

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

Torsdag den 8. september 2005 kl. 17.30**Dagsorden:**

- 481/05 481/05. Forslag om ændringer af frist for fremsættelse af ændringsforslag til budget BR 461/05
 - 475/05 Udpegning af medlem til Grundskolerådet
 - 471/05 Udpegning af valgbestyrelsesformand til valgbestyrelsen for den ny selvstændige skole i Peter Vedels Gade
 - 469/05 KVUC - bevilling til udførelse af projektforslaget vedr. samling på Vognmagergade
 - 430/05 2. behandling af udtalelse vedrørende forslag til budget 2006 for H:S
 - 466/05 Anskaffelse af omsorgssystem til understøttelse af opgavevaretagelsen i hjemmeplejen
 - 468/05 Lokalplanforslag "Mimosavej" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg
 - 472/05 Dispensation fra lokalplan nr. 347 "Pakhusvej" i forbindelse med projekt i byggefelt I
 - 473/05 Endelig vedtagelse af Lokalplan "Engly"
 - 474/05 Endelig vedtagelse af lokalplan "Elmegården"
 - 476/05 Forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 276 "Rovsingsgade"
 - 470/05 Kapitalbevilling til sikring af indeklime, oprensning af forurenede jord og grundvand, indledende og supplerende forureningsundersøgelser
 - 431/05 2. behandling af Hovedstadens Udviklingsråds Budgetforslag 2006 og Budgetoverslag 2007-2009
 - 465/05 Redegørelse om Københavns Kommunes indkøb - 2005
 - 464/05 Regnskab 2004 for Metroselskaberne
 - 462/05 Medlemsforslag om genåbning af Italiensvej for biler ved Metroen
 - 477/05 Medlemsforslag vedrørende tilladelse til taxikørsel i busbaner
 - 479/05 Medlemsforslag om samling af forvaltningernes presseklip
 - 480/05 Medlemsforslag om, at der nedsættes en fælles styregruppe for samtlige projekter, der har til hensigt at løfte eller byudvikle Røde Rose/Mimersgade-kvarteret eller dele deraf m.v.
 - 467/05 Status vedr. lønsystemet
 - 463/05 Mandat
 - 478/05 Medlemsforslag
-

Overborgmesteren (**Lars Engberg**): God aften. Mødet er åbnet.

Jeg har modtaget afbrud fra borgmester Winnie Berndtson, Charlotte Wieth-Klitgaard, Winnie Larsen-Jensen, Jesper Schou Hansen og Tanwir Ahmad. De to sidstnævnte har ferie.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Der er til mødet i aften udsendt en dagsorden med 21 sager, hvoraf 3 sager skal behandles for lukkede døre.

Der er derudover en sag til behandling uden for dagsordenen. Sagen omhandler forslag om ændring af fristerne for fremsættelse af ændringsforslag og underændringsforslag til kommunens budget. Jeg foreslår, at sagen behandles før det første punkt på dagsordenen.

Venstres Gruppe har bedt om, at medlemsforslaget vedrørende genåbning af Italiensvej, punkt 15 på dagsordenen, udskydes til behandling på det næstkommende BR-møde.

Sagen uden for dagsordenen samt en revideret dagsorden, hvor sagerne er indplaceret i den korrekte rækkefølge, ligger omdelt på pladserne sammen med et notat, hvoraf de ændrede frister fremgår. Jeg skal spørge, om der er bemærkninger til denne reviderede dagsorden? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet.

Økonomiforvaltningen har anmodet om, at Kirsten Buch kan overvære forhandlingerne vedrørende medlemsforslaget, der behandles for lukkede døre som punkt 21. Er der bemærkninger til det? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet, så er tilladelsen givet.

1) BR 481/05. Forslag om ændringer af frist for fremsættelse af ændringsforslag til budget BR 461/05

Indstilling om, at Borgerrepræsentationen godkender, at fristen for fremsættelse af ændringsforslag til kommunens eget budgetforslag ændres fra 5. september 2005 kl. 12.00 til den 19. september kl. 12.00, dog således, at Økonomiudvalget er undtaget fra denne frist, at Borgerrepræsentationen godkender, at fristen for underændringsforslag ændres fra onsdag den 21. september 2005 kl. 12.00 til den 26. september kl. 12.00, dog således, at Økonomiudvalget er undtaget fra denne frist.

(Overborgmesteren)

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

2) BR 475/05. Udpegning af medlem til Grundskolerådet

Indstilling om, at Københavns Kommune indstiller Borgmester Per Bregengaard som Københavns og Frederiksberg Kommunes medlem af Grundskolerådet, og at medlem af Borgerrepræsentationen Trine Schaltz indstilles som ligestillingsalternativ.

(Uddannelses- og Ungdomsforvaltningen)

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

3) BR 471/05. Udpegning af valgbestyrelsesformand til valgbestyrelsen for den ny selvstændige skole i Peter Vedels Gade

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Indstilling om, at Borgerrepræsentationen udpeger et BR-medlem som valgbestyrelsesformand til valgbestyrelsen for den nye selvstændige specialskole i Peter Vedels Gade. (Uddannelses- og Ungdomsforvaltningen)

Overborgmesteren (**Lars Engberg**): Jeg skal gøre opmærksom på, at det er den store valggruppe, der skal udpege et medlem. Jeg skal høre, om der er forslag, eller om jeg skal modtage bemyndigelse til at få navnet på et senere tidspunkt.

Indstillingen blev godkendt uden afstemning, idet overborgmesteren blev bemyndiget til at modtage navnet fra den store valggruppe.

=====

4) BR 469/05. KVUC - bevilling til udførelse af projektforslaget vedr. samling på Vognmagergade

Indstilling om, at der gives en anlægsbevilling på i alt 58,0 mio. kr. til ombygning af Vognmagergade 8 til KVUC og SOSU-skolen. Udgifterne fordeler sig med 15 mio. kr. i 2005 og 43 mio. kr. i 2006. Der anvises dækning for udgifterne i 2005 på Uddannelses- og Ungdomsudvalgets budget for 2005, konto 3.41.3, rådighedsbeløb for gymnasier og hf. Der anvises dækning for udgifterne i 2006 inden for Uddannelses- og Ungdomsudvalgets samlede anlægsbudget i 2006, samt at bevillingen i givet fald først frigives, når et egentlig forslag til indretning af Vognmagergade 8 til brug for KVUC og SOSU-skolen er godkendt i Uddannelses- og Ungdomsudvalget

Det bemærkes, at da anlægsudgifterne afholdes før indtægterne fra salget af de frigjorte ejendomme foreligger, tildeles Uddannelses- og Ungdomsudvalget en tillægsbevilling på 58 mio. kr. Bevillingen frigives, når et egentligt indretningsforslag foreligger, jf. indstillingens andet at-punkt. Tillægsbevillingen finansieres over kassen, konto 8.05.5. Når indtægten fra salget af de frigjorte ejendomme foreligger, tilbageføres denne til kassen, således at projektet ikke påvirker kassen negativt.

Eventuelle merudgifter i forbindelse med projektet afholdes indenfor Uddannelses- og Ungdomsudvalgets egen ramme som besluttet af Borgerrepræsentationen på mødet den 15. juni 2005.

(Uddannelses- og Ungdomsudvalget)

Borgmester **Per Bregengaard**: Da det ikke er sket ved indstillingen her om bevillingen, så vil jeg bare for en ordens skyld nævne, at udvalget har godkendt projektforslaget den 17. august.

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

=====

5) BR 430/05. 2. behandling af udtalelse vedrørende forslag til budget 2006 for H:S

Indstilling om, at udtalelse vedrørende forslag til budget 2006 for H:S godkendes.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

(Sundheds- og Omsorgsudvalget)

Overborgmester Lars Engberg (A) fremsatte på baggrund af Økonomiudvalgets anbefaling følgende forslag:

"2. behandlingen udsættes til BR-mødet den 22. september 2005, og fristen for fremsættelse af ændringsforslag flyttes til mandag den 19. september 2005 kl. 12.00, dog således, at Økonomiudvalget er undtaget fra denne frist."

Forslaget blev godkendt uden afstemning.

=====

6) BR 466/05. Anskaffelse af omsorgssystem til understøttelse af opgavevaretagelsen i hjemmeplejen

Indstilling om, at gennemførelse af udbud, anskaffelse og implementering af det valgte omsorgssystem finansieres ved optagelse af et internt lån på kr. 7 mio. i Økonomiforvaltningen. Det forudsættes, at gennemførelsen af udbud, anskaffelse og implementering af det valgte omsorgssystem finansieres ved optagelse af et internt lån på 7 mio. kr. samt anvendelsen af 3,7 mio. kr. af ubrugte budgetmidler, som Borgerrepræsentationen på BR-mødet d. 15. juni 2005 (BR 393/05) gav sin bemyndigelse til at overføre fra 2004 til 2005. Den samlede finansiering udgør således 10,7 mio. kr.

Det interne lån udbetales som en tillægsbevilling på 7 mio. kr. i forbindelse med de tekniske ændringsforslag til budget 2006.

Det præciseres, at udgiften på 10,7 mio. kr. i forbindelse med gennemførelsen af udbuddet, anskaffelse og implementering af det valgte omsorgssystem afholdes på bevillingen Handicappede, funktion 6.51 Sekretariat og forvaltning.

(Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget)

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

=====

7) BR 468/05. Lokalplanforslag "Mimosavej" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg

Indstilling om, at forslag til lokalplan "Mimosavej" med tilhørende forslag til tillæg til Kommuneplan 2001 vedtages med henblik på fælles offentliggørelse, at indsigelsesfristen fastsættes til 2 måneder, at offentliggørelsen annonceres i områdets lokalpresse, at der gennemføres den foreslåede dialogstrategi bestående af en hjemmeside for planen, en lokal plancheudstilling samt et borgermøde tilrettelagt som et orienteringsmøde, samt at Bygge- og Teknikforvaltningen, forud for meddelelse af tilladelse i medfør af bestemmelserne i lokalplanens §§ 6 og 7, skal foretage høring af "Vejlauget af ejere af matrikel 2215-2242 af Brønshøj".

