

klager fra borgere, der kommer hjem, og som tidligere er blevet frikendt ved en dansk domstol, over, at de ikke kunne komme ind på et udenlandsk kasino.

Jeg siger ikke, vi ikke skal gøre det, men grunden til, at vi har lagt det frem fra regeringens side, er netop for at skærpe Folketingets opmærksomhed omkring den sammenhæng over til EU-retten, der er her.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Det er nok mere velegnet til et udvalgsspørgsmål.

Den problemstilling, jeg mener ministeren ser bort fra, er, hvor der er faldet dom i Danmark – man er dømt, har fået en måneds betinget dom for at have forsøgt at svindle i et kasino, jeg ved ikke, hvad strafferammen er dér, men lad os antage det – den måned er gået, og så et år efter skal man jo ikke længere være registreret nogen steder, og så er mit spørgsmål til justitsministeren: Hvad får justitsministeren til at tro, at den nulstilling af personen vil finde sted i udlandet, hvis man ikke i udlandet vil være opmærksom på at få nulstillet oplysninger i det tilfælde, hvor de viser sig ikke at være holdbare?

Det er altså sådan, at hvor der er afsagt dom, hvor man har haft hjemmel til at sende oplysningen, men hvor dommen er udstået, hvor straffen er udstået og vedkommende skal have en mulighed for igen at kunne komme ind på et kasino i Italien, eller hvor det var, så er der jo ingen garanti for, at det italienske kasino får den oplysning med, lige så lidt som ministeren tror, at de ikke vil tage vare på de oplysninger, der kommer, som kun bygger på anmeldelser.

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Jeg tror, vi skal slutte forhandlingen her med henvisning til, at der fra begge sider, fra hele Folketinget har været vist en åbenhed over for at drøfte det her i lyset af, at der både er et retssikkerhedsmæssigt hensyn, og at der til gengæld er et hensyn, som vi fuldt ud deler, til at beskytte kasinoerne mest muligt mod falskspil og at give dem de bedste redskaber til det selvfølgelig med overholdelse af grundlæggende retssikkerhedsbetragtninger over for den enkelte. Så nu går vi til udvalgsbehandling, og dér vil vi selvfølgelig svare på de uddybende spørgsmål, som hr. Kim Behnke har på det felt.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**15) Første behandling af lovforslag nr. L 261: Forslag til lov om anlæg af Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg.**

Af trafikministeren (Jacob Buksti).  
(FremSAT 30/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Poul Andersen (S):**

Da Socialdemokratiets ordfører, hr. Søren Hansen, ikke kan være til stede i dag, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Regeringspartierne, SF og Enhedslisten har indgået en aftale om styrkelse af den kollektive trafik. Med sidste års fremrykning af tidspunktet for fremlæggelsen af Ringbanens færdiggørelse er jo et afgørende løft af den kollektive trafik i Danmark for alvor sat på skinner.

Vi lægger i Socialdemokratiet stor vægt på også på trafikområdet at se tingene i en helhed. Med lovforslaget om etablering af Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg kommer vi tættere på en trafikal helhedsløsning i det københavnske område. Alle de såkaldte byfingre forbindes på tværs ved etableringen af Ringbanen til gavn for både mennesker, miljø og erhverv.

Prognoser, der fremskriver antallet af rejsende på strækningen, skønner, at der inden for de næste 10 år vil ske en femdobling af antallet af rejsende. Flintholm Station vil som trafikpunkt blive den tredjestørste station, hvad angår passagerantal. Det illustrerer behovet for prioritering af udbyggelse af det offentlige tognet i området.

Lovforslaget medfører ligeledes øget pres på de eksisterende togstationer. For at afhjælpe gener ved denne øgede belastning skabes der bedre muligheder for cykelparkering, for skift mellem tog og bus samt bedre adgang til stationerne. Disse områder prioriteres selvfølgelig også ved udarbejdelsen af de nye stationer.

Indbyggerne i området samt generelle brugere af såvel offentlige som private befordringsmidler vil nyde gavn af Ringbanen. For det første vil besværlighederne ved at skulle rejse på tværs af det eksisterende toget blive afhjulpet, da Ringbanen netop går på tværs af disse strækninger. For det andet vil en betydelig del af de fremtidige rejsende være mennesker, som før enten rejste med bus eller i bil. Ringbanen vil altså på denne måde også støtte miljøet.

Også erhvervssektoren styrkes ved Ringbanens etablering. Arbejdskraftens mobilitet og følgende udvikling af erhverv langs Ringbanen er gode konsekvenser af forslaget.

Forslaget ligger altså i fin forlængelse af en generel og nødvendig opkvalificering af en borgerorienteret offentlig trafik. Det kan Socialdemokratiet selvfølgelig støtte.

Jeg kan oplyse, da De Radikales ordfører ikke kan være til stede i dag, at de tilslutter sig forslaget.

#### **Gitte Lillelund Bech (V):**

Indledningsvis må jeg jo konstatere, at det fremsatte lovforslag om fremrykning af anlæg af Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg er et led i en aftale om kollektiv trafik samt en del af det trafikforlig, som regeringen har indgået med venstrefløjen, et trafikforlig, der vel væsentligst vil blive husket som det store haverøveri, men det er en helt anden historie, og den vil jeg ikke komme mere ind på i dag.

Anlægget af Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg vil give mulighed for at styrke den kollektive trafikbetjening på tværs af det eksisterende S-togsnet. Det lyder da umiddelbart fornuftigt, hvis der er et behov. Samtidig må man tro, at det er meningen, at Ringbanen skal få bilisterne til at lade bilen stå og i stedet tage toget. For at dette vil ske, er det nødvendigt med gode parkeringspladser tæt på stationerne, samt at den kollektive trafik er serviceorienteret og pålidelig.

Det ser ikke så godt ud for det første ønske, nemlig parkeringsmulighederne. Tilsyneladende ønsker DSB S-tog ikke at etablere park and

ride-anlæg så tæt på byen, selv om der er et ønske om dette, eksempelvis ved Flintholm Station og ved Ryvangen Station. Det fremgår tydeligt af høringsvarene fra henholdsvis Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune, der begge ønsker ordentlige parkeringsforhold for bilisterne, og som har påpeget nogle mangler i det fremsatte forslag om Ringbanen.

Jeg må derfor opfordre regeringen og venstrefløjen – de er jo forligsparter i denne her sag – til at sætte fokus på park and ride-problematikken også omkring Ringbanen, for det er den eneste måde, man kan få lavet en overflytning til den kollektive trafik.

Med hensyn til det andet ønske om service og pålidelighed kan der jo være en chance for, at det i højere grad kan opfyldes med denne her Ringbane. Nye S-tog, 5 minutters drift, det ser godt ud på papiret, men vi må jo se, når banen er færdig.

Sluttelig vil jeg sige, at vi i Venstre jo ser det her projekt som værende en del af den trafikstrategi, der går ud på, at både det kollektive system og den private trafiks muligheder i Københavnsområdet skal sættes i fokus. Vi ser derfor meget frem til, at trafikministeren snarest løfter sløret for, hvordan man så vil løse den private trafiks problemer i Københavnsområdet på den bedst mulige måde.

