

ren: Hvor bryder vores forslag med hvidbogen? Vi støtter hvidbogen, og vi er meget kedede af, at regeringen med sin slutbemærkning om at stemme imod tilkendegiver, at det gør regeringen alligevel ikke.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 2 af fru Margrete Auken (SF), Niels Sindal (S) og Martin Lidegaard (RV) (se foran) forkastedes, idet 46 (S, SF, RV, EL og KRF) stemte for og 58 imod (V, DF og KF); 1 (Tove Videbæk (KRF)) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 44:

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykke nr. 57 om et udredningsarbejde vedrørende en Cityring som metroløsning tilbage fra Finansudvalget.

Af Margrete Auken (SF), Aage Frandsen (SF) og Ole Sohn (SF). (Fremsat 8/1 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Trafikministeriet har fremsendt et aktstykke om, at der udføres et udredningsarbejde inden for 10 mio. kr. vedrørende mulighederne for at etablere en ringbane som metroløsning mellem City, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro. Samme aktstykke har været fremsendt til Finansudvalget af den tidligere regering, men nåede ikke at blive behandlet færdig inden valget.

Aktstykket har været grundigt behandlet. Der har således været afgivet 23 spørgsmål og svar. SF har begæret sagen behandlet i salen, og repræsentanter for SF har fremsat beslutningsforslag om, at aktstykket trækkes tilbage fra Finansudvalget.

Jeg er tilfreds med denne mulighed for at nedgøre for det foreslåede udredningsarbejde, som regeringen vil gennemføre sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner samt HUR og med Ørestadsselskabets tekniske assistance. Baggrunden for aktstykket er aftalen af 15. juni 2001 mellem den daværende regering og Københavns og Frederiksberg Kommuner om kommunernes økonomi for 2002.

Aftalen bygger bl.a. på den beskrivelse af Cityringen, som er indeholdt i undersøgelserne i HT og Trafikministeriets Projekt Basisnet, der indikerer, at en udbygning af metroen med en Cityring ville give den største forbedring af den kollektive trafikbetjening i hovedstaden, dvs. City, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro.

På baggrund heraf har et projekt, der alene indeholdt en metroring og etaper heraf, været undersøgt i Trafikministeriets udvalgsarbejde »Grundlag for trafik- og miljøplan i hovedstadsområdet«. Dette er lavet i tæt samarbejde med de nævnte kommuner og HUR. Basisnetprojektet undersøgte meget omfattende det kollektive net og belyste ligeværdigt tre forskellige alternativer til kollektiv trafikbetjening i det centrale København, nemlig metro, sporveje/letbane og hyppig busbetjening.

Kl. 16.15

Den kommende undersøgelse af en Cityring som metroløsning sker altså på baggrund af undersøgelser, der har indeholdt forskellige alternativer til metro i de indre bydele. Parterne har aftalt, at Ørestadsselskabet, der besidder ekspertisen på området, skal forestå de tekniske undersøgelser og samtidig afholde omkostninger til udredningsarbejdet på 10 mio. kr. Der er udelukkende tale om yderligere undersøgelser, og en eventuel fremtidig beslutning om en egentlig projektering af metroløsningen må indgå i den samlede vurdering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Jeg har i øvrigt noteret mig, at Københavns Borgerrepræsentation har besluttet, at Københavns Kommunes forvaltninger skal fremkomme med forslag til, hvordan en undersøgelse af mulighed for sporbusser kan gennemføres.

Efter forslagsstillernes opfattelse er der i aktstykket på en række områder foretaget en fortolkning, der ligger ud over aftaleteksten. Forslagsstillerne finder, at dette hindrer, at der tilvejebringes et solidt politisk beslutningsgrundlag, hvor der sammenlignes forskellige udbygningsalternativer for den kollektive trafik i Kø-

benhavn. Begrundelserne for kritikken omfatter primært:

1: Linjeføring, idet forløbet af Cityringen i aktstykket nævnes mere eksplicit end i aftaleteksten med kommunerne.

2: En bekymring for, at aftalen om, at der skal tilvejebringes et beslutningsgrundlag for en eventuel egentlig projektering af metroløsningen, indskrænker muligheden for at foretage en helhedsvurdering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

3: En bekymring for, at styregruppen for arbejdet skal ledes af Trafikministeriet. Efter forslagsstillernes opfattelse ville det være naturligt at give HUR en mere central placering, idet aftalen ikke foreskriver noget om arbejdet således.

Til punkt 1 kan jeg oplyse, at det forløb af Cityringen, som fremgår af aktstykket, som tidligere nævnt svarer til det forløb, der er skitseret i »Grundlag for trafik- og miljøplan i hovedstadsområdet«. Der er således ikke taget stilling til præcisering af linjeføring eller stationsplacering. Dette skal undersøgelserne afdække.

Til punkt 2 kan jeg oplyse, at med det foreslåede udredningsarbejde, Basisnetprojektet og »Grundlag for trafik- og miljøplan i hovedstadsområdet« vil der efter regeringens opfattelse være gennemført en omfattende analyse af mulighederne for forbedring af den kollektive trafik i det indre København.

Til det tredje punkt kan jeg kun sige, at aftaleparterne opfatter det som naturligt, at arbejdet ledes af Trafikministeriet, som er en af aftaleparterne, fordi det i sagens natur vil være hensigtsmæssigt. Jeg vil lægge vægt på, at udredningsarbejdet i videst mulig udstrækning koordineres med det arbejde, HUR har iværksat vedrørende en trafikplan for hovedstadsområdet. Derfor er HUR også inviteret til at deltage i arbejdet, sådan som det fremgår af aftalen.

Regeringen vil således anbefale, at der stemmes nej til det fremsatte beslutningsforslag nr. B 44 om at trække aktstykke nr. 57 om et udredningsarbejde vedrørende en Cityring som metroløsning tilbage fra Finansudvalget.

