

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

Torsdag den 6. marts 2003 kl. 17.30

Dagsorden:

- 91/03 Styrkelse af indsatsen for ældre etniske borgere
 - 86/03 Medlemmer og suppleanter til Integrationsrådet
 - 89/03 Renovering af bolværkerne langs Børsgade
 - 95/03 Debatoplæg om Københavns Agenda 21
 - 92/03 Studietur til Lombardiet
 - 93/03 Vestegnens Vandsamarbejde I/S
 - 97/03 Bestyrelsen for ATP
 - 90/03 Danmarks Biblioteksforenings repræsentantskab
 - 87/03 Opstilling af pavilloner på bemandede legepladser
 - 79/03 Studietur til Helsinki og Stockholm
 - 88/03 Medlemsforslag om taxi i busbaner
 - 96/03 Mandat
-

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): God aften. Mødet er åbnet.

Velkommen til mødet og velkommen tilbage til arbejdet. Jeg vil godt sige tak til forsamlingen, tak til de to næstformænd for at have gjort min ferie så god på den måde, man nu har kunnet gøre det. Så tak til også Ole Hentzen for ikke at have skabt problemer i mit fravær. Det ved jeg, at der har været brugt mange kræfter på, så også tak for det. Jeg kan se, at alt er forløbet på en god og pæn måde.

Til i aften har jeg modtaget afbud fra Thor Buch Grønlykke, Karin Nørgaard, Manu Sareen, Martin Geertsen, Majbritt Mamsen, Lise Helweg og Rikke Fog-Møller.

Derudover er Karen A. Hækkerup sygemeldt, og Den Socialdemokratiske Gruppe har bedt om at få indkaldt en stedfortræder. Betingelserne herfor er opfyldt, og derfor er Kim Christensen rette stedfortræder og vil deltage i aften. Jeg går ud fra, at ingen protesterer imod det? (*Ophold*). Derfor byder vi Kim Christensen velkommen til aftenens møde.

(Forsamlingen rejste sig)

Så skal jeg sige, at jeg netop har modtaget en anmodning om orlov på ubestemt tid fra Joan Jensen, der af familiemæssige årsager vil være forhindret i at deltage i forsamlingens møder. Jeg kan sige, at i forhold til næste møde vil det være sådan, at Kim Christensen deltager som rette stedfortræder i denne sammenhæng. (*Ophold*). Det er der ingen, der har bemærkninger til. Jeg vil godt sige, at orloven for Joan Jensen starter i morgen.

Også velkommen tilbage til arbejdet til Taner Yilmaz. Vi starter sammen.

Som alle er bekendt med det, arbejder vi med at få etableret et mere driftssikkert afstemningssystem her i salen, og i den anledning har vi bedt en konsulent fra Cap Gemini, som sekretariatet har behov for i det samarbejde, der er, om at se det eksisterende anlæg i funktion under et møde. Jeg går ud fra, at ingen protesterer mod, at medarbejderen fra virksomheden, Kim Bjørneskov, i den anledning får adgang til salen under de åbne punkter i dag? (*Ophold*). Det er der ikke nogen, der har bemærkninger til.

Så skal jeg sige, at der er til i aften en dagsorden med 12 sager. Der er ingen tillægsgagsordener eller sager uden for dagsordenen.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

Der er af Venstres Gruppe fremsat ønske om, at behandlingen af punkt 1, 91/03, om styrkelse af indsatsen for ældre etniske medborgere, udsættes til mødet den 20. marts. Det skyldes, at Lise Helweg, som har standset sagen i Sundheds- og Omsorgsudvalget, har meldt afbud til dette møde. Sundhedsforvaltningen har til sekretariatet oplyst, at man ikke har noget at indvende imod, at sagen udsættes. Jeg skal høre, om der er bemærkninger til, at man udsætter sagen? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet, og derfor er sagen udsat. Jeg vil også gøre opmærksom på, at hvis nogle havde haft ophævelser, så ... men det er der ikke.

Så skal jeg høre, om der i øvrigt er bemærkninger til dagsordenen? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet; så er dagsordenen godkendt.

1) BR 91/03. Styrkelse af indsatsen for ældre etniske borgere

Indstilling om, at Sundhedsforvaltningen på baggrund af en konstruktiv og ligeværdig proces om de etniske ældre borgeres ønsker og behov udarbejder en strategi for koordineret og langsigtet indsats for ældre etniske borgere i kommunen.

