

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 112 stemmer (V, S, DF, KF, SF, RV og KRF) mod 2 (EL).

Formanden:

Udenrigsministeren vil få meddelelse om denne beslutning.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 44:

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykket 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. Første behandling 10/1 2002. Betænkning 14/3 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg går ud fra, at jeg får talerstolen for mig selv i denne her sag, for det er så stinke pinligt, det, vi er med til her. Alle, der er involveret i det, er fuldstændig klar over det i det omfang, at de overhovedet har opdaget, hvad sagen drejer sig om.

Vi opdagede forleden dag i Trafikudvalget – nu vil jeg ikke nævne navne her – at medlemmer bag det overhovedet ikke anede, hvad det drejede sig om. Vi sidder og jonglerer med en 10-15 mia. kr., og man ved ikke, hvad det drejer sig om! Det er jo noget, der er banket igennem af en konstruktion, som hvis man tager det værste fra Københavns Kommune og allierer det med Farum, så har man Ørestadsselskabet, det mest mafiose, jeg har været i nærheden af. De tromler ting igennem, de forgriber sig på loven. De fordrejer det i forhold til oplysninger til Folketinget, og de kan gøre det, for de har et automatflertal på plads. De ved, at når vi kommer til

knapperne, så trykkes der bevidstløst af et flertal.

Det eneste SF kan gøre – og jeg håber selvfølgelig også, at Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti vil gøre det, havde CD været her, havde de været på min side også – er at stemme for vores forslag her. Det eneste, vi kan gøre, er at sikre, at det bliver opdaget, sådan at man ikke bagefter kan komme og sige, at det her vidste man ikke.

Der er sket det, at man uden om lovens grundlag – der er en lov for Ørestadsselskabet, som er ganske klar og tydelig, som pålægger, hvad det Ørestadsselskab kan lave – allerede for 4 år siden er gået i gang med at planlægge en Cityring inde i København som en metroløsning.

KL. 10.10

Jeg forstår slet ikke, hvor jydpartiet er blevet af, jeg forstår sådan set slet heller ikke, hvor resten af det sjællandske parti og hvor resten af foretagendet er blevet af. Det er et forslag, som bruger alle pengene på København og Frederiksberg. På København og Frederiksberg.

Det har intet at gøre med de store pendlerproblemer, vi står med i området. Det er derudover sådan, det opdagede en anden ordfører til sin store forbløffelse på vores samråd her forleden dag, at den nye metroring ikke kommer til at hænge sammen med den gamle.

Selvfølgelig kan man bore en tunnel hele vejen under Kgs. Nytorv, hvis der er penge til det, og det er der jo, for vi skal huske, at det her forslag og den her sag med metroen både er undfanget og født i Finansministeriet, og når det er Finansministeriets egne sager, så er det et holdingsministerium, hvor penge ingen rolle spiller. Hvor det er skingrende ligegyldigt, hvad det kommer til at koste, hvor lånerammen bare kan udvides og udvides og udvides.

Så melder Henning Christophersen, direktøren, til formanden for Venstre – jeg skal lade være med at nævne hans navn i denne her sammenhæng – at nu skal den her sag igennem. Så melder han videre til Finansministeriet, at nu skal den her sag igennem. Så får trafikministeren at vide, at nu har du bare at smække hælene sammen, for nu skal den her sag igennem, og trafikministeren smækker hælene sammen, og sagen kommer igennem, og så kører man derudad.

Nu er vi oppe på en låneramme på 10,8 mia. kr. på hele metroen. Den er ikke kommet til at køre endnu. Man er ved at banke badebanen igennem ude i knolden på Østamager. Jeg har i øvrigt lige fået at vide, at man allerede har brugt

halvdelen af budgettet. Man har brugt halvdelen af budgettet – til hvad? Til hvad?

Det kan man selvfølgelig være ligeglad med, for der er ubegrænset med penge. Det er jo et holdningsministerium. Det er jo Henning Christophersen, det er jo det værste af Københavns Kommune, der står bag det her foretagende.