Så skal jeg i øvrigt meddele, at rent økonomisk og derudover, da vi ikke er forligspart i denne her sag, kan vi ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Bare lige til Vestres ordførers oplysning. Altså hvis hun nu havde læst forslaget, ville hun vide, at det her har ikke noget at gøre med trafikforliget. Det er pinsepakken, så det er jo meget værre.

Det var i forbindelse med pinsepakken, at SF sammen med Enhedslisten og regeringen aftalte, at der skulle bruges ret mange penge til styrkelse af den kollektive trafik, og det er den, vi står med.

Jeg blev selvfølgelig forbløffet. Jeg har en fordom, en stor, ækel fordom, som går ud på, at hver eneste gang man snakker kollektiv trafik, og Venstre og De Konservative er på banen, så begynder de straks at råbe om, at det er synd for bilisterne.

Jeg hader at få den fordom bekræftet.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg synes, at fru Gitte Lillelund Bechs tale ligesom gav udtryk for, at man måske var lidt bitter over, man ikke var med i det her; det hørte man sådan på tonefaldet.

Men der er i hvert fald et spørgsmål, der rejser sig omkring de ting her, når man hører Venstres ordfører: Mener man ikke i Venstre, at kommunen skal være med til ligesom at være en del af et projekt, være med til at finansiere eksempelvis sådan noget som parkeringspladser?

Det er jo ude lokalt, regionalt, at man skal følge op på de her ting. Nu kommer det her projekt og bliver skudt i gang, og, som Københavns Kommune har gjort opmærksom på, så går man gerne ind på nogle områder og støtter op, når tiden er til det, når man har økonomien.

Mener Venstre ikke, det er den rigtige måde at gøre tingene på?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg beklager meget, hvis min fremlæggelse af ordførertalen gik lidt for stærkt for fru Margrete Auken.

Jeg startede med at sige, at jeg må konstatere, at det fremsatte lovforslag om en fremrykning er en del af en aftale om kollektiv trafik, det var pinsepakkeaftalen, og selve fremrykningen er altså en del af trafikforliget. Så det er rigtigt, fuldstændig korrekt: Ringbanen er pinsepakkeaftalen. Det var det, jeg sagde, et led i en aftale om kollektiv trafik. Men fremrykning af Ringbanen er altså en del af finanslovsforliget. Det var mit svar til fru Margrete Auken.

Så vil jeg sige til hr. Poul Andersen, at selvfølgelig skal man være fælles om at løse de her problemer, men jeg kan jo se af høringsvarene, af den måde, debatten har været på omkring det her, at kommunerne har forsøgt at rejse problematikken omkring parkeringsanlæggene. Det er da en god idé, når man laver projektet, at man så samtænker park and ride-anlæg, og når DSB så melder klart fra og siger, man er ikke interesseret i at lave park and ride-anlæg på Ringbanen, fordi den ligger for tæt på byen, så synes jeg, man skyder fuldstændig galt.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Brian Mikkelsen som ordfører.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Denne sag er lidt vanskelig for Det Konservative Folkeparti, en smule – men sådan er politik jo, det behøver ikke at være entydigt indlysende nemt at være politiker – for konservativ trafikpolitik er at stå på to ben. Konservativ trafikpolitik er at sørge for, vi har en velfungerende kollektiv transport, forstået på den måde, at vi kan sørge for, at folk bliver transporteret nemt, hurtigt og bekvemt frem og tilbage.

Dette projekt er jo med til at løfte den opgave. Det er med til at løfte et ret stort infrastrukturelt problem, vi har i hovedstadsområdet. Der er mange andre store problemer i hovedstadsområdet. Vi har noteret os med glæde, at den nuværende trafikminister er villig til at se på de problemer, der er i hovedstadsområdet, som også betyder, at vi skal kigge på indfaldsvejene, men også, at vi får kigget på den kollektive trafik.

Og det her projekt, må vi erkende, er med til at løfte nogle af de problemer, vi har i hovedstadsområdet. Projektet betyder, at man bedre kan komme på tværs i hovedstadsområdet. Projektet betyder også, at man får et bedre flow, en bedre glidning på hele S-togsnettet. Det var det positive. Det var det, der gør det besværligt at være konservativ i denne her sag.

Det, der måske gør det nemmere, er selvfølgelig sammenhængen, den økonomiske sammenhæng. Forslaget er en entydig del af pinsepakken, som vi inderligt har været imod af forskellige økonomiske årsager, og det vil sige, at vi kan ikke bidrage til finansieringen. Vi vil godt gå med til festen og sige: Jamen o.k., så nyder vi bare de goder, der er ved festen, og er med til at løfte den kollektive trafik på den måde. Men da vi ikke kan være med til at bidrage til finansieringen, fordi finansieringen går ud over bl.a. bilisterne – det er det, pinsepakken indeholder – så kan vi heller ikke støtte det her forslag, selv om vi må erkende, at den substantielle del af det ser ganske fornuftig ud. Der kan være nogle indvendinger omkring park and ride osv., men der har vi noteret os, at den nuværende trafikminister også taler meget om betydningen af sådan nogle anlæg.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Den forstod jeg altså ikke, må jeg sige til hr. Brian Mikkelsen. Dette projekt løser en væsentlig trafikopgave for masser af mennesker i København og er så samtidig med til også at

gøre det lettere for bilister at være bilister, for så er der bedre plads til dem, der ikke kan eller vil benytte den kollektive trafik.

Ikke et ondt ord hørte jeg i hr. Brian Mikkelsens tale om projektet, om indholdet af dette forslag. Han vil bare ikke være med til at betale det. Hvad er det for noget? Der bliver ikke sagt, at det er for dyrt. Og det løser en væsentlig opgave, det er jeg enig med hr. Brian Mikkelsen i, men så melder han pas alligevel.

Altså, er hr. Brian Mikkelsen pludselig blevet gratist?

(Kort bemærkning).

**Brian Mikkelsen (KF):**

Se, nu har hr. Melchior og undertegnede jo frikort i forvejen til lige netop det her net, så det er såmænd ikke for at køre gratis af sted på selve nettet, men i konstatering af, at hovedstadsområdet har gevaldige infrastrukturelle problemer, og beklageligvis også, som nævnt af SF's ordfører, motorvejsproblemer, indfaldsvejsproblemer ind til selve byen.

Hver eneste morgen er der køer på næsten alle indfaldsveje ind til hovedstadsområdet uden undtagelse. Men der er også problemer med den kollektive trafik. Der er problemer med regionaltogstrafikken, og der er problemer med S-togstrafikken. Og det her projekt, må vi erkende fra den konservative folketingsgruppes side – det er jo ikke nogen svær erkendelse – vil være med til at løfte nogle af de problemer, der er.

Men finansieringen af det kan vi under ingen som helst omstændigheder acceptere, og derfor har hr. Arne Melchior altså ikke ret i at sige, at vi ikke vil være med til finansieringen. Finansieringen er ikke til debat, for finansieringen er aftalt i en pinsepakke, som CD for øvrigt også var imod.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Ja, nu fik vi da et hjørne af en begrundelse, men hovedbegrundelsen er ligesom i ordførertalen fra hr. Brian Mikkelsens side, at finansieringen er en konsekvens af pinsepakken, som hverken Det Konservative Folkeparti eller CD var delhavere i. Men fordi der var en hel række andre ting, som gjorde, at vi ikke kunne være med i pinsepakken, kan det da ikke være en begrundelse for at stemme imod noget, som man i øvrigt synes er godt og vigtigt. Jeg vil endda sige nødvendigt.