(Bygge- og Teknikudvalget og Økonomiudvalget)

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

8) BR 472/05. Dispensation fra lokalplan nr. 347 "Pakhusvej" i forbindelse med projekt i byggefelt I

Indstilling om, at der meddeles dispensation fra lokalplan nr. 347 "Pakhusvej", § 4, stk. 1, pkt. b, bestemmelsen om bebyggelsens anvendelse, § 6, stk. 2, pkt. a, bestemmelsen om bebyggelsens placering i de fastlagte byggefelter, pkt. d, bestemmelsen om maksimal dybde af karnapper, pkt. g, bestemmelsen om højden af stueetager, samt pkt. i, bestemmelsen om bebyggelsens højde, i forbindelse med opførelse af en ca. 10.000 m² stor boligbebyggelse i byggefelt I, del af ejendommen matr.nr. 941 Østervold Kvarter, København, beliggende mellem Pakhusvej, Dampfærgevej og Kalkbrænderihavnsvej.

(Bygge- og Teknikudvalget) (Standsningsret)

Overborgmesteren (**Lars Engberg**): Jeg giver ordet til Mikkel Warming, som har ønsket sagen indbragt for Borgerrepræsentationen.

Mikkel Warming (Ø): Hvorfor er det så vigtigt at dispensere i højden? Borgerne skal et eller andet sted kunne stole på de lokalplaner, man vedtager, særligt når det er ganske få år siden, at de er lavet.

Pakhusvejslokalplanen, det område er ikke særlig gammelt, lokalplanen er ikke særlig gammel. Da man vedtog den, havde man en ide, man kan synes om den eller ej, om at der var mulighed for at bygge nogle vartegn, ganske høje bygninger, to faktisk, den ene er realiseret, som vartegn i forhold til indsejlingen til havnen, som man kunne se, når man kom sejlen til byen.

Dette forslag, dette tårn, som man kalder det i indstillingen, selv om det er et højhus på 48 m, for det er ikke noget tårn, det ligger i den anden ende af området, og den ide, der var med pakhusvejslokalplanen, forsvinder, den balance, der var, tanken om vartegn forsvinder, fordi Carlisle Group, som ejer byggeriet, gerne vil have den og gerne vil tjene nogle flere penge.

Vi synes ikke, det er rimeligt, at man så få år efter endnu en gang dispenserer, ændrer på lokalplansforudsætningerne, fordi en byherre ønsker det. Derfor foreslog vi i Bygge- og Teknikudvalget, at der ikke blev givet dispensation for højden, for at bygge et højhus i stedet, som det jo er. Det forslag vil jeg gerne genfremsætte her ved behandlingen i Borgerrepræsentationen.

Så vil jeg i forhold til indstillingen sige, at det er altså tragikomisk, at man konsekvent taler om det 48 m høje tårn, når enhver, der kigger på tegningerne, kan se, at det er et højhus.

Jens Johansen (F): Jeg vil blot sige, at vi i SF normalt har meget stor tillid til vores aldeles udmærkede stadsarkitekts faglige indsigt og vurdering. Det gjaldt f.eks., da vi behandlede sagen om Kobberhuset, som ligger i den ene ende af dette lokalplanområde, hvor lokalplanen gav mulighed for to tårne eller to høje højhusbebyggelser.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

Det viste sig, at stadsarkitekten efter vores bedste skøn havde ret, det bliver et flot hus, og vi synes, at der er nogle spændende og levende referencer til andre bygninger ved havnen og i København.

Men jeg må sige, at det er vores opfattelse, at her har dømmekraften altså svigtet, måske ikke alene stadsarkitekten, men hele bygge- og teknikforvaltningen, når man kan anbefale og indstille en sådan dispensation som den foreslåede. Det er et ganske ordinært stort højt hus, det er en klods beklædt med klistertegl, og det forskyder det perspektiv, der er i den oprindelige lokalplan. Hvor den, der kom ind i havnen, skulle mødes og bydes velkommen af noget, der kunne være byens vartegn, så får vi altså nu en lokalplan og et lokalområde, hvor der argumenteres med, at to højhusbebyggelser, en i hver ende, bringer dette lokalplanområde i balance.

Jeg tror ikke, at der er noget, der tipper i havnen, hvis vi undlader at bygge det her teglhus. Vi synes, det er et ganske ordinært hus, vi sagde ja i sin tid til den lokalplan, der gav mulighed for at bygge højt to steder ved indsejlingen. Vi sagde ja til det første hus, til det kobberhus, som vi med tiden glæder os til at skulle se blive lysegrønt.

Men vi synes rent ud sagt, at det, der her foreslås, er muligheden for at placere en øjebærlige dér, hvor den ikke skulle være, så vi vil stemme imod denne dispensation.

Bente Frost (V2): Jeg har læst sagen med interesse. Jeg er jo ikke vild med høje huse, men jeg synes godt nok, at dette projekt af Lene Tranberg er ret udmærket, og afslutningen med dette høje hus, selv om det er mere et hus end et tårn, det vil jeg da give Mikkel Warming meget ret i, så synes jeg godt nok, at det vil jeg kunne anerkende.

Men jeg synes, SF's ændringsforslag i udvalget er vældig godt, hvor man siger ja til tårnet i dette projekt mod, at man til gengæld ikke overskrider bebyggelseshøjderne i byggefelt C.

Nu ved jeg ikke, om forslaget er genfremsat, men så kan jeg måske genfremsætte det? ...

Overborgmesteren (**Lars Engberg**): Ja.

Bente Frost (V2): Det vil jeg så meget gerne, og det forslag vil jeg gå ind for.

Jeg synes, vi er ved at slippe et princip, som vi har haft i mange år i København, hvor vi prøver på at holde vores by til forskel fra alle andre byer nede i et rimeligt niveau.

Der var nogle, der engang spurgte mig, om jeg kunne sige noget dårligt om Jens Kramer, og det, jeg så sagde, var, at han havde gjort København en etage højere, og det mener jeg i hvert fald ikke er nogen god ting.

Så vil jeg godt opfordre Bygge- og Teknikudvalget sammen med stadsarkitekten til at tage ud på Frederiksberg Slot og kigge ud over byen, der hvor H.C. Andersen for ca. 200 år siden stod af sin dagvogn fra Roskilde og så ud over den by, han siden skulle operere i.

Når jeg i dag kigger ud på det sted, så ser I firkantede byggeklodser, og imellem de to af de firkantede byggeklodser er der sådan en lillebitte finger nede i det ene hjørne i sådan en slugt imellem to huse. Det er vores vidunderlige rådhus, det er, hvad der er tilbage af udsigten fra Frederiksberg Rådhus.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Nu ved jeg godt, at vi kan klandre Frederiksberg Hus for nogle af de der firkanter, men jeg synes virkelig, vi skulle tænke os utroligt om, før vi plastrer flere højhuse ind i København.

Enhedslisten genfremsatte det i Bygge- og Teknikudvalget stillede ændringsforslag: "der dispenseres ikke fra lokalplanens bestemmelser om bygningshøjder."

Enhedslistens ændringsforslag blev forkastet med 32 stemmer imod 12.

For stemte: F og Ø.

Imod stemte: A, B, C, C2, O og V2.

Bente Frost (V2) stillede følgende ændringsforslag:

"dispensation for bygningshøjder gøres betinget af, at der ikke dispenseres fra bygningshøjder i byggefelt C."

Bente Frosts (V2) ændringsforslag blev forkastet med 31 stemmer imod 13.

For stemte: F, V2 og Ø.

Imod stemte: A, B, C, C2, O og V.

Indstillingen blev herefter godkendt med 32 stemmer imod 12.

For stemte: A, B, C, C2, O, V og V2.

Imod stemte: F og Ø.

=====

9) BR 473/05. Endelig vedtagelse af Lokalplan "Engly"

Indstilling om, at lokalplan "Engly" vedtages endeligt med den under sagsbeskrivelsen foreslåede ændring vedrørende grusbelægning af stier.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

=====

10) BR 474/05. Endelig vedtagelse af lokalplan "Elmegården"

Indstilling om, at lokalplan "Elmegården" vedtages endeligt.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

=====

11) BR 476/05. Forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 276 "Rovsingsgade"

Indstilling om, at forslag til tillæg nr.1 til lokalplan nr. 276 "Rovsingsgade" vedtages med henblik på offentliggørelse, at indsigelsesfristen sættes til 2 måneder, at offentliggørelsen an-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

nonceres i områdets lokalpresse, samt at der gennemføres den foreslåede dialogstrategi bestående af en hjemmeside for planen.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

=====

12) BR 470/05. Kapitalbevilling til sikring af indeklima, oprensning af forurenede jord og grundvand, indledende og supplerende forureningsundersøgelser

Indstilling om, at der på funktion 0.81.3 gives en kapitalbevilling på 8,235 mio. kr. til udførelse af sikring af indeklima på en ejendom, oprensning af forurenede jord hos en dagplejer, oprensning af forurenede grundvand på to ejendomme, indledende forureningsundersøgelser på 30 lokaliteter og supplerende forureningsundersøgelser på 15 lokaliteter.

(Miljø- og Forsyningsudvalget)

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

=====

13) BR 431/05. 2. behandling af Hovedstadens Udviklingsråds Budgetforslag 2006 og Budgetoverslag 2007-2009

Indstilling om, at udtalelse vedrørende Hovedstadens Udviklingsråds Budgetforslag 2006 og Budgetoverslag 2007-2009 godkendes.