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg skal indledningsvis nævne, at jeg taler på vegne af både Venstre og Det Konservative Folkeparti.

De to partier ønsker, at vi til stadighed har fokus på, hvordan trafikudviklingen og trafikafviklingen finder sted i bl.a. hovedstadsregionen. Beslutningen om etablering af et metrosystem i

København har vi støttet, og vi mener tilsvarende, at etablering af en Cityring som metroløsning bør overvejes og derfor undersøges nærmere. Venstre og Det Konservative Folkeparti bakker derfor fuldt op om aktstykke nr. 57 til Finansudvalget, hvor Trafikministeriet søger tilslutning til, at Ørestadsselskabet bistår med teknisk assistance og afholder omkostningerne til gennemførelsen af et udredningsarbejde vedrørende muligheden for at etablere en Cityring som en metroløsning.

For Venstre og for Det Konservative Folkeparti er det væsentligt, at det kollektive trafikudbud i København er effektivt og velfungerende. Vi ser metroløsningen som værende en oplagt transportform i en storby som København, og derfor mener vi, det er naturligt, at Trafikministeriet anmoder Ørestadsselskabet om at forestå dette udredningsarbejde med henblik på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en eventuel egentlig projektering af en metroløsning til betjening af brokvartererne.

Venstre og Det Konservative Folkeparti må derfor afvise at trække aktstykke nr. 57 tilbage fra Finansudvalget, og vi kan derfor ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag.

Kl. 16.20

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil spørge fru Gitte Lillelund Bech, om Venstre og De Konservative egentlig synes, at Ørestadsselskabet har haft en heldig hånd med det, de har lavet hidtil som planlæggere. De har mere end fordoblet prisen på den metro, vi står med nu.

Jeg hører på vandrørsposten – og det er en ret effektiv del af den – at toget ikke kommer til at køre den 1. oktober. Der er ikke kommet de ting, der skulle komme fra TÜV Rheinland, så det kommer ikke til at virke. Derudover kan jeg sige, at når man har spurgt, hvordan metroen skulle koordineres i forhold til den øvrige trafik, er stationerne dyre, der er få af dem, de er meget små, og de kan ikke bygges større. Jeg har også ladet mig fortælle, at på Kongens Nytorv planlægger man en helt anden station til den nye linje, så det kommer ikke til at hænge sammen.

Jeg har på et tidspunkt spurgt direktøren, hvorfor man dog ikke har fået den idé at koble stationen på Nørreport til parkeringen på Israels Plads, hvilket havde været nærliggende. Hun så helt forbløffet ud, fordi hun skulle finde på noget at sige, og det var selvfølgelig også ambitiøst

troet af mig, at hun kunne finde på noget. Men set i sammenhæng med, at der er lavet en stribe af fiaskoer, og projektet er blevet to, tre gange så dyrt og ikke virker, og så kommer ministeren herop og siger, at det er lige netop Ørestadsselskabet, der skal planlægge det dyreste projekt, vi har – jamen altså!

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil meget kort sige til fru Margrete Auken, at jeg hører til dem, som ikke bare lytter på vandrerene og så i øvrigt bruger det som udgangspunkt for min debat.

Det, jeg taler for, er, at en metroløsning er det mest fornuftige, man kan have i København, og vi synes, det er yderst fornuftigt, at man får igangsat dette udredningsarbejde, så vi kan få et beslutningsgrundlag for en eventuel projektering af en metroløsning. Det er sådan set det, jeg har forholdt mig til, og jeg ønsker altså ikke, at man skal trække aktstykke nr. 57 tilbage.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det, jeg prøver at tage fat i nu, er, at i det oprindelige forslag, som vi også var skeptiske over for, var det meningen, at HUR skulle stå for planlægningen, og de så dog også sagen i en lidt større sammenhæng end det helt lukkede København. Men nu er vores overordnede indvending, at det er utrolig kommunalegoistisk. Man ser slet ikke på hele storbyens problemer, man kigger kun specifikt på København og Frederiksberg og er hamrende, bedøvende ligeglade med resten. Det er noget, som blev aftalt med kommunerne, og det problem har vi ikke haft oppe at vende i Folketinget. Det er én side af sagen.

Men jeg vil sige, at efter det sidste, vi har set, satser Ørestadsselskabet på det, man kunne kalde en omvendt Murphy: alt, hvad der kan gå godt, vil gå godt! Det vil sige, at alt skal lykkes i maj, og hvis det ikke lykkes, kommer metroen ikke til at køre. Jeg ved det, og jeg kan godt sige, at jeg ved det, fordi min vandrørspost er betydelig bedre end fru Gitte Lillelund Bechs, og jeg kan høre, at Jernbanetilsynet faktisk er desperata over det her.

Jeg vil ikke sige, at man ikke kan tvinge dem. De kan godt blive halshugget, uden at sagen går til kriminalpolitiet, og med den ledelse, der har været, og den succes, Ørestadsselskabet har haft med at få alt muligt vrøvl gennemført, må mini-

steren altså undskylde mig. Men jeg vil godt stå ved det, og der kan bruges meget værre kraftudtryk end dem, jeg bruger her, når vi skal se på, hvad der er foregået, så jeg vil spørge: Er det virkelig Venstres omgang med milliarderne, det handler om?

Poul Andersen (S):

Jeg vil gerne takke trafikministeren for redegørelsen for, hvorfor aktstykket blev fremlagt i Finansudvalget, og fuldt ud støtte baggrunden for det. For Socialdemokratiet er det nemlig også ensbetydende med, at når vi snakker metro, er det en stor politisk vision, som er ved at blive en realitet. Vi har været fælles om den, og vi er meget stolte af hele den udvikling, vi sammen har været med til at skabe i hele Københavnsområdet, som er ved at blive den dynamo, vi alle sammen har håbet og satset på.