Det er da ingen begrundelse. Det er da for billigt at melde fra, fordi en i øvrigt god sag er indgået i nogle ting, som man af helt andre årsager ikke medvirkede til, så at melde fra på et projekt, som man synes er et godt projekt for den københavnske trafik. Det må jeg nok sige. Hvis der er nogen trafikanter – det er jo altså medmennesker, borgere – der kan forstå det, så må de have en meget snørklet hjerne.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jamen det er nøjagtig samme tankegang, som hr. Melchior giver udtryk for, som jeg slet ikke forstår. Altså, hr. Brian Mikkelsen synes godt om projektet her, men man vil altså ikke stemme for det, for finansieringen kan man ikke lide, man kan ikke lide det sted, pengene kommer fra.

Hvad vil man da hellere, at de penge skulle gå til? Altså har man nogle planer? Finansieringen kommer fra pinsepakken – vi kan heller ikke lide pinsepakken; den var vi heller ikke med i, og den stemte vi imod – men nu er pengene der. Det er sådan en slags benægtelse af fakta, det her, at man så i hvert fald ikke vil have det bedst mulige ud af det.

Var regeringen nu kommet med forslag om at bruge de penge, som man ikke kan lide blev opkrævet, på noget helt forkert, som man ikke kunne lide, så kunne jeg forstå, at man vil stemme imod det. Men her bruger man faktisk de penge, man ikke kan lide, på et godt projekt, som man kan lide. Det er dog en mærkelig konsekvens at stemme imod det så.

(Kort bemærkning).

**Brian Mikkelsen (KF):**

Så, nu bliver det indviklet. Nu må jeg hellere forklare mine venner i mine søsterpartier, Kristeligt Folkeparti og CD, hvad det er, Det Konservative Folkeparti mener, for at slå det helt fast.

Det her projekt er et fornuftigt projekt. Det er et godt projekt. Det er et projekt, man har talt om gennem flere år, og som betyder, at man kan løse nogle tværgående problemer i hovedstadsområdet, som der har været al for meget snak om, alt for mange skrivelser om, og alt for lidt handling bagved.

Men det er en del af pinsepakken, en pinsepakke, som var med til at sætte landet i stå, som skævvred Danmark økonomisk, og som lagde nogle byrder på nogle folk helt uretmæssigt,

altså en helt, helt, helt forkert politik. Og der er det nu engang sådan, i hvert tilfælde her i Folketinget, sådan som vi opfatter det i min folketingsgruppe, at hvis man er med til den ene del af festen, er man også med til den anden del af festen. Forstået på den måde, at hvis man er med til at betale for det, så deltager man også i udformningen.

Men da vi ikke under nogen som helst omstændigheder vil acceptere en finansiering, som går tilbage til pinsepakken, så kan vi altså ikke deltage i det her projekt. Men jeg synes vist, jeg har signaleret tilstrækkelig velvillighed over for projektet, så det også vil fortsætte og gå sin gode gang under en kommende borgerlig regering.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Fru Margrete Auken som ordfører.

**Margrete Auken (SF):**

Det er ret underholdende, det her. Jeg forestiller mig, at vi kunne få samme problemer med f.eks. cykelmedtagning i tog. Jeg ved, det er noget, som hr. Brian Mikkelsen er glad for at vi kunne få. Og det dér med, at børn kan køre gratis med, op til de er 10 år, med forældrene, går jeg ud fra er noget, hr. Brian Mikkelsen er glad for.

Der er en masse gode ting, og jeg spørger egentlig – og sådan har vi andre det da, at hvis vi har lejlighed til at være med til at støtte, at de penge, selv om man i øvrigt ikke kan lide den måde, de bliver taget på, bliver brugt til noget fornuftigt, så er det da bedre, end hvis de bliver brugt til noget skrækkeligt.

Og jeg går i øvrigt ud fra – men det er jo en anden diskussion, som hørte hjemme i en finanslovdebat for ikke så forfærdelig lang tid siden – at hverken Venstre eller De Konservative, når det kommer til stykket, vil sende alle pengene tilbage igen, hvis de kunne få lejlighed til det. Det tror jeg heller ikke.

Så vil jeg bare lige sige, at jeg som en af medstøtterne til de her forslag vil takke for opbakningen, som helt klart var mere indsigtfuld fra den konservative ordfører end fra Venstres, hvor Venstres ordfører tydeligvis ikke havde sat sig grundigt ind i, hvad det drejer sig om, osv. Men det er der også tilgivelse for her i verden. Man kan ikke nå alt. Og jeg har prøvet selv at stå dér og ikke været godt nok inde i en sag; det synes jeg ikke vi skal trampe mere i.

Så vil jeg lige sige, at det er noget af det, vi virkelig er stolte af i SF. Vi var meget aktive for at få den her Ringbane igennem og betragter det som en af vores meget gedigne sejre. Det er en styrkelse. Den kunne laves på fornuftig vis, og den åbner også for, at den kan forbedres hele tiden. Altså når det bliver muligt, kan man sørge for også at udbygge den og gøre den bedre.

For den har da skavanker, fordi de her penge er for få. Det er de, og det vil sige, at vi kan komme i den situation, håber jeg, at vi på et eller andet tidspunkt får bedre finansiering end nu, så vi kan komme til at gøre nogle af stationerne bedre, og også gøre noget ved den diskussion, der har været om park and ride.

Jeg vil sige, at jeg selv er meget fanatisk tilhænger af park and ride, men jeg læste faktisk forleden dag i »Ingeniøren« en artikel, som NOAH havde sendt ind, med nogle argumenter, jeg ikke rigtig havde været opmærksom på før. Altså dels, hvor jamrende dyrt det er, og det er jamrende dyrt, altså noget med fra 25.000 kr. til 100.000 kr. pr. plads, og dels, at hvis man skulle få det dér antal bilister til at flytte over, som man drømmer om, så er det noget med 60 fodboldbaner eller noget i den retning, man skulle lave arealmæssigt – det er også meget – plus at de ikke bliver brugt, viser erfaringer fra udlandet, hvis de ligger midt på turen.

Jeg ved ikke, om det er rigtigt, men det var i hvert fald argumenter, der gjorde heftigt indtryk, og det vil sige, at hvis de skulle lykkes, så skulle de jo kobles med en meget restriktiv parkeringspolitik i hvert fald, så man ikke kan komme af med bilen på anden vis. Det er jo også en af de muligheder, vi kunne arbejde videre med, men jeg synes, det er noget af det, vi næppe når i forbindelse med loven nu, for det er ikke her, park and ride-anlæggene skal diskuteres igennem.

Men noget, vi i den videre planlægning for den kollektive trafikks anvendelighed i København skal se på, er, hvordan vi laver de muligheder her så gode, at de bliver en indlysende valgmulighed for bilisterne, så de ikke skal sidde og have det ondt på de dér overproppede motorveje, som jeg er enig med hr. Brian Mikkelsen i er proppede.