(Økonomiudvalget)

Overborgmesteren (**Lars Engberg**): HUR's budgetforslag behandlede vi i HUR den 14. juni 2005. Jeg kan sige, at de samlede aktiviteter i HUR-regi beløber sig til 2,9 mia. kr., hvortil de fem enheder bidrager med et tilskud til drift og anlæg på 1,4 mia. kr., det er sådan cirka halvdelen, og den anden halvdel finansieres af billetindtægterne.

Cirka halvdelen af HUR's samlede antal busrejser foregår inden for Københavns Kommune, og der er i budgettet lagt op til, at vi herfra skal bevilge et tilskud på 371 mio. kr.

Desværre må vi konstatere, at HUR's økonomi er ude af balance, og at den kollektive trafik er hårdt presset. Bare inden for den seneste måned er oliepriserne steget så meget, at helårseffekten heraf vil medføre en yderligere belastning på 32 mio. kr. på budgettet, som i forvejen udviser et underskud. Som bekendt er udgangspunktet slemt, fordi også budgettet for i år 2005 går i underskud.

På trods af en tilpasning af udbuddet og en takstregulering, som følger pris- og lønudviklingen, har det været nødvendigt at finansiere underskuddet gennem optagelse af driftslån på 120 mio. kr. i 2005, og den samme procedure er så også tænkt for 2006, fordi HUR's reviderede budgetforslag nu viser et underskud på godt 100 mio. kr.

Selv med det resultat var der i det første budgetforslag lagt op til en kraftig reduktion på ikke mindre end 70.000 bustimer på de buslinjer, som kører langs med eller krydser Ringbanen. Men imidlertid har det vist sig, at der kun er en meget beskedent effekt af Ringbanen på

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

de mange berørte buslinjer set under ét, og derfor tog jeg forbehold på ovennævnte rådsmøde for at acceptere reduktionen i bustimerne.

Det var der tilslutning på HUR's møde i juli måned, og derfor har HUR's administration ændret denne forudsætning meget betydeligt, så nu sker der kun en meget minimal tilpasning af buslinjerne.

Men som sagt er udviklingen for den kollektive trafik gået noget anderledes end ventet, og der foreligger nu reviderede forudsætninger for HUR's budget.

Resultatet for 2006 budgetteres 11 mio. kr. dårligere end ved førstebehandlingen af budgettet. Passagertallet opskrives, sådan at der i 2006 ventes 2 mio. busrejser svarende til en fremgang på 3,4 pct. i forhold til de tal, der lå, da vi førstebehandlede budgettet. Det er måske meget godt, men passagerernes rejselængde og gennemsnitlige betaling er dog mindre end forventet, bl.a. fordi rabatkort bruges meget flittigt.

For det tredje har HUR revideret sine skøn for afvandringen fra busser til Ringbanen, som jeg var inde på før, så der falder derfor ikke længere 5 mio. buspassagerer væk til fordel for S-tog på Ringbanen, men kun 0,6 mio., altså 600.000 passagerer.

Endelig for det fjerde så bliver omkostningerne lettet med 23 mio. som følge af udskydelse af installation af nye buscomputere. Det var tænkt, at disse buscomputere skulle installeres samtidig med det store projekt rejsekort, men det bliver det så ikke. Men rejsekortet fortsætter planmæssigt.

I dag må vi tage stilling til, om vi reelt ønsker en forbedret offentlig service i den kollektive trafik. Det mener jeg, at vi skal gå ind for. For det første må vi konstatere, at den store gruppe af pendlere i de senere år har oplevet takstforhøjelser, som efterhånden opfattes meget negativt. At skulle betale 18 kr. for at køre 3 stoppesteder på en enkeltbillet, det er konsekvensen af HUR's budgetforslag, som det ligger nu.

Så jeg vil godt stille et ændringsforslag, som annullerer de planlagte takststigninger i den kollektive trafik. HUR's budget forudsætter, at takstforhøjelserne skaffer 37 mio. kr. til indtægtsbudgettet. Hvis man skulle finde disse penge gennem en tilpasning af driften, så skulle vi igen til at foretage reduktioner på en række buslinjer svarende til ikke mindre end 140.000-160.000 bustimer, og det er selvfølgelig urealistisk.

Jeg tror ikke, vi er i en situation, hvor vi kan forklare passagererne, at en sådan generel besparelse på bustrafikken og antallet af bustimer er rimeligt, så vi ønsker i stedet at forøge vores tilskud fra Københavns Kommune.

En anden forbedring, som vi nu bør gennemføre, er at sænke pensionistkortets aldersgrænse fra 67 til 65. Det er mellem en tredjedel og halvdelen af folkepensionisterne i København, der har et pensionistkort. Indtægtstab for HUR ved at nedsætte aldersgrænsen med de her 2 år er 12 mio. kr.

For det tredje er det godt og sundt, at mobiliteten blandt vores ældre medborgere er så høj, som den er. Derfor bør vi også foretage en mindskelse af de gener, som spærretiden udgør for at bruge pensionistkortet. Det vil konkret for HUR betyde et indtægtstab på ca. 17 mio. kr., hvis eftermiddagsspærretiden ophæves i busserne. Det vil jeg godt foreslå, at vi går ind for.

Endelig for det fjerde vil det være nødvendigt at tage højde for energiprisernes udvikling, som også sammen med renteniveauet er med til at bestemme økonomien i busvirksomheden.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

Heldigvis er det sådan, at hvor oliepriserne går op, så falder renterne, og de er lavere nu, end dengang budgettet blev lavet, og vi havde det til førstebehandling. Renteudviklingen spiller selvfølgelig positivt ind i HUR's økonomi. Men det ville være forkert ikke at reservere et beløb til at dække merudgifter på brændstof. Det forventes, at HUR's udgift til det vil være ca. 32 mio. kr.

Jeg har noteret mig, at der i andre ændringsforslag er omtalt handicapkørslen. Jeg skal kun dertil sige, at der ikke i budgetforslaget er indarbejdet besparelser på handicapkørslen. Det, der skete, er en omlægning inden for rammen, som fandt sted uafhængigt af budgettet i foråret.

Jeg noterer mig, at HUR's trafikudvalgsmedlemmer, Carl Christian Ebbesen, Sven Milthers og Kim Christensen, ikke kunne stemme for HUR's forslag til takstforhøjelse.

Det, der sker nu, er, at vi, der er medlemmer af HUR, skal tilbage til rådsmødet, som finder sted den 15. september, og så forsøge at få de ændringsforslag, som bliver vedtaget her i aften, vedtaget i HUR. Først hvis de bliver vedtaget, i øvrigt med et kvalificeret flertal på 7 ud af 11, så er ændringsforslagene en realitet.

Mikkel Warming (Ø): Efter overborgmesterens lange gennemgang af budgettet og dets forudsætninger og ændrede forudsætninger skal jeg nok gøre det kort.

Vi er jo enige i de ting, Dansk Folkeparti foreslår. Vi er sådan set også enige i det, overborgmesteren foreslår. Når vi alligevel fastholder et ændringsforslag, som går ud over overborgmesteren økonomisk, så er det, fordi for det første, jamen det kan godt være, man har omlagt handicapkørslen, det betyder, at de, der faktisk bruger den meget, får væsentligt ringere vilkår, skal betale væsentligt mere. Derved opnår man en besparelse i længden, fordi folk holder op med at bruge den så meget.

Derfor synes vi faktisk, at det er vigtigt, at de forringelser, der er for de, der faktisk bruger handicapkørslen meget, fjernes.

For det andet i forhold til bustimer ville det være rart, hvis vi faktisk begyndte at investere i busserne. Det er fint at forhindre forringelser, det er vi med på, men hvis vi nu også investerede i busserne bare en lille smule, så kunne det måske betyde, at den kollektive trafik kunne vinde lidt mere terræn, end den gør i dag.

Så med disse korte begrundelser skal jeg bare konstatere, at vi er jo så meget positive i Enhedslisten, så vi stemmer ja hele vejen.

Overborgmesteren (Lars Engberg): Så bliver det spændende, hvilken rækkefølge vi skal stemme i, kan jeg høre.

Carl Christian Ebbesen (O): Siden jeg stod her sidst og talte om den kollektive trafik i hovedstadsområdet, ser der ud til at være sket en del. Det er utrolig positivt, at vi nu står i en situation, hvor vi rent faktisk, som det ser ud, er villige til at prioritere den kollektive trafik.

Specielt HUR's økonomi har været meget dårlig igennem meget lang tid. Det har skyldtes nogle omstændigheder, der har været en metro, som helt naturligt, folk er begyndt at tage den, jamen så er de passagerer ikke i busserne, og derfor har der så skullet skæres bustimer væk i København. Det har man gjort over en bred kam og på en måde, så det har skabt negativ omtale og en negativ økonomi til følge.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Der har været vedvarende passagerfrafald til specielt busserne, og hele den onde cirkel har gjort, at vi står i en situation, hvor det, selv om jeg er glad for, at Socialdemokratiet stiller et ændringsforslag om at tilføre HUR midler, og jeg skal også rose Enhedslisten for deres forslag, er vigtigt for mig at sige, at hvis vi vil vende udviklingen omkring den kollektive trafik, hvis vi vil prøve at få flere passagerer ind i systemet, så er det nødvendigt at gøre noget ekstra. Det er ikke nok kun at lukke hullet i forhold til prisstigningerne, lukke hullet i forhold til at olieudgifterne er gået op, lukke hullet i forhold til at der er problemer på handicapområdet. Og den negative omtale, som det har givet, det er også nødvendigt at tilføre noget kvalitet, noget større sammenhæng i hele det kollektive trafiksystem.

Det er derfor, at Dansk Folkeparti foreslår en ekstra pulje, vi foreslår simpelt hen, at der afsættes penge til kvalitetsforbedringer, til at man kan indsætte flere busser og lave flere buslinjer for at få hele systemet til at hænge bedre sammen. Vi tror på, det er en investering, der nytter. Vi tror på, at hvis den her by ikke skal sande til med tæt biltrafik, altså vi skal kunne ånde herinde, så skal den kollektive trafik være et tilbud, som man ønsker at tage imod.