I den forløbne tid, hvor vi har haft mulighed for det som ledende parti i regeringen, er der også sket yderligere tiltag for den kollektive trafik i Københavnsområdet med S-togsringen, udbygningen med Øresundstog osv. Det er alt i alt gode ting, som suppleret med metroen bliver ideelle for det kollektive trafiksystem i København, og vi føler, det er helt naturligt at få kigget på, hvordan vi kan udbygge det videre i en god konstruktion, så tingene kan supplere hinanden. Men det skal vi altså ikke detailstyre som folketingsmedlemmer, det har vi nogle organer til, og det er dem, opgaverne skal fordeles imellem.

Der ligger et forslag, og vi vil selvfølgelig meget gerne være med til at kigge på det og være med til at træffe nogle beslutninger for en yderligere udvikling af metrosystemet i København. Derfor må vi altså afvise SF's forslag.

Kl. 16.25

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil ikke sige, at det overrasker mig, men jeg vil alligevel sige til hr. Poul Andersen: Det koster faktisk 5 mio. kr. pr. plasticsæde; det er bitesmå tog på 39 m, som ikke kan blive større; stationerne er bygget sådan, at de heller ikke kan blive større, og der er for få af dem; de hænger ikke sammen med det øvrige transportsystem, og man har valgt et system, som gør, at togene aldrig kan køre i niveau.

Hvis man havde valgt et andet system, som måske ikke gav så meget arbejde til COWI Consult, fordi det ikke er så krævende i den henseende, havde vi haft et system, som for det første

havde kørt i dag, og som for det andet kunne have kørt både i gadeniveau og i tunnel. Men det har man ikke villet, og nu er det blevet to-tre gange så dyrt, og det kommer ikke til at køre til tiden. Det er allerede blevet udsat mange gange, og de ting fra TÜV Rheinland, der skulle have været klar for flere år siden, har endnu ikke været til godkendelse.

Jeg ved da godt, at nu satser Ørestadsselskabet på også at få denne opgave, så milliarderne kan flyde lindt og let, som de har gjort hidtil. Men det er faktisk en fantastisk dyr og over for København uansvarlig løsning, og det kan vi komme ind på efterhånden.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er jo ikke første gang, vi har taget en lille dyst med fru Margrete Auken her i Folketings-salen om udviklingen af metroen. Det har også afstedkommet, at vi sammen har været nede og se Ansaldo, og det er blevet påvist, at fabrikken ikke kunne fremstille togene. Men vi har også været i Japan og set, at det kan altså lade sig gøre at få førerløse tog til at køre.

Sådan er der jo så mange ting. Der er nogle, der skal tage sig af de rent tekniske problemstillinger og har et ansvar for, at projektet bliver gennemført. De skal leve op til de kontrakter, der er lavet, og det er det, vi forholder os til rent politisk. Og vi ser frem til at få metrosystemet i København, for det bliver et enormt løft.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis forventningens glæde er den største, kan jeg sige, at så har vi megen glæde til gode endnu, også for Socialdemokratiet, for metroen kommer ikke til at køre den 1. oktober.

Jeg forsøgte et væddemål med Frederiksbergs forhenværende borgmester for lidt over et år siden. Jeg satte 25 mod én på, at den ikke kom til at køre til tiden, og da jeg senere spurgte, hvad han egentlig havde lyst til at sætte ind på det, trak han væddemålet tilbage, for han skulle ikke nyde noget, så jeg vil bare lige gøre opmærksom på, at på min gravsten kommer der til at stå »Hvad sagde jeg?« om denne sag.

Det er stort set gået skidt, og det kan man jo ikke andet end beklage, for det er jo os, der kommer til at betale. Det har vi forudsagt i hele det lange forløb, og det ved hr. Poul Andersen også godt.

Der er steder, hvor jeg ikke kunne forestille mig, at det ville gå så galt. Jeg var ikke klar over, at Ørestaden ville udvikle sig så katastrofalt. Men de er effektive i Ørestadsselskabet, de har rigtig godt krammet på Socialdemokratiet. Først fik man gennemtvunget hele Kalvebod Brygge, og det er jo en del af det hele – en af skandalerne – og så har man fået tvunget alle mulige offentlige byggerier derud og fået baldret en masse igennem, fordi man ikke kunne sælge grundene. De er dejlige planlæggere!

Poul Fischer (DF):

Indledningsvis kan jeg sige, at Dansk Folkeparti vil stemme imod at trække aktstykket nr. 57 tilbage.

Folketinget behandlede under det forrige dagsordenspunkt hvidbogen, hvoraf det fremgår, at transportbehovet har været kraftigt stigende gennem historien og også vil være det fremover. Derfor er en udvidelse af den kollektive transport i byerne et must, både af hensyn til miljøet og for i det hele taget at få afviklet transportmængden inden for en rimelig tid.

Dansk Folkeparti mener, det er rigtigt, at man på grundlag af basisnetprojektet, der jo har set på tre alternative former for kollektiv trafikbetjening, arbejder videre og dermed får en udredning af, hvilket af de foreslåede projekter der vil give den største forbedring af den kollektive trafik. Alting har sin pris, og Dansk Folkeparti vil naturligvis se kritisk på det projektmateriale, der kommer, inden vi tager endelig stilling til projektets endelige gennemførelse.

Dansk Folkeparti har med tilfredshed noteret, at de berørte kommuner har godkendt udformningen af aktstykket, og at disse kommuner sammen med HUR og Trafikministeriet er styregruppen.

Så skulle jeg i øvrigt hilse fra Kristeligt Folkeparti og sige, at de også vil stemme imod.

Kl. 16.30

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Det er jo en diskussion, man som en, der for første gang deltager i den, kan høre har fundet sted i et stykke tid.

