

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Tredje behandling af lovforslag nr. L 85:
Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
(Sikkerhedsudstyr, samarbejde om kommunal
parkeringskontrol m.v.).**

Af justitsministeren (Lene Espersen).
(Fremsat 30/11 2005. Første behandling 20/1
2006. Betænkning 14/3 2006. Anden behandling
28/3 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 109
stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministe-
ren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Tredje behandling af lovforslag nr. L 106:
Forslag til lov om ændring af lov om udgivelse
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. Anden behandling
28/3 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 112
stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministe-
ren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Tredje behandling af lovforslag nr. L 126:
Forslag til lov om ændring af lov om Øresta-
den m.v. (Opløsning af Østamagerbaneselska-
bet I/S).**

Af transport- og energiministeren (Flemming
Hansen).
(Fremsat 25/1 2006. Første behandling 2/2 2006.
Betænkning 21/3 2006. Anden behandling 28/3
2006. Tillægsbetænkning 28/3 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Klaus Hækkerup (S):

Som det blev meddelt allerede ved andenbe-
handlingen, kan Socialdemokratiet stemme for
dette lovforslag. Vi vil imidlertid godt gøre op-
mærksom på to ting.

For det første finder vi, at den behandling,
som Trafikministeriet har udsat Københavns
Amt for, har været ganske urimelig. Man har
ikke drøftet med Københavns Amt, man har
bare truffet en beslutning hen over hovedet på
amtet og sagt: Vi tror, det er bedst for amtet, at
man gør sådan og sådan.

Det finder vi er dybt kritisabelt.

Det andet, der er kritisabelt i det her forhold,
er, at vi ikke har kunnet få belyst de økonomiske
konsekvenser set i relation til den nye Region
Hovedstaden. Vi har spurgt: Hvad er det for
midler, der skal stilles til rådighed; hvad er det
for kasser, det her skal tages af i den nye region?

Og vi har fået at vide, at det har Indenrigs- og
Sundhedsministeriet endnu ikke lagt sig fast på.

Vi kan se, at nu stiger den samlede gæld. Det
skøn, man kan lave for Region Hovedstaden, er,
at der vil være en gæld på 3,8 mia. kr. Hvordan
forestiller man sig at den gæld skal afvikles?
Hvordan forestiller man sig at den skal afvikles i
de øvrige regioner? Og når gælden i Region Ho-
vedstaden kommer op på 3,8 mia. kr., er det jo

bl.a. på grund af de 0,6 mia. kr., der kommer fra gælden i forbindelse med Østamagerbanen. Hvornår regeringen tager stilling til, hvorledes man vil klare regionernes økonomi, får stå hen i det uvisse.

Men på trods af disse usikkerheder, som vi som sagt finder stærkt kritisable, vil vi medvirke ved lovforslaget vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg vil gerne spørge Socialdemokraternes ordfører, om de kritiske røster, vi nu hører fra Socialdemokratiet, og som i øvrigt også fremgår af tillægsbetænkningen, som S og SF i fællesskab har udarbejdet, hvor man betegner dele af aftalen som stærkt kritisabel, er udtryk for Socialdemokratiets sædvanlige vaklende forhold til trafikpolitikken i almindelighed og den kollektive trafik i særdeleshed.

Kl. 10.15

Vi står her med den største investering i kollektiv trafik gennem tiderne, så derfor bliver jeg nødt til at spørge igen, om S stadig væk fuldt og helt kan bakke op om den aftale, som de selv har været med til at indgå, og hvor der intet står om den kritik, der nu rejses.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Socialdemokratiet kan fuldt og helt bakke op om aftalen, men hvor havde det dog været hensigtsmæssigt, hvis regeringen og Trafikministeriet havde behandlet det her lovforslag på en anden måde. Der er i dansk demokrati en stor tradition for at snakke ikke bare med de berørte parter, men også at give offentligheden adgang til at komme ind.

Det princip har ministeriet helt set bort fra i den her sag, og det synes vi godt nok er meget, meget kritisabelt.

Dertil kommer så, at jeg da godt forstår Københavns Amt, der spørger, hvordan man har tænkt sig at løse det problem. Nu får vi en gældsforøgelse på 600 mio. kr. Vi havde et tilsagn om, at det kunne vi lånefinansiere, det kunne vi omlægge og afdrage over mange år.