I Dansk Folkeparti tror vi ikke på, at man skal straffe mennesker ved at indføre bompenger og sige, at nu må folk ikke længere køre på arbejde i deres bil, nej, de tror rent faktisk på, at hvis man laver et kollektivt trafiknetværk, som fungerer og er effektivt, så kan man rent faktisk få folk til at flytte over i bussen.

Det er det, vi går efter, og det er grunden til, at vi meget gerne ser, at man ikke kun kan få reduceret alle de negative ting, som ligger i HUR's økonomi, men at man rent faktisk også giver et råderum til at satse på noget kvalitet.

Det er bl.a., at takstforhøjelserne fjernes, at man kan få pensionistkort, når man rent faktisk bliver pensionist og ikke først, når man bliver 67, at spærretiden også fjernes, så man ikke har den diskriminerende forskel, der er på pensionister i Frederiksborg Amt og så dem, der kører herinde, og så at hele handicaptransporten, hele den omlægning, at den bliver modereret på en måde, sådan at man får et system, hvor også de handicappede får mulighed, kan se der er fornuft i det her. Det gør man ved at give nogle midler til dem, der er hårdest ramt.

Jeg er ikke helt enig i alt det, Mikkel Warming siger omkring handicaptransporten, det har i hvert fald ikke været lagt sådan op fra HUR's side, at man ønskede en besparelse på dette område, man ønskede et mere retfærdigt system. Men jeg må set i bakspejlet indrømme, at jeg er meget enig i, at det her kan resultere i, at der er mange, der er blevet så skræmte, at de simpelt hen vælger handicapkørslen fra.

Men så må jeg også sige, og det ligger også i den aftale, der er lavet, at så vil omgående bruge det til at regulere taksterne ned på handicapområdet. Altså meningen har ikke været en besparelse, meningen har været et ændret system, som skulle være mere retfærdigt.

Jeg kan se, min tid er gået, men jeg er glad for, at der trods alt er en vilje her i Borgerrepræsentationen for at prioritere den kollektive trafik, og jeg håber, at den samme vilje skærer igennem, når vedtagelsen af budgettet i HUR finder sted.

Overborgmesteren (**Lars Engberg**): Vi er klar over, at der er fire, som ikke er logget på, og vi er helt klar over, hvem det er. Vi kan se det heroppe på skærmen nemlig.

Økonomiudvalget havde fremsendt følgende ændringsforslag:

"Bevilling: Finansposter

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

Konto 7.79.7 Bidrag til HUR**Beløb: Udgiften forhøjes 60.000 t. kr.****Ændring: Det anbefales over for Hovedstadens Udviklingsråd:**

1. at takstforhøjelserne fjernes
2. at pensionistkort kan opnås fra 65 år.
3. at spærretid for benyttelse af pensionistkort fjernes
4. at besparelserne på handicapkørsel fjernes
5. at reduktion af bustimer fjernes, og at linjeføring forbedres, så der opnås bedre sammenhæng i den kollektive transport
6. at alle busser har partikelfilter og aircondition (ingen busser må være mere end 6 år gamle)

Finansiering: Kassen 8.05.05."**Ændringsforslaget blev forkastet med 31 stemmer imod 16.****For stemte: O, V og Ø.****Imod stemte: A, B, C, C2, F og V2.****Enhedslisten havde fremsat følgende ændringsforslag:****"Bevilling: Finansposter****Konto 7.79.7 Bidrag til HUR****Beløb: Udgiften forhøjes 40.000 t. kr.****Ændring: Det anbefales over for Hovedstadens Udviklingsråd:**

1. at der i 2006 ikke udmøntes takststigninger (10.000 t. kr.)
2. at man fjerner spærretid på pensionistkort (8.000 t. kr.)
3. at man nedsætter pensionistkortets aldersgrænse fra minimum 67 år til 65 år. (3.000 t. kr.)
4. at man fjerner besparelserne på handicapkørsel
5. at man fjerner/minimerer nedskæringerne af bustimer som følge af ringbanen

Finansiering: Kassen 8.05.05."**Enhedslistens ændringsforslag blev forkastet med 31 stemmer imod 16.****For stemte: O, V og Ø.****Imod stemte: A, B, C, C2, F og V2.****Økonomiudvalget havde fremsendt følgende ændringsforslag:****"Bevilling: Finansposter****Konto 7.79.7 Bidrag til HUR****Beløb: Udgiften forhøjes 24.000 t. kr.****Ændring: Det anbefales over for Hovedstadens Udviklingsråd:**

1. at man sænker pensionistkortets aldersgrænse fra 67 år til 65 år
2. at man annullerer de planlagte takststigninger i den kollektive transport
3. at man bidrager til dækning af stigende olie- og gaspriser
4. at man ophæver eftermiddagsspærretiden for pensionister

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Finansiering: Finansieringen af forslaget vil blive behandlet i forbindelse med andenbehandling af kommunens eget Budgetforslag 2006."

Ændringsforslaget blev godkendt med 45 stemmer imod 0. 2 undlod.

For stemte: A, B, C, C2, F, 2 medlemmer af O (Carl Christian Ebbesen og Gunhild Legaard), V, V2 og Ø.

Følgende undlod at stemme: 2 medlemmer af O (Karin Storgaard og Louise Frevert).

Indstillingen inkl. det vedtagne ændringsforslag blev herefter godkendt uden afstemning.

Dansk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

"Dansk Folkeparti mener, at 24 mio. kr. er for lidt til at sikre god kollektiv trafikbetjening af de Københavnske borgere. Dansk Folkeparti havde helst set vores eget forslag vedtaget med tilførsel af 60 mio. kr."

=====

14) BR 465/05. Redegørelse om Københavns Kommunes indkøb - 2005

Indstilling om, at redegørelse om Københavns Kommunes indkøb 2005 tages til efterretning, at styrkelsen af Strategisk Indkøb gøres permanent fra og med 2007, jf. afsnit 8, at der til dette med virkning fra 1. januar 2007 afsættes 3 mill.kr. årligt, som finansieres via opkrævning hos udvalgene, samt at udgifterne fordeles mellem udvalgene på baggrund af deres andel af den samlede indkøbsvolumen med virkning fra 1. januar 2007 og frem.

(Økonomiudvalget)

Mikkel Warming (Ø): Denne redegørelse om indkøbsordningen emmer af en helt bestemt grundholdning, at nu har vi – økonomiforvaltningen – virkelig lavet en fremragende indkøbsordning, og så viser det sig, at de der hundehoveder i de decentrale institutioner ikke alle sammen bruger den. Den flok bagstræbere skal derfor tvinges til at bruge ordningen meget mere, fordi, som redegørelsen også antyder, de indvendinger, der måtte være, baserer sig på snæversyn og grundlæggende uvidenhed om, hvor fremragende indkøbssystemet er.

Tja, jeg vil godt give et par eksempler på, hvorfor det kan være, at man ude i de decentrale institutioner ikke altid er lige begejstrede for kommunens indkøbsordning, de institutioner, der, skal vi huske, har ansvaret for deres eget budget.

Kontormøbler er noget, der nogle gange skal anskaffes til kontorer, og det er fint, at man har aftaler med kvalitetsfirmaer. De er bare dyre, og for de skræbete budgetter, flertallet generelt tillader, så er det altså ikke sikkert, man nødvendigvis kan indkøbe det bedste. Eller for at spørge på en anden måde: Hvorfor har man kun aftaler med firmaer som Kinnarps, men ikke med Ikea?

Kvantum. Hvis man skal bruge sodavand til et møde og skal betale 5-10 kasser, så fremmer det vel ikke lysten til at bruge ordningen. Eller daginstitutioner, vuggestuer, der serverer varm mad, et par priseksempler:

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Hvis man i en vuggestue serverer økologisk kyllingebryst, så koster det 135 kr. kiloet, så er den kylling vel også betalt, skulle man mene.

Hvis man skal bruge pesto, 37 kr. for 180 ml, 37 kr. Eller havregryn, økologiske selvfølgelig, det koster 12,25, mens det i Superbrugsen kan købes for 9,15 kr. også økologisk, også økologisk, vel at mærke ikke slagtilbud, men helt normal hverdagspris i en butik, der ikke tilhører de billigste her i byen.

Hvis indkøbsordningen skal være den succes, vi principielt alle sammen gerne vil have, den skal være, så skal folk ude i institutionerne opleve, at det er billigere for dem at bruge den. Ikke i forhold til slagtilbud, for det kan man ikke konkurrere med, det argumenteres der med i indstillingen, det er rigtigt nok, men på hverdagsvarer, og det er den ikke altid.

Så er det nemt at være skrivebordsteoretiker og lave redegørelser om, hvor fremragende ordningen fungerer, og hvorfor man burde indse dette ude i institutionerne. Jeg synes, den strategiske indkøbsenhed skulle tage ud og bruge en måneds tid som indkøbsansvarlig i en kommunal institution og så udtale sig om, om der muligvis kunne ske nogle ændringer i den måde, man har lavet ordningen på.

Endelig så skal man, fordi det alt sammen er så fremragende, alle forvaltninger bidrager til, at økonomiforvaltningen skal fortsætte den strategiske indkøbsenhed. Jeg mener, sådan noget er der tradition for skal afholdes inden for egen ramme, og derfor skal jeg genfremsætte ændringsforslaget herom fra Økonomiudvalget.

Enhedslisten genfremsatte det i Økonomiudvalget stillede ændringsforslag til indstillingens 3. at-punkt:

"At Økonomiforvaltningen afholder udgifterne inden for egen budgetramme med virkning fra 1. januar 2007 og frem."

Enhedslistens ændringsforslag blev godkendt uden afstemning.

Den således ændrede indstilling blev herefter godkendt uden afstemning.

