

(Kort bemærkning).

Peder Sass (S):

Der skete et kiks for ordføreren på det her felt, idet der jo ved den første afstemning var et flertal, og der skulle jeg have grebet ind, så vi havde fået markeret os på et tidligere tidspunkt. Men omkring nr. 6 og nr. 7 har vi brug for at få en klar markering, for her vil vi stemme imod. Derfor ønsker vi en ny afstemning om nr. 6 og nr. 7.

Afstemning

(Foretaget på den i forretningsordenens § 35, stk. 3, angivne måde).

Ændringsforslag nr. 6 vedtoges (ved en korrigerende afstemning) med 63 stemmer mod 44.

Ændringsforslag nr. 7 vedtoges (ved en korrigerende afstemning) med 61 stemmer mod 46.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

25) Anden behandling af lovforslag nr. L 166: Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snejbjerg. (Motorvej Herning-Brande).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 20/3 2002. Første behandling 5/4 2002. Betænkning 2/5 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

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:

26) Anden behandling af lovforslag nr. L 185: Forslag til lov om Post Danmark A/S.

Af trafikministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 4/4 2002. Første behandling 16/4 2002. Betænkning 7/5 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.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

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:

27) Forespørgsel nr. F 32:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om det københavnske metroprojekts status og problemer?«

Af Margrete Auken (SF) og Aage Frandsen (SF).
(Forespørgslen anmeldt 11/3 2002. Fremme af forespørgslen vedtaget 15/3 2002).

Begrundelse

Margrete Auken (SF):

Vi er nu nået til, at der er ganske få måneder til den annoncerede åbning af den københavnske metro, og det er derfor naturligt at gøre status dels over økonomi og sikkerhed, dels over hensigtsmæssigheden i at anvende Ørestadskonstruktionen i det fremtidige arbejde med planlægning for den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Hvad angår problemerne med økonomien, kan jeg sige, at budgettet altså er overskredet gang på gang. Bare et eksempel: Østamagerbanen, den, som jeg har kaldt badebanen andre steder, var oprindelig budgetteret til at koste 600 mio. kr., men med den seneste aftale ender den med at koste det tredobbelte. Budgetoverskridelser på 200-300 pct. har været reglen mere end undtagelsen hele vejen igennem.

Kl. 18.05

Det samlede budget for metro og Ørestad er realistisk bedømt i øjeblikket mindst 14 mia. kr., og på det seneste er så statsgarantien forhøjet til 12,6 mia. kr.

Det er altså ikke kun Øresundsbroens landanlæg, der er gået i rentefældnen. Ørestadsselskabet selv er på vej ud over afgrunden, og derfor er det utroligt, at der ikke er nogen, der stopper op og spørger om relevansen af Østamagerbanen, og om der skal bygges en indre metrocitring til mindst det samme beløb, som den nuværende koster.

I SF spørger vi, om opgaven ikke kan løses bedre og billigere.

Så er der problemer med godkendelse og sikkerhed: Den daværende trafikminister, hr. Jacob Buksti, sagde her i salen, at hvis Ansaldo får godkendt systemet, er de verdensmestre, og hvis ikke, er de færdige.

Dokumentationen for sikkerheden skulle oprindeligt have været afleveret for 4 år siden. Så blev milepælene flyttet, så den skulle være afle-

veret i august 2000. Det var dengang, man skubbede åbningen til 2002, altså nu.

Den daværende trafikminister, fru Sonja Mikkelsen, oplyste, at det var kontraktligt fastlagt, men først nu for få dage siden fik Jernbanetilsynet vistnok den der dokumentation. De har nu meget kort tid til at kigge den igennem og godkende den i, inden den endelige prøvekørsel om lidt over en måned kan starte. Og hvis ikke alt kan godkendes, så åbningen må udskydes, hvad så? Så udskyder man den da forhåbentlig. Det lægger et betydeligt pres på Jernbanetilsynet, som har siddet og ventet i årevis på overhovedet at få denne her dokumentation.

Men for hovedstadsregionen er problemerne med organisering og procedure for trafikplanlægningen endnu alvorligere end de helt aktuelle uhyrligheder med økonomi og sikkerhed.

Man overlader planlægningen af den kollektive trafikudbygning til et lukket selskab med uklar kompetence – skal de sælge grunde eller drive kollektiv trafik? Den forvirring er allerede i loven. Men der er jo ikke noget i loven om, at de også skal være trafikplanlæggere. Det er bare pludselig noget, der er sket her på det sidste med den såkaldte Cityring, for der var det pludselig blevet en selvfølge, at de også var blevet planlæggere.

På den måde tabes helheden af syne. Skal vi have et system, der kan betjene hele området, og som kan fungere uden for mange og især for besværlige skift samt arbejder i fuld åbenhed og med konstant inddragelse af offentligheden og de folkevalgte? Ja, det synes jo SF. Der burde også være et stort flertal herinde, der synes, at det må være den måde, vi planlægger kollektiv trafik i hele landet på, men i hvert fald i hovedstadsområdet, så den ikke bliver overladt til et lukket selskab, som sagt med uklare kompetencer og nogle helt andre interesser end det at betjene hele området.

Besvarelse

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal undlade, selv om fristelsen er meget stor, at kommentere fru Margrete Aukens indlæg. Det håber jeg at ordførerne vil gøre. Men jeg vil holde mig til den tale, jeg har forberedt meget grundigt.

Her ca. 5 måneder før første etape af metroen åbner, har jeg i dag lejlighed til at give Folketin-