

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:

12) Anden behandling af lovforslag nr. L 106: Forslag til lov om ændring af lov om udgivelsen af en Lovtidende og en Ministerialtidende. (Lovtidende i elektronisk form).

Af justitsministeren (Lene Espersen).
(Fremsat 14/12 2005. Første behandling 20/1 2006. Betænkning 21/3 2006).

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:

13) Anden behandling af lovforslag nr. L 126: Forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v. (Opløsning af Østamagerbaneselskabet I/S).

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 25/1 2006. Første behandling 2/2 2006. Betænkning 21/3 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

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

Den 2. februar i år var jeg rigtig, rigtig glad. Jeg var glad, fordi vi rent faktisk med et meget, meget stort flertal i Folketinget kunne indgå en aftale om, at man skulle bygge en metrocitring.

Aftalen er indgået mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og SF – der var faktisk også enighed – og det fremgår af aftaleteksten, at som en del af aftalen skal lov om Ørestaden ændres, således at man opløser Østamagerbaneselskabet, og også under hvilke konditioner selskabet skal opløses. Alle forligsparterne forpligtede sig til at stemme for den her opløsning af Østamagerbaneselskabet.

I forbindelse med betækningsafgivelsen kunne Socialdemokraterne og SF ikke angive, i hvert fald i betænkningen, hvad de havde tænkt sig at stemme til lovforslaget. Derfor ser jeg nu frem til, at de to partier tilkendegiver, at de har tænkt sig at stemme for lovforslaget. For hvis de ikke kan stemme for lovforslaget, må jeg betragte det sådan, at de så ikke længere er forligsparter i metroforligskredsen, og det vil jeg være meget, meget ked af. Så jeg har en forhåbning om, at de to ordførere vil tilkendegive, at de stemmer for lovforslaget ved tredjebehandlingen.

Kl. 14.10

Formanden:

Tak til fru Gitte Lillelund Bech. Vi skal videre i ordførerrækken, og det er lettere at høre ordførerne, når medlemmerne dæmper sig lidt. Værsgo til hr. Klaus Hækkerup.

Klaus Hækkerup (S):

Det er fuldkommen korrekt, at vi i udvalget havde en diskussion om, hvorvidt vi skulle afgive betænkning sidste tirsdag eller vi kunne udskyde det til senere. Det kunne regeringspartierne og Dansk Folkeparti, må jeg forstå, ikke imødekomme, og derfor blev betækningsafgivelsen løst på den måde, at vi ville redegøre for vores stilling her i salen. Og vores stilling til forslaget er, at vi vil stemme for det.

Vi er selvfølgelig stærkt kritiske både over for den proces, der har været i relation til Københavns Amt, og også over for de økonomiske problemer, der er efterladt i den nye Region Hovedstaden. De betænkeligheder ønsker vi selvfølgelig at give udtryk for også i skriftlig form, og derfor vil vi gerne have lovforslaget tilbage

mellem anden og tredje behandling, med henblik på at vi kan afgive et skriftligt betækningsbidrag til lovforslaget. Og i det betækningsbidrag, som er skrevet, vil der selvfølgelig også stå, at vi stemmer for loven.

Formanden:

Tak til Hr. Klaus Hækkerup. Fru Henriette Kjær? Nej. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I SF har vi også tilkendegivet, at vi vil have lovforslaget tilbage i udvalget, men vi er også med på at stemme for det her forslag.

Vi synes ikke, det er smukt, og vi synes også, at det burde være skilt ad, men nu er det ikke sådan. Vi har også nogle kritiske bemærkninger, som vi kommer med i den endelige betænkning.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Er der flere, der ønsker ordet? Ja, hr. Søren Egge Rasmussen.

Søren Egge Rasmussen (EL):

Enhedslisten kan allerede nu sige klart, at vi ikke kan støtte lovforslaget. Lovforslaget er endnu en konsekvens af kommunalreformen, der viser sig at give problemer.