Det er en lammefrom forsamling, der sidder herinde nu og er fuldstændig klar over, hvad det er, der foregår, altså dem, der har opdaget det, og som nu stemmer for, at det her bare skal køre videre, for der er jo ingen grund til at kigge på penge. Det drejer sig jo om trafik, og så er der jo aldrig grund til at kigge på penge, og så drejer det sig om nogle interesser, der intet har med denne her sag at gøre.

Vi har fået konstateret, bare mens vi har arbejdet med det her forslag, at der som sagt ikke kunne gøres rede for lovgrundlaget. Jeg spurgte trafikministeren flere gange om, hvor i lovgrundlaget der står, at Ørestadsselskabet kan arbejde med trafikplanlægning ud over det, de skal.

Det kunne han jo ikke svare på af gode grunde, for det står ingen steder. Kan de så bare gå i gang med alt muligt andet? Ja, åbenbart, for de har Henning Christophersen og hele mafiaen i ryggen. Bare gå i gang med det, gå videre.

Så spurgte jeg derefter: Hvor står der for resten, at man ikke kan stoppe Østamagerbanen? Det oplyste Ørestadsselskabet, altså ikke trafikministeren, men Ørestadsselskabet, forleden dag, at man ikke kunne, så skulle man lave loven om.

Men i loven står der ikke noget om, at man skal bygge den bane. Der står, at man *kan* bygge den, men ikke at man *skal*. Jeg tror, at når der er mange, der egentlig synes, den er en meget god idé, så er det, fordi de tror, at Østamagerbanen kommer til indenrigsterminalen. Nej, den gør ikke. Den kommer ud til den yderste spids af udenrigsterminalen. Den kan ikke køre til indenrigsterminalen.

Men hele lammefromheden sidder her og stemmer for, fordi de jo altså har de store drenge i ryggen, og de skal ikke nyde noget af at komme for tæt på de store drenge. Så nu er man i gang med at bygge en metro, en badetursbane, oppe på en enormt høj vold lige i synet på de arme mennesker på Amager.

De har så lige fået at vide, at hvis ikke de makker ret, så kommer der altså til at vanke. Så de makker jo så ret, for ellers kommer der til at vanke, og så får de altså bygget den her knold

ned over sig, som skal forsyne en badestrand, som måske kommer engang, for man lander ude i ingenting – i ingenting!

Nu skal man altså i gang med den her metro-ring, hvor der var så mange gode muligheder for at gøre det på en bedre måde.

Vi havde i tirsdags besøg af en, der kunne vise et fremragende moderne system, der virker som det, vi kender fra mange andre storbyer, hvor man har lidt mere sammenhæng i trafikplanlægningen og ikke ligefrem har mafiøse strukturer bag ved den.

Der viser man, hvordan man kan lave et letbanesystem, så man kan stige lige op fra den der metrostation på Kongens Nytorv, når den engang kommer, og så kan man køre videre på noget, der næsten kan minde om et hurtiggående rullende forto.

Det koster en brøkdæl. Det kan komme ind i hele systemet og kan fungere sammen med resten, men da det jo ikke hænger sammen med Anne Grethe Foss, og det ikke hænger sammen med Henning Christophersen, og det ikke er deres planlægning, så er det selvfølgelig tilsidesat.

Hvorfor skulle man tage det i betragtning, når det ikke kommer derfra? Finansministeren vil selvfølgelig ikke gå på talerstolen, for han har jo bøjet sig for længe siden. Det her er en holdningssag, det her skal køre igennem, det må koste, hvad det vil.

Trafikministeren er sat fuldstændig ud af spillet. Han har bare at makke ret, så han gør det jo også, og hvis han kommer på talerstolen, kommer han op og siger, at det er en vældig god idé. Hvis man spørger ham, hvorfor det er en vældig god idé, så smiler han venligt til mig, og jeg skal nok smile pænt igen, for jeg har stor forståelse for ham.

Kl. 10.15

Hvad skal han ellers gøre? Der er jo ikke svar på nogen af de spørgsmål, jeg har stillet i det her lange forløb, og de svar, der er, er så misvisende.