(Sundheds- og Omsorgsudvalget) (Standsningsret)

Sagen blev ved mødets start udsat til den 20. marts 2003.

=====

2) BR 86/03. Medlemmer og suppleanter til Integrationsrådet

Indstilling om, at Borgerrepræsentationen til medlemskab af Integrationsrådet udpeger medlemmer og suppleanter til den tyrkiske liste samt listen for det tidligere Jugoslavien i henhold til bilag 1, samt at Borgerrepræsentationen udpeger suppleanter for medlemmer i Integrationsrådet i henhold til bilag 2. (Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

3) BR 89/03. Renovering af bolværkerne langs Børsgade

Indstilling om, at der gives en kapitalbevilling på 6,5 mio. kr. fra Vej & Park's anlægsramme under funktion 2.22.3 til brug for renovering af bolværkerne langs Børsgade mellem Børsbroen og Christian IV's Bro, langs Havnegade mellem Børsbroen og Christian IV's Bro samt langs Ved Kanalen fra Overgaden oven Vandet og 37,1 m mod vest.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen – som anbefalet af Økonomiudvalget – blev godkendt.

=====

4) BR 95/03. Debatoplæg om Københavns Agenda 21

Indstilling om, at debatoplæg om Københavns Agenda 21 og dialogstrategi godkendes. (Økonomiudvalget, Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 6. marts 2003**

5) BR 92/03. Studietur til Lombardiet

Indstilling om, at Borgerrepræsentationen anmoder Miljø- og Forsyningsudvalgets medlemmer om at deltage i udvalgets studietur til Lombardiet i perioden fra den 2. april til 6. april 2003.

(Borgmesteren for Miljø- og Forsyningsforvaltningen)

Indstillingen blev godkendt.

=====

6) BR 93/03. Vestegnens Vandsamarbejde I/S

Indstilling om, at Borgerrepræsentationen udpeger 1 suppleant for Miljø- og Forsyningsborgmester Winnie Berndtson til bestyrelsen i Vestegnens Vandsamarbejde I/S.

(Miljø- og Forsyningsforvaltningen)

Taner Yilmaz (A) blev valgt som suppleant.

=====

7) BR 97/03. Bestyrelsen for ATP

Indstilling om, at amtsborgmester Vibeke Storm Rasmussen indstilles til Beskæftigelsesministeriet som Københavns Kommunes, Frederiksberg Kommunes, KL's og amtsrådsforeningens fælles medlem af bestyrelsen for ATP.

(Økonomiforvaltningen)

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg skal nævne, at økonomiforvaltningen har gjort Amtsrådsforeningen opmærksom på, at der burde have været foreslået et ligestillingsalternativ, og det vil ske. Jeg skal høre, om der er nogen bemærkninger i den sammenhæng. Jeg ved ikke, om der er behov for det, men det vil ske. Økonomiforvaltningen vil bede Amtsrådsforeningen om at foreslå et ligestillingsalternativ, på samme måde, som vi gør det her i vores åbne håndtering af det her. (*Ophold*). Alle er enige i, at det gør forvaltningen.

Indstillingen blev godkendt med bemærkning om, at økonomiforvaltningen skal anmode Amtsrådsforeningen om, at der indstilles et ligestillingsalternativ.

=====

8) BR 90/03. Danmarks Biblioteksforenings repræsentantskab

Indstilling om, at Borgerrepræsentationen blandt Kultur- og Fritidsudvalgets medlemmer udpeger yderligere 1 medlem til Danmarks Biblioteksforenings Repræsentantskab.

(Kultur- og Fritidsforvaltningen)

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg skal høre, om der er bemærkninger til indstillingen, ud over, at da Martin Geertsen som ressortborgmester er udpeget til den første plads, så tilfalder den anden plads den store valggruppe.

Overborgmesteren fik bemyndigelse til at modtage navnet.