Amterne nedlægges den 1. januar 2007, og det giver anledning til, at boet efter Københavns Amt skal deles. Det gøres efter procedureloven, bortset fra når det gælder Østamagerbanen. Procedureloven gælder åbenbart ikke her. Her vil procedureloven gælde for den kedelige del af arven, nemlig den store gæld på 695 mio. kr., som Københavns Amt har stiftet til indskuddet i Østamagerbaneselskabet, mens den mere spændende del, den del, der giver indflydelse på metroens fremtid, overlades til Københavns Kommune og til staten.

Metrobyggeriet er et særligt projekt, og derfor kunne der være gode grunde til at gøre det anderledes, men her sker det, mens de nye regioner knap har fundet deres egne ben. Hovedstadsregionen, som modtager broderparten af gælden, er ikke engang blevet hørt. Det kan selvfølgelig også være svært for regionerne, når de ikke formelt har magt endnu, men det er alligevel en væsentlig forudsætning for den kommende region.

At vedtage dette lovforslag nu er i realiteten at gennemføre lovgivningen på et uoplyst

grundlag, idet reglerne for håndtering af finansielle aktiver og passiver, der overtages af regionerne, er under udarbejdelse, og det er altså ikke fastlagt endnu. Vi ved således ikke, om det er sundhedsområdet, de regionale udviklingsopgaver eller driften af institutioner i Region Hovedstaden, som bliver berørt af den gæld, som her overdrages.

For at gøre ondt værre vil den fremtidige organisering af trafikken på Sjælland heller ikke give hovedstadsregionen reel mulighed for at have en fornuftig indflydelse på den kommende metroudvikling, fordi der dannes et stort trafik-selskab på Sjælland, som ikke får noget med hverken metro eller S-tog at gøre.

Havde man delt trafik-selskabet for Sjælland i to, havde koordineringen af trafikken i Hovedstadsområdets Trafik-selskab inklusive metro og S-tog været naturlig. Det kunne give trafikudviklingen i hovedstadsområdet den tiltrængte sammenhæng og et pres på at få de fødelinjer til en kommende metro, så den også har mulighed for at få det kalkulerede passagergrundlag, som er en del af beslutningen.

Enhedslisten kan ikke støtte denne særlov, som overfører en gæld på 695 mio. kr. til Københavns Amt.

Kl. 14.15

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Lad mig først konstatere, at jeg synes, hr. Søren Egge Rasmussen taler sig selv lidt imod. Først siger han, at det gældsproblem, der er, bør løses i overensstemmelse med fordelingslovens regler, og det kan han slet ikke forstå man ikke gør. Derefter siger han, at metroprojektet er et særligt projekt, og derfor kan der også være grund til en særlig ordning. Den synes jeg er indeholdt i lovforslaget.

Lad mig så sige, at når hr. Søren Egge Rasmussen efterlyser koordineringen med den øvrige trafik i området, så er det netop blevet besluttet, i gentagne trafikforlig i øvrigt, at der skal udarbejdes en sammenhængende trafikplan for området – især på radikal insisteren, men selvfølgelig også med tilslutning fra alle os andre. Derfor vil jeg sige, at den koordinering, som Enhedslisten her efterlyser, er fuldt ud tilgodeset.

Lad mig så endelig sige, at jeg synes, det er meget, meget mærkeligt, at Enhedslisten ikke kan støtte et så stort projekt, der fremmer den kollektive trafik. Det er virkelig besynderligt.

(Kort bemærkning).

Søren Egge Rasmussen (EL):

Det, vi behandler her, er et lovforslag, som vedrører noget økonomi. Det er sådan set ikke et lovforslag, som vedrører hele det store metroprojekt til 15 mia. kr. Men jeg kan sige klart, at Enhedslistens holdning er, at det ville have været fornuftigt at udarbejde den sammenhængende trafikplan først, før man havde besluttet sig for at bruge 15 mia. kr. på at bygge en metro. For den her metro løser ikke problemerne. Det vil ende med, at det kun er ganske få procent af bilerne, man får lokket over i metroen.