Jeg vil bare lige minde om, at da vi udvidede den dér Helsingørsmotorvej, så gik der – hvor lang tid gik der, før den var fuld igen? Og hvis vi udvider en gang til, så vil det jo gå på samme

måde. Det er da erfaringen i hele verden, at vi gør proppen og hyggen større. Man kan sidde og vinke til de andre, der så også sidder dér og klarer deres kontorhold i bilen, fordi de sidder fast.

Nu har vi gjort noget ved, at de ikke må sidde og snakke direkte i telefon, men meget andet kan jo klares, mens man sidder fast, og de, der har tålmodighed og tid til det – og det må jo være folk, der har meget tid – vil selvfølgelig få rig lejlighed til det nu.

Jeg tror ikke, vi hjælper dem ved at udvide motorvejen, for der er altså for mange, der synes, det er skægt at sidde fast dér. Jeg tror, hvis vi skal hjælpe de folk, der virkelig har travlt, så skal vi lave – det sagde hr. Brian Mikkelsen jo også – god, velfungerende kollektiv trafik, og dér er tværruterne, bl.a. også en, der kommer uden om Boulevardbanen, en stor fordel.

Så vil jeg lige sige til sidst, at der er jo en del, der har henvendt sig til os, fordi de er utilfredse med det ene og det andet og det tredje, og der har været forhandlinger helt frem til målstregen om, hvordan stationerne skulle være, hvorhenne osv. Og vi er jo altså selvfølgelig gået ind nu og har lavet et forlig, som SF står ved ned til sidste komma.

Men jeg synes ikke, det gør noget, at vi snakker med hinanden og lytter til de indvendinger, der eventuelt måtte komme fra folk, for der kan være ting, der er relevante at være opmærksom på. Så det, jeg da sådan også lige vil opfordre forligspartierne til her, er, at vi lytter med videre i den diskussion, der er. Og skulle der komme relevante indvendinger og geniale ideer, og kunne vi blive enige om dem, så synes jeg godt, vi kan tage det med ind i det. Men vi har lidt travlt, for vi skal have det her i gang nu.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Det var dog en usædvanlig ondsksfuld optræden af fru Margrete Auken. Jeg synes ærligt talt ikke, at fru Margrete Auken på nogen måde kan tillade sig at udtale sig om, hvad jeg ved, og hvad jeg ikke ved.

Det er tilfældigvis sådan, at jeg har været dybt nede i de her hørings svar.

Det er tilfældigvis også sådan, at det af det projekt, som vi har fået fremlagt, de oplysninger, som jeg har fået tilsendt fra Banestyrelsen, tydeligt fremgår, at hvad angår park and ride-problematikken, er man fra Banestyrelsens og

DSB's side ikke interesseret i at gå ind og vurdere eksempelvis Flintholm og Ryvang Station. Det afviser man, mens der fra kommunernes side og fra bilisternes side – faktisk bilister, der er interesserede i at anvende de her systemer – er en meget stor interesse for det her.

Men jeg synes ærligt talt, fru Margrete Auken burde holde sig for god til at stille sig op og – vil jeg endda påstå – fornærme de øvrige politikere i det her rum.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil sige undskyld mange gange. Jeg var ikke klar over, at det var så sarte mennesker, jeg havde med at gøre her. Jeg synes egentlig, at fru Lillelund Bech selv var ganske grov i sin fremtræden. Men jeg kan åbenbart godt tåle mere. Jeg blev ikke fornærmet, da der blev spurgt, hvad det var for et sammenrend, der var i den her sammenhæng. Og jeg siger meget gerne undskyld.

Dernæst vil jeg så sige, at når man fordyber sig meget i spørgsmålene om park and ride, som jeg også har gjort, så er der de problemer, som har været rejst hele vejen igennem: Hvor dyre de er, hvor krævende de er økonomisk, og hvad der sker, hvis man placerer dem dér og dér. Og i den diskussion kan man ikke bare sige, at det er, fordi vi ikke er interesserede i at hjælpe bilisterne. Det er der altså faktisk en del af os der også er. Vi er jo også bilister.

Så hvis man havde fulgt hele debatten løbende – og det er så det, jeg kan forstå at fru Lillelund Bech har gjort, men bare ikke har villet løfte sløret for før nu – så vil jeg sige, at så kunne man også dér opdage, at det ikke bare er klaret på den måde. Nu må vi lave det her, og så må vi gå videre i de diskussioner om park and ride. Og jeg har bl.a. været optaget af Ny Ellebjerg, fordi den havde nogle muligheder. Det har også Køge Nord, hvis man kunne gå ind på anden måde og lave den som en vigtig del af det, uanset om man får lavet København-Ringsted, den vej ned også. Vi kan sagtens lave nogle gode ting på det.

Spørgsmålet er altså, om vi får bilisterne til at gøre det, medmindre vi tager nogle andre tiltag ind i det også.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Svend Aage Fauerholdt som ordfører.

**Svend Aage Fauverholdt (DF):**

Da vores ordfører på området, hr. Klaus Kjær, ikke er til stede, skal jeg fremføre følgende:

Med lovforslaget gives der en bemyndigelse til trafikministeren til at etablere Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg ved en opgradering af den eksisterende S-bane-strækning mellem Hellerup og Grøndal stationer, ved ændring af godsbanen mellem Grøndal Station og Vigerslev til S-bane, ved anlæg af to nye S-bane-spor mellem Vigerslev og Ny Ellebjerg og ved anlæg af nye stationer ved Flintholm, ved KB Hallen, ved Ålholm, ved Harrestrup, ved Vigerslev og ved Ny Ellebjerg.

Samtidig gives der bemyndigelse til at nedlægge jernbanestrækningen mellem Ringbanen fra syd for Grøndal Station til Vanløse Station og forbindelsessporene fra Ringbanen til strækningen mellem Frederiksberg Station og Vanløse Station.

Bemyndigelsesloven er en forudsætning for, at man nu kan komme i gang med etablering af Ringbanen. Ringbanen skal forbindes med alle øvrige S-togs-linjer i fingrene samt metroen med et effektivt og højfrekvent togsystem.

Der har længe været behov for forbindelse på tværs af disse fingre, og ved etablering af en række nye stationer opnås en bedre trafikbetjening af borgerne. Den ny ringbane vil med sin 5-minutters-drift på en hurtig og effektiv måde i høj grad kunne dæmme op for problemerne med den tværgående trafik, der hovedsagelig har været betjent af busser. Herudover vil Ringbanen kunne aflaste biltrafikken, og generelt vurderes det, at Ringbanen vil betyde et væsentligt løft af den kollektive trafik.

Der er småting i lovforslaget, som vi også er meget opmærksomme på i Dansk Folkeparti. Vi er meget opmærksomme på de havelodder og kolonihaver, som bliver nedlagt. Vi håber og tror på, at der kan anvises et nyt stykke frijord til de mennesker, som nu vil miste masser af ophold igennem en lang sommer med fritimer. Vi håber i forbindelse med udvalgsarbejdet, at man også lige vil tage hensyn til de mennesker, som bliver hårdt ramt her, og at der skal effektueres en løsning, så man også fremover kan betjene de mennesker på den måde, som de i mange år har været betjent på og har nydt deres fritid på.