Jeg vil godt sige til alle nu her, at især fordi der åbenbart er masser af penge, står vi med en mulighed for at kunne gå i gang med at bygge et system, hvorom jeg vil sige, at hvis man havde valgt noget tilsvarende i sin tid, da man valgte metroløsningen i stedet for letbaneløsningen, så havde vi for længe siden haft et moderne, vel-fungerende system i København i stedet for det, som sandsynligvis ikke kommer til at køre til 1. oktober, for det eneste, der har været fremdrift i med metroen indtil nu, er overskridelser af budgettet og udsættelse af fristerne. Det er det ene-

ste, der har været fremdrift i, alt andet har stået stille og i stampe med det der umulige og elendige projekt.

Og hvad gør man i stedet for så lige at vågne op og kigge på det? Så bliver man lammet, afmægtig, som mange politikere åbenbart bliver, fordi magten og placeringen i Folketinget og i partiernes hierarki tydeligvis er vigtigere, end det er at få lavet noget, der hænger sammen og er økonomisk forsvarligt. Så hvad gør man så? Ja, man stemmer igennem, hvad Ørestadsselskabet, som holder alting hemmeligt, som fordrejer tingene for os, som ikke fortæller, hvad tingene koster, vil. Jeg vil lige sige, at jeg kunne have lyst til her at beskrive, hvordan deres trafikmodeller ser ud. De tilpasses fuldstændig, ikke virkeligheden, men Ørestadsselskabets behov for, hvordan de skal få argumenteret for, at man skal køre det her igennem.

Så vil man gå videre med det nu, og det kan da godt være, at nogle her bagefter vil komme og sige: Gisp, det vidste vi slet ikke. Vi vidste ikke, at de to metroforetagender ikke skulle hænge sammen. Nej, og det er også så forbløffende, at man ikke tror sine egne øjne. Men ikke desto mindre er det det, der sker, fordi der ikke er sammenhæng og tankevirkosomhed bag det, der foregår, der er ikke andet end ganske almindelig magtudfoldelse.

Når vi nu f.eks. hører om redegørelserne om det her foretagende, så er det nogle af de sjove ting. Så vidt jeg ved, har jeg ikke fået de svar på de sidste spørgsmål, jeg stillede til trafikministeren i forgårs, de var ikke omdelt her til morgen i hvert fald, men der spørger jeg: Hvordan kan det være, at vi, når den der rapport allerede er blevet lavet, så skal sætte 10 mio. kr. af til et udredningsarbejde? Jamen det viser sig, at det udredningsarbejde er Ørestadsselskabet gået i gang med for 4 år siden.

Så får jeg pludselig at vide, at det slet ikke er Ørestadsselskabet, det er Københavns Kommune, og det er Trafikministeriet, der har bevilget de der penge. Så spørger jeg: Hvor står det henne? Hvad er det for nogle penge, og hvorfor skal vi nu ind og bevilge det forfra? Det får man selvfølgelig ikke svar på, for vås er det jo. Der er én, der bliver vred på mig dernede, det kan jeg også godt forstå; jeg har ventet på, hvornår jeg kunne få nogen provokeret til at gå ind i den her debat. Men jeg vil dog råde til, at man holder sig ude af den, for man kan næsten ikke komme til at sige andet end sludder. Hvis man går på talerstolen og skal prøve at forsvare det her foretagende, så

er man ilde faren. Dette sagt til skræk og advarsel for den forrige finansminister, som havde troet, hun havde en god sag, men da havde hun jo for længe siden opgivet at komme dybere ind i den.

Når SF har insisteret på at køre det her igenem, så er det, fordi man ikke skal kunne komme bagefter og sige, at man ikke vidste det. Det er ikke alle, der slipper fra bagefter at optræde, som om de ikke forstår et suk af det hele.