Jeg vil gerne starte med at slå helt fast, at Det Radikale Venstre selvfølgelig stadig væk står inde for den tekst, der ligger fra aftalen om kommunal økonomi, og selvfølgelig ikke har tænkt

sig at bryde nogen forlig, ligesom vi forventer, at regeringen ikke har det på nogen områder.

Når det er sagt, vil jeg da også sige, at der er nogle af de ting, som fru Margrete Auken påpeger, som man måske godt kunne tage med i udvalgsarbejdet og diskutere igennem stille og roligt.

Nu var der mange mennesker i salen, da ministeren var på talerstolen, men så vidt jeg kunne forstå på ministeren, var han enig i, at man selvfølgelig skal undersøge mulighederne for en metro, men selvfølgelig se det i sammenhæng med de andre mulige løsninger for den kollektive trafik i København, og at det derfor måske skal læses lidt bredere, end det lige er formuleret her. Det vil jeg selvfølgelig være meget glad for at diskutere videre med ministeren.

Derudover er der diskussionen om, hvem der skal stå i spidsen for det her udredningsarbejde, og det synes jeg da også vi skal tage en fordomsfri diskussion om. Det fremgår af teksten, at HUR inviteres til at deltage i arbejdet, så man kan vel ikke tolke det, som at HUR skulle lede arbejdet. På den anden side vil jeg da sige, at det står jo heller ikke nogen steder, at det er Ørestadsselskabet, der skal lede det, så mon ikke vi kan finde en fælles grund for, hvem der i fællesskab skal forestå det her arbejde, og tage den diskussion på god parlamentarisk manér i udvalget, når det kommer dertil.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Keld Albrechtsen (EL):

Nu er jeg jo i den situation, at jeg for det første er århusianer, og for det andet er jeg nybagt trafikordfører, så jeg skal nok i den situation udtale mig med nogen forsigtighed om et så kompliceret københavnsk anliggende, som der her er tale om.

Når jeg ser, at det er dette Ørestadsselskab, som skal lede udredningen, bliver jeg ikke vildt begejstret. Så umiddelbart synes jeg, der kan være en hel del fornuft i SF's forslag.

Det er jo sådan, at man har bygget den metro. Man kan så diskutere, om det var den måde, man skulle have gjort det på. Nu bliver den så en realitet. Fru Margrete Auken har sikkert ret i, at det trækker yderligere i langdrag, og at den bliver endnu skrækkeligere dyr end allerede antaget, men bygget bliver den, og engang kommer den jo også til at køre, og så må det øvrige

kollektive trafiksystem i København efter min beskedne opfattelse så videreudvikles derfra.

Det vil i hvert fald ikke komme dertil, at Enhedslisten vil stå i vejen for en udbygning af den kollektive trafik i København. Så meget kan jeg sige. Jeg tror heller ikke, at den måde, som regeringen griber det her udredningsarbejde an på, er klog. Derfor synes jeg, at den radikale ordførers forslag om, at man satte sig ned og fandt ud af, hvordan man kunne få et fornuftigt udredningsarbejde, var der noget idé i, og jeg vil gerne tilslutte mig det spørgsmål til ministeren, om ikke man i udvalget kunne sætte sig ned og drøfte det, således at vi også får alternative muligheder, som SF har efterlyst.

Hvis man ikke kan det, vil jeg da gå ud fra, at Enhedslisten vil støtte fru Margrete Aukens forslag. Men det ville jo være godt, hvis man i udvalget kunne få sådan en drøftelse, så man kunne få en fornuftig løsning.

Jeg kan egentlig ikke forstå, hvis Socialdemokratiet ikke også godt vil være med til det. Den forligstekst, som ligger, rummer da mulighed for, at man griber det mere bredt an, end regeringen har lagt op til. Så jeg synes godt, at Socialdemokratiet ligesom Det Radikale Venstre måske også kunne være med til at lægge bare en lille smule pres på ministeren, sådan at det kunne gøres lidt bedre, end det fremgår af aktstykket.

Det er min sådan umiddelbare, beskedne opfattelse på baggrund af den ekspertise, jeg råder over.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Ordføreren for forslagsstillerne, fru Margrete Auken.

Margrete Auken (SF):

Jeg tror allerførst, jeg vil sige til de medlemmer, der er nye på de her områder, at Folketinget aldrig nogen sinde har vedtaget, at der skulle bygges metro på denne måde, aldrig. Det er blevet lavet i Ørestadsselskabet, og det er lavet, helt uden at det er kommet frem, hvordan det skulle foregå i øvrigt.

Kl. 16.35

Det flip, vi har fået med teknikken – og det er ikke et spørgsmål om, at det er førerløst, for det er alle moderne tog – skyldes, at det er ubemandet. Det er ubemandet, og det er det, der giver de meget store problemer. De sagde dengang, at de skulle lave hyldevarer, og nu står de altså

med et projekt, som ikke kan komme til at hænge sammen.

Men jeg kan altså fortælle, at sidste gang man havde udskudt fristen for TUV's aflevering, var det frem til den 14. december. Man skal være dygtig for at kunne læse det, men det kan man godt. Nu går der yderligere 2 måneder. Det vil sige, at Jernbanetilsynet skal satse på, at alt går godt på én gang, og det gør det selvfølgelig ikke. Det kan godt være, at det lykkes Henning Christophersen at tromle igennem, det har jeg jo set før, at det skal blive godkendt alligevel, men det er altså ikke særlig forsvarligt, at det foregår på den måde.

Man kan også sige, at det er så én ting. Det er selve systemet, som set i lyset af system metro er meget dårligt tænkt. Det ligner ikke metroer andre steder i verden. Der er ingen steder, man laver små bitte tog på 39 meter til det her. Der er ingen steder, hvor man laver stationerne, så de ikke kan udvides i givet fald. De fleste andre steder i verden er der også en overordnet trafikplanlægning, hvor man kobler det med den øvrige kollektive trafik. Det her er helt løsrevet fra den øvrige kollektive trafik. Det har intet med det at gøre.