=====

15) BR 464/05. Regnskab 2004 for metroselskaberne

Indstilling om, at det meddeles Ørestadsselskabet I/S, at Københavns Kommune ikke har bemærkninger til årsregnskaberne 2004 for Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S, samt at Borgerrepræsentationen bemyndiger overborgmesteren til at tiltræde en ændring af interessentskabskontrakten for Ørestadsselskabet I/S, således at Interessentskabskontraktens § 15, stk.2, affattes: "Stk.2. Årsregnskabet skal opstilles på en overskuelig måde og i øvrigt udarbejdes efter de principper i lovgivningen, som finder anvendelse for aktieselskaber, der indgår i regnskabsklasse C i Årsregnskabsloven."

(Økonomiudvalget)

Mikkel Warming (Ø): Her indstilles det fra flertallet, at vi tager regnskaberne fra metroselskaberne 2004 til efterretning og meddeler Ørestadsselskabet I/S, at vi ikke har bemærkninger til årsregnskaberne.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Det er vi uenige i, for hvad var det, der skete sidste år, som der her aflægges regnskab for? Ja, det var jo sådan, at passagertallet skred, budgetforudsætningerne skred, at man var nødt til at udvide lånerammen markant. Det har vi ingen bemærkninger til i det regnskab, der afspejler det år.

Vi er faktisk bekymrede, og derfor foreslog vi i Økonomiudvalget, hvad jeg også skal foreslå her, at kommunen meddeler Ørestadsselskabet, at kommunen er dybt bekymret for selskabets økonomiske situation, som årsregnskabet er udtryk for, herunder udvidelsen af lånerammen.

Enhedslisten genfremsatte det i Økonomiudvalget stillede ændringsforslag vedrørende indstillingens 1. at-punkt:

"At Københavns Kommune meddeler Ørestadsselskabet, at kommunen er dybt bekymret for selskabets økonomiske situation, som årsregnskabet er udtryk for, herunder udvidelsen af lånerammen."

Enhedslistens ændringsforslag blev forkastet med 35 stemmer imod 5. 7 undlod.

For stemte: Ø.

Imod stemte: A, B, C, C2, F, O og V2.

Følgende undlod at stemme: V.

Indstillingen blev herefter godkendt med 35 stemmer imod 5. 7 undlod.

For stemte: A, B, C, C2, F, O og V2.

Imod stemte: Ø.

Følgende undlod at stemme: V.

16) BR 462/05. Medlemsforslag om genåbning af Italiensvej for biler ved metroen

(Stillet af Pia Allerslev, Leslie Arentoft, Martin Geertsen, Jesper Schou Hansen, Lise Helweg, Wallait Khan, Heidi Wang, Annette Engell og Søren Pind (alle V)):

Forslag om,

at Borgerrepræsentationen vedtager en principbeslutning om, at der skal etableres en vejforbindelse under Metroen ved Italiensvej,

at forvaltningen pålægges at udarbejde et oplæg til, hvordan forslaget kan realiseres.

Sagen blev udsat til Borgerrepræsentationens møde den 22. september 2005.

17) BR 477/05. Medlemsforslag vedrørende tilladelse til taxikørsel i busbaner

(Stillet af Pia Allerslev, Leslie Arentoft, Martin Geertsen, Jesper Schou Hansen, Lise Helweg, Wallait Khan, Heidi Wang, Annette Engell og Søren Pind (alle V), samt Carl Christian Ebbesen, Louise Frevert, Gunhild Legaard og Karin Storgaard (alle O)):

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

Det foreslås,

at Borgerrepræsentationen beslutter, at der skal gives tilladelse til taxikørsel i samtlige byens busbaner, med mindre trafikale forhold på enkelte strækninger taler kraftigt imod, at Københavns Kommune retter henvendelse til Københavns Politi med henblik på at få politiets samtykke til at gennemføre Borgerrepræsentationens beslutning.

Borgmester Søren Pind: Jeg vil godt først lige sige undskyld til mine konservative venner, for jeg har ikke nået at spørge, om de ville være med på forslaget, men det kan være, vi kan få det opklaret senere, det håber jeg naturligvis. Jeg skal beklage, at jeg ikke har fået udstrakt invitationen til at deltage her.

Så vil jeg sige, at det er en kendt sag, Borgerrepræsentationen har behandlet den før, og talrige gange har der verseret rygter om, at Den Socialdemokratiske Gruppe på Københavns Rådhus har ændret indstilling til sagen, og at man nu vil støtte, at en naturlig del – efter min opfattelse – af den kollektive trafik naturligvis også får lov til at bruge den kollektive trafiksbaner i byen.

Jeg taler naturligvis om taxaer, jeg taler om det efter min opfattelse vanvittige ressource-spild det er, at busbanerne ikke tages i anvendelse i forhold til også at få den generelle trafik til at flyde nemmere ved, at taxaerne kører i dem i stedet for.

Sidste gang gik det jo galt, fordi det daværende HT på et eller andet mærkværdigt grundlag fandt ud af, at nu syntes de, at man skulle markere en afstandtagen til det her, som man ganske vist ikke kunne forklare logisk, der var ikke rigtig noget tidstab i relation til de undersøgelser, der blev foretaget. Men flertallet i Borgerrepræsentationen valgte så at lytte til den holdning, som jo klart, må man sige, var præget af, hvem der afsendte den, og afviste at åbne for muligheden for taxa i busbanerne.

Vi synes, det er vigtigt, at man før den 15. november får lejlighed til at se, hvem i Københavns Borgerrepræsentation der synes, taxaer er en naturlig del af den kollektive trafik, og hvem der ikke synes. Derfor har vi stillet forslaget.

Kim Christensen (A): Hvorvidt taxaer er en naturlig del af den kollektive trafik eller ej, det har nu ikke været det, der har været temaet for Den Socialdemokratiske Gruppe. Vi har forholdt os til selve forslaget, som det ligger.

Jeg skal da også straks sige, at vi har haft en god diskussion om det, men det er ikke sådan, at vi kan tiltræde forslaget, men der er dog folk i Den Socialdemokratiske Gruppe, som nok vil undlade at stemme.

Det hænger sammen med, at vi ser sagen på en måde, som forslaget også er stillet, nemlig skal der køre taxaer i busbanerne, og der må vi blot konstatere, at hovedproblemet i dag er, at de fleste busbaner, faktisk 80 pct. af alle busbaner, ender på den måde, at der er lavet særlige signaler for busserne. Det forudser vi, og det er også det, der er sagt i adskillige undersøgelser, vil give fremkommelighedsproblemer for busserne.

Det vil i øvrigt også give nogle tekniske problemer i forhold til det nye klippekort, der er indført i forhold til taxaerne og taxachaufførernes ageren i trafikken.

Det, der er vigtigt for os i denne sammenhæng, er fremkommelighedsdiskussionen, den ønsker vi centreret omkring busdriften. Vi har faktisk den opfattelse, at selv om der er masser

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

af problemer, så klarer cykler og biler sig faktisk hurtigere gennem trafikken, som det er i dag, end busserne gør.

Det er altså vores mål at forbedre den kollektive trafiks fremkommelighed, og ønsket fra taxiselskabernes side er måske nok forståeligt, men det går altså på tværs af de problemer, andre chaufførgrupper ser i denne sag.

Socialdemokratiet ser gerne en bred og langsigtet trafikdiskussion om og ikke mindst omkring fremkommeligheden i Københavns Kommune, men gennemførelsen af enkeltgruppers enkeltstående forslag løser ikke disse problemer. Derfor kan vi fra Den Socialdemokratiske Gruppens side ikke støtte forslaget.

Jens Johansen (F): Det er en gammel kending, der kommer frem her. Altså jeg synes, når man ser på taxaernes kunder, og hvor mange de tager op ad gangen, så synes jeg, det er vanskeligt at kalde det kollektiv trafik. Det var til den påstand, som Venstres borgmester kom med om, at taxaerne skulle være en del af den kollektive trafik.

Så vil jeg også sige, at i 1998 gennemførte Københavns Kommune et forsøg med at tillade taxikørsel i busbaner på udvalgte strækninger i kommunen. Det var under ganske bestemte og helt klare forudsætninger, og de er ikke længere til stede. Det var på ønske fra det daværende Fremskridtsparti. Det var så den bid, som Fremskridtspartiet fik i forbindelse med aftalen om bydelsforsøg.

Det er både Dansk Folkeparti og Venstre rendt fra siden, så man må sige, at de politiske forudsætninger i hvert fald, som var til stede dengang, er slet ikke til stede i dag, ud over at vi under ingen omstændigheder vil være med til noget, der kan hindre den kollektive trafik, busserne, deres fremkommelighed. Når vi nu investerer så mange penge, som vi gør i at lave busfremkommelighed, så finder vi det fuldstændig hovedløst at tillade taxierne at bruge busbanerne.

Det er mere end rigeligt, at man den første del af dagen, f.eks. på Vesterbrogade, kan lave af- og pålæsning i busbanen, fordi vi har nedlagt kantstensparkering, og butikkerne på Vesterbrogade skal have varer. Hvis vi så oven i det også skulle have taxikørsel i busbanen, så ville det blive noget af et kaos, hvor ville der være plads til busserne?

Dette er ikke noget, SF kan støtte på nogen som helst måde, og der er ingen politiske forudsætninger til stede for, at vi end kunne indgå en aftale om det.

Mikkel Warming (Ø): Også jeg havde genkendelsens glæde, da jeg så dette forslag, det er jo mildest talt ikke første gang, det har været diskuteret i denne sal.

Jeg synes ikke, der er nogen grund til en lang diskussion om taxaers status, om det er en del af kollektive trafik eller ej, fordi når man, som vi gør, mener, ja, det er det, så må man til gengæld også erkende, at det er et spørgsmål om prioritering, hvad er vigtigst at få frem i trafikken i København i øjeblikket.

Vi oplever jo, at busserne har voldsomme problemer med at komme frem, at bussernes rejsetider generelt bliver længere, at hastigheden logisk nok bliver langsommere, og at det er et blandt mange problemer, der er for den kollektive trafik i København i forhold til at få flere passagerer.

