bede Venstre og De Konservative om at være særlig opmærksomme, for de udgør jo forligspartierne – at det fremgår af besvarelsen af mit spørgsmål, at Ørestadsselskabet budgetterer med en indtægt på 101 mio. kr. for salget af Fisketorvsarealerne, og det har jo intet med Ørestaden at gøre. Ørestadsselskabet har i sin årsberetning for 1994 i øvrigt opgjort værdien af disse arealer til 166 mio. kr. Kan Venstre og De Konservative leve med, at den socialdemokratisk ledede regering indgår aftaler med den socialdemokratiske overborgmester, som indebærer, at minimetroprojektet ikke som forudsat i Ørestadsloven skal finansieres via grundsalg i Ørestaden, men via grundsalg af gode erhvervsarealer alle mulige andre steder i København? Kan Venstre og De Konservative leve med det?

Så vil jeg også godt høre, om ministeren er enig i, at en sådan finansiering af letbaneprojektet er lovstridig, og herefter høre, om Venstre og De Konservative som forligspartier kan acceptere en sådan radikal ændring af forudsætningerne for hele minimetroprojektet.

Jeg vil også gøre opmærksom på, at triptælleren tæller hele tiden. Bare mens jeg har holdt denne tale, har Ørestadsselskabet brugt 17.000 kr. Hvad kan det ikke blive til på hele debatten?

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Fru Jette Gottlieb har selvfølgelig med stor klarhed fremlagt sine motiver til at bringe dette forslag frem. Jeg har i mit indledende indlæg argumenteret mod det på det tekniske område. Meget af det her er jo en diskussion om, hvorvidt man synes, at den konstruktion, der blev valgt ved forliget tilbage i 1992, er tålelig eller utålelig. Der er vi et stort flertal i Folketinget, der holder fast ved den konstruktion og mener, at den er sigtsmæssig i det konkrete tilfælde, og så er resten af diskussionen jo en diskussion om, hvilke eksperter man har tillid til. Fru Margrete Auken har jo – som sædvanlig, havde jeg nær sagt – sine egne eksperter, som hun har større tillid til end dem, vi andre støtter os på. Det er der ikke noget nyt i; det er sådan set en stående figur i folketingsdebatter igennem en årrække.

Fru Jette Gottlieb talte om lovligheden af at inddrage salgsindtægten fra Fisketorvet i konstruktionen. Der er forskel på, må jeg sige til fru Jette Gottlieb, at det ikke er forudset og omtalt i den oprindelige Ørestadslov, og at man så efterfølgende politisk ved godkendelse af et aktstykke i Finansudvalget har accepteret denne ændring. Det er naturligvis fuldt ud lovligt. De samme partier, som står bag loven, har også haft lejlighed til at godkende aktstykket, så der er ikke nogen ulovligheder; jeg havde nær sagt naturligvis, for det er vi ikke tilhængere af.

Hr. Hans Christian Schmidt var på Venstres vegne inde på det spørgsmål, om man nu havde brugt de rigtige EF-direktiver. Det har hr. Langkilde sådan set – med det samme materiale, som jeg ville være i stand til at lægge på bordet – allerede gjort bemærkninger om. Der er spurgt direkte, og man har fået et meget klart svar om, hvilket direktiv man både kan og skal henholde sig til, og det har man gjort.

Så kan man jo om denne sag som om andre store trafikprojekter konstatere, at det ikke er alle tre regeringspartier, der oprindeligt har stået bag loven, men det ændrer jo intet ved, at regeringen som sådan naturligvis er forpligtet af de forlig, der er indgået, og sørger for, at tingene foregår på den måde, der er lovgivet og vedtaget aktstykker om.