Alle herinde, der har bare det mindste begreb om trafik, ved, hvad de gør om lidt. Nu overlader de den videre trafikplanlægning til Ørestadsselskabet, og derefter har de afskåret sig selv fra enhver ordentlig, anstændig, offentlig deltagelse i, hvad der foregår. Det er der jo heller ingen grund til at have, når man har mafiaerne til at køre det videre.

Formanden:

Folketinget er for øjeblikket i gang med at behandle et forslag til folketingsbeslutning om at trække et aktstykke tilbage fra Finansudvalget. Jeg har siddet og overvejet, om dette beslutningsforslag er tilstrækkeligt grundlag til at starte en større trafikpolitisk debat. Det mener jeg ikke helt er tilfældet, og det vil jeg henstille til ordførerne om at have opmærksomheden henledt på.

Svend Heiselberg (V):

Det er et helt urimeligt angreb, fru Margrete Aukeretter imod det forslag her. Hvad drejer sagen sig egentlig om? Ja, at man i aktstykket af 4. december henvender sig til Finansudvalget og beder om at få lov til at bruge op til 10 mio. kr. til et udredningsarbejde for etablering af en Cityring som metroløsning.

Kl. 10.20

Jeg tror, det fortæller en lille smule om, hvor svært det er at lave trafikpolitik i København, særlig når SF skal medvirke hertil. Og jeg tror også, at det fortæller lidt om, hvad det er for et bureaukrati, vi stabler på benene, hvorfor sagerne har så lang en sagsbehandlingstid, som tilfældet er, og hvorfor det er så dyrt.

Til det aktstykke, som blev oversendt til Trafikudvalget, blev der først stillet 23 spørgsmål i Finansudvalget, 51 spørgsmål til B 44, det samme i Trafikudvalget, 11 § 20-spørgsmål og rejst en forespørgselsdebat. Vi kan vel sige, at sagen er rimelig godt behandlet og også belyst.

Det har alene i Trafikministeriet taget én mand 16 uger at svare på spørgsmål, hovedsa-

gelig fra fru Margrete Auken, og eksternt har det også taget ca. 16 uger. Det vil sige, at der er gået mere end et halvt år for én person sammenlagt at svare på spørgsmål i det væsentlige stillet af fru Margrete Auken.

Det er fuldstændig uanstændigt, blot fordi man kommer og spørger, om man kan få lov til at bruge op til 10 mio. kr. til at undersøge mulighederne for at kunne lave sådan en Cityring, og fordi at SF og Enhedslisten er imod. Det er vel nok det, der er forklaringen på det. Når der er mange københavnere, der spørger, hvorfor de ikke kan få nogle bedre trafikforhold i København, så kan jeg sige, at det alene skyldes SF og Enhedslisten.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Så ville jeg ønske, at hr. Svend Heiselberg havde læst noget af det, for det var da ham, der forleden dag afslørede, at han troede, at det handlede om den gamle metro. Han var ikke klar over, at det er en ny metro, vi står med nu. Han vidste det ikke! Bare sådan lige for at sige, at det jo godt kunne være, at der var nogle af dem, der havde godt af det.

Men jeg kan godt forstå, hvorfor man kan have svært ved at forstå det, for jeg har indtryk af, at alle de timer, der er brugt i Trafikministeriet på at svare på mine spørgsmål, må være brugt til at tilsløre, hvad det er, der foregår, og det kan jo godt en gang imellem være svært. Nu vil jeg sige, at det ikke er lykkedes at få det tilsløret.

Så ved jeg derudover udmærket godt, at man ovre i Ørestadsselskabet ingen folk har, der har forstand på tingene, så alle mine spørgsmål sendes videre til COWI. Det er jo blevet en hel virksomhed for COWI at sidde bagved og svare på spørgsmål, og det er klart, det er dyrere, men det er jo sådan en fiks måde at klare tingene på, at man har folk til, jeg ved ikke hvor mange tusinde kroner i timen, til at svare på spørgsmål, svar, som man burde kunne trække ud af ringordneren, hvis man havde et sobert foretagende.