Så kan man så spørge sig selv, hvis de busbaner, der er anlagt, som i dag bruges af busserne i en fremkommelighed, der absolut ikke er god nok, hvis der skal flere ind i dem, vil det

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

så øge eller nedsætte bussernes fremkommelighed. Ja, det vil jo nedsætte den, det er sådan set det eneste logiske svar, der er. Det ønsker vi ikke at medvirke til, og derfor kan vi helt naturligvis ikke støtte forslaget.

Så lige til Venstres historieskrivning omkring rapporten tilbage i 1998-99 fra det daværende HT. Altså det, der blev sagt, var, at buschaufførerne oplevede problemer, at det var et yderligere stressэлеment i en hverdag, der absolut ikke var nem i forvejen, og vi er altså tilbage fra før trafikken for alvor eksploderede på de københavnske gader, som den har gjort de seneste 5 år.

Venstres argument dengang var jo i virkeligheden et lidt andet, nemlig vi har ikke kunnet observere noget, nemlig taxaerne har ikke brugt det særlig meget, det var et Venstreargument dengang, da man ville lave et nyt forsøg, så nu må vi se, hvordan der kan komme flere taxaer ind, så man kan se, hvordan det vil hjælpe på alting. Det var et Venstreargument dengang.

Flere taxaer i busbanerne vil forøge den irritation, som chaufførerne allerede målte i deres hverdag i 1998, for det er sandheden, det var det, den rapport sagde, og det var det, der var baggrunden for, at et flertal i Borgerrepræsentationen sagde, o.k. så forlænger vi ikke forsøget.

Det var ikke noget med, at der skete ingenting, og derfor så sagde man stop. Chaufførerne, som dengang havde et stresset og besværligt arbejde, følte sig generet af taxaerne. Hvis man indfører det i dag, hvor trafikken er endnu tættere, fremkommeligheden er endnu mindre, og hvor hverdagen for chaufførerne er endnu strammere og mere stresset, hvordan tror Søren Pind selv så, det vil gå?

Mogens Lønborg (C): Jeg skal gøre det kort, jeg synes, det er et glimrende forslag, vi ville også gerne have været medforslagsstillere, hvis der er røget en kommunikationsbrist, jeg ved ikke, om det kan lade sig gøre, man efterfølgende kan blive medforslagsstiller, det kan det næppe. Men vi vil i hvert fald bakke det op og sige, at det er jo med til generelt at øge fremkommeligheden i vores transportsystem.

Det er jo set andre steder i verden, at taxaerne kører i busbanerne, og det har klart en positiv effekt på det samlede trafiksystem.

Det er klart, at de mange biler, som er med til at hæmme bussernes fremkommelighed, skal man selvfølgelig have uden om Indre By, dvs. vi skal have en havnetunnel. Det er jo det, der er den endelige løsning på at få en øget fremkommelighed.

Så vil jeg lige knytte en enkelt bemærkning til det omkring buschaufførernes stress, hvad med taxachaufførernes stress, de ligger også og kører hele dagen i byen. For dem er det ganske stressende at sidde i trafikpropper den ene gang efter den anden. Så jeg synes da også, hensynet til taxachaufførerne. Og spørger man dem om, hvad de synes, så tror jeg nok, at man kan regne med at få 100 pct.s opbakning til, at de gerne vil have mulighed for at køre i busbanerne.

Men hvorfor Mikkel Warming ønsker først og fremmest at tage hensyn til buschaufførerne frem for taxachaufførerne, det synes jeg, han i og for sig passende kunne komme op og redegøre for her på talerstolen.

Karin Storgaard (O): Oprindeligt er dette forslag et Dansk Folkeparti-forslag, som vi fremsatte første gang i februar 2002, og sidste gang vi havde forslaget oppe, hvor vi var sam-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

men med Venstre og Konservative om at fremsætte det, var i marts 2003. Der lød forslaget på, at det var udvalgte steder.

Nu har vi, som det fremgår af forslaget, ændret det til, at det er samtlige busbaner. Årsagen hertil er, at taxiernes mulighed for at komme frem er blevet forringet de seneste år, og det ved jo alle, med den trafik vi har. Der sker jo det, hvis taxier må køre i busbanerne, så får vi også kortere bilkøer i de andre vognbaner, og det synes jeg ligesom, der er nogle, der slet ikke tænker på.

I øvrigt vil det også mindske forureningen, og der er nogle partier, der taler meget om forurening herinde, men det har måske heller ingen indflydelse på, at der ligger, jeg ved ikke hvor mange biler i de to andre baner, mens busbanen er gabende tom, men det gør måske heller ikke noget.

Forslaget gavner altså efter Dansk Folkepartis opfattelse fremkommeligheden, formindsker ventetiden og styrker miljøet, idet unødvendig tomgangskørsel undgås, og tomgangskørsel har vi noget med 1 minut, og hvad med alle de biler, der holder og oser, jeg ved ikke hvor lang tid, det er der heller ingen, der svarer til. Forureningen fra de biler, der holder stille, svarer til at ryge smøger på én gang.

Men det kan jo undre, at man ikke vil følge reglerne, sådan som de gør i andre lande. Der er flere europæiske storbyer, hvor det sagtens kan lade sig gøre. Altså jeg skal nævne Berlin, der er taxier tilladt i busbaner, og det har det været siden 1970, og Berlin har ganske udmærkede erfaringer med det.

Vi har også Bruxelles, der er der to typer busbaner, den ene er afgrænset med en stiplede linje, og der er mange andre byer, der er også Wien, og der er Paris, hvor man også har tilsvarende. Barcelona f.eks., hvor Taxinævnet har været nede og se, hvordan det virker, det virker ganske udmærket, og alle er tilfredse med det.

Så siger man, at buschaufførerne bliver stressede, og det er de i forvejen, det er taxichaufførerne altså også, men jeg er da ikke sikker på, at buschaufførernes stress ikke kunne komme til at forsvinde, altså det er klart, når man lige laver det om, vil der altid være nogle, der synes, at det er frygteligt, og det kan man slet ikke vænne sig til.

Det her med at der er lysregulering for enden af busbanerne, men når banerne er så lange, skulle der ikke være nogen problemer. Jeg vil anbefale dem, der har mistro til dette forslag, prøv engang at gå ud og se på Jagtvej i morgentrafikken eller i eftermiddagstrafikken ud mod Frederiksberg, ud mod Jagtvejen ligger bl.a. en busbane, og der er så godt som aldrig nogen busser i den. Synes man, det er i orden? Det synes Dansk Folkeparti ikke.

Så vil jeg sige, at Vejdirektoratet har jo også lavet en undersøgelse tilbage i 1996, og der siger man, at HT havde, og det er så det, der hedder HUR i dag, havde jo antydnet, at taxiernes tilstedeværelse i busbanen skulle påvirke bussernes fremkommelighed, og det gør det ikke, det var det, man beviste dengang. Men det var heller ikke ret meget andet end i 1998, der kom heller ikke flere trafikuheld, det var også en af de ting, man har påvist.

Fremkommeligheden for den øvrige trafik blev også bedre, det var også noget, der lå i den redegørelse fra den rapport. Der er ikke meget forskel til 1998. Der er ikke rigtigt nogen beviser for, hvorfor man ikke skulle lade taxierne køre i busbanerne. Men det er klart, hvis man ikke ønsker at ændre på de trafikale forhold i København, så kan man selvfølgelig ikke være med.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Altså vi synes også, at det må være en fordel at få trafikken til at glide nemmere igennem byen. Jeg ved godt, at der er nogle partier, der har den holdning, at vi skal helst ikke have nogen biler overhovedet i byen, men det bliver vi nok nødt til at affinde os med. Vi er nødt til at have biler i byen, det er en hovedstad, og vi er nødt til at have i hvert fald en del biler i byen, også selv om vi laver nogle restriktioner for at prøve at få knap så mange biler ind.

Men Dansk Folkeparti synes, det er et ganske udmærket forslag, vi har været med til her, det er en opfølgning på det, vi har prøvet nogle gange før, og vi håbede jo efterhånden, at tiden ville være til, at flere kunne indse, at det ville være en rigtig god ide.

Det ville næsten også være en del af den kollektive trafik at bruge taxierne, altså der er masser af mennesker, der bruger taxier, og så undgår man måske at have privatbilerne i byen. Det synes jeg heller ikke rigtigt, man har hørt noget om.

Det kunne også blive billigere at køre med taxi, hvis taxierne måtte benytte busbanerne.

Så endnu en gang, prøv nu lige at overveje igen, om det ikke var en ide at give tilladelse til det.

Bente Frost (V2): Jeg synes da, det er glimrende forslag, Venstre har fremsat. Jeg vil lige sige til fru Karin Storgaard, at det var altså ikke Dansk Folkeparti, det var Ulrik Olivarius, der fremsatte forslaget første gang i Borgerrepræsentationen, og det gjorde han, tror jeg, i 1994.

Vi fik indført et forslag i 2 år, og det støttede jeg i hvert fald meget varmt. Der blev lavet den rapport, som Karin Storgaard omtaler, med de resultater, som jo var fremragende på alle punkter. Men altså de der stakkels buschauffører blev prioriteret over taxachaufførerne.

Altså om de har mere stress i dag, det skal jeg ikke kunne udtale mig om, for det ved jeg ikke, men man skulle tro, at de havde mindre stress, hvor der i dag er kommet flere busbaner, så det vil sige, de kan køre stille og fredeligt, hvor der ikke er nogen trafik. Det er et stort problem for alle både for buschauffører og for passagerer og for alle andre trafikanter, at der er så utrolig meget parkering i busbanerne af almindelige biler, hvor politiets indsats, synes jeg, er meget, meget dårlig. Jeg synes, man kunne gøre meget mere for at få ryddet de busbaner.