Kan de stadig det? Det ved vi ikke, siger regeringen. Er det tilfredsstillende? Føler Venstres ordfører virkelig, at det er tilfredsstillende, at Københavns Amt ikke kan få et svar, at Region Hovedstaden ikke kan få et svar? Burde Venstres ordfører i virkeligheden ikke hellere gå tilbage til sin gruppe og sin egen regering og sige:

Vil I være venlige at bringe en afklaring på de her spørgsmål?

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg bliver nødt til at forholde mig til den kritik, der nu rejses i en tillægsbetænkning. En kritik, som Socialdemokratiet sammen med SF rejser af en aftale, som Socialdemokraterne selv har været med til at indgå. Vel at mærke en aftaletekst, hvor der intet står om den her kritik. Jeg synes, det er en underlig fremgangsmåde, at man først indgår en aftale, og dernæst kritiserer man den og bruger udtryk som stærkt kritisabel.

Jeg bliver nødt til at spørge hr. Klaus Hækkerup, om ikke han selv synes, at det er en underlig fremgangsmåde, der her lægges for dagen.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Vi synes da, at den indgåede aftale om Metrocityringen er god, ellers havde vi ikke indgået den. Vi synes endda, at den er meget god. Men vi forstår ikke, at ministeriet ikke opfører sig ordentligt og anstændigt i forbindelse med forberedelsen af lovforslaget. Det kritiserer vi, og det vil vi fortsat gøre.

Formanden:

Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Henriette Kjær (KF):

Vi er fra konservativ side meget glade for, at vi i dag kan tredjebehandlere dette forslag, for afslutningen af Østamagerbaneselskabet betyder begyndelsen til den nye Metrocityring. Jeg er meget glad for, at så mange partier deler vores opfattelse af, at det er en visionær og fremsynet beslutning at investere så kraftigt i ordentlig kollektiv transport i hovedstadsområdet.

Man jeg synes, det er noget illoyalt, at man fra Socialdemokraternes og SF's side holder på to heste. På den ene side er man med i det nye og positive forlig om Metrocityringen, og på den anden side tager man afstand fra den – efter loven, der blev lavet i sin tid – helt klokkeklare afvikling af gælden i Østamagerbaneselskabet.

Borgerne i Københavns Amt ville jo under alle omstændigheder skulle betale pågældende gæld tilbage, og jeg synes, at det er fejt nu at begynde at hive sygehuse ind i debatten. Grundet den gæld, Københavns Amt helt reelt hænger på og nu bliver modregnet for, så skal vi høre på, at

de ikke kan drive sygehuse, og at vi skal være med til at finde en løsning på det.

Det synes jeg altså er en smule plat. Borgerne i Københavns Amt og den kommende Region Hovedstaden vil stadig væk få gavn af metroens tredje etape og får som følge deraf også noget for deres penge. Så jeg må sige, at Socialdemokraternes og SF's betækningsbidrag overrasker mig og bekymrer mig i forhold til det videre samarbejde om Metrocityringen.

Kl. 10.20

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg har ingen kommentarer til, at fru Henriette Kjær er bekymret for det videre samarbejde, men når hun fremhæver, at det er fejlt af Socialdemokratiet at hive sygehusene ind i debatten, så vil jeg bare sige, at vi har gjort opmærksom på, at den nye Region Hovedstaden fødes med store økonomiske problemer. Alene for sygehusområdet kan vi se, at hvad angår den kasse, der vedrører sygehusene, fødes regionen med et ganske betydeligt underskud, som skal skaffes af vejen på en eller anden måde.

Fru Henriette Kjær ved sikkert, at de nye regioner får tre kasser, der skal være skarpt adskilt: en for sygehuse, en for sociale institutioner og en for regional udvikling. Og som forligsteksten er, kan der ikke overflyttes penge mellem de tre områder.

Vi har spurgt, hvor finansieringen af gælden fra metroen skal være. Skal det være i den ene kasse, den anden kasse eller den tredje kasse? Personligt ville jeg sige, at det måske var mest naturligt, at den lå i kassen for regional udvikling, men vi har ikke kunnet få svar. Var det ikke naturligt, om regeringen havde et svar på, hvor den havde tænkt sig at anbringe den her gældssum på 0,6 mia. kr., og kunne Det Konservative Folkeparti ikke være behjælpelig med også at finde den afklaring? Det har da både vi i Folketinget og de lokale politikere, der nu er valgt til Region Hovedstaden, et krav på at få oplysning om.