Det er rigtigt, at basisnettet er trukket ind for at supplere metroen, men det bliver så på betingelser, hvor man ikke har tænkt i København, man har slet ikke tænkt i Storkøbenhavn, man har slet ikke tænkt i pendlertrafik, man har kun tænkt i Københavns Kommune – det er altså meget kommuneegoistisk – og også i Frederiksberg Kommune selvfølgelig, og man har slet ikke taget resten med ind.

Så har man en meget, meget stor investering. De 10 mio. kr., som jo i sig selv i øvrigt er mange penge, er til det her forundersøgelsesarbejde. Det er jo noget, der er aftalt til at koste 10 mia. kr. For de penge kunne man f.eks. have lagt en ekstra S-togs-linje langs med det, så vi virkelig var begyndt at tilgodese det storkøbenhavnske problem. Det kunne da være noget af det, der havde været gavnligt, om man havde fået det ind ved en planlægning af metroen, og det var noget, vi håbede på, da man sad med basisnettet. Pludselig dukker denne metroring op. Så bliver det en aftale med kommunen. Men dengang regnede vi stadig væk med, at der ville blive mulighed for at lave alternative undersøgelser.

Når det bliver Ørestadsselskabet, ved vi, hvordan det kommer til at foregå, og så bliver det COWI, der kommer til at lave det hele. De er selvfølgelig mest optaget af at få en metro, der

ser sådan ud, for det er det, der er rigtig mange penge i for dem. F.eks. har Ørestadsselskabet aldrig ansat deres egne eksperter, så når vi andre stiller spørgsmål derinde, så sætter de COWI til at besvare dem. Det er altså en ret dyr affære, vil jeg sige. Der ruller rigtig mange milliarder pr. spørgsmål, havde jeg nær sagt. Så de dér 5 mio. kr. pr. plastiksæde kan vi jo så fortsætte med at have fornøjelsen af.

Men det slemme, det rigtig slemme i sagen er, at vi slet ikke får løst de store kollektive trafikproblemer. Jeg ved godt, at nogle af vores københavnerne synes, det her er dejligt, men jeg synes, det er meget egoistisk tænkt, selv om jeg selv bor i byen. Det er meget egoistisk tænkt, at man siger skidt med, hvordan det ser ud i Københavns Amt, skidt med, hvordan der ser ud i de andre omliggende amter, skidt med, hvordan vi får deres trafiksystemer til at fungere, for nu brænder vi alle pengene af på en metro, der er fuldstændig løsrevet fra det øvrige transportsystem.

Det er den elendighed, som der burde have været rettet op på, og jeg kan forstå, at når det skal hastes igennem, er det, fordi det ikke skal blive opdaget, hvor elendigt det er, for nu nærmer datoen sig jo for, hvor det bliver. Jeg ved godt, at både ministeren og dronningen, og hvad ved jeg, er inviteret til den åbning. Den bliver ikke! Den bliver ikke til den 1. oktober, medmindre man laver noget, der er fuldstændig vildt uforsvarligt i forhold til sikkerheden på den der metro.

Det er også lige sådan, når vi ser på pengene i det. Som sagt er det blevet mere end dobbelt så dyrt – mere end dobbelt så dyrt! – som det oprindelig var planlagt til. Det indgår ikke i de beregninger.

Jeg nævnte lige før i en kort bemærkning Kalvebod Brygge. Jeg ved ikke, hvor mange der er klar over, at den der kandidat nr. 1, 2, 3, 4 og 5 til dynamitfonden, der ligger derude på Kalvebod Brygge, er direkte tilskud til Ørestadsselskabet. Det blev foræret til Ørestadsselskabet, som så solgte det til Skanska, som derefter mente, at man nu omsider skulle få hævn over, hvad der måtte være af problemer mellem Skåne og Københavnseggen. Så nu skulle det blive rigtig rædselsfuldt på Kalvebod Brygge, og det blev det.

Men pengene går til Ørestadsselskabet. Hvad der er lavet af byggeri derude, er næsten alt sammen offentligt byggeri, for det jo er en meget effektiv ledelse, der er i det dér Ørestadsselskab,

og de har jo krammet på finansministre, og hvad ved jeg.

Danmarks Radio bliver tvunget derud. Det er så den grimme af de historier, vi står med. Men stort set alt det byggeri, der er lavet derude, er offentligt, stort set alt sammen. Det eneste, der er bygget privat derude, inden man fik buldret Field's igennem, var Telia. Det er de eneste, der er kommet til den fastsatte pris. Så kom Ferring til en fjerdedel af prisen – til en fjerdedel af prisen. Det er bare sådan lige for at fortælle, hvad det er, vi har med at gøre her.

Kl. 16.40

Jeg er da glad for, at der i hvert fald er et par stykker endnu, der kan den her historie, for det, der vil ske os, hvis ikke der bliver lavet tilstrækkelig meget vrøvl, er, at vi så senere hen får at vide, at den kollektive trafik har fået alle de her penge, og så er der ingen grund til, at den får mere. Milliarderne er rullet til metroen, og københavnerne er åbenbart ligeglade. Men jeg synes ikke, at hverken Københavns Amt eller for den sags skyld Folketinget skulle tage så let på den samlede sammenhængende transportpolitik i det her land, som de gør.

Man har fundet sig i, at alle ens værste forudsigelser er blevet opfyldt, alle sammen. Alle sammen! Virkelig, altså. »Hvad sagde jeg«, kan der komme til at stå på min gravsten, som jeg sagde før. Sådan bliver det stort set i det her foretagende. De løfter, der er blevet givet, er ikke blevet indfriet. Mine forudsigelser er blevet indfriet, men f.eks. løfter om, at der skulle være åbenhed om det her, er jo ikke blevet indfriet. Der er ikke tale om, at der er åbenhed i det her foretagende, så man kan følge med i, hvad der foregår.