Jeg synes, det ville være utrolig positivt, hvis vi kunne få taxaerne ind i busbanerne.

Fru Karin Storgaard nævnte et læs af byer, jeg kan næsten ikke finde på nogen by i Europa, der ikke har det. Der hvor jeg synes, det er mest utroligt, det kan fungere, det er i Paris med det temperament, de mennesker har i deres måde at køre på. Der fungerer det ganske glimrende uden problemer.

Jeg har godt nok ikke lavet en undersøgelse af, hvad buschaufførerne siger, men jeg har i hvert fald fået at vide fra mange taxachauffører, at de synes, det er en glimrende ordning. Så jeg håber, det bliver gennemført.

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Vi skal stemme om dagsordenens punkt 17. Vi slutter lige straks afstemningen, og det gør vi nu ... (*Majbritt Mamsen*: Jeg stemmer for). Nej, fordi det gør Majbritt Mamsen ikke, når Majbritt Mamsen ikke er på sin plads ... (*Majbritt Mamsen*: Den duer jo ikke). Den holder ikke, man skal være herinde. Når jeg siger, at afstemningen er slut, så er afstemningen slut ... (*Borgmester Søren Pind*: Det er simpelt hen) (*Majbritt Mamsen*: Jamen når min maskine ikke virker). Jamen Majbritt Mamsen var her ikke, da jeg sagde, afstemningen var slut ... (*Afbrydelser*). Jamen Majbritt Mamsen var ikke på sin plads.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Godt, vi tager en ny afstemning. Er alle på deres pladser og parate til at stemme? ... (Afbrydelse: Maskinen virker ikke). Det er helt i orden; så rækker man bare hånden i vejret lige så stille og roligt bagefter, når vi har haft afstemningen. Jeg bliver nødt til at bede dem, der stemte manuelt, om at række hånden op én gang til, og så spørger jeg hver enkelt person igen.

Medlemsforslaget blev forkastet med 21 stemmer for og 22 imod. 3 undlod.

For stemte: B, C, C2, O, V og V2.

Imod stemte: 10 medlemmer af A (Klaus Hansen, Jakob Hougaard, Jette Bergenholz Bautrup, Mona Heiberg, Hamid El Mousti, Johannes Nymark, Thor Buch Grønlykke, Anna Saakwa, Jesper Christensen og Kim Christensen), F og Ø.

Følgende undlod at stemme: 3 medlemmer af A (Finn Rudaizky, Joan Jensen og Taner Yilmaz).

=====

18) BR 479/05. Medlemsforslag om samling af forvaltningernes presseklip

(Stillet af Jakob Hougaard og Jesper Christensen (A)):

Det foreslås,

at Økonomiforvaltningen udarbejder en redegørelse om omfanget af de enkelte forvaltningers presseovervågning og presseklip, samt at der udarbejdes en analyse af eventuelle fordele ved at samle og samordne denne opgave, eksempelvis knyttet til Borgerrepræsentationens sekretariat,

at Økonomiforvaltningen beskriver praktiske og økonomiske perspektiver ved en løsning, hvor medlemmer af Borgerrepræsentationen samt forvaltningernes direktionssekretariater får fri søgeadgang til Infomedias avisdatabase.

Jakob Hougaard (A): Som medlemmer i Borgerrepræsentationen som en del af et politisk miljø så er det nødvendigt at følge med i, hvad der sker i medierne, det tror jeg også, at forvaltningerne gør løbende, det er noget, vi ser i dagligdagen, det er noget, vi ser i vores politiske arbejde. Dialogen mellem borgere og politikere sker jo i aviser, radio og i tv, problemer tages op, og løsninger drøftes.

Det arbejder forvaltningerne jo også med i deres dagligdag ved at overvåge medierne, ved at se, hvad der bliver skrevet, tage de ting op, der måtte være interessante for deres respektive borgmestre og forvaltninger osv., så de kan indgå i de politiske drøftelser her i Borgerrepræsentationen.

Som vi ser det i alle andre sammenhænge, har forvaltningerne hver sin måde at gøre det på, og jeg har ikke i dag et overblik over, hvordan det egentlig foregår, men jeg vil gerne være klogere.

Det er derfor, Jesper Christensen og jeg har stillet dette forslag. Vi beder om en redegørelse om omfanget af de enkelte forvaltningers presseovervågning og presseklip og så perspektiverne ved at samle og samordne den opgave, f.eks. et centralt sted knyttet til Borgerrepræsentationens Sekretariat.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

Så er det også sådan i en tid, hvor elektroniske løsninger vinder indpas, at der måske kunne være nogle måder, hvorpå dette arbejde kan gøres bedre, mere enkelt, mere fleksibelt end i dag.

Vi har i det 2. ”at” peget på den avisdatabase, som hedder Infomedia. De, der ikke kender Infomedia, kan opleve Infomedia ved at besøge vore folkebiblioteker, der er fri adgang til Infomedias avisdatabase, hvor man kan slå op i alle de avisartikler, der er skrevet i alle de store dagblade i mange år.

Der har vi bedt om, at man også i det forslag inddrager den mulighed i en analyse, som kan lette medlemmerne af Borgerrepræsentationens presseovervågning og arbejde. Det er jo sådan, at vi også har brug for i vores arbejde, hvad har andre ment også nogle gange helt ned på citatniveau, hvad er der blevet sagt.

I en tid, hvor vi diskuterer, hvordan man kan yde en bedre betjening af politikerne i Borgerrepræsentationen, og hvor vi også har forslag på vej om bedre indretning af lokaler og også medarbejdere i form af hjælp til sekretariatsbistand, mener vi egentlig, at det her med adgang til Infomedia kunne være en mulighed også at styrke medlemmernes betjening. Det vil vi også gerne have belyst.

Så forslaget er, at medlemsforslaget bliver henvist til Økonomiudvalget.

Carl Christian Ebbesen (O): Jeg vil gerne takke de to socialdemokratiske medlemmer, som har bragt dette emne på bane, fordi det er jo en af de hjørnestene, som der er i forhold til, hvordan vi indretter både Borgerrepræsentationens medlemmers adgang til information. Men også med et bredere spektrum, hvor man netop kigger på, om det her nødvendigvis behøver at koste ekstra penge, men at man prøver at kigge på en mere helhedsorienteret løsning.

Dansk Folkeparti ser nogle klare fordele i at få undersøgt det her, og vi støtter til fulde, at det bliver sendt i Økonomiudvalget til en videre drøftelse.

Men jeg tror også, det er vigtigt at sige i hvert fald fra vores side, at hele diskussionen omkring, hvordan man indretter arbejdsvilkårene for borgerrepræsentanterne går meget trægt og langsomt, og det er jo ikke noget, der burde blive taget op i salen her.

Måske kommer det her til at koste nogle penge, men jeg er ikke engang sikker, det er mere spørgsmålet om, at der er nogle fora, der får tænkt de tanker, så vi hele tiden udvikler os og får de bedste løsninger. Det er så ikke kun Borgerrepræsentationen, men jo også de chefer, der skal have nogle ledelsesværktøjer og adgang til information, som er hurtig og effektiv.

Så vi bakker varmt op om det her og håber på, at det er en enlig svada, at det er nødvendigt at tage de her diskussioner i Borgerrepræsentationen, det bør kunne løses uden for dette forum.

Socialdemokraterne stillede forslag om at henvise medlemsforslaget til Økonomiudvalget.

Socialdemokraternes forslag blev godkendt uden afstemning.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

19) BR 480/05. Medlemsforslag om, at der nedsættes en fælles styregruppe for samtlige projekter, der har til hensigt at løfte eller byudvikle Røde Rose/Mimersgade-kvarteret eller dele deraf m.v.

(Stillet af Mikkel Warming, Bente Møller, Rikke Fog-Møller, Jens Kjær Christensen (alle Ø) og Bo Asmus Kjeldgaard, Bjarne Fey, Frank Hedegaard, Hellen Hedemann, Jens Johansen, Heinrich Metz, Sven Milthers, Trine Schaltz og Charlotte Wieth-Klitgaard (alle F)):

Det foreslås,

at der nedsættes en fælles styregruppe for samtlige projekter, der har til hensigt at løfte eller byudvikle Røde Rose/Mimersgade-kvarteret eller dele deraf,

at det analyseres om der er et tilsvarende behov for andre områder i byen, hvor der foregår kvartersløft eller intensiv byudvikling.

Mikkel Warming (Ø): Ingen skal være i tvivl om, at det er rigtig godt, at der sker noget i et område som Mimersgadekvarteret, Røde Rose, at der er fokus på at løfte området, byudvikle det på mange forskellige leder og kanter.

Det gør man så også, altså området har i dag et områdefornyelsesprojekt, der er et partnerskab med Realdania, jeg vil sige mellem overborgmesteren og Realdania, der sidder og styrer det. Der er en boligsocial indsats i Mjølnerparken og så fremdeles.

Problemet ved alle de gode ting, der sker ... (*Højttalerne afbrydes*) ... indflydelse, fordi hvordan sikrer vi, at de forskellige initiativer, som, hvis jeg nu skal sige det diplomatisk, godt kan have forskellige interesser eller komme med forskellige input til, hvad der skal ske i Røde Rose-kvarteret, hvordan sikrer vi, at de trækker i samme retning, og hvordan sikrer vi, at beboerne har mest mulig indflydelse på den byudvikling, den områdefornyelse, det løft af området, der foregår.

Fordi det er jo ikke godt nok for os at se, som overborgmesteren var inde på, da han besvarede forespørgslen, Enhedslisten rejste herom før sommerferien, at der foregår noget på embedsmandsplan. For det er jo sådan, at en ting er de styregrupper, der er omkring områdefornyelsen, så er der partnerskabet, det er en noget mere eksklusiv kreds, det boligsociale projekt er familie- og arbejdsmarkedet inde over osv.