Dansk Folkeparti er positivt over for lovforslaget, og med vores støtte hertil vil der være dannet grundlag for de videre forhandlinger om den tekniske udformning, tidsplanen, de

sikkerhedsmæssige betragtninger og den endelige linjeføring.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**  
Hr. Arne Melchior som ordfører.

**Arne Melchior (CD):**

Det er mig en glæde og fornøjelse at kunne inddele min ordførertale med at give hr. Brian Mikkelsen hundrede procent ret. Hr. Brian Mikkelsen sagde indtil flere gange: Dette er et godt lovforslag, det løser en række påtrængende trafikproblemer. Det mener vi altså også i CD. Det er et godt projekt, og derfor skal det selvfølgelig gennemføres.

Det har ikke meget andet med bilister at gøre end det, jeg sagde i en af mine korte bemærkninger før, nemlig at hvis denne bane bliver en succes, hvad meget tyder på, så bliver det også godt for de trafikanter, som foretrækker bilen af en eller anden prima grund.

Så vi får jo tit at vide i CD, at vi er et bilisternes parti. Det kan jeg bekræfte. Det er ganske rigtigt. Desværre er der endnu et antal bilister, som ikke rigtig har opdaget det, men det kan vi vel måske bedre på med årene, så bliver vi jo et meget stort parti. Men ikke mindst, fordi man er et parti, der mener, at det skal være tilladt at køre i den bil, man har givet tredobbelt pris for, så mener vi altså også, at vi har et medansvar for, at der er plads til disse biler på vejene og fremkommelighed, som jo er et af hovedbudene for trafik i al almindelighed. Så vi er for.

Jeg erindrer ikke, at CD – i hvert fald ikke i de sidste 20 år – skulle have stemt imod noget godt projekt, der er for kollektiv trafik, for hos os er det ikke et enten-eller, men et både-og for den individuelle og den kollektive trafik.

Resten af lovforslaget kan vi overlade til udvalgsarbejdet. Vor melding er, at vi klart er for dette lovforslag. Og nu går jeg ud fra, at fru Margrete Auken ikke har fordomme med hensyn til CD's trafikpolitik, men hvis hun skulle have haft sådan nogle, så håber jeg, at de er grundigt udryddet ved denne stillingtagen her.

Jeg tror, det var Venstres ordfører, der nævnte park and ride-systemet. Der er flere, der har været inde på, at man skal have cykelstativer og parkeringspladser ved stationerne, og jeg har sådan en god idé: Jeg kan ikke forstå, at vi skal kalde det park and ride – ikke fordi jeg har spor imod fremmedord, men hvorfor skal det hedde park and ride? Det skal selvfølgelig hedde kys og kø. Og jeg håber, der er mange jernbane-

folk, der lytter her og vil bruge dette slogan: Kys og kør!

Så skal jeg i øvrigt meddele, at hvis det skulle være nødvendigt for at spare på de offentlige udgifter, så er CD parat til at indkøbe en fløjte til trafikministeren, så han kan blæse afgang til denne banelinje, som vi glæder os til at få bygget.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg skal lige forstå det fuldstændig klart: CD's ordfører, hr. Arne Melchior, siger, at CD er positiv over for det her lovforslag. Det vil sige, at CD reelt godt vil være med til at bestille musikken, men at man ikke vil være med til at betale, idet man ikke har været med i hverken pinsepakken eller det seneste trafikforlig.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg vil sige til fru Lillelund Bech, at det har jeg faktisk svaret på i en af de korte bemærkninger tidligere: Selv om man ikke er med i en lovpakke med en række økonomiske bestemmelser, er det vores overbevisning, at da dette er et godt projekt for trafikanterne i København, da det er et godt projekt for den kollektive trafik og ikke dårligt for nogen, så skal pengene til det selvfølgelig findes.

Det var altså før fru Lillelund Bech blev født, vi fik afskaffet det her cigarkassesystem, hvor man sagde: De penge kommer fra dén skat, og de penge kommer fra dén aftale. Det hører ingen steder hjemme. Det er et godt projekt, og så skal det gennemføres, og så er det selvfølgelig dem, der synes, at det er et godt projekt, inklusive Det Konservative Folkeparti og muligvis og formentlig også inklusive Venstre, som må tage medansvar for at betale. Jeg sagde udtrykkeligt før, at vi ikke skal være gratisere.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

**Søren Kolstrup (EL):**

Enhedslisten er tilhænger af Ringbaneprojektet. Hver eneste gang man udbygger den kollektive trafik, er vi glade for det, og vi er især glade for det her projekt, fordi det indebærer en meget høj grad af trafikintensitet. Målet er, at man skal kunne komme med hvert femte minut, og al erfaring viser, at hvis den kollektive trafik skal tiltrække passagerer, så er det altafgørende med

hyppige afgang og med ordentligt materiel. Især hyppige afgang betyder meget, og det er på den baggrund, vi har været interesserede i det.

Og så skal jeg sige, at Enhedslisten altid er interesseret i at finde pengene til de kollektive trafikmidler. Der er vi altid villige.

Derfor står vi fuldt og helt bag Ringbaneprojektet, og vi står lige så meget bag det som hele Københavns Borgerrepræsentation, for det er jo så fantastisk ved det her projekt, at det er noget, som alle har kunnet stå sammen om, spændende fra Enhedslisten i Københavns Borgerrepræsentation til Søren Pind, der har talt ganske varmt om det her projekt og sagt: Det skal vi have.

Derfor tror jeg også, at Søren Pind ville blive forfærdelig ked af at høre fru Lillelund Bechs måske en anelse skudderudder. Jeg skal ikke blande mig i de problemstillinger, der hersker internt i de borgerlige partier. Jeg skal bare konstatere, at de borgerlige partier i Københavns Borgerrepræsentation har talt lige så varmt om det her projekt som Enhedslisten.

Det skal dog ikke forhindre os i at viderebringe nogle problemstillinger og kritikflader i forhold til det helt konkrete lovforslag, som vi tager stilling til i dag. Der er måske nogle skønhedspletter, som vi bør fjerne. I hvert fald skal vi anmode ministeren om at se endnu en gang på dem og gerne sammen med os andre.

Først og fremmest er vi langtfra overbeviste om, at den foreslåede løsning for Flintholm Station er den bedste. Jeg har personlig svært ved at se, hvorfor man afviser de lokale beboeres ønske om, at stationens Perroner flyttes en eneste længere vestpå. Bevar mig vel, det kan være, der er utrolig gode argumenter for at afvise det, men jeg må bide mærke i, at beboerne har lavet nogle meget konstruktive forslag og også søger at tage højde for de indvendinger, der er kommet fra Banestyrelsens side.

Derfor håber jeg, det kan ende med, at man kan få en meget frugtbar dialog mellem Banestyrelsen og beboerne, sådan at det bliver Københavns befolkning som helhed, men også dem, der bor langs banen, der bliver glade for den.