Men det er rigtigt, at et stort flertal i Folketinget med Socialdemokratiet og Venstre i spidsen har buldret det her igennem. Man har altså accepteret det her enormt dyre tog. Man har lavet en trappe inde på Nørreport, hvor man jo har fået den ultimative regnvejrsløsning. Der lander man oppe på en helle, når man kommer nede fra metroen, og der er altså blevet lavet en trappe, som koster ret mange penge, jeg tror, det er op mod en halv milliard kroner.

Dengang lykkedes det jo også at bilde Venstre og De Konservative – jeg siger ikke Socialdemokratiet, de var banket fuldstændig flade – og hr. Svend Heiselberg det ind. Nu tør jeg jo næsten ikke nævne hr. Kaj Ikkast, næh, ham blev det ikke bildt ind, han protesterede. Men det var rigtigt, at hr. Svend Heiselberg hoppede på den dér

med, at man ville lave en rulletrappe og den ville koste 125 mio. kr. Det er selvfølgelig noget vrøvl. En rulletrappe har aldrig kostet 125 mio. kr. – og slet ikke den, der skulle laves dér. Men det var så måden hvorpå. Det lykkedes så også Henning Christophersen at køre rundt med tropperne dér, så Venstre var på plads. Så fik man det altså sådan, at vi nu får metrostationen op på en lille helle, og sammenhængen med den øvrige trafik er ikke lavet, for de tænker ikke i sammenhæng i det dér Ørestadsselskab.

Da man diskuterede den store parkering på Kongens Nytorv, var der en planlægger, som ikke havde siddet og arbejdet med det før, som siger til mig: Hvorfor laver man dog ikke en forbindelse med en lille tunnel fra Israels Plads, hvor der er masser af plads, og over til metroen på Nørreport til at køre ind til Kongens Nytorv?

Hvis folk overhovedet kunne lidt planlægning – for den er jo indlysende, når man hører den – havde man sagt: Ja, selvfølgelig skal man lave sådan noget. Men sådan tænkes der ikke i Ørestadsselskabet. Der tænkes ikke i sammenhænge. Der tænkes i flothed. Og det er dyrt. Stort. Bortset fra togene, som er små. Og overskridelserne er også meget store.

Jeg tror også, det kommer til at køre på et eller andet tidspunkt. Men det, jeg er bange for, er, at når nu vi sætter det her i værk, så hænger man på den, og det tromler af sted, og de sidder så henne i Ørestadsselskabet, og COWI er jo også glade, og milliarderne ruller, og regeringen er ligeglad, og man kan jo også skære ned på både ulandsbistand og råd og nævn, og hvad ved jeg, så kan vi få råd til det her. Men jeg er ikke sikker på, at det var sådan, der var tænkt i foretagendet.

Jeg håber, at vi kan følge op på det radikale forslag om, at man dog får det minimum af sammenhængende planlægning ind i det. Nu er HUR jo ikke rigtig egnet, fordi de ikke rigtig har midler, og det vil sige, at de kan blive kørt rundt med. Det er jo først den dag, hvor HUR får finansiering, at vi får dem som den effektive trafikplanlægger, de burde være.

Det er jo det, vi får at vide over alt i verden, også på den rejse, hvor hr. Poul Andersen, og jeg tror også, hr. Heiselberg var med, da vi var i Wien, hvor det blev slået fuldstændig fast, at det er den sammenhængende planlægning, der skal laves.

I Wien gør man det f.eks. sådan, at en perron er sådan noget, man går hen over, når man skal skifte. Det er meget svært at få folk til at skifte

tog. Bare det, at de skal hen over perronen er så-mænd slemmt nok, men det har man dog gjort i Wien.

Men i metroen skal man op og hen, og så skal man hen til et eller andet stoppested, der ligger langt væk, fordi man ikke ser på, hvordan den øvrige trafik er. Det er planlægningskompetencerne i Ørestadsselskabet, det er dem, vi nu stikker alle milliarderne til, og de kan gå videre med det, fordi vi åbenbart har nogle venner – det har jeg bestemt ikke mere, for så er folk da mere robuste, end de burde være. Men der sidder nogle dér, der kender de rigtige. Det er det mest mafiose projekt, vi overhovedet har set nogen sinde. Da man endelig tvang det dér storcenter igennem, var det ved at blive rigtig, rigtig sjovt i det her foretagende.

Men jeg forstår, at den tidligere kommissær kan sit job. Han har fod på tropperne. Han får milliarderne ud af både Venstre og De Konservative. Han sørger for opbakning fra Socialdemokratiet. Han har Kristeligt Folkeparti – til min store overraskelse i øvrigt – med sig. Det plejer ikke at være Kristeligt Folkepartis linje, men jeg kan forstå, at de også er blevet fromme over for, at hvis noget er rigtig dyrt, er det skingrende ligegyldigt, om det er brugbart. Så tager man det.

Kl. 16.45

Lad os nu få stillet nogle spørgsmål til det og så se. Jeg ved godt, at det er dyrt at stille spørgsmål til det her projekt, for som sagt er det COWI, der skal svare på dem. For selv de svar, hvor man bare kunne have kørt kontorstolen tilbage og fundet dem i en brevordner, som det ville have set ud i enhver anden institution, har man ikke i Ørestadsselskabet. Men vi er jo alligevel nødt til at stille spørgsmålene i det her foretagende.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg beder om formandens tilladelse til at koncentrere mig om det beslutningsforslag, vi behandler, for det drejer sig ikke om, hvor meget fru Margrete Auken kan lide metroløsningen eller ej.