Jeg forstår simpelt hen ikke, at Det Konservative Folkeparti ikke vil medvirke til den økonomiske afklaring, som det her lovforslag burde føre til.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det vil vi helt sikkert også meget gerne. Jeg er overbevist om, at Indenrigsministeriet arbejder

på, at økonomien i den nye Region Hovedstaden selvfølgelig skal kunne glide så let som overhovedet muligt, og jeg er også overbevist om, at når man ikke har kunnet svare til i dag, er det, fordi man arbejder på højtryk på at finde en god og fornuftig løsning. Så der er jeg selvfølgelig enig med hr. Klaus Hækkerup i, at vi skal gøre det, så det bliver muligt for de nye regioner at få en så god start som overhovedet muligt.

Men at male sådan et skræmmebillede her i betækningsbidraget, som jeg mener det er, netop at blande de her ting ind, mener jeg ikke man kan, for jeg må igen påpege, at gælden havde de under alle omstændigheder skullet leve med i Københavns Amt og i den nye Region Hovedstaden, og jeg må også igen fastholde, at borgerne altså får glæde af investeringen. De får noget for de penge.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Vi er ikke et sekund uenige i, at borgerne får noget for pengene. De får meget for pengene, både en Østamagerbane og en Metrocityring.

Men når fru Henriette Kjær siger, at Socialdemokratiet tegner et skræmmebillede, er jeg en lille smule overrasket. Er virkeligheden virkelig så skræmmende? Er det så skræmmende for Det Konservative Folkeparti, at man nu kan gøre op, at Region Hovedstaden kommer ud med en gæld på 3,8 mia. kr., når den starter? Er det skræmmende, at man i Region Hovedstaden kan gøre op, at der det første år vil være et driftsunderskud på 400 mio. kr. på sygehusene? Er det det, der skræmmer fru Henriette Kjær?

For hvis det er det, kan jeg da blive nervøs for, hvordan den her kommunalreform nogen sinde skal blive båret igennem. Det er jo det eneste, vi har skrevet i betækningsbidraget. Vi har præciseret de faktiske forhold og sagt, at dem må der findes en løsning på, og dem er Socialdemokratiet indstillet på at medvirke til at finde.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes, den her regering har bevist, at vi er gode til at samarbejde med kommunerne; at man selvfølgelig finder løsningen på de problemer, der måtte være. Nu er der lavet en reform, hvor vi også får nogle regioner, og der er jeg da helt overbevist om, at man selvfølgelig også giver dem en ordentlig og fair behandling. Så jeg må da sige, at det er et skræmmebillede.

Det er ikke nyt, at man, når man snakker budget i amterne og højst sandsynligt også i de kommende regioner, altid godt kunne tænke sig nogle flere penge til sygehusvæsenet og altid godt kunne tænke sig nogle flere penge til det, man i øvrigt har ansvaret for. Derfor synes jeg, at det er meget underlødigt at blande det ind i den her debat, som handler om trafik. Hr. Klaus Hækkerup ved udmærket godt, at det er i et andet regi, at man til sidst ender med at finde en løsning på de problemer, der bliver rejst.

Jeg mener stadig væk, at det er noget overdrevet at komme med alle sine problemer fra Københavns Amt og give det her forslag skylden derfor. Sådan er det jo ikke, vil jeg sige til hr. Klaus Hækkerup.

KL 10.25

(Kort bemærkning).

Søren Egge Rasmussen (EL):

Den her særlov drejer sig jo om økonomi, og det, som man kan læse i mange af svarene, er følgende:

Regeringen har med lovforslaget lagt vægt på, at Københavns Amts gæld primært skal placeres hos de borgere, som har gælden i dag. Hvis amtskommunen ikke var blevet nedlagt, var det også amtskommunens borgere, der skulle finansiere amtskommunens gældsoptagelse.

Men nu er fakta, at det jo er regionen, der kommer til at arve det her, og der er sådan set 388.000 borgere, som bor uden for Københavns Amt, og vel at mærke uden for Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Der er altså 388.000 borgere, som kommer til at bidrage til den her metro. Nogle af dem bor på Bornholm, nogle af dem bor i Hundested, Frederiksværk osv.

Synes ordføreren, det er rimeligt, at det er de borgere, som er med til at betale for den metro inde i København?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det synes jeg da er rimeligt, og det tror jeg da også Enhedslisten synes. Når vi taler kollektiv transport, foregår der så mange investeringer med bidrag fra statens side. Det er da fuldstændig normalt, at der, både når man bygger veje og for den sags skyld også kollektiv transport, kan finde statstilskud sted. Det er da ikke nyt, at man kommer til at bidrage med det, selv om man bor i andre egne af landet.