Det andet problem, som jeg skal nævne, er støjproblemet. Her forekommer det mig, at Trafikministeriet også prøver at springe over, hvor gærdet måske er lavest. Det kan der være forskellige forklaringer på, men jeg vil godt have afklaret, hvorfor man også her afviser

ellers fornuftige forslag fra beboerside. Som et særligt aspekt kunne man de steder, hvor skinnerne nylægges, gøre det med anvendelse af den nyeste, vibrationsdæmpende teknik.

Endelig skal vi fra Enhedslistens side fremsætte en række mindre ønsker: Vi vil gerne have bedre cykelparkeringsforhold og forstår i øvrigt ikke knæfaldet over for Frederiksberg Kommunes ønske om flere P-pladser til biler. Vi vil gerne have set nærmere på forslagene om at have længere perroner på en række stationer og mener, som også foreslået af Nordtrafik, at Ny Ellebjerg Station selvfølgelig skal bemandedes.

Endelig har jeg noteret mig, at man overvejer at føre Ringbanen videre til Amager, og det ville jo være interessant, hvis vi kunne følge op på det forslag, så vi virkelig kan få speedet den kollektive trafik op og selvfølgelig før eller siden få bilen ud af byen.

Det er godt begyndt nu, og jeg håber på det bedste. Jeg kan også se, at fru Lillelund Bech er med på tankegangen.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Ja, men der er alligevel en kort bemærkning fra fru Gitte Lillelund Bech.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Til hr. Kolstrup vil jeg sige, at grunden til, at jeg trak lidt på smilebåndet, såmænd var, at jeg tror, at Enhedslisten faktisk har set lyset med hensyn til den kollektive trafik på den måde, at Enhedslisten endelig er begyndt at lytte til, at det er den hyppigere og bedre service, der kan gøre, at vi får en trafikoverflytning fra bilisme til kollektiv trafik; det er ikke lavere billetpriser.

Enhedslisten har jo ellers tidligere været meget fortalende for, at det er de lavere billetpriser: Vi skal have rabat til gamle og dårligt gående og yngre og i øvrigt alle mulige forskellige grupper, for på den facon får vi flere til at bruge den kollektive trafik. Men trafikoverflytning sker altså, hvis der er en hyppig service, så jeg er glad for, at Enhedslisten har set det lys.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg skal gøre fru Lillelund Bech opmærksom på, at Enhedslisten ikke er smålig i den her sag. Vi er både til hyppigere afgange, og vi er til en markant reduktion af billetpriserne ud fra den

betragtning, at det især er bilisterne, der har spundet guld gennem de sidste 20 år. Relativt set er det simpelt hen blevet dyrere og dyrere at køre med det offentlige. Derfor fastholder vi energisk, at der skal ske en markant reduktion, hvad angår den kollektive trafik, både i absolute priser og i forhold til bilpriserne. Men om det med hyppige afgange kan jeg konstatere, at jeg går arm i arm med Venstre.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg vil gerne bede Enhedslistens ordfører, hr. Søren Kolstrup, bekræfte, at trafikoverflytning sker, når der kommer hyppigere afgange, og når servicen bliver bedre. Trafikoverflytning fra bilisme til kollektiv trafik sker ikke ved de lavere billetpriser. Det viser alle undersøgelser.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg er helt enig, og jeg kan fuldt ud bekræfte over for fru Lillelund Bech, at det afgørende for en markant overflytning først og fremmest er to ting: Det er hyppigere afgange og nyt materiel i ét hug. Det er kombinationen af de to forhold.

Men så kommer det tredje punkt: Der er stadig væk en gruppe borgere, for hvem det er afgørende, hvis de skal benytte den kollektive trafik mere, end de gør i dag, at de får en markant reduktion af priserne. Jeg skal gøre opmærksom på, at da vi fik hævet aldersgrænsen for unge, betød det, at denne gruppe begyndte at bruge den kollektive trafik mere. Det ligger der også undersøgelser om, og det er faktum nummer tre.

Det er fuldstændig korrekt: hyppige afgange, bedre materiel og så som det tredje en reduktion af priserne; det betyder også noget.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Fru Gitte Lillelund Bech for tredje og dermed sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Den skal blive meget kort.

Kan hr. Søren Kolstrup ikke også bekræfte, at da man fik hævet aldersgrænsen, så fik man faktisk ikke foretaget en overflytning fra bilismen til den kollektive trafik, fordi servicen jo ikke blev bedre?

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Nej, det kan jeg kun delvis bekræfte. Da vi fik gjort det lettere for unge mennesker og fik sat grænsen op til de 16 år, da skete der en trafikoverflytning, ikke stor, men den fandt sted, og det finder vi interessant. Så det kan jeg ikke bekræfte.

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Kristeligt Folkeparti synes, at det er et rigtig godt projekt, det her. Dem kan vi i øvrigt anviser nogle stykker af rundtomkring i landet. Nu er det så det her, der er på tegnebrættet, og derfor støtter vi det, og dér er det selvfølgelig ikke nogen ulempe, selv om vi ikke kan lide det sted, pengene kommer fra, at også finansieringen er forberedt. Det er jo da en god ting ved den slags projekter. Men vi synes, det er et godt projekt.

Vi er helt overbeviste om, at det er med til – ikke at gøre det færdigt, men sådan noget i den retning alligevel: få afrundet investeringerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet ved, at man binder S-togs-linjerne sammen og binder dem til metrolinjen. Jeg mener i høj grad, at det er et godt argument, at man får knyttet Frederikssundsbanen på, så brugerne ude i det hjørne af hovedstadsområdet kan komme til at bruge banesystemet i meget højere grad, så vi kan fjerne behovet for at få bygget en frederikssundmotorvej, for den synes vi nemlig ikke vi vil være med til. Men de stakkels mennesker ude i det hjørne, der nu ligger og døjer med trafikken på frederikssundmotorvejen, kan ikke se, at det er her, løsningen på deres problemer ligger, men det synes jeg i høj grad.

Så det er et af de gode argumenter for os. Det får trafikken til at hænge sammen. Det fjerner også behovet for nogle busser; det må det gøre. Der er en masse steder inde i byen, hvor man nu med busser løser det problem her med at få tingene til at hænge sammen, og busser er nogle trælse nogle i trafikken og i det hele taget i bymiljøet.

Så er der denne snak om park and ride, eller hvad det nu skal hedde. Jeg kan forstå, at hr. Arne Melchior har sådan mere romantiske eller behagelige opfattelser af, hvad det kunne hedde og bruges til sådan nogle pladser dér. Men jeg tror, at det er for tæt inde mod centrum her. De

der folk, der skal bruge Frederikssundsbanen, skal ikke fristes til at køre helt ind i Frederiksborgcentret i bil for at komme om bord i det indre hovedstadsområdes kollektive trafik. Det skal fungere sådan, at de sætter bilen langt udenfor eller måske helt lader den blive hjemme i garagen, og det betyder, at det skal fungere godt indtil det sted her.

Så er der det gode ved det her, at der ligesom er en naturlig linjeføring. Der er mange steder, hvor banen skal ligge, hvor en stor del af strækningen er på plads. For det allerværste ved trafikinvesteringer både i jernbanelinjer og i motorveje er jo den frygtelige påvirkning af miljøet og virkningerne for de stakkels mennesker, som bor ved de linjeføringer. Her er der ligesom et naturligt område.