Så diskuterede vi udtryk før: mafiose og sådan noget. Det er jo et lidt stærkt udtryk, men det er meget underholdende. Måske skulle man tage tingene lidt mere alvorligt, for det synes jeg de er.

Hr. Martin Lidegaard stillede mig et konkret spørgsmål. Det er derfor, jeg har bedt om ordet. Spørgsmålet var, hvem der skulle lede arbejdet,

og der sagde jeg i min tale – jeg erkender, der var meget støj i salen, da jeg talte – at det er Trafikministeriet, der skal lede undersøgelsen. Ørestadsselskabet skal bistå med teknisk assistance, og HUR deltager i styregruppearbejdet. Jeg tror i øvrigt, det er meget tæt på det, hr. Martin Lidegaard selv mente. Men jeg erkender, at det var meget vanskeligt at høre.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

En gang imellem, når jeg hører fru Margrete Auken tale, kommer jeg til at tænke på min gamle far, som jo gerne sagde, når naboens kone sådan rigtig rullede sig ud: Det er da en værre harpe. Men det vil jeg selvfølgelig ikke sige herfra om fru Margrete Auken. Men af en eller anden grund kom jeg til at tænke på min gamle far.

Det, jeg så vil sige, er, at jeg egentlig synes, at fru Margrete Auken skulle være lykkelig over, at vi gik ind og traf en fornuftig beslutning om Nørreport. Tænk, hvis vi havde gennemført det, som fru Margrete Auken gav udtryk for dengang. Dengang var vi jo nogle, der traf en beslutning, som rakte videre frem, og som kostede flere hundrede millioner kroner mindre, end det ellers ville have kostet.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil allerførst konstatere, at det er en underholdende ting at være trafikordfører. Det er i hvert fald inspirerende for sprogbroderen.

Og så har jeg et spørgsmål til ministeren. Jeg synes egentlig, at der fra Det Radikale Venstres side kom et fornuftigt forslag om, at vi kunne sætte os ned i udvalget og drøfte, hvordan man leder den her udredning. Men jeg synes ikke, ministeren reagerede på det. Jeg synes, at det har været klogt at få denne her debat, som SF har rejst, således at tingene ikke kører af sporet, for nu at tale sådan i trafiktermer. Her kunne det være fornuftigt, hvis regeringen reagerede en lille smule imødekommende over for de spørgsmål, som oppositionen stiller.

Jeg har lagt meget mærke til, hvordan regeringen har svaret på spørgsmål under de debatter, som er blevet stillet fra oppositionens side i salen i dag. Jeg frygter lidt, at der tegner sig et billede af, at regeringen sådan set er ret afvisende over for at indgå i et samarbejde med oppositionspartierne om konkrete, praktiske ting, som burde kunne løses på en almindelig, fornuftig måde. Det ville da være et uheldigt billede, hvis

det fik lov til at stå, så jeg håber, at ministeren vil svare på mit spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

For det første skal jeg sige, at Socialdemokratiet jo er med i det her, og jeg ved ikke, om hr. Keld Albrechtsen opfatter Socialdemokratiet som opposition eller hvad. Men de er jo i hvert fald ikke i regering, og de har støttet det her, og de har støttet min tale, så det behøver vi sådan set ikke at diskutere mere.

Så er der spørgsmålet om, hvad man vil gøre i Trafikudvalget. Der er det jo således, og det ved hr. Keld Albrechtsen jo bedre end nogen anden, at jeg ikke er medlem af Trafikudvalget. Trafikudvalgets formand er tilfældigvis i formandsstolen i dag, og han vil lede og fordele arbejdet fremragende i Trafikudvalget, og dér kan man jo diskutere, hvad man vil. Det må og kan og vil jeg ikke blande mig i.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Fru Margrete Auken, anden omgang.

Kl. 16.50

Margrete Auken (SF):

Når jeg beder om anden omgang, er det, fordi jeg synes, sagen er alvorlig. Det kan godt være, at man står og laver lidt skæg her, men det er jo forfærdeligt, at det får lov at køre på den her måde. Når jeg brugte ordet mafiøst, kunne man måske have fundet på et andet. Jeg ved ikke, hvad man kalder den form for sammenspisning, som ligger i, at man får mast ting igennem fuldstændig uden saglige vurderinger.

Er hr. Heiselberg gået? Jeg ville have afleveret min sædvanlige kompliment til ham, nemlig at det lykkedes mig under hele Nørreportarbejdet at opdage, at hr. Svend Heiselberg er langt, langt klogere, end han foregiver. Det synes jeg da var en stor oplevelse, at det lykkedes dengang. Jo, men det er da pænt sagt, ikke? Det ville jo også være galt andet.

Selv da vi var ovre og besøge metroen og gik rundt og så på Nørreport, hørte jeg da fra mange sider, at det havde været lykkeligere, hvis man havde lavet konkursløsningen, altså den, hvor man havde lavet den overliggende overgang på det tidspunkt dér. Det havde da været meget lykkeligere, og det har jo kostet enormt at forhindre, at det brød sammen.

Jeg synes, det var et fint arbejde, vi fik gjort dengang. Det var godt, at DSB fik lov til at sætte

så mange ressourcer ind på, at man kunne styre det forløb, sådan at DSB heller ikke fik skylden for, at man i flere år havde den løsning.

Det, vi har fået nu, er jo to små dyre trapper – under dybfrost og permafrost, og hvad ved jeg – som sender trafikstrømmen op. De kommer op ad en trappe på den perron, som den tidligere trafikminister sammenlignede med Afghanistan. På den smalle perron ved fjerntoget kommer der en trappe, som bliver 160 cm bred. Det er, som jeg siger, dér, hvor to trafikpolitiske ordførere vil have svært ved at komme forbi hinanden, hvis de skal op ad den. Det er så det, man har bygget til de her mange, mange penge på grund af den fantastiske planlægning og på grund af det, der blev banket igennem på det tidspunkt. Det er faktisk en meget alvorlig sag.