Vi ønsker, at der nedsættes en fælles styregruppe for samtlige de projekter, der har til hensigt at løfte eller byudvikle Mimersgadekvarteret, dels for at sikre koordinationen og først og fremmest for at sikre, at processen i alle led i byudviklingen i området kommer nede fra og op, i stedet for at det nogle steder kommer nede fra og op, og andre steder kommer oppe fra og ned som f.eks. i partnerskabet med Realdania.

For at være helt sikker på, at vi ikke overser noget, vil vi samtidig gerne foreslå, at det analyseres, om der er tilsvarende behov på andre områder i byen, om der er forskellige projekter, som styres forskelligt, som kan komme til at gå på koalitionskurs med beboerne og med hinanden.

Vi synes, det er vigtigt, at den nødvendige fornyelse, det nødvendige løft af området omkring Mimersgade, sker så demokratisk som muligt.

Derfor dette forslag, som Enhedslisten og SF anbefaler Borgerrepræsentationen at vedtage.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Jakob Hougaard (A): Det er vigtigt at understrege betydningen og vigtigheden af, at beboerne i området inddrages i den områdefornyelse, som er i gang i Mimersgadekvarteret. Jeg fornemmer også, at det er den primære bekymring for de beboere, som har taget del i den lokale debat, og som også formentlig er organisationen bag dem, der har stillet medlemsforslaget i dag.

Københavns Kommune har jo forskellige initiativer i gang i området. Det drejer sig om en handlingsplan for Mjølnerparken, det drejer sig om områdefornyelsen, og det drejer sig om den partnerskabsaftale med Realdania, som også er omtalt.

Byfornyelsen blev skudt i gang i december 2004, og der er blevet holdt borgermøder, der er nedsat en lokal styregruppe, der består af beboere og lokale foreninger og repræsentanter for de kommunale forvaltninger.

Endelig er der etableret et projektsekretariat, som har lokaler i kvarteret.

Hvad angår partnerskabsaftalen med Fonden Realdania, så omfatter det et meget betydeligt beløb til forbedringer af Mimersgadekvarteret, rammen er de 100 mio. kr., et beløb, som finansieres ved, at kommunen og Realdania bidrager med hver 50 mio. kr. Projektet ledes så af en partnerskabsbestyrelse bestående af direktøren for Fonden Realdania og så Københavns overborgmester.

Det er vigtigt at sige, at selv om der er flere aktører på spil, så skal den ene hånd naturligvis vide, hvad den anden hånd gør, og det forudsætter koordination. Det er vi meget enige med forslagsstillerne i. Men det at samle projekterne, som har flere eksterne partnere, og som er organiseret på forskellig vis også i forskellige steder i bydelene, det gør, at det ikke blot er en simpel øvelse at samle indsatsen, sådan som det er foreslået af forslagsstillerne.

Når det gælder Mjølnerparkens eget område og de projekter, som knytter sig til Mjølnerparken, så er det klart, at det er de lokale stemmer her, som først og fremmest bør inddrages. Og når det så gælder hele området, som jeg har forstået, består af 16.000 københavnere, altså en stor bydel, så skal det forankres med et mere overordnet perspektiv.

Så er der spørgsmålet om Realdania, og det er jo en privat fond. En sådan fond har naturligvis nogle særlige krav til, hvordan de her penge anvendes, og jeg tror ikke, der er nogen, der vil sige nej tak til fondens pæne bidrag til udviklingen af Københavns bydele.

Naturligvis har København indgået det her partnerskab med nogle ønsker, som jeg har fået at vide, at Borgerrepræsentationen også har forholdt sig til tidligere. I forhold til inddragelsen af borgerne, så er det også noget, der er planlagt i form af et fælles borgermøde i oktober.

De enkelte aktører er jo i vid udstrækning repræsenteret i hinandens bestyrelser, så man kan jo sige, at man i virkeligheden skulle snakke lidt mere sammen i det daglige. Det er også min fornemmelse, at det gør man da også i vid udstrækning.

Der er også mange andre aktører i virkeligheden, der interesserer sig for udviklingen af området. Det gælder borgergrupper, jeg ved, der er en borgergruppe, der interesserer sig for mulighederne på DSB-arealet bag Mjølnerparken. Det er jo en interessegruppe, som i forvejen har en dialog både med kommunen og med områdefornyelsen.

Så vejen frem må være at øge den kommunikation, som finder sted både mellem de forskellige aktører i områdefornyelsen og de københavnere, som bor i området, og som har interesse i området.

Så vi vil foreslå et ændringsforslag til det her, og vi foreslår, at der i foråret 2006 gennemføres en undersøgelse blandt styregrupperne for områdefornyelsen, partnerskabet med

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Realdania, det boligsociale projekt i Mjølnerparken og 10-punkts-planen for Mjølnerparken med henblik på at få belyst, hvordan de oplever kombinationen af de 4 projekter, samt hvordan der kan opnås forbedringer af denne.

Så vil jeg ikke undlade at bemærke, at spørgsmålet omkring kvarterløftprojekterne jo også indgår i forhandlingerne om den kommende struktur for Københavns Kommune, hvor man jo foreslår nogle af funktionerne overført til bygge- og teknikforvaltningen.

Der vil jeg på Socialdemokraternes vegne pege på betydningen af det tværgående i dette arbejde, fordi der er mange aktører på banen, og det synes jeg selvfølgelig, at man bør have in mente, når vi på et senere tidspunkt skal diskutere struktur.

Borgmester Søren Pind: Jeg ved godt, at det jeg nu siger kan ramme mig selv, men jeg vil nu sige, at det er temmelig ofte kendetegnende, jo flere ord man bruger, jo mere skulle man egentlig have holdt sin mund.

Men jeg vil egentlig bare sige, at jeg synes, denne sag trænger til at blive udvalgsbelyst, og derfor vil jeg foreslå sagen henvist til behandling i Økonomiudvalget.

Borgmester Bo Asmus Kjeldgaard: Når vi har stillet dette forslag, er det, fordi der har været flere uheldige eksempler på, at beboerne i f.eks. Mjølnerparken ikke har været inddraget i det arbejde, der sker, det være sig, når vi laver ansøgninger til centrale puljer, og der har været nedsat lokale beboergrupper, som har opstillet en hel række krav, men som ikke er kommet med, og som kun er kommet med, fordi vi i sidste øjeblik fik det reddet i Økonomiudvalget. Det være sig i forbindelse med samarbejdsaftaler, underskrifter, der bliver lavet, og diskussion om, hvordan pengene skal fordeles.

For os er det utrolig vigtigt, at beboerne er med i disse projekter, hele succesen afhænger af det, og det er sådan set i korte træk det, forslaget går ud på, at vi skal have koordineret projekterne. I dag er koordinationen udelukkende i kraft af, at der er personsammenfald mellem de forskellige projekter i de grupper, der sidder. Det er efter vores opfattelse ikke godt nok.

Vi vil gerne sende det klare signal til beboerne i Mjølnerparken, at de skal være med i dette arbejde, der foregår.

For mig at vil man sagtens kunne lave det her umiddelbart, hvis man ellers har et politisk ønske om det. Men hvis nogen har, som Jacob Hougaard og Søren Pind, et ønske om, at vi skal se på det rent juridiske i det og se på, hvordan vi får det opstillet, så det ikke strider mod nogens kompetencer så for mig gerne.

Men jeg håber også, at vi her kan få tilsagn om, at vi gerne vil det her, fordi det er det, der er det vigtige for os.

Overborgmesteren (Lars Engberg): 2. runde. Jakob Hougaard, har du meldt dig på? Godt. Jeg beklager, men vi har store problemer heroppe med teknikken.

Jakob Hougaard (A): Jamen ganske kort. Jeg vil bare kvittere for borgmester Søren Pinds ønske om at henvise forslaget til Økonomiudvalget, og det vil vi gerne støtte, hvis vores ændringsforslag kan medgå i udvalgshenvisningen.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 8. september 2005

Mikkel Warming (Ø): Til det sidste kan man jo sige, at sådan plejer det jo at være, ellers kan man altid genfremsætte det, hvis det skal være.

Nej, jeg vil egentlig bare sige, det er tilladt at læse begge sider af forslaget, vil jeg sige til den socialdemokratiske ordfører, for det, der står øverst på side 2 i forslaget i motiveringen i forhold til alt det her med kompetencer og alt det juristeri, Jacob Hougaard kom frem med.

Der står:

”Der er naturligvis grænser for den beslutningskompetence, der kan tillægges en fælles styregruppe. Kommunale bevillinger gives af Borgerrepræsentationen, på samme måde har Realdaniafonden et ansvar for anvendelsen af dens midler.”

Og så kommer det vigtige:

”Alligevel spiller de forudgående beslutningsprocesser, procedurer og samarbejdsrelationer en afgørende rolle for, hvad der i sidste ende vedtages.”

Netop fordi hvor kommer tingene fra, kommer de oppe fra og nedefter, eller nede fra og op eller sagt på en anden måde, hvor stærkt står beboerne i de processer, der fører frem til de forskellige konkrete projekter.

Venstre stillede forslag om at henvise medlemsforslaget til Økonomiudvalget.

Socialdemokraterne stillede følgende ændringsforslag:

"at der i foråret 2006 gennemføres en undersøgelse blandt styregrupperne for Områdefornyelsen, Partnerskabet med Realdania, Det boligsociale projekt i Mjølnerparken og Ti-punkts-planen for Mjølnerparken med henblik på at få belyst, hvordan de oplever koordineringen af de fire projekter, samt hvordan der kan opnås evt. forbedringer af denne."

Medlemsforslaget inkl. det af Socialdemokraterne stillede ændringsforslag blev henvist til Økonomiudvalget uden afstemning.

Disse sager blev behandlet for lukkede døre

=====

20) BR 467/05. Status vedr. lønsystemet

=====

21) 463/05. Mandat

=====

22) BR 478/05. Medlemsforslag

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 8. september 2005**

=====
Mødet sluttede kl. 20.15