Alligevel er der nogle, der bliver ramt, og vi vil gerne opfordre regeringen til at tage meget hensyn til de mennesker, der bliver ramt, ikke kun af den færdige etablering, men i høj grad også under byggeperioden. Jeg er vældig tiltalt af det, som hr. Svend Aage Fauerholdt fra Dansk Folkeparti tog op. Selv om det ikke er så mange mennesker, så bør vi virkelig tænke på dem, der mister deres havelodder, for det er netop et udtryk for god dansk kultur og et godt dansk liv at have sådan en kolonihave, når man bor i byen, og dem skulle vi meget gerne finde en erstatning for. Det ligger os meget stærkt på sinde.

Så sagde jeg i min indledning, at jeg godt kunne anbefale nogle andre gode baneprojekter, for når vi nu får lavet det her, så må det næste altså være fremrykning af timedrift med gennemgående tog til nogle jyske byer, hvilket vi ikke kunne komme igennem med i trafikforhandlingerne i november måned. Det trænges, ikke fordi det helt påviseligt store behov måske er der allerede nu, men for at skabe behovet og for at yde de områder en service, sådan at de områder stadig væk er attraktive at starte virksomheder i og bo i osv. Det skal vi også have på plads, men det må komme næstefter.

**Thorkild B. Fransgaard (FRI):**

I Frihed 2000 mener vi ikke, at det her er et spørgsmål om, hvorvidt man er for eller imod den kollektive trafik. Nej, vi er af den opfattelse, at det er nødvendigt med udbygningen af Ringbanen her, men også af den kollektive trafik i hovedstaden og i de større byer.

I det tilfælde her vil der blive en meget bedre sammenhæng i hele den kollektive trafik. Det er

noget, der er nødvendigt, når vi ser på de prognoser, der er nævnt også her i lovforslaget. I det område nævner man, at der sker en stigning fra 20.000 passagerer op til 95.000 passagerer, når metroen er færdig. Jeg tror på de prognoser, og derfor er det rigtigt at tage fat i det nu og få lavet en sammenhæng i hele området.

En anden ting, som vi også er overbeviste om, selv om vi ikke har noget imod bilismen – tværtimod, må jeg sige – er, at det vil blive mere og mere brugt også her i hovedstaden og andre steder, at folk vil parkere deres biler uden for byen og så tage med den kollektive trafik ind, i det her tilfælde ind fra den der ringbane. Så jeg er overbevist om, at de prognoser her holder, hvis ikke det bliver mere.

Derfor vil vi slet ikke ind i diskussionen om, hvorvidt vi er for eller imod den kollektive trafik. Der skal være plads til begge dele. Men vi er overbeviste om, at det her er et godt projekt, og at det er nødvendigt. Vi støtter det.

#### **Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg vil gerne sige tak for en rimelig bred tilslutning til lovforslaget. Tak til regeringspartierne, SF, Enhedslisten, CD, Kristeligt Folkeparti, Dansk Folkeparti og Frihed 2000!

Forslaget er jo et led i en udbygning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, hvor denne forbedring jo også markerer et træk i forbedringen igennem de senere år: køb af nye S-tog, udbygning af Frederikssundsbanen, metroen og tog til lufthavnen – satsninger, der virkelig for alvor vil give den kollektive trafik i hovedstadsområdet et løft.

For byområderne i den vestlige del af København vil banen give de daglige pendlere en markant forbedring. Ringbanen forbinder alle de øvrige S-togs-linjer og metroen med et effektivt og højfrekvent togsystem, som gør det nemmere at færdes på tværs af byfingrene i hovedstadsområdet med kollektiv trafik.

Der er med andre ord tale om et af de væsentligste bidrag til løsningen af trafikproblemerne i hovedstadsområdet, og derfor må jeg også sige, at jeg finder det fuldstændig absurd og et udtryk for i hvert fald en form for politisk placeringen sig i en hængekøje, som er temmelig interessant, at modstand mod pinsepakken skal føre til modstand mod den eneste effektive løsning af de her problemer. Man er så fantasifuld i sin modstand, at det alene er sådan, at pinsepakke-modstanden skal gå ud over alle københavnere og pendlerne i hovedstadsområdet.

Det håber jeg at de pågældende vælgere i både København og hovedstadsområdet vil huske.

Jeg synes også, det er interessant, at en modstand i Folketinget åbenbart ikke kommer til udtryk andre steder. Det kan være, fordi de er bange for ikke at blive genvalgt dér. Det er så ideologisk, så man åbenbart har vanskeligt ved overhovedet at forklare, hvad det er. Det er jo helt guddommeligt at høre den konservative ordfører, som sådan set er for, men ender med at være imod, og som i øvrigt taler om pendlere ved enhver lejlighed, men her blokerer for, at vi overhovedet kan løse problemet. Jamen jeg er fuld af forundring.

Jeg tror egentlig, at jeg vil sige det sådan: Jeg har fornemmelsen af, at både Venstre og De Konservative er så ideologiske i den her sag, at jeg tror, at der hjemme på vandhanerne står V og K.

Til fru Margrete Auken vil jeg bare sige, at vi selvfølgelig vil se på borgerhenvendelserne, det er klart. Hvis vi er i stand til at tilpasse projektet, så det også kan løse de problemer, der måtte være, så er det klart, at vi naturligvis må tage den dialog. Men der er, som fru Margrete Auken også sagde, grænser for, hvor lang tid det kan trækkes ud.

Til hr. Svend Aage Fauverholdt og også til hr. Ole M. Nielsen vil jeg sige, at det omkring kolonihaverne er sådan, at der vil blive tilbudt erstatningshaver, og så må man jo se, om det i givet fald accepteres.

Der er skønhedspletter, siger hr. Søren Kolstrup, og dem er vi selvfølgelig også villige til at diskutere, og hr. Søren Kolstrup har en hel masse ønsker. Jeg håber bare, at hr. Søren Kolstrup også husker på, at det også skal rummes inden for den økonomi, som er aftalt. Det er faktisk sådan, at en række af de ønsker, som hr. Søren Kolstrup har opstillet om udvidelse af perroner og den slags ting, forbindelse til metroen, til Amagerbanen, er fremtidssikret i lovforslaget, men hvis det er sådan, at man vil have det hele opfyldt på en gang, så sprænger man budgetterne. Så det håber jeg at vi finder en løsning på.