Vi tror sådan set, at hvis man som udgangspunkt havde sagt, at man gerne ville bruge 15 mia. kr. på den kollektive trafik, og havde spurgt, hvordan man kan få mest miljø for de penge, få mest kollektiv trafik for de penge, så var man endt med en helt anden løsning, som Enhedslisten helt sikkert havde været med på. Så var vi endt med en løsning, hvor der havde været et net af forskellige sporvejslinjer over jorden, som var gået ind, og måske havde der været en lille del metro inde i centrum.

Det her er altså at gribe tingene an på den forkerte måde, så derfor er det slet ikke så unaturligt, at Enhedslisten ikke er med i det store metroforlig.

Men jeg synes ikke, man skal snakke uden om den økonomi, der er i det her lovforslag. Det er sådan set det, der er essensen: Vil man tørre en gæld på 695 mio. kr. af på Københavns Amt? Det er et beløb, der er lige så stort som 5 pct. af amtets budget.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Hr. Søren Egge Rasmussen efterlyser en samlet trafikplan, før man går i gang med investeringerne i metroen, og henviser til trafikken i det samlede hovedstadsområde. For mig at se er der to grundlæggende problemer i hovedstadsområdet. Det ene er den trafik, der kommer fra omegnen og ind til centrum, og det andet er at få trafikken rundt i centrum.

Der har løbende været gjort og gøres fortsat overvejelser om at forbedre trafikforholdene, både i den kollektive trafik og i den individuelle trafik fra områderne uden for centrum og ind til centrum. Det, vi tager stilling til i dag, er, hvordan vi får folk transporteret rundt inde i centrum.

Der vil jeg godt sige, at jeg synes, at metroen er en formidabel løsning. Den går utrolig hurtigt, når vi sammenligner med trafikken på overfladen. Den transporterer folk meget sikkert, og med hensyn til frekvens eller hyppighed tror jeg, at hvis man skal fra Kongens Nytorv og til Frederiksberg, så går der en Metro hvert andet minut. Det er en frekvens eller hyppighed, som slår alt, og det kan lade sig gøre, fordi vi har et moderne og effektivt kollektivt transportsystem. Metrocityringen er en helt fornuftig og nødvendig udbygning af den del af vores transportopgave.

(Kort bemærkning).

Søren Egge Rasmussen (EL):

Det bliver spændende at se, hvad Socialdemokratiet stemmer til den her særlov, som tørrer den store gæld af på Københavns Amt. Det svarer sådan set til, at hver borger i den nye Region Hovedstaden får pålagt en gæld på 700 kr., selv de borgere, som bor på Bornholm, i Hundested, Frederiksværk osv. Er det rimeligt?

KL 14.20

Er det rimeligt, selv om man er så glad for den metro, at det er borgere på Bornholm, som skal betale gildet? Så kan de tage færgen over til Køge, og så kan de tage S-toget op, og så kan de stige på metroen og få glæde af den gæld, som de er blevet pålagt med 700 kr. pr. borger på Bornholm. Det er da ikke rimeligt. Hvis man er så glad for løsninger i København, må man da selv betale for dem eller finde et flertal i Folketinget, så det er staten, der betaler for dem.

Så jeg ser frem til, at Socialdemokratiet finder ud af, hvordan de vil forholde sig til den store gæld. Det kan ikke nytte noget, at man bare siger, at det her projekt er godt, og så lader de andre betale. Jeg synes ikke, det er rimeligt.

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

Afstemning

Formanden:

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:

14) Anden behandling af lovforslag nr. L 127:

Forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse. (Formålsbestemmelse, præcisering af lovbestemmelser, forenkling af klageadgang, berigtigelse af ulovlige forhold m.v.).