Jeg synes ikke, at det er irrelevant, at vi herinde drøfter, om de, man beder om at stå for en så omfattende planlægning, som er i metroen, er folk, der kan tingene.

Derfor, sagt til trafikministeren, vil jeg da godt sige, at det er fuldstændig relevant at drøfte, om Ørestadsselskabet har kunnet håndtere denne her sag. Det er fuldstændig relevant.

Når vi går igennem, hvad der er lykkedes indtil nu, kræver det altså en ganske ualmindelig hård fysik, især hvis man er så intelligent, som jeg jo ved at hr. Heiselberg er, at holde til at stå og sige, at det er vældig vellykket, efterhånden som milliarderne ruller ind over den arme hr. Heiselberg og han skal stå model til det her, og efterhånden som han kan se, at det alligevel ikke kommer til den tid, det skal.

Jeg tror, at selv hr. Heiselberg er så kyndig i tilrettelæggelse af kollektiv trafik, at han ved, at hvis vi bare skal have folk til at skifte, har vi problemer med det. Hvis de så oven i købet skal gå en lang strækning for at komme frem, har vi mange problemer med det. Så det kan godt være, at det er meget fornuftigt, at de tog er så små, for de kommer ikke til at blive brugt til meget. Men altså 72 pladser i hvert af dem er altså ikke ret meget i et tog. Det vil jeg bare sige. De kan ikke gøres større. Det er dyrt. 5 mio. kr. for sådan et plasticsæde. Det er altså godt klaret.

Så kunne vi ikke godt få et overordnet københavnsk og for min skyld meget, meget gerne lidt større område ind i en planlægning af, hvordan den kollektive trafik i København, vores hovedstad, skal udvikle sig? Skal den hænge sammen med de andre transportmidler? Skal den hænge sammen med de problemer, der er i omegnen af byen? Skal den på en eller anden måde oven i

købet være sådan, at folk har lyst til at bruge den, fordi den fungerer ind i systemet?

Og skulle det måske oven i købet være sådan, at den kunne betales, uden at man skulle til at tvinge alt muligt andet igennem, sådan som vi har set det med Ørestaden, hvor det jo har været en fortvivlet konstruktion, at Ørestadsselskabets grunde skulle betale metroen, fordi det ikke kunne lade sig gøre sådan, som oplægget var?

Der er som sagt så at sige ingen af de grunde derude, der er blevet solgt til den pris, som blev foreskrevet, og under almindelige og pæne vilkår. Det er næsten alt sammen offentligt byggeri, der er lavet derude, og det ved hr. Svend Heiselberg jo altså også godt. Jeg ved ikke, om trafikministeren er klar over det. Han er ny i området. Men det er en grimt omkomme ind i, vil jeg bare sige, for det er så elendigt planlagt.

Tag bare lige sådan en lille ting til sidst, som at man vælger et system, som ikke kan arbejde sammen med de andre systemer. Hvis man havde valgt letbaner, ville vi for det første have haft dem nu. Det havde jo været dejligt. Vi havde været på toppen blandt europæiske byer. Vi havde selvfølgelig valgt et system, der også kunne køre under Christiansborg. Det skal kunne køre i niveau. Det, man har valgt nu, hvis det skal graves ned ude på Østamager, vil koste 3 mia. kr.

Kl. 16.55

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 14: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Skattefrihed for lommepenge og gaver, der hidrører fra indsamlede bidrag m.v.).

Af Jacob Buksti (S) og Anders Samuelsen (RV) m.fl.

(Fremsat 6/12 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Dette lovforslag er jo en genfremsættelse af et forslag fra sidste samling, lovforslag nr. L 16, som den tidligere regering fremsatte. Det bortfaldt på grund af valget som bekendt.

Jeg vil godt med det samme sige, at regeringen, ligesom det var tilfældet for de nuværende regeringspartier ved førstebehandlingen af L 16, er positivt stemt over for lovforslaget. Det, vi sagde før valget i opposition, siger vi også i dag, hvor vi er i regering.

Lovforslaget vil ændre ligningsloven på fire forskellige områder. Det første punkt drejer sig om reglerne for skattefrihed for gaver, som stammer fra indsamlede bidrag. Her gøres det med lovforslaget klart, at reglerne også kan anvendes til at skattefritage indsamlede bidrag, der gives til alvorligt syge eller til tilskadekomne eller til ofre for ulykker eller katastrofer. Det samme gælder deres efterladte. Praksis på området bliver derved lovfæstet, og reglerne bliver i det hele taget gjort klarere.

Dernæst foreslås det at indføre skattefrihed for lommepenge og tøjpenge, som de sociale myndigheder udbetaler til børn og unge, der er anbragt uden for hjemmet på en døgninstitution, i familiepleje eller på et godkendt opholdssted.

Regeringen er også enig i dette forslag, fordi man herved fjerner den eksisterende forskelsbehandling af børn anbragt uden for hjemmet set i forhold til børn, der bor hos deres forældre. Børn, der bor hos deres forældre, bliver naturligvis ikke beskattet af de lommepenge, de får fra forældrene, og så bør institutionsanbragte børn heller ikke blive det.

Forslaget medfører samtidig en administrativ lettelse for de institutioner, som udbetaler lommepenge. I dag skal beløbene indberettes til Told og Skat som skattepligtig A-indkomst, uanset at mange af børnene på grund af deres personfradrag slet ikke kommer til at betale skat af disse penge. Dette overflødige papirarbejde vil udbetalingsstederne slippe for ved en vedtagelse af dette forslag.

Endelig skal forslaget sikre fortsat skattefrihed for socialpædagogisk støtte ved videregående uddannelser og for forskellige andre ydelser til uddannelse. Her retter forslaget op på nogle