Med det her vil jeg gerne sige tak for tilslutningen, og jeg ser frem til et godt og fornuftigt udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Det er bare lige en enkelt præcisering: Er det ikke sådan, at den socialdemokratiske trafikmi-

nister er enig med mig i, at det faktisk også er et socialdemokratisk princip, at den, der bestiller musikken, også betaler for den? Det er i hvert fald det, som overborgmesteren i København, der også er socialdemokrat, ofte har tilkendegivet, så det troede jeg egentlig var noget, som man også i Socialdemokratiet kunne se fornuften i.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Jo, det er et princip, vi støtter meget, men jeg skal da ikke blande mig i de overvejelser, man gør sig i Venstres og De Konservatives folketingsgrupper. Jeg konstaterer bare, at den modstand, man har mod pinsepakken – som er det mest effektive økonomisk-politiske fordelingsarbejde, der er lavet i kongeriget, og som er forklaringen på, at dansk økonomi klarer sig så godt, som den gør – skal blokere for, at Venstre og De Konservative kan gå konstruktivt ind i et fornuftigt projekt, et projekt, som Venstre og De Konservative på Københavns Rådhus støtter. Det kan jeg virkelig ikke forstå. Men jeg synes, det er så guddommeligt morsomt, at jeg er sikker på, at Venstre og De Konservative en dag får svært ved overhovedet at forklare det over for sig selv og hinanden, for det hænger simpelt hen ikke sammen.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior** (CD):

Nu hørte vi igen denne her med, at den, der bestiller musikken, også skal betale. Det lyder flot, men det har ikke en pind med sagen at gøre. Må jeg spørge fru Lillelund Bech: Når vi bygger motorveje, hvem er det så, der betaler? Det er ikke bilisterne, der betaler som sådan. Nej, bilisterne betaler 300 pct. brugeroverbetaling, det er jeg helt enig i, men det er en helt anden ting. Men det er skatteyderne, der betaler, det er borgerne, der betaler; det er ikke en bestemt aftale eller et bestemt forlig. Og når man synes, at projektet er godt, som man altså også mener i store dele af Venstre – og lur mig, om det ikke også gælder store dele af Venstre her i huset, selv om jeg godt er klar over, at fru Gitte Lillelund Bech selvfølgelig er ordfører – når de alle sammen synes, at det er et godt projekt, ja, så er det samfundskassen, der betaler. Det er

ikke en bestemt måned eller et bestemt forlig eller en bestemt aftale, der betaler. Derfor vil jeg sige til fru Lillelund Bech, at hun er ude at køre på vandcykel og dumper i.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup** (EL):

Ministeren gjorde opmærksom på, at det selvfølgelig ikke er alle ønsker, man kan få opfyldt i denne verden; der er begrænsede midler. Også jeg er indforstået med det, og Enhedslisten er forligspartner i denne her sag. Men jeg forstod ministerens udtalelse således, at han var meget imødekommende over for alt det, der kunne opfyldes på fornuftig vis inden for rammen. Hvis det er korrekt forstået, så skal jeg takke for tilsagnet.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech** (V):

Jeg skal blot orientere ministeren om, at V's og også K's vælgere med al tydelighed husker denne her pinsepakke. Den gjorde nemlig gevaldig ondt, og V's og K's vælgere synes faktisk, de betaler rigeligt i skat, ligegyldigt om de er bilister eller de er brugere af den kollektive trafik.

V's og K's vælgere synes faktisk også, at man skal følge det princip, der handler om, at den, der bestiller musikken, også betaler, så jeg har V's og K's vælgere fuldstændig bag mig.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Så må jeg jo håbe, at fru Gitte Lillelund Bech ikke bliver paranoid, når de er bag hende.

Jeg tror, jeg så vil se frem til, at Venstres og De Konservatives vælgere, når de sætter sig i toget på Ringbanen og nyder turen, gør sig klart, at nu sidder de og kører i pinsepakken. Det må jo være det, der er konsekvensen: at det er den dejlige pinsepakke, de kører rundt i – eller hvad? Det hænger jo ikke sammen.

Jeg vil bare bekræfte over for hr. Søren Kolstrup, at det er klart, at alt, hvad vi vil kunne enes om inden for de rammer, der ligger, kan vi selvfølgelig snakke om.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**16) Første behandling af lovforslag nr. L 262: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Bødefastsættelse).**

Af trafikministeren (Jacob Buksti).  
(Fremsat 30/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Erling Christensen (S):**

Det foreliggende lovforslag er jo et led i udmøntningen af aftalen om flerårsaftalen for politiet, som blev indgået af regeringen, SF og CD, og som V og K efterfølgende tilsluttede sig. Det betød, at man skulle finde nogle penge. Derfor indfører man ændrede bødestørrelser og færre bødepositioner. Alt i alt regner man med et merprovenu på 100 mio. kr. om året og i indeværende år på 35 mio. kr.

Jeg skal ikke knytte flere bemærkninger til det, andet end at vi selvfølgelig fra Socialdemokratiets side står ved den aftale og støtter lovforslaget, og jeg skal på den radikale ordførers vegne sige, at De Radikale også støtter lovforslaget.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Denne gang blev jeg forbløffet over den socialdemokratiske ordfører. Har disse bødeforhøjelser primært til formål at skaffe penge til statskassen?

Jeg troede, at bøder for den slags overtrædelser, altså her af færdselslovens regler, har til formål at være præventive, således at der bliver færre overtrædelser, så der bliver færre ulykker, færre lemlæstede og dræbte. Kan hr. Erling Christensen og hans parti virkelig holde til at sige: Det forslag har vi, fordi vi mangler nogle penge i kassen, og så forøger vi bødesatserne?

Sådan har jeg altså ikke læst forslaget bemærkninger, og jeg kan ikke forestille mig, at trafikministeren har de intentioner.

(Kort bemærkning).

**Erling Christensen (S):**

Nu ved jeg ikke, om CD's trafikordfører deltog i de der finanslovforhandlinger. Jeg gjorde jo ikke. Jeg kan kun læse, hvad der står i bemærkningerne til lovforslaget. Og hvordan diskussionen er foregået under finanslovforhandlingerne, kan jeg jo selvfølgelig ikke referere. Jeg har ikke været til stede.

Jeg kan kun sige, at det, der fremgår af fremsættelsestalen, jo er, at det er et led i udmøntningen af aftalen om politiet, og at det også fremgår af lovforslaget, at man forventer et provenu på 100 mio. kr. om året med det her.

Så har hr. Arne Melchior da ret i, at sanktioner jo ikke er der, for at vi skal få penge i kassen, men for at undgå overtrædelser af færdselsloven. Det er rigtigt. Men vi har en vis erfaring, og det kan hr. Arne Melchior gøre sig bekendt med, hvis han læser Rigsadvokatens redegørelse på færdselslovens område fra den 9. februar her i år, som der også bliver henvist til i fremsættelsestalen for ministeren. Der vil hr. Arne Melchior kunne gøre sig bekendt med, hvor mange overtrædelser der er.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg må bare henholde mig til, at hr. Erling Christensens begrundelse, da han som ordfører for sit parti gik ind for det foreliggende lovforslag, var, at der skulle skaffes penge til statskassen, og det mener jeg i færdselssikkerhedens navn og i anstændighedens navn at vi ikke kan hævde. Derfor vil jeg spørge hr. Erling Christensen: Bliver han ikke glad, hvis prognosen, som jeg godt kender, ikke viser sig at holde stik?

Det er jo hverken for at straffe eller for at samle penge ind – det er jo hr. Bendt Bendtsens pengemaskine, som han taler så meget om, og som jeg er ganske uenig med ham i, men altså også må være uenig med hr. Erling Christensen i. Bliver hr. Erling Christensen og hans parti glade, hvis bødeforøgelsen får den værdi af præventiv art, som er dens hovedformål, og der så kommer færre penge i statskassen? Den klarer sig nok alligevel.