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 25/1 2006. Første behandling 2/2 2006. Betænkning 21/3 2006).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti kan ikke stemme for det fremsatte lovforslag, idet forslaget ikke tager hensyn til de kommende vandstandsstigninger samt til forældede kystbeskyttelsessystemer såsom høfder og bølgebrydere, som ødelægger vore kyster. Det er ikke forsvarligt at vedtage en ny kystbeskyttelseslov, som ikke tager hensyn til de kommende globale vandstandsstigninger.

Større anlæg inden for infrastrukturen sikres mod en vandstandsstigning på 48 cm inden for de næste 100 år. Danmark har en kystlinje på ikke mindre end 7.000 km, og det er derfor utroværdigt, når Kystdirektoratet ikke tager hensyn til de kommende vandstandsstigninger i lighed med rådgivende ingeniørfirmaer; jeg kan her f.eks. nævne metroen.

Faktum er, at den gamle kystbeskyttelseslov fra 1988 aldrig kom til at fungere på grund af manglende økonomi, idet kystbeskyttelsen af Danmark er henlagt til de private grundejere, som bor nærmest havet, i modsætning til i vores nabolande, hvor kystbeskyttelse er en offentlig opgave. Kystbeskyttelse er efter Dansk Folkepartis mening en offentlig opgave i Danmark.

Hertil kommer, at der blandt yngre kysteksperter i dag er enighed om, at hårde konstruktioner i form af høfder og bølgebrydere forøger kysterosionen i stedet for at stoppe den. Dette bekræftes af regionplanen for Nordjyllands Amt, hvor det fremgår af punkt 5.5.6, at hårde

konstruktioner ikke længere kan tillades i Nordjyllands Amt.

Hertil kommer, at Skagens Innovationscenter med Kystdirektoratets egne tal og bilag har dokumenteret, at kystbeskyttelsen på Vestkysten har en effektivitet på minus 170 pct. efter en årlig investering på ca. 80 mio. kr.

Dette bekræftes af situationen ved Søndervig, hvor Kystdirektoratet mellem den 15. og den 20. oktober 2005 pumpede 90.000 m³ sand ind foran Søndervig, som var skyllet i havet 14 dage senere. Efterfølgende tog havet yderligere 250.000 m³ af klitterne foran Søndervig, hvorefter Kystdirektoratet byggede en granitmur foran Søndervig og pumpede sand ind for yderligere 25 mio. kr. En stor del af dette sand var skyllet i havet inden udgangen af 2005, og Kystdirektoratet har nu igen i februar måned i år pumpet 300.000 m³ ind foran Søndervig, idet havet nu igen er på vej ind i klitterne – efter en samlet investering på ca. 40 mio. kr. ved Søndervig.

Situationen ved Søndervig er igen meget alvorlig nogle få hundrede meter syd for Badevej, idet havet vil gå direkte ind i klitterne ved den første storm. Der foreligger således nu en klar dokumentation for, at sandfodring ikke har kunnet stoppe kysterosionen ved Søndervig.

Det er ikke et sagligt argument, at der ikke er fare, fordi klitterne er meget brede på det pågældende sted, når der i Danmark er udviklet et miljøvenligt kystbeskyttelsessystem, som samtidig kompenserer for den kommende globale vandstandsstigning.

Dansk Folkeparti ønsker derfor trykudlingsmoduler boret ned på en 20 km lang strækning ved Søndervig, således at denne metode kan gøres direkte sammenlignelig med tidligere kystbeskyttelsestiltag såsom sandfodring, høfder og bølgebrydere.

Dansk Folkeparti finder det ikke betryggende, at Kystdirektoratet forvalter statens midler inden for kystbeskyttelse, samtidig med at Kystdirektoratet selv udfører arbejdet på Vestkysten og fører tilsyn med sig selv. Vi finder fremgangsmåden i strid med god forvaltningsskik og hører gerne, hvad transport- og energiministeren vil gøre i den anledning.

KL 14.25

Jeg kan afslutningsvis oplyse, at jeg selv har besøgt Vestkysten, og at man ikke behøver være ekspert på kystbeskyttelsesområdet for at se, at høfder og bølgebrydere direkte ødelægger strandene.