Så hr. Svend Heiselberg må undskyldte mig, at jeg bruger min demokratiske ret til at prøve at få det her opklaret, skønt han gør sit yderste, og så fremragende sit yderste, for at få det tilsløret, at han ikke engang selv opdager, hvad det drejer sig om.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg er naturligvis ganske enig i den henstilling, som formanden kom med, om, at det her ikke er en trafikpolitisk generaldebat, men at det helt præcist er en debat om, at man nu vil give Ørestadsselskabet fri bane til at gå videre som dem, der så skal forstå udarbejdelsen af alternativerne, som vi på et senere tidspunkt skal tage stilling til. Det betyder, at der ingen alternativer bliver, og det vil sige, at man på forhånd låser sig til en bestemt løsning, som man så også risikerer skal udføres af det samme selskab, som penge, som fru Margrete Auken har været inde på, i dag fosser ud af, og hvorom man jo fuldt berettiget kan sige, at det, der tjener til sammenligning med Farumsagen i den her sammenhæng, jo er, at der ligger en meget stor ubetalt regning, som til syvende og sidst havner hos skatteyderne.

Men jeg vil godt sige til hr. Heiselberg, at det er notorisk forkert, når hr. Heiselberg åbenbart går rundt i København og fortæller folk, at vi er imod det ene og det andet.

Næ, vi er ikke imod noget som helst. Men når man nu har lavet det meget dårlige metroprojekt i den nuværende opbygning, så er vi modstandere af, at man lukker for, at alternative forslag kan udarbejdes, f.eks. sporvognsløsninger, som meget vel kan vise sig at være lige så gode eller måske endda bedre og billigere alternativer til den Cityring, som ligger i det her. Det burde da være rimeligt og fornuftigt, at man som baggrund for kommende beslutninger havde alternative muligheder, således at man kunne vurdere både her i Folketinget og i Københavnsområdet, hvad der ville være de bedste løsninger.

Kl. 10.25

Det har hr. Heiselberg åbenbart taget stilling til på forhånd. Det skal gøres på en helt bestemt, meget, meget kostbar måde, som kan blive en meget dyr historie for alle. Og det er vi ikke enige i. Vi vil arbejde videre for, at der bliver udarbejdet alternativer, og at der bliver set på, hvordan borgernes penge bedst kan anvendes.

Så vil jeg gerne understrege i forlængelse af det, som fru Margrete Auken sagde omkring pengene fra Jylland, at jeg jo kommer fra Jylland, men jeg er faktisk ikke modstander af, at staten bevilger penge til løsning af trafikproblemerne også i København.

Vi vil også gerne i f.eks. de store jyske byer have statslige bidrag til opbygning af sporvognssystemer, f.eks. i Århus, og det er kun ret og rimeligt, at staten går ind og er med til at fi-

nansiere sådan nogle projekter. Men så skal det være ordentlige projekter, der er udarbejdet på basis af alternative vurderinger af mulighederne, og projekter, som har en rimelig sammenhæng mellem prisen og det, man får for den. Og det er det, man forhindrer ved det aktstykke, som er fremlagt i Finansudvalget. Og det er derfor, vi stemmer for SF's beslutningsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 12 (SF, EL og KRF) stemte for, 102 (V, S, DF, KF og RV) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Anden behandling af lovforslag nr. L 63: Forslag til lov om ændring af lov om hjemmesygeplejerskeordninger. (Indførelse af mulighed for privat hjemmesygepleje).

Af indenrigs- og sundhedsministeren (Lars Løkke Rasmussen).

(Fremsat 29/1 2002. Første behandling 20/2 2002. Betænkning 20/3 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Anden behandling af lovforslag nr. L 50: Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 2001.

Af finansministeren (Thor Pedersen).

(Fremsat 23/1 2002. Første behandling 5/2 2002. Betænkning 20/3 2002).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Anden behandling af lovforslag nr. L 83: Forslag til lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet.

Af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen).

(Fremsat 6/2 2002. Første behandling 28/2 2002. Betænkning 20/3 2002. Ændringsforslag nr. 4 af 2/4 2002 uden for betænkningen af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen)).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 1 ændringsforslag af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen).