

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Anden behandling af lovforslag nr. L 82: Forslag til lov om ændring af lov om social service, lov om almene boliger m.v. og lov om retssikkerhed og administration på det sociale område. (Krav til kommunernes sagsbehandling i visse sociale sager m.v.).**

Af socialministeren (Eva Kjer Hansen). (Fremsat 23/11 2005. Første behandling 1/12 2005. Betænkning 26/1 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

Kl. 11.10

**Karen J. Klint (S):**

Jeg skal på vegne af den socialdemokratiske gruppes repræsentanter i Socialudvalget bede om, at vi får sagen tilbage til udvalget til en kort, lille drøftelse af et forhold, vi ikke har været opmærksomme på under udvalgsbehandlingen, men som vi heldigvis har nået at få stillet et spørgsmål til socialministeren om, og som vi også har fået svar på.

Det drejer sig kort om, at der jo er forskel på, hvordan vi bosætter folk med vidtgående handicap: Det kan være i boliger efter serviceloven, og det kan være i boliger efter loven om almennyttige boliger og ældreboliger. Der gør Institut for Menneskerettigheder nu opmærksom på, at som udviklingen er, bliver der færre af dem, vi, for at fagfolket kan følge med, kan kalde § 92-boliger, og så almenboliger. Det er også o.k., at der bliver en ny balance dér, bare vi får faciliteterne i orden.

Men der er en forskel, ikke nødvendigvis på indholdet i den omsorg og den service, borgerne får i de forskellige boformer, men på, om man skal underlægges servicebetaling. Der er også andre meget væsentlige forskelle, herunder især, om man kan være medvirkende til valg af adresse, altså hvor man skal bo henne, og det er de forskelle, som Institut for Menneskerettigheder tager med ind i deres vurdering af, at vi ikke overholder alle konventionerne, og at kun de fysiske forhold indgår i svaret.

Så jeg vil gerne bede om, at vi får det tilbage til en lille, kort drøftelse og vi så kommer med en tillægsbetænkning.

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

## Afstemning

**Formanden:**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Første 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).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg er meget glad for at være ordfører og være den første ordfører på dette lovforslag, for lovforslaget er rent faktisk en del af det store metroforlig, som regeringen indgik her til morgen med Socialdemokraterne, De Radikale og Dansk Folkeparti.

Aftalen, som vi indgik her til morgen, indebærer, at vi de kommende år får anlagt en Metrocityring, der dækker brokvartererne og indre by, og at vi får udviklet arealerne i København, således at vi får en boligudvikling i København, som er en hovedstad værdig.

Som en del af forligsteksten fremgår også, at vi ønsker at opløse Østamagerbaneselskabet I/S, og det er det, dette lovforslag drejer sig om.

Østamagerbaneselskabet I/S ejes i dag af Københavns Amtskommune og af Ørestadsselskabet I/S, og qua at vi i forbindelse med kommunalreformen nedlægger Københavns Amtskommune pr. 1. januar 2007, synes vi så også, det er naturligt, at man nedlægger Østamagerbaneselskabet I/S.

Der har været en lille krølle på og en lille diskussion af det her lovforslag, fordi det har vist sig, at Københavns Amtskommune har stiftet gæld, har finansieret deres indskud i Østamagerbaneselskabet via lån, og amtskommunen synes sådan set, at den gæld bør overgå til staten eller bør overgå til de øvrige ejere, der er på metrodelen.

Det ønsker vi ikke fra Venstres side, for vi synes sådan set, at man skal vedgå sig arv og gæld, og det har hele tiden været klart for alle, at når man skulle bygge metroens tredje etape, ville der skulle skydes penge ind, så derfor har det aldrig nogen sinde været tanken – og det har alle vidst, også i Københavns Amt – at tredje etape ville blive en overskudsforretning.

Så samlet set kan Venstre støtte lovforslaget, og så ser vi i øvrigt frem til, at vi får bygget en stor metro i løbet af de næste 10 år.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan forstå, at der er blevet indgået et forlig her til morgen. Det er jo meget bemærkelsesværdigt, i og med at jeg er blevet kaldt til møde hos transport- og energiministeren i morgen for at forhandle metro, men lad nu det ligge lige i forbindelse med ordførerens indlæg.

Kl. 11.15

Men ifølge den aftale, der er blevet indgået, og som jeg har fået mailet kl. 9.57, kan jeg forstå, at der er en idé om en helhedsplan. Vi snakker om metroforliget, fordi det her forslag jo er en del af det metroforlig, som er blevet indgået i morges.

Man laver en metro, den fører ikke særlig mange bilister fra biler over i den kollektive trafik, men er det sådan, at der i det forlig kunne blive åbnet for, at der også i metroforliget bliver konkrete forhandlinger om fødelinjer ind til metroen? Ville Venstres ordfører synes, det var passende?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg beklager meget, det er meget, meget vanskeligt, jeg har simpelt hen ikke kunnet høre halvdelen af spørgsmålet.

Så jeg ved ikke, om hr. Rune Lund med formandens tilladelse kunne gentage spørgsmålet.

**Formanden:**

Så får hr. Rune Lund mulighed for at gentage sin korte bemærkning til ordføreren.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg startede med at konstatere, at ordføreren nævnte det metroforlig, som er indgået her i morges, og så konstaterede jeg også, at det var meget peculiar, fordi jeg i morgen kl. 9.30 er indkaldt til møde hos transport- og energiministeren til et forhandlingsmøde om metroen. Men der er altså indgået et forlig.

Det lovforslag, vi behandler nu, indgår i det forlig. Det er jo meget metroforliget, det handler om, og i det forlig, der er indgået, indgår en helhedsplan. Hvis nu Enhedslisten går med i det forlig, der er forhandlet færdigt, kunne man så forestille sig, at der kunne komme konkrete forhandlinger på bordet om at få fødelinjer, f.eks. letbaner, fra forstæderne til København og ind til midtbyen for ligesom at kunne få flere folk over i metroen, frem for, som det er nu, at metroen vil flytte meget få bilister fra bilerne over i metroen?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Med hensyn til de forhandlinger, der er pågået, er jeg i hvert fald orienteret om, at hr. Rune Lund har været inviteret til forhandlinger, men ikke havde mulighed for at komme, og Enhedslisten havde ikke mulighed for at stille med nogen. I hvert fald når vi forhandler fra Venstres side, og hvis ordføreren ikke kan komme og vi er interesseret nok i projektet, så stiller vi altid med en anden, der kan deltage i forhandlingerne, således at vi er med, hvor det sker.

Jeg vil så sige til hr. Rune Lund, at jeg da er åben, hvis hr. Rune Lund og Enhedslisten vælger at sige, at de støtter det pågældende lovforslag om nedlæggelse af Østamagerbaneselskabet og støtter de øvrige dele, der er. I så fald er hr. Rune Lund og Enhedslisten meget velkomne til at tiltræde forliget.

Med hensyn til det konkrete spørgsmål, som jo ikke har så meget med Østamagerbaneselskabet at gøre, ligger der ikke fra Venstres side et ønske om, at vi i denne forligstekst begynder at diskutere letbaner og fødelinjer ind til Metrocityringen.

Vi er meget åbne over for at se på, hvilke muligheder der kan være, for at man kan styrke den kollektive trafik i København. Det er også derfor, vi lige præcis lægger op til helhedsplanen for hovedstaden, som jo blev aftalt som en del af kommunalreformen, og netop denne tanke, der handler om, at man skulle have en bedre busbe-

tjening ind til Metrocityringen, er noget af det, der ligger os meget på sinde, men letbanedelen er ikke den, der står øverst på Venstres ønskeliste.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan sige, at jeg har været meget interesseret i at indgå i drøftelser om metroen, og der er ingen tvivl om, at hvis jeg har været i udlandet, så har jeg været meget interesseret i, at min suppleant, som er hr. Per Clausen – når jeg er væk, er det ham, der beskæftiger sig med trafikområdet – kunne have deltaget i de møder, som jeg kan forstå er foregået meget intenst i denne uge. Så jeg må nok sige, at jeg er lidt overrasket over forløbet, men det kan jeg jo spørge ministeren om, når jeg får lejligheden lidt senere.

Konkret om Østamagerbaneselskabet er det jo sådan, at det jo er 695 mio. kr., som amtet har skudt ind i det her, og nu bliver amtet så nedlagt. Så er det sådan, at det alligevel er de kommuner, der er i amtet, som bliver ved med at hænge på regningen. Regningen fra amtet bliver fordelt på staten med 76,5 mio. kr., regionen med 514 mio. kr. og amtskommunen med 104 mio. kr.

Det vil sige, der er nogle mennesker, der kommer til at betale for noget metro, samtidig med at de mennesker og de kommuner, det kunne være Bornholm, det kunne være Gentofte, det kunne være Hvidovre, Rødovre, Høje Taastrup, ikke får indflydelse på projektet. Er det ikke en lidt mærkelig konstruktion?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Fra Venstres side har vi altså kigget på, hvilke forskellige muligheder der var. Jeg kan forstå, hr. Rune Lund advokerer for, at man i stedet skulle have ladet alle de kommuner, der er i Københavns Amt, indgå som værende medejere af metroen, for det må ligge implicit i hr. Rune Lunds spørgsmål.

Kl. 11.20

Det synes vi fra Venstres side er noget rod, og vi synes faktisk, at det er meget naturligt, at man i forbindelse med kommunalreformen, når man gør amtets bo op, sådan set også inddrager de passiver, den gæld, som amtet har. Det har altså været klokkeklart for amtet, for det fremgår af lov om Ørestaden, at hvis man skulle bygge en fase 3, en etape 3 af metroen, så ville det koste penge. Så skulle der penge på bordet.

Det er altså der, hvor amtet har valgt at gå ud og låne de her penge. Men jeg bryder mig ikke om, at man går ud og låner penge, og når man så nedlægges eller opgiver, så siger man, at den gæld må man bare overgive til Ørestadsselskabet, for det må de ligesom tage sig af. Jeg synes, det er naturligt i forbindelse med kommunalreformen, at al amtets gæld indgår i den bodeling, der skal være.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Ifølge høringssvarene er der en lidt forskellig opfattelse af det her. Har ordføreren oplysninger om, at Københavns Amt har samme vurdering på nuværende tidspunkt?

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg er fuldstændig klar over, at Københavns Amt ikke er enig i det her lovforslag. Jeg har også læst høringssvarene, og jeg har også kontakter i Københavns Amt. Men derfor mener jeg nu stadig væk, at det er mest naturligt, at den gæld, som amtet har optaget i forbindelse med metroen, indgår i bodelingen.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Amtet har jo den påstand, at hvis man kigger almindeligt på det, er det noget med aktiver og passiver, der følges ad. Det er bemærkningen til det.

Men det kunne være, at der var sket en ændring, efter at vi har fået høringssvarene, og det var det, jeg spurgte om.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Nej, der er ikke sket nogen ændring i Venstres holdning til, hvordan man skal løse den her problematik. Det har været klokkeklart for amtet, og det fremgår af lov om Ørestaden, at såfremt man skal bygge en etape 3, så skal der penge på bordet, og at det ikke er sådan, at de får en masse aktiver med, hvis man kan sige det sådan. Så det har altså aldrig nogen sinde været tanken, at Østamagerbaneselskabet, og det fremgår meget klart af lovgivningen, bliver en kæmpe stor overskudsforretning.

Derfor vil jeg holde fast i, at uanset hvor meget amtet ønsker, at man skulle gøre det på anden vis, så er det altså ikke det, som ligger i lovforslaget, og det er heller ikke det, Venstre støt-

ter. Venstre støtter det lovforslag, der ligger her, inklusive at bodelingen foretages i forbindelse med kommunalreformens indførelse den 1. januar 2007.

**Formanden:**

Så er det hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

**Klaus Hækkerup (S):**

Ligesom fru Gitte Lillelund Bech vil jeg også gerne nævne, at det lovforslag, vi behandler i dag, tager udgangspunkt i den aftale om Metrocityringen, som vi har indgået her til morgen mellem Socialdemokratiet, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Jeg vil godt give aftalen nogle få ord med på vejen.

Det er en rigtig god aftale. Det er den største enkeltinvestering i udbygningen af den kollektive trafik, vi kommer til at opleve i den her valgperiode. Det er en investering, der styrker vores hovedstad, der gør den internationalt konkurrencedygtig. Det er en investering, der finansieres af byggemodningen af de grunde, som er ude i Nordhavnen. Det er på alle måder en aftale, som vi kan hilse velkommen. Vi kan tiltræde aftalen, og det vil vi gøre, når de lovforslag, som den skal udmøntes i, kommer til behandling her i salen.

Det gælder også det lovforslag, vi behandler i dag, og med det anerkender vi også, at Københavns Amt skal bidrage med et kontant indskud i henhold til den tidligere indgåede aftale om metroens tredje etape. Det skal der ikke være tvivl om.

Med den her lovgivning og med aftalen overføres Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet til Ørestadsselskabet pr. 1. januar 2007. Denne overførsel har ikke forud været drøftet med Københavns Amt eller med kommunerne i Københavns Amt. Det synes vi er både beklageligt og kritisabelt, selv om jeg er opmærksom på, at ministeren i går havde et møde med amtsborgmesteren fra Københavns Amt, men der er jo gået en lang proces forud.

Socialdemokratiet finder det derfor ønskeligt, at regeringen gennem forhandling med alle berørte parter søger afklaret, om kommunerne i Københavns Amt i givet fald er interesseret i at overtage denne ejerandel samt de dertil hørende forpligtelser.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan forstå på det, som ordføreren siger oppe fra talerstolen, at Socialdemokraterne også på mange måder er blevet præsenteret for et forslag, som de mere eller mindre kunne sige ja til eller gå ud af lokalet. Specifikt i forhold til Københavns Amt kan jeg forstå, at ordføreren er meget utilfreds med den model, der er lavet. Det kan jeg egentlig også godt forstå, og jeg kan egentlig også godt forstå det i forlængelse af det spørgsmål, som socialdemokraten hr. Jeppe Kofod stillede den 25. januar, spørgsmål nr. S 2181, hvor hr. Jeppe Kofod spørger: Hvori består det rimelige i regeringens beslutning om at overføre en gæld på 630 mio. kr. fra metroprojektet i København til borgerne i den nye hovedstadsregion, herunder borgerne på Bornholm?

Jeg må da indrømme, at jeg er meget enig med socialdemokraten hr. Jeppe Kofod. Man lader nogle folk betale for en metro, men de har ikke indflydelse på udførelsen af selve projektet. Er det ikke en utrolig mærkelig konstruktion? Her snakker jeg f.eks. om Bornholm, om Rødovre, om Hvidovre, om en masse af de kommuner i regionen, som jo ikke er en del af Københavns Kommune eller staten.

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Vi er ikke blevet præsenteret for et forslag, som vi ikke kunne øve indflydelse på. Vi har haft en fornuftig dialog med regeringen om den aftale, der skulle indgås om etableringen af Metrocityringen.

Jeg vil også sige, at vores utilfredshed ikke er med modellen, som hr. Rune Lund synes at ville skyde mig i skoene, den er med det procesforløb, der har været frem til aftalen mellem regeringen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Her burde man efter vores opfattelse have inddraget Københavns Amt og hørt, hvad deres synspunkter var. Det, man har gjort, er, at man ligesom har sagt, at når de 600-700 mio. kr. er ydet, som Københavns Amt har forpligtet sig til at yde som tilskud til banen, så er værdien af Østamagerbaneselskabet lige omkring nul, faktisk en lille smule negativ gør ministeriet det op til.

I stedet for at spørge amtet har de sagt, at de nu beslutter at overføre amtets ejerandel til Ørestadsselskabet. Det kan være en fornuftig løsning, det kan være en ufornuftig løsning, men det er ikke fornuftigt, at man ikke har forhandlet

det med amtet og de berørte kommuner, og det er det, vi kritiserer.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Tak for svaret. Jeg må sige, og det glemte jeg at sige i mit første indlæg, at jeg er meget enig med ordføreren i, at det her er en stor trafikinvestering, som der kan ligge mange positive ting i, specielt hvis man får flere fødelinjer fra forstæderne ind til midtbyen, så folk rigtig kan gøre brug af metroen. På den måde kan der ligge mange gode ting i det her.

Men jeg bliver nødt til at vende tilbage for lige at følge op på mit første spørgsmål. Skal det forstås sådan, at Socialdemokraterne har følt sig nødsaget til at æde denne konstruktion, hvor der bliver fordelt en gæld på nogle kommuner på Bornholm og forskellige andre steder, samtidig med at de samme kommuner – også Bornholm – ikke har indflydelse på, hvad der kommer til at ske, fordi de ikke er repræsenteret via staten eller Københavns Kommune i Ørestads-selskabet? Har man været nødt til at æde den, fordi man ellers ikke kunne være med i det her metroforlig?

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Nej, det er der ikke tale om. Der er tale om, at Københavns Amt nedlægges pr. 31. december i det herrens år 2006. Det vil sige, at de, der har gælden, altså Københavns Amt, forsvinder. Derfor skal der foretages en fordeling efter fordelingslovens regler, som det her Folketing jo har vedtaget med et meget bredt flertal, og det afgøres, hvor Københavns Amts nettogæld skal vandre hen, eller hvis det har en formue, hvordan nettoformuen skal fordeles.

Her er det fastlagt, at af den sum, som kommer ud af det, når man gør det op, skal 74 pct. gå til Region Hovedstaden, 11 pct. til staten og resten til kommunerne i amtet. Helt den samme fordelingsnøgle gælder for Frederiksborg Amt. Deres aktiver og passiver gøres op, og er der en nettoformue, eller er der en nettogæld, så fordeles den efter helt de samme regler.

Der gælder ikke helt de samme fordelingsregler for Regionskommune Bornholm, for Københavns Kommune og for Frederiksberg Kommune, og det er vi helt tilfredse med.

Kl. 11.30

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg har to spørgsmål til hr. Hækkerup. Det første er, om hr. Hækkerup ikke kan bekræfte, at det fremgår meget klart af den eksisterende lovgivning, at såfremt etape 3 skulle bygges, så skulle der også skydes penge ind, og at man ikke kunne have en forventning om, at Østamagerbaneselskabet ville komme ud med et meget, meget stort overskud. Det er det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål drejer sig om hr. Hækkerups ønske om at lade kommunerne i Københavns Amt overtage ejerandelen. Tror hr. Hækkerup, at kommunerne i Københavns Amt, som på ingen måde berøres af metroen, sådan som det er i dag – bortset fra de kommuner, der ligger yderst på Amager – kommuner som Gladsaxe, Herlev, Lyngby, Glostrup, vil sige ja til at blive medejere af en metro, som de i øvrigt ikke kan bruge til noget?

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Svaret på det første spørgsmål er: Ja, det kan jeg godt bekræfte. Det fremgår meget tydeligt af lovgivningen, at Københavns Amt skulle komme med et finansielt bidrag, som de ikke kunne forvente at få tilbage.

Til det andet spørgsmål, om jeg tror, at kommunerne i Københavns Amt vil engagere sig, må jeg sige, at det her jo er Trafikudvalget og ikke Kirkeudvalget, og jeg har ingen tro med hensyn til, hvad de kommuner vil. Jeg synes bare, at det havde været fornuftigt at spørge de pågældende kommuner og det pågældende amt: Har I nogen interesse i at gå ind i det her eller ej? Jeg synes, det havde været fornuftigt at tage en forhandling med dem. Og jeg synes stadig, at regeringen skulle overveje, om ikke det var rimeligt at foretage sådan en forhandling med alle de berørte parter. For nu har man jo allerede lavet en aftale med København og Frederiksberg, så de skal selvfølgelig også et eller andet sted være med i sådan en drøftelse.

Jeg tror, det ville være godt for metroen, hvis der var et bredt ejerskab og engagement bag.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Så skal jeg bare lige have afklaret, om det er sådan, at Socialdemokraterne, selv om regeringen ikke skulle vælge at tage et møde med de pågældende kommuner, fortsat står bag det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Det er nogle rigtig gode spørgsmål, fru Gitte Liljelund Bech kommer med i dag. Også her er svaret ja; det kan jeg bekræfte at vi gør. Men vi vil meget opfordre til, at man af forskellige grunde søger en forhandlingskontakt.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Ordføreren nævnte i sit første svar til hr. Rune Lund, at man kunne overveje den mulighed at sige, at de berørte kommuner i Københavns Amt kunne gå ind og overtage Østamagerbanen. Er konstruktionen i virkeligheden ikke sådan, at Østamagerbanen er en integreret del af metroen, så man ikke på den måde kan skille etaper ud, altså at de ses som en integreret del? Det er det ene.

Det andet er: Tror ordføreren, at hvis ikke der laves en mindelig aftale, så kommer der en retssag?

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Jeg forstår ikke helt det første spørgsmål. Østamagerbanen er jo et selvstændigt selskab. Metroen drives i et fælles driftsfællesskab på alle tre strækninger. Så der er fuld integration. Nettodriftsoverskuddet fra driften af den samlede metro fordeles så ud på de tre selskaber i forhold til deres anlægsudgifter.

Så på den måde kan man sige, at det stadig er tre selvstændige selskaber med tre selvstændige forpligtelser, men de har selvfølgelig og fornuftigvis en samdrift af metroen.

Med hensyn til det andet spørgsmål vil jeg sige, at her er vi igen, synes jeg, på vej over i teologien. Jeg har ingen tro med hensyn til, om Københavns Kommune vil rejse en retssag eller ej. Det kan jeg desværre ikke udtale mig om. Der må hr. Poul Henrik Hedeboe spørge i Københavns Kommune eller spørge andre. Jeg har ingen mening om, hvorvidt de vil gøre det eller ej. Jeg kan have en mening om, hvorvidt det er fornuftigt eller ej, men det blev jeg ikke spurgt om, så det vil jeg holde for mig selv på nuværende tidspunkt.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg er klar over, at religion og tro holder vi lidt lav profil med i disse tider. Så jeg vil ikke spørge ordføreren direkte om det der.

Men kan ordføreren ikke bekræfte, at når vi har et driftsselskab i metroen, så betragtes strækningerne faktisk som lige rent driftsmæssigt? Det var den betragtning, jeg kom med allerede først.

Kl. 11.35

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Jeg er ikke helt sikker på, at jeg har forstået dybden i spørgsmålet, men hvis ikke der ligger finurligheder bag, så vil jeg sige, at svaret er ja.

**Formanden:**

Tak til hr. Klaus Hækkerup. Så er det hr. Walter Christophersen som ordfører.

**Walter Christophersen (DF):**

Dansk Folkeparti konstaterer, at forventningen til og spørgsmålet om, hvad der skulle ske med Københavns Amtskommunes ejerandel af Østamagerbaneselskabet I/S, nu bliver afklaret og stadfæstet ved dette lovforslag.

Lovforslaget indebærer for det første, at Østamagerbaneselskabet I/S opløses pr. 1. januar 2007. Østamagerbaneselskabet I/S er ejet af Københavns Amtskommune med 45 pct. og Ørestadsselskabet I/S med 55 pct. og har til opgave at anlægge metroens tredje etape, Østamagerbanen. Opløsningen af Østamagerbaneselskabet I/S sker som en følge af, at amtskommunerne nedlægges pr. 1. januar 2007.

For det andet indebærer lovforslaget, at Ørestadsselskabet I/S overtager Østamagerbaneselskabet I/S' aktiver og passiver, rettigheder og pligter pr. 1. januar 2007.

For det tredje præciseres det i lovforslaget, at Københavns Amtskommunes rettigheder og pligter over for Østamagerbaneselskabet I/S overtages af Ørestadsselskabet I/S forud for overførelsen af Københavns Amtskommunes øvrige aktiver og passiver samt rettigheder og pligter til andre myndigheder end Ørestadsselskabet I/S efter lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen.

Dansk Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget.

**Formanden:**

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

**Henriette Kjær (KF):**

Jeg vil også starte med at udtrykke min glæde over forliget om Metrocityringen. Jeg er glad for at tilhøre et parti, der er med til nogle visionære løsninger inden for den kollektive transport. Det synes jeg er nødvendigt, og jeg vil sige, at jeg ikke forstår, at SF og Enhedslisten ikke er hoppet på at få en god kollektiv transport i hovedstadsområdet.

Det her lovforslag handler om at opløse Østamagerbaneselskabet I/S, og baggrunden er jo, som det også tidligere er blevet sagt, at amtskommunerne nedlægges pr. 1. januar 2007, hvorved Københavns Amtskommune ikke længere kan bevare sin ejerandel i Østamagerbaneselskabet I/S.

Selskabet blev stiftet af Ørestadsselskabet sammen med Københavns Amt, da man i sin tid startede anlægget af metroen, og selskabets opgave har været at skulle anlægge metroens tredje etape, der skal gå fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn, og derudover skulle Østamagerbaneselskabet sammen med Ørestadsselskabet og Frederiksbergbaneselskabet udbyde driften af metroen.

Med dette forslag foreslås det så, at Ørestadsselskabet I/S overtager Københavns Amts ejerandel af Østamagerbaneselskabet, da denne løsning vil indebære de fleste fordele for metroprojektet, og den løsning kan vi bakke fuldstændig op om i Det Konservative Folkeparti.

Vi er vidende om, som det også har været sagt fra flere ordføreres side, at Københavns Amt ikke synes om denne løsning, men vi mener, at den fordeling af gælden, der er foreslået, er klokkeklart i overensstemmelse med den oprindelige lovtæst. Så vi har altså ingen problemer med at støtte dette forslag.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Nu kan jeg forstå, at ordføreren for Det Konservative Folkeparti nok heller ikke vil mene, at kommuner som Albertslund, Gentofte, Herlev, Hvidovre, Rødovre, Høje Taastrup bør kunne eje en metro, men kan ordføreren så forklare mig det rimelige i, at de her kommuner og også Bornholm f.eks. skal betale til festen uden samtidig at kunne få indflydelse? Burde aktiver og passiver ikke følges ad? Her får man kun lov til at sidde tilbage med passiverne. Man får ikke lov til at have nogen indflydelse. Hvori består det rimelige i det?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Der er jo ingen aktiver nu, men stadig væk er borgere, der bor i de nævnte kommuner, også en del af Københavns Amt, der faktisk har besluttet sig for at investere i det her og har lånt nogle penge på vegne af de samme borgere, som hr. Rune Lund nu omtaler. Så jeg kan sådan set ikke se forskellen mellem at være borger i et amt, der optog nogle lån og investerede i en metro, og at være borger i det, der er blevet til en region, og hvor vi har nogle kommuner. Så hænger samme borgere, hvis man kan sige det på den måde, også på gælden.

Kl. 11.40

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Så vil jeg gerne forklare, hvorfor jeg godt kan se, at det er urimeligt. I Østamagerbaneselskabet, sådan som det er nu, har amtet en ejerandel på 45 pct. og Ørestadsselskabet en ejerandel på 55 pct. Det vil sige, at de borgere, vi taler om, der bor i de kommuner, jeg har nævnt, ud over at være med til at betale så også via amtet har haft en indflydelse på metroen og på udformningen af metroen. Det har de ikke nu, fordi amtet bliver nedlagt, men de får stadig væk lov til at sidde tilbage med en regning på omkring 695 mio. kr., som skal fordeles med 11 pct. til staten – det er så ikke de borgere, vi snakker om – 74 pct. til regionen og 15 pct. til amtskommunen.

Hvori består det rimelige i, at de skal betale, når de ikke er med til at have en medindflydelse? Det er spørgsmålet.

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

For det første mener jeg, at pågældende borgere får stor gavn af Metrocityringen, men også af metroens tredje etape, når den bliver fastlagt. Den vil man da stadig væk bruge, selv om man bor i nogle af de kommuner, hr. Rune Lund har nævnt. Jeg ser det her område som et storkøbenhavnsk område, og mange fra omegnskommunerne arbejder inde i København og kan der benytte metroen. Man kan tage metroen fra sit arbejde ud til lufthavnen.

For det andet er det da rigtigt nok, at man ikke får indflydelse på den videre drift, men man har jo været med, kan man sige; amtet har jo været med i planlægningen af bl.a. linjeføringen fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn. Så jeg kan altså ikke se problemet.

**Formanden:**

Tak til fru Henriette Kjær. Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget. Det kan vi af flere grunde. Vi er jo i den situation, at Københavns Amt ikke eksisterer om nogle få måneder, og derfor skal der være en ny konstruktion, men først og fremmest – og det er vores største motivation – er der jo, som flere har været inde på, i dag indgået en ny aftale om metroen, som Det Radikale Venstre for første gang er med i.

Det er vi glade for, og vi er især glade, fordi vi synes, det er blevet en god aftale. Noget af det, der gør, at vi synes, det er blevet en rigtig god aftale, er den nye selskabskonstruktion, der kommer for metroen, hvor man udskiller arealudviklingen i ét selskab og driften i et andet.

Med de klare, om jeg så må sige, adskillelser i budget- og regnskabsopfølgning, som der ligger i aftaleteksten, sådan at vi kan følge både den gamle metro og den nye metro tæt økonomisk, har vi fået en klarhed og en åbenhed i forvaltningen af hele metroprojektet i København, som vi har ønsket os i mange år, og som vi derfor er utrolig glade for at være med til.

Det følger naturligt af den nye selskabskonstruktion, at man så også opløser de gamle selskaber for at kunne lave den nye konstruktion, og derfor kan vi med stor glæde stemme for det her.

Endelig kan jeg ikke lade være med at nævne her, at der i den nye aftale, vi har lavet i dag, jo også ligger et stærkt tilsagn fra alle partier om, at vi skal have lavet en samlet trafikplanlægning for København og omegn, hele hovedstadsområdet, og det nævner jeg, fordi jeg synes, det er historisk, at vi får det, men det er jo også noget, der vil komme beboerne i Københavns Amt i dag til stor gavn.

Det er klart, at når man skal dele et bo – om det så er på grund af en, havde jeg nær sagt, almindelig skilsmisse eller den form for skilsmisse, vi har med at gøre her – så er der nogle helt legitime konflikter, hvor man kæmper om, hvor gæld og aktiver skal placeres.

Det Radikale Venstre har ikke selv haft jurister på sagen, men vi forstår på ministeren, at han har haft meget stærke kræfter sat på sagen, kammeradvokaten bl.a., og at det er regeringens entydige overbevisning, at rent juridisk er der

ikke nogen tvivl om, hvordan den her kage kan og skal deles.

Den gæld, som Københavns Amt nu får, er jo en gæld, som de under alle omstændigheder ville have haft. Om det så bare var fortsat, som sagerne var i dag, ville det være den gæld, der var der. Og det er svært for os at se anden udgang på sagen end den, som er fastlagt både i lovgivningen og i den aftale, der er indgået i dag, og derfor kan vi samlet set støtte lovforslaget i dag.

Kl. 11.45

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg er enig med ordføreren i, at en metro kan være en rigtig god trafikinvestering for København. Jeg er enig med ordføreren i, at en helhedsplan er en meget, meget fornuftig og god ting. Men så kan man diskutere: Hvordan kan vi få flere letbaner, sådan at vi kan få folk transporteret fra forstæderne ind til midtbyen, så de kan bruge den her metro, som vi spytter mange penge i?

Jeg synes, det havde været smart at lave helhedsplanen først og så se metroen som en del af det; altså den omvendte rækkefølge. Det havde været mere snedigt, hvis jeg må sige min mening om det.

I forbindelse med det her lovforslag, som jo er en del af det forlig, som er blevet indgået i morgen, vil jeg vende tilbage til de 695 mio. kr., som amtet jo skød i det her, og hvor gælden stadig væk ligger i henholdsvis staten med 11 pct., regionen med 74 pct. og amtskommunen med 15 pct. Ville det ikke være mere naturligt at lade staten betale de 695 mio. kr. – eller for den sags skyld Københavns Kommune? Hvorfor skal den tørres af på nogle kommuner og på en ø, Bornholm, som jo faktisk med det her ikke får direkte medbestemmelse i, hvad der skal foregå i Ørestadsselskabet, som kommer til at arbejde med de her ting?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil gerne starte med at sige, at med hensyn til det der med at lave helhedsplanen, før man beslutter sig for store investeringer, har jeg svært ved andet end at give ordføreren ret i, at det nok ville have været en mere naturlig fremgangsmåde. Men der er jo mange historiske forklaringer på, hvorfor vi så først får helhedsplanen nu. Til det kan jeg kun sige: Bedre sent end aldrig.



Der er mange investeringer, der trænger sig på, men vi får dog helhedsplanen, før vi skal fastlægge det endeligt – også for så vidt angår en del af stationerne på den nye Metrocityring. Vi får jo også mulighed for at snakke om pendling til og fra hovedstaden i sådan en trafikplan, så metroen bliver integreret og ikke kommer til at blive udviklet på bekostning af den øvrige kollektive trafik, men i samspil. Det er det, som har ligget partierne meget på sinde.

Det, der har overbevist mig om den økonomiske konstruktion i forhold til Københavns Amt, er, at det af lovgivningen for Ørestadsselskabet, som jeg mener er fra 1992, ret klart fremgår, at det altså er et indskud, som parterne – dvs. også Københavns Amt – foretager for at få Østamagermetroen op at køre. Det vil sige, at man ikke har forventet, at man skulle have pengene tilbage på noget tidspunkt. Man har tværtimod forventet, at det ville koste noget at få den bane, som man jo altså også har fået.

Derfor kan man sige, at det jo ville være lidt mærkeligt, hvis staten pludselig skulle ind og dække hele regningen, som amtet har indskibet sig i allerede tilbage i 1992.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg har bare den måske meget gammeldags opfattelse, at hvis man er med til at betale for festen, må man også have lidt indflydelse på, hvad det er for en musik, der bliver spillet, eller hvad det er for en mad, der bliver serveret. Men sådan som det bliver nu, er der nogle kommuner og en ø, der kommer til at betale for noget, som de ikke vil have indflydelse på i fremtiden, hvis det her lovforslag bliver vedtaget. Det synes jeg er en meget, meget mærkværdig konstruktion.

Kan ordføreren i det mindste ikke på det principielle plan – og der behøves ikke nogen lange historiske udredninger om det – give mig ret i, at hvis man er med til at betale for noget, så skal man også have indflydelse på, hvordan det bliver udformet?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Nu er vi i den lykkelige situation, at Østamagerbanen sådan set næsten står færdig, og det vil sige, at hele udformningen og tilrettelæggelsen af den strækning har Københavns Amt haft stor indflydelse på. Det, der står tilbage, er sådan set selve driften, men Københavns Amt eksisterer jo

ikke mere fra den 1. januar, og det er jo meget svært at give Københavns Amt den indflydelse, når det ikke eksisterer.

Så vil jeg bare sige, at hvordan den endelige regning bliver fordelt mellem de forskellige kommuner i den kommende region, er, så vidt jeg har forstået, i øvrigt genstand for en større forhandling, som ikke ligger i dette regi, men i helt andre regi, så det er måske lidt for tidligt at sige noget endeligt om det.

**Formanden:**

Tak til hr. Martin Lidegaard. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Det her lovforslag er kædet sammen med den aftale, der er om Metrocityringen. SF har også været med i forhandlingerne og er det sådan set stadig. Vi kan have forskellige steder, og vi kan også godt have i aftalen, sådan har jeg i hvert fald forstået det.

De fleste andre ordførere er startet med at sige nogle ting om Metrocityringen, og det vil jeg så også gøre.

Kl. 11.50

I SF er vi meget begejstrede for, at der er vilje til at bruge en masse penge på kollektiv trafik i Københavnsområdet. Det er meget positivt.

Da vi startede forløbet, havde vi en anden indfaldsvinkel: Vi ville godt have haft mere kollektiv trafik for pengene. Men vi er også godt klar over, at flertallet er landet på, at det skal være en Metrocityring, og det er så det, man tager stilling til. Vi har en positiv indfaldsvinkel til det.

Men der er også nogle hurdler, og vi står med en af dem her. Da jeg sådan umiddelbart læste det her forslag og så indstillingerne dels fra regeringens jurister, dels fra Københavns Amts jurister, og hvad der åbenbart var af meget forskellige holdninger, tænkte jeg, at man bliver nødt til at balancere det og sige: Jamen hvem har ret? Sagerne står åbenbart sådan rent juridisk, at man må regne med, at der bliver en retssag. Hvad skal jurister ellers gøre, når de er rigtig uenige?

Jeg har selv drevet virksomhed og været virksomhedsejer og direktør for et lille selskab, inden jeg kom herind i Folketinget, og jeg har sidet med selskaber og ved, hvad der sker, når de skal ophæves og lægges sammen. Umiddelbart synes jeg, det her har været svært. Jeg har set, at københavnerne er gået ud og har sagt, at det her

er selskabstømning, og at staten på den anden side siger, at juraen her er krystalklar.

Så vi står med en sag, hvor min fornuft siger mig, at det her er lidt farligt, og vi kan nok ikke lande et sted, hvor vi kun taler jura.

Socialdemokratiet lagde ud med, at vi virkelig skal opfordre parterne til at være i dialog, fordi der nok er noget omkring den almindelige forståelse, som også skal på plads. Og jeg vil meget håbe, at det her ender med nogle gode samtaler, så vi ikke kun snakker hård jura, for i hård jura kan der være nogle musefælder, man har overset, og så bliver folk bare enormt sure bagefter, og det er ikke det, vi har brug for her.

Så vi vil afvente, hvordan forløbet på det her bliver.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg synes jo, det er positivt endelig at opleve, at SF også ønsker at tage ansvaret for kollektiv trafik i København – forhåbentlig da.

Jeg har bare et enkelt spørgsmål, og det drejer sig lige præcis om det, som hr. Poul Henrik Hedeboe var inde på til sidst. Kan hr. Hedeboe bekræfte, at det i lovtæksten – hvoraf det fremgår, at hvis man skal lave en tredje etape, så skal man først gøre det som tredje etape – rent faktisk fremgår ret klart, at der skal puttes penge i det; at der altså ikke er en forventning om, at man får et aktiv ud, som man kan forrente og afskrive, men at det er sådan, at hvis man fra Ørestadsselskabets og Københavns Amtskommunes side går ind og bidrager, putter penge i det, så vil man kunne udvikle tredje etape af metroen?

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg kan bekræfte, at juraen fra statens og fra Ørestadsselskabets side fortolkes meget klart.

Jeg kan også godt se – nu har jeg også hørt den anden side af sagen – at forventningen fra den anden side var, at metroen var et selskab, da man gik ind for det, som havde mulighed for at tjene penge, og derfor har man haft en anden forventning. Og juristerne er åbenbart uenige.

Så jeg kan godt se, at det på den ene side ser ret klart ud, mens der på den anden side er nogle andre jurister, der siger noget andet. Det er den kattepine, vi er i.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Men det fremgår jo af det projektforslag, som lå for Østamagerbanen, og som amtskommunen i øvrigt lagde til grund for deres beslutning om, at de ønskede at skyde penge ind, at det her ikke var en investering i gængs forstand. Det var altså ikke en investering, som man kunne forvente at man kunne forrente og afskrive på samme vis, som man ellers normalt gør, når man foretager investeringer i noget.

Så min kommentar skal være, at det ikke blot er i forbindelse med lovgivningen, men også af selve projektudformningen af Østamagerbanen, som bl.a. lå til grund for amtets beslutning for at skyde penge ind, at dette fremgår. Der står det faktisk ret klart, at man ikke kan have en forventning om, at man begynder at få penge tilbage – om jeg så må sige.

Det var ikke et spørgsmål, men bare en præcisering af, at det ikke alene er af lovgivningen, det fremgår.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg kan sige til Venstres ordfører, at jeg faktisk også havde håbet på, at det hele så så enkelt ud. Men det ser ikke så enkelt ud, fordi den anden part altså ikke er parat til at have samme vurdering, men hiver en jurist med og siger: Jamen det ser anderledes ud. Og det gør, at vi siger: Lad os komme dybere ned i det i udvalget, lad os få fodfæste i det. Og nu står vi så dér.

Kl. 11.55

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Jeg vil gerne spørge hr. Poul Henrik Hedeboe, når han som ordfører for SF siger, at SF vil afvente, hvordan det her forløber, før de tager stilling til hele metroforliget: Hvornår forventer hr. Poul Henrik Hedeboe at SF vil have afklaret deres stillingtagen? Hvad er det præcis, man venter på?

Vi vil jo antagelig, som det lige er fremgået, i Trafikudvalget kunne få synspunkter for det ene og synspunkter for det andet. Er det så meningen, at SF vil sidde og veje synspunkterne mod hinanden og så lege sådan en slags dommer og sige, at nu synes de, den ene vægtskål er tungere end den anden, og så er de enten med eller ikke med? Hvad er det præcis, SF's ordfører har sagt om, hvad SF afventer, og hvilken afgørelse de vil træffe?

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Når jeg nu har sagt, at vi afventer, hvordan forløbet bliver, og at vi skal dybere ned i sagen, kan jeg jo ikke stå og sige her og nu, hvor vi havner henne.

Med hensyn til tidsrammen er det da klart, sådan som kortene ligger, at det kan tage lang tid. Jeg har – ligesom alle andre ordførere formentlig – forstået Trafikministeriets, statens, vurdering, men også været ude at snakke med folk i amtet, og meningene er meget skarpt trukket op. Ved behandlingen af lovforslag, hvor der også er forskellige meninger, går vi normalt ned i det. Og det her kan tage rigtig lang tid, det er jeg klar over, men det gør SF's vurdering ikke. Det er inden for en uges tid, at vi finder ud af, hvor vi lander i forbindelse med det her.

**Formanden:**

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Rune Lund som ordfører.

**Rune Lund (EL):**

Det her forslag handler om, at Københavns Amt bliver nedlagt. De har en ejerandel på 45 pct. i Østamagerbaneselskabet, og de resterende 55 pct. bliver så ejet af Ørestadsselskabet. Hvad gør man så med et amt, når det bliver nedlagt og der er skudt nogle penge ind og der ligger en gæld i amtet? Det er jo sådan set det, det handler om.

Det, man vælger med det her forslag, er at sige, at staten skal gå ind og dække 11 pct. af de 695 mio. kr., 76,5 mio. kr. bliver det; 74 pct. bliver tørret af på regionen, det er 514 mio. kr.; 15 pct. bliver tørret af på kommunerne i amtet, og det er 104 mio. kr. Her snakker vi om kommuner som Albertslund, Gentofte, Herlev, Hvidovre, Rødovre, Høje Taastrup og forskellige andre.

Loven er jo en konsekvens af kommunalreformen, og i forlængelse af hr. Poul Henrik Hedeboes indlæg vil jeg også tillade mig at være kritisk over for det her, fordi loven giver problemer. Boet skal deles, og der skal selvfølgelig laves en aftale om, hvordan det skal gøres. Men her kommer så det særlige. Procedureloven, sådan som jeg ser det, gælder åbenbart ikke her, for her vil procedureloven kun gælde for den kedelige del af, hvad vi kan kalde arven, nemlig den store gæld, som Københavns Amt har stiftet til indskuddet i Østamagerbaneselskabet, gælden på de 695 mio. kr., det tal, som efterhånden har været nævnt flere gange her i dag. Den mere

spændende del, hvad vi kan kalde den sjove del af arven, den, der giver indflydelse på metroens fremtid, ja, den overlades altså til Københavns Kommune og staten.

Metrobyggeriet er en særlig situation, og derfor kunne der være gode grunde til at gøre det anderledes. De nye regioner har knap fundet deres egne ben, ja, hovedstadsregionen, som modtager broderparten af gælden, er ikke engang blevet hørt. Og det kan selvfølgelig være svært, når regionerne formelt ikke har magt endnu, men det er alligevel en væsentlig forudsætning for den kommende region. Og det, må man sige, er ikke en værdig måde at køre sådan et lovforslag igennem på.

Kl. 12.00

Man kan sige, at 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 jo kun dannes ét stort trafikselskab på Sjælland, som hverken får noget med metro eller S-tog at gøre.

Hvis man nu havde lavet to trafikselskaber på Sjælland, havde det københavnske trafikselskab jo været en indlysende partner at inddrage i det her, nu når amtet bliver nedlagt. Men det understreger jo blot, at det ville have været fornuftigt, og at det vil være fornuftigt for trafikområdet også i fremtiden at indføre to regioner på Sjælland.

Det her er jo en del af det metroforlig, som er blevet indgået i morges, og jeg ser meget frem til mødet med transport- og energiministeren i morgen kl. 9.30. Ud over at der altid bliver serveret godt morgenbrød, så glæder jeg mig til at komme meget mere ind i detaljerne i det forlig, der er blevet indgået, og som jeg kan forstå at jeg kan få lov til at være med i under nogle bestemte forudsætninger. Jeg glæder mig meget til mødet i morgen, og jeg er sikker på, at jeg kan blive væsentlig klogere, end jeg var i dag, da jeg på Ritzau opdagede, at der var indgået et forlig.

Med hensyn til metroen vil jeg godt sige, at specielt det med helhedsplanen synes jeg er utrolig vigtigt, for man burde jo faktisk lave en helhedsplan for en trafikudvikling i København, før man laver en metro. Her har man jo gjort det omvendt. Jeg kan forstå, at ordføreren for Det Radikale Venstre, hr. Martin Lidegaard, faktisk synes, at jeg og Enhedslisten har ret på det punkt.

En helhedsplan kunne jo f.eks. gøre noget i forhold til at få et effektivt kollektivt trafiksystem for dem, der kan bruge det. For der mangler jo fødelinjer, som kan give flere mulighed for at bruge metroen. Sådan som metroen ligger nu, er der meget få bilister, som vil skifte bilen ud til fordel for metroen, fordi metroen allerede kører i midten af byen. Jeg har set tal på omkring 1 pct., det er meget små tal, vi snakker om.

Det kan godt være, at der bliver fjernet nogle buspassagerer med metroen, det er meget muligt, men hvad med bilpendlerne? Det er jo biltrafikken, som vi for alvor skal gøre noget ved i en by som København. Og hvis ikke der ligger nogen fødelinjer fra forstæderne og ind til midtbyen, har man heller ikke løst en del af trafikproblemet i forhold til Københavns omegn.

Som det ligger nu, må man sige, at hvis ikke der kommer mere end metroen, hvis man kun holder sig til metroen og ikke tænker i en helhedsplan allerede nu i forhold til at få fødelinjer, så løser man ikke de problemer, der er med den stigende biltrafik, som er uden om København, og den eksisterende meget store trafik, som er i byen.

Man kan også være bange for, at det vil komme til at gå ud over det busudbud, der er i dag. For det er klart, at der skal ske en regulering af, hvor mange busser der kører, hvor de kører, og hvordan de kører, og der kan man jo godt forestille sig, at selv om man laver en flot metro, en god metro, som er en god trafikinvestering, vil det gå væsentligt ud over bustrafikken og dermed de mere fleksible linjer, som f.eks. kan samle ældre mennesker op eller mennesker, der ikke lige befinder sig på hovedfærdselsårerne i København.

Jeg vil også sige, at der ikke er lavet en ordentlig vurdering af, hvad de egentlige anlægsinvesteringer bliver. Det er for mig ret tydeligt, at vi sagtens kan få et scenarie, som hedder, at vi får en gentagelse af sidst med en gæld, der bare vokser og vokser og vokser, en gæld, som ikke er finansieret.

Passagerprognoserne – og nu skal jeg nok til at slutte, for jeg kan se, at formanden rejser sig op – er efter al sandsynlighed sat alt for højt. Man bygger grundlæggende på samme system som for den eksisterende metro, som kun har halvdelen af de passagerer, der oprindeligt er forudsat, og dermed har man heller ikke de indtægter til at dække gælden, som er forudsat.

Jeg glæder mig meget til mødet med transport- og energiministeren i morgen. Der er jeg

sikker på at jeg kan blive meget klogere. Men i forlængelse af det, hr. Poul Henrik Hedeboe har sagt, vil jeg sige, at jeg synes, der er mange kritikpunkter, mange problemer i det her lovforslag.

#### **Formanden:**

Tak til hr. Rune Lund. Så er det transport- og energiministeren, som vi vist kan nå, inden vi holder frokostpause.

#### **Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil gerne takke ordførerne for deres indlæg og modtagelse af lovforslaget. Jeg har hørt nogle, der har sagt, at de var meget glade for at være med i forliget, og at det er et dejligt og et godt forlig.

Skal jeg sådan være helt ærlig – og det er en god idé for en minister at være – så synes jeg, det her er en jubeldag. Jeg synes simpelt hen, den 2. februar 2006 er en historisk dag. Vi vedtager med et flertal, som i hvert fald er 90 pct. af Folketingets medlemmer, et enestående projekt, hvor vi altså investerer i hvert fald 15 mia. kr. i en Metrocitring, som er med til at løfte, som hr. Hækkerup sagde det, hovedstaden op til at være en, ja, i virkeligheden tør jeg bruge ordet metropol, virkelig en storby, og det er noget, som er en storby værdigt. Det synes jeg vi skal starte med at glæde os over, det har vi lov til.

Så er der spørgsmålet om forliget, der er lavet, hvem der kan være med i det. Der har jeg den principielle indstilling med hensyn til disse meget store forlig, der strækker sig over meget lang tid, at der er det godt – ikke alene for Folketinget, men også for de kommuner, som vi jo ikke skal glemme tager en stor del af slæbet, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune – at der er så bredt et flertal som muligt, og det er jeg taknemlig for.

Kl. 12.05

Jeg har sagt til hr. Poul Henrik Hedeboe, at en uges tid – som hr. Hedeboe bekræftede at det drejede sig om – synes jeg det er rimeligt at give SF for at gøre sig deres stilling klart. Jeg kender godt SF's fortid, hvad metro angår; jeg kan næsten se billedet på væggen i SF's gruppe lokale for mig. Jeg vil ikke sige, hvem det er, der sidder der med løftet pegefingert og utvivlsomt åben mund – og det forstår jeg godt.

Men jeg gør så også opmærksom på, at vi taler om en investering og et projekt, som man også om 100 år vil tale om i København: Det var

godt, at de gjorde det, det var godt, at de var så fremsynede og havde mod til at gøre det.

Bare tænk på den parisiske metro. Hver gang man er der, taler man om, at den er 100, 110 år gammel eller deromkring; tænk sig, hvor fremsynede de var dengang. Det vil man også sige om de mennesker, der har sagt ja til det her i dag, og det synes jeg er det overordnede.

Så er der alt det, som man kunne finde mange ord for, nemlig den her juridiskussion, som jo er meget interessant for jurister, og det er fint, for det er de jo gode til, men hvor jeg siger, at alle, der er kommet med tilkendegivelser om det her, har den samme opfattelse som mig: at det selvfølgelig er rigtigt, det, vi gør.

Vi har meget tæt kontakt til kammeradvokaten, som synes, det er et godt lovforslag; vi har kontakt til Justitsministeriet, det har vi jo med alle vores lovforslag, og det har alle ministre; det har i allerhøjeste grad også været igennem Sundheds- og Indenrigsministeriets juridiske afdeling. Så jeg føler mig altså på rimelig sikker grund i denne sag.

Jeg håber, at SF vil tænke sig rigtig godt om, altså prøve at tænke stort; der er mennesker i SF, der har format til at tænke stort, og jeg håber, at de vil vinde i den debat, der utvivlsomt er i gruppen.

Med hensyn til Enhedslisten er det rigtigt, at vi har et møde i morgen, og jeg skal nok sørge for at købe brød. Men jeg må nok sige, at med hr. Rune Lunds tilkendegivelser her i dag, kan det godt være, at kaffen bliver lidt kold, for jeg synes ikke, det virker, som om hr. Rune Lund er særlig opsat på at gå ind i det her.

Jeg må sige til hr. Rune Lund: Der er jo altså én forudsætning, som jeg har nævnt for alle andre, og som alle andre har været enige i: Det kan ikke nytte noget, at man kun tager pigen, til hun er 30 år, man er også nødt til at tage hende i årene efter.

Siger man ja til det her, så stemmer man for alle de tre lovforslag, der er omfattet af det her, og man siger ja til den bekendtgørelse, som jeg skriver under på, om indtægtsdeling, og så siger man selvfølgelig ja til aktstykket. Det er enten-eller, og det synes jeg bare at hr. Rune Lund skal gøre sig fuldstændig klart til i morgen, for sådan er det. De andre partier har jo med åbent sind sagt, at naturligvis må det være sådan. Og det er så der, vi står.

Så vil jeg lige koncentrere mig en lillebitte smule – for ikke at gøre det for langt – om dette med Københavns Amt.

Det er rigtigt, at Københavns Amt er utilfredse med Ørestadsselskabets overtagelse af aktiviteterne, og det har været kritiseret, at der ikke har været kontakt.

Jeg skal sige – og det har jeg også sagt til hr. Hækkerup – at der har været en del kontakt på embedsmandsplan, og jeg havde i øvrigt i går et møde med amtsborgmesteren. Det var et fint møde, hvor jeg lærte en del nye gloser, men vi kom sådan set ikke videre; standpunkterne var trukket ret skarpt op.

Men jeg synes, det er rimeligt, at jeg som minister fra Folketingets talerstol gentager, hvad der står i § 5 i loven om Ørestaden. Der står, at det er en forudsætning, at Københavns Amtskommune betaler sin del af Østamagerbanen, for ellers var banen ikke blevet bygget.

At man så ønsker at betale med en gæld, ja, det står der i samme paragraf at man kan gøre. Men aktivet er jo skabt, og så skal det selvfølgelig også betales. Det kan efter min bedste overbevisning ikke være anderledes.

Jeg vil stoppe her og takke for den meget, meget flotte modtagelse. Det er en stor oplevelse af få 90 pct. af Folketingets medlemmer bag sig til sådan et vigtigt forslag – *mindst* 90 pct., og jeg kigger blidt på hr. Hedeboe for at se, hvor meget større det bliver end 90.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg skal sige, at jeg ingen anelse har om, hvad det er for et portræt, ministeren snakker om, vi har nemlig ingen portrætter hængende i SF's gruppeværelse. Det er den ene ting.

Kl. 12.10

Den anden ting drejer sig om det med at tænke stort trafikpolitisk, og der vil jeg minde ministeren om, at vi i SF er rigtig gode til at tænke stort med hensyn til kollektiv trafik og har absolut været med i det her forløb. Vi har tænkt lidt forskellige tanker, men der er altså mulighed for, at vi også kan tænke det samme.

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jamen det glæder jeg mig kun over, så er der jo ikke så meget tvivl om udfaldet af SF's overvejelser. For det her er jo, som hr. Hækkerup sagde det, meget flot, synes jeg. Det er jo det største projekt, der er lavet i København. Det er jo virkelig et enestående projekt.

Og som henholdsvis overborgmesteren for Københavns Kommune og Frederiksbergs borgmester sagde, da vi havde sluttet regeringsforhandlingerne, jeg tror, det var den 2. december, er det her måske kun begyndelsen. Det kan godt være, der kommer mere metro bagefter, men nu bygger vi altså det her først. Så det er indledningen til noget meget stort og noget meget vigtigt for hovedstaden.

Men jeg må understrege over for alle partier: Det er altså også vigtigt for alle andre danskere end dem, der bor i hovedstaden, at landets hovedstad har en ordentlig infrastruktur, for en meget stor del af dem kommer altså hertil med tog, og så er det rart at kunne suse videre i en metro, der fungerer rigtig godt.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg vil bare sige til ministeren, at jeg nu ikke er den store tilhænger af kold kaffe. Og jeg vil sige, at når jeg er indkaldt til et forhandlingsmøde om metroen, så tropper jeg meget gerne op. Enhedslisten har hele tiden har været meget interesseret i at indgå i diskussioner om metroen, og det er vi sådan set stadig væk.

Så vi har et møde i morgen; det er det forhandlingsmøde, jeg er blevet indkaldt til, og det vil jeg ligesom holde fast i. Jeg kommer hen til ministeren i morgen, og så tager vi en snak om det, der er sket i dag, og hvad der eventuelt vil ske fremover. Så synes jeg, vi skal tage den derfra.

Men jeg vil gerne lige stille et enkelt spørgsmål om den helhedsplan, der ligger i det forlig, der er lavet her i morges. Skal det forstås sådan, at alle diskussioner om trafikudviklingen i hovedstaden i fremtiden kun kan komme til at ligge inden for den forligskreds, som nu har lavet et forlig om metroen her i morges?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil først svare på det med, at hr. Rune Lund ikke skulle være inviteret. Jeg står med mailen til hr. Rune Lund fra sekretæren i ministeriet, der hedder Nina Siegenfeldt, og den er sendt den 9. januar, hvor vi inviterer hr. Rune Lund til møde den 23. januar. Hr. Rune Lund svarer, at han ikke kan i januar måned, men han kan den 6. februar. Og da det her jo skulle vedtages inden, var det altså ikke muligt at få det til at passe sammen.

Men jeg har bestemt – og det siger jeg med fuld overbevisning – inviteret også hr. Rune Lund, og jeg beklager, at det ikke har været muligt for ham at komme. Bare sådan for historiens skyld vil jeg sige, at jeg gerne havde set, at hr. Rune Lund var kommet noget før, men jeg føler mig rimelig sikker på, at hr. Rune Lund ikke vil deltage så meget.

Med hensyn til denne københavnerplan, eller plan for hovedstaden, er det faktisk noget, som Det Radikale Venstre spillede ind med, allerede da vi havde forhandlingerne om hele kommunalreformen. Vi var alle sammen enige om, at det var en rigtig god idé, og det er gentaget i aftaleteksten. Jeg synes, det er godt, at det er præciseret. Det står ganske klart og tydeligt.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Det er rigtigt, at jeg har været i udlandet, men jeg har jo også en suppleant på trafikområdet, som er Enhedslistens hr. Per Clausen. Han er en meget kompetent og dygtig mand, som altid er i stand til at træde ind for mig, når jeg ikke selv er til stede i kongeriget. Og hvis man havde gjort mig og Enhedslisten opmærksom på, at der foregik nogle meget intense forhandlinger, er der ingen tvivl om, at hr. Per Clausen var dukket op til sådanne forhandlinger.

Men jeg forstår ministerens svar i forhold til helhedsplanen på den måde, at det ikke er sådan, at alle beslutninger omkring den fremtidige trafikplanlægning i København kun kommer til at foregå blandt de forligspartier, som her til morgen har indgået et forlig om metroen. Sådant forstår jeg det; er det rigtigt forstået?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Det er ikke noget, vi har talt igennem i forligskredsen, må jeg sige, for vi har jo altså forhandlet helt frem til kl. 9 i morges. Så det vil jeg godt vente med at svare på, til jeg har talt med forligskredsen, for det er jo dem, der har bakket op her. Det er rimeligt, at de har indflydelse på besvarelsen af det spørgsmål.

**Formanden:**

Tak til transport- og energiministeren – og så er sagen sat på skinner.

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

## Afstemning

### Formanden:

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

## Meddelelser fra formanden

### Formanden:

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.15

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Første 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).**

Lovforslaget sættes til forhandling.

## Forhandling

### Kurt Kirkegaard (V):

Formålet med lovforslaget er at gennemføre en række justeringer og præciseringer af kystbeskyttelsesloven, og baggrunden for forslaget er de hidtil gjorte erfaringer samt den praksis, der er udviklet med administrative love.

Kystbeskyttelsesloven har i dag ikke nogen egentlig formålsbestemmelse. I administrationen af loven har Kystdirektoratet derfor udviklet en praksis, men så vel amterne som grundejerne har givet udtryk for tvivl om, hvordan loven skal administreres. Derfor foreslås det, at der i loven indsættes en formålsparagraf, der be-

skriver den eksisterende kystbeskyttelsespraksis.

I juni 2005 blev det besluttet at overføre amtsrådenes kompetence i kystbeskyttelsessager til kommunalbestyrelserne, og i forbindelse med kommunalbestyrelsernes overtagelse af opgaverne er det fundet hensigtsmæssigt at forenkle procedurer og beslutninger om gennemførelse af kystbeskyttelse ud for hver enkelt ejendom. Desuden præciseres det, at kystbeskyttelsesforanstaltninger kan være placeret på så vel land som søterritoriet, efter at der har været rejst tvivl herom af flere grundejere. Det vil fortsat være et grundlæggende princip, at det er ejeren af en ejendom, som opnår beskyttelse ved etablering af et anlæg, og at der skal tages initiativ til at etablere anlæg og afholdes udgifter til deres drift og vedligeholdelse.

Ligeledes har kommuner og borgere rejst spørgsmålet om hjemmelgrundlaget for den eksisterende praksis om afgivelse af tilladelse til etablering af anlæg på søterritoriet. Derfor er bestemmelserne om transport- og energiministerens højhedsret blevet indskrevet i loven, og forslaget fjerner desuden tvivlen om, hvilke typer afgørelser der kan indklages til ministeren, ligesom klagegangen effektiviseres.

Det foreslås i forslaget, at myndighederne i modsætning til i dag kan påbyde den til enhver tid værende ejer af en enkelt ejendom at afhjælpe ulovlige forhold ved kystbeskyttelsesforanstaltninger, selv om ejeren ikke har etableret dem.

Vedrørende hurtigfærger tydeliggøres Kystdirektoratets kompetence til at fastsætte nærmere vilkår for sejlads af hensyn til beskyttelse af kysterne og sikring af diger og anlæg på søterritoriet. Der indsættes tillige en straffebestemmelse for overtrædelse af de stillede vilkår, ligesom tilfældet er i de bestemmelser om hurtigfærger, som Skov- og Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen administrerer, og endelig ændres bestemmelserne angående færdsel i forbindelse med foranstaltninger til kystbeskyttelse og valg af bestyrelse til digelav.

Der er tale om et lovforslag, der foretager nogle praktiske og nødvendige justeringer og præciseringer af kystbeskyttelsesloven, og Venstre bakker naturligvis forslaget op.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

I lovforslaget er der en bestemmelse om, at ulovlige kystsikringsanlæg kan fjernes fra og med