Jeg forstår udmærket – og har også hørt den adskillige gange før – hr. Melchior's generelle skepsis over for hele projektet, og den har hr. Melchior jo lov til at have. Jeg har nok en væsentlig mere optimistisk forestilling om hele den økonomiske udvikling i hovedstadsområdet, vi kan sætte i gang, og dermed også, hvordan Ørestadsselskabet eller Ørestadskonstruktionen på sigt økonomisk kan blive bragt til at hænge sammen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Finansministerens permanente fortørelse gør det ikke særlig forhåbningsrigt for mig at tro, at han vil svare. Men mener hr. finansministeren også, det er lovmedholdeligt, at budgettet på forhånd vides ikke at kunne holde?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Da vi fremsatte vores beslutningsforslag, havde vi af gode grunde ikke kendskab til de økonomiske forhold, der i dag er kommet frem. Det er muligvis derfor, de har taget så stor en del af

debattiden, men det rører ikke ved alle de grundlæggende betragtninger, der ligger i vores forslag, og som også fremgår af bemærkningerne til det.

Det, vi sætter spørgsmålstegn ved, er alle de økonomiske forudsætninger og prognoserne for passagergrundlaget for de foreslåede baner.

Vi sætter spørgsmålstegn ved, om de er holdbare og ved beslutningsprocessen, fordi vi ikke kan se, hvem der efterfølgende er ansvarlig, når det viser sig, at det ikke passer, når det viser sig, at det ikke er muligt at bringe et passagertal ud på præriebanen og på kystbanen på Amager, som svarer til hele den samlede passagermængde i det eksisterende S-togsnet. Det forekommer os ganske enkelt ikke forsvarligt, og vi vil godt vide: Hvem er det, vi skal klynge op bagefter? Hvem er det, der er ansvarlig? Det kan vi altså ikke rigtig få at vide i den her sag.

Hvis hele regeringen er ansvarlig for beslutningsgrundlaget og disse ting, må man modsvarende også sige, at De Konservative og Venstre, som ikke stemte for det aktstykke, der overførte de grunde fra Københavns Kommune og staten til Ørestadsselskabet, som efterfølgende nu er blevet solgt i andet øjemed, altså heller ikke kan være ansvarlige for den beslutning. Eller hvordan skal det forstås?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Grete Schødt):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning 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:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 217: Forslag til lov om ophævelse af lov om filmcensur og af lov om mærkning af videogrammer.

Af Kim Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 12/3 96).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Kulturministeren (Jytte Hilden):

Fremskridtspartiets lovforslag er en genfremsettelse af et tidligere fremsat forslag om ophævelse af filmcensurloven. Forslaget så sidste gang dagens lys den 30. marts 1993. Forslaget blev dengang forkastet af et flertal i Tinget. Det bliver det nok også denne gang.

Jeg er uenig i forslaget. Vi har, som jeg vist også oplyste om tidligere, en af verdens mest liberale censurlove. Vi har ingen voksencensur, og det er frivilligt, om man vil indsende filmene eller videoerne til Statens Filmcensur. Undlader man at indsende filmen eller videoen til censuren, er den ikke tilladt for børn og unge under 16 år. Det er en fornuftig beskyttelse af børn og unge, og det krænker ikke ytringsfriheden, da filmen kan vises for voksne og videoen sælges eller udlejes til voksne.

Lovgivningen er rettet mod de offentlige forestillinger og det erhvervsmæssige salg eller udlejning og det offentlige udlån. Vi sætter grænsen her og kommer ikke inden for hjemmets fire vægge.

Folketinget har for kun 3 måneder siden behandlet et lovforslag om mærkning af videogrammer, og dér var der bred politisk enighed om ikke at revidere loven i denne samling.

Jeg henholder mig derfor til Folketingets beslutning herom og afviser det foreliggende lovforslag.

Søren Hansen (S):

Det er med filmcensuren som med Kunstfonden: vi skal sådan have det med jævne mellemrum. Det får vi så, og derfor er det ikke muligt at føje så meget nyt til, specielt kan jeg ikke føje meget nyt til efter det, kulturministeren har sagt.

Jeg ville også minde om, at vi har en overordentlig liberal lovgivning i modsætning til så mange andre lande. Til gengæld bliver der også vist meget vold, også for meget, så at lempe her