(Kort bemærkning).

Søren Egge Rasmussen (EL):

Der er mange måder at løse trafikproblemer på, og jeg er glad for, at man ikke laver aftaler, hvor man altid inddrager jyske motorveje.

Jeg har så lagt mærke til, at i den metroaftale, der er, får Frederiksberg Kommune to byggegrunde af DSB, og de får en byggegrund af Integrationsministeriet. Så vil jeg gerne høre ordføreren, hvorfor Københavns Amt ikke får grundværdier for ca. 0,5 mia. kr. Man havde da behandlet alle parter lige, hvis man var kommet frem til sådan en løsning.

Det er jo ikke tilfældet. Her laver man en særlov, som rammer Københavns Amt særlig hårdt, og det synes jeg ikke er rimeligt, når man skal vedtage den her slags love.

Derfor er det en særlov af selskabstømmerliggende karakter, hvor passiver og aktiver ikke følges ad i en likvidering af et selskab. Det ville ellers være normalt.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det var lige før, jeg ikke ville gå herop og svare på det, for jeg synes simpelt hen, at det er så usemstet.

Men det der med at behandle alle lige, det kan man jo ikke. Det er sådan, at der skal laves nogle trafikløsninger, og de skal laves der, hvor man har behov for at få udviklet nogle områder, eller der, hvor der er trængsel. Så er der nogle mennesker, der bor i områder, hvor der ikke nødvendigvis er trængsel, eller områder, som ikke er oplagte som erhvervsudviklingsområder. Det er klart, at der kommer der ikke så mange anlæg som andre steder. Det burde da være logik, og jeg har svært ved at se, hvorfor Enhedslisten skulle være uenig i det. At man lige pludselige skal have sådan en ligelig fordeling af arealer eller midler, ville da gøre, at vi aldrig nogen sinde kunne få nogen trafikløsninger til at hænge sammen.

Formanden:

Tak til fru Henriette Kjær. Er der flere, der vil bidrage til opløsning af Østamagerbaneselskabet? Da det ikke er tilfældet, skal vi til afstemning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 108 stemmer (V, S, DF, KF, RV og SF) mod 4 (EL og Kristen Touborg (SF)).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Tredje 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. Anden behandling 28/3 2006).

Kl. 10.30

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 93 stemmer (V, S, KF, RV, SF og EL) mod 15 (DF).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Anden behandling af lovforslag nr. L 150: Forslag til lov om ændring af innovationsloven. (Udvidelse af formål, mulighed for temaer, justering af tilskudsområder, ændring i udvalgsstrukturer, ændrede regler for tilbagebetaling m.v.).

Af fødevarerministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsat 26/1 2006. Første behandling 3/2 2006. Betænkning 22/3 2006).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Forhandling**Mette Gjerskov (S):**

Det, jeg skal spørge om ved behandlingen af det her lovforslag, er, hvorfor regeringen vil ændre ved noget, der virker, hvorfor ministeren vil udmelde temaer for, hvem der skal innovere.

Innovationsloven er faktisk en meget populær lov, for den virker. Det er en lov, som sikrer Danmark førertrøjen inden for forskning, udvikling og innovation på fødevarerområdet. Loven er netop blevet evalueret, og alle taler positivt om, hvordan den fungerer efter hensigten. Bottom up-effekten fungerer, samarbejde mellem forskere og virksomheder fungerer, evalueringen siger ligefrem, at loven har, og jeg citerer: haft afgørende betydning for igangsættelse af innovationsprojekter, og der er en høj grad af målopfyldelse for de støttede projekter.

Pengene til innovationsloven uddeles ikke af ministeren, de uddeles af et udvalg, hvori der sidder en række interessenter på området, og det fungerer.

Så jeg kan godt forstå, hvis fødevarerministeren er frustreret over at sidde tilbage med de sørgelige rester af et engang så indflydelsesrigt fødevarerministerium, og jeg kan også godt forstå, hvis det kribler i fingrene på ham for at få indflydelse på, hvordan pengene skal fordeles. Og det er måske derfor, han gerne vil kunne udmelde nogle temaer for, hvilke projekter der kan støttes. Men jeg kan ikke forstå, hvorfor ministeren vil ændre ved noget, der virker.