=====

9) BR 87/03. Opstilling af pavilloner på bemandede legepladser

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

Indstilling om, at redegørelsen om opstilling af pavilloner på bemandede legepladser godkendes.
(Uddannelses- og Ungdomsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

10) BR 79/03. Studietur til Helsinki og Stockholm

Indstilling om, at Borgerrepræsentationen anmoder Uddannelses- og Ungdomsudvalgets medlemmer om at deltage i udvalgets studietur til Helsinki og Stockholm i perioden fra den 21. april 2003 til den 25. april 2003, at Borgerrepræsentationen beslutter, at der ydes diæter til medlemmerne svarende til statens takster for tjenesterejser, at Borgerrepræsentationen godkender, at Trine Schaltz og Majbritt Mamsen kan ydes erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste i forbindelse med studieturen, samt at udgifterne til diæter og erstatning for tabt arbejdsfortjeneste afholdes inden for udvalgets budgetramme.

(Borgmesteren for Uddannelses- og Ungdomsforvaltningen)

Borgmester **Inger Marie Bruun-Vierø**: Den Radikale Gruppe er meget tilfreds med, at studieture og lignende kom op at vende i Borgerrepræsentationen, fordi det er jo med til at afmystificere, hvor meget vi rejser, og hvorfor vi rejser.

Vi har tænkt os sikre, at der kommer endnu større offentlighed omkring vores rejseri, og derfor vil jeg annoncere, at vi vil komme med et beslutningsforslag, og det vil gå på, at hver gang vi har godkendt en studietur, så skal programmet på nettet, og når vi kommer tilbage fra sådan en tur, så skal vi have lavet en rapport, hvori man skriver, hvad der foregik inden for de enkelte programpunkter, og hvad udbyttet var.

Jeg tror, at det vil være en utrolig nyttig ting, fordi ud over, at vi får fortalt, at vi faktisk laver noget fornuftigt, når vi er på studietur, så har borgerne og andre, der måtte være interesserede, også en mulighed for at se, hvad der er foregået, og har mulighed for at lade sig inspirere af det.

Så det var bare en annonce.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg synes, det er et fremragende forslag, da jeg har den holdning, at vi rejser for lidt i Københavns Kommune, og jeg mener, man bør rejse noget mere, og man bliver meget inspireret, hvis man gør det på en meget organiseret og kontrolleret måde. Jeg er også enig i, at når man gør det for andre menneskers penge, så skal man være endnu mere kontrolleret i den måde, man gør det på.

Derfor vil jeg meget gerne kvittere for det forslag, som Den Radikale Gruppe har varslet, vi har drøftet det kort, det blev varslet også på gruppeformandsmødet, og indarbejde det i en rejsepolitik for Københavns Kommune. Det giver nemlig mulighed for at rejse meget mere, at man skaber meget mere åbenhed over for det at rejse.

Kan vi ... nej, borgmester Per Bregengaard – som er enig i det, jeg har sagt.

Borgmester **Per Bregengaard**: Nu Kramer sådan brød ind her i talerrækkefølgen, så vil jeg godt sige, at med den her tur, hvorunder Inger Marie Bruun-Vierø rejser det her spørgsmål, så vil jeg bare sige, jamen det gør vi også, selv om forslaget næppe når at træde i kraft på det tidspunkt, både lægger det på nettet og laver en rapport og også lægger rapporten på nettet.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Der er ikke nogen, der har meddelt, at de stemmer imod dette gode forslag, og jeg vil godt proklamere, at jeg sammen med gruppeformændene og Præsidiat vil vende tilbage med et bud på, hvordan vi håndterer rejseriet i Københavns Kommune, også et

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

øget rejseri, som jeg mener, der er behov for i mange sammenhænge. Vi rejser for lidt, og jeg beder om, at det bliver skrevet ind i protokollen.

Indstillingen blev godkendt.

=====

11) BR 88/03. Medlemsforslag om taxi i busbaner

(Stillet af Karin Storgaard (O), Ole Hentzen (C), Wallait Khan (V) og Søren Pind (V)):

Taxikørsel tillades forsøgsvis uden tidsbegrænsning i

Tagensvej – Fredensgade i retning mod centrum fra Fensmarksgade til Fredensbro (længde 1,1 km)

Fredensgade i retning fra centrum fra Øster Søgade til Blegdamsvej (længde 0,5 km)

Taxikørsel tillades forsøgsvis uden tidsbegrænsning i Torvegade i retning mod centrum fra Vermlandsgade til Strandgade (længde 0,6 km)

Taxikørsel tillades forsøgsvis uden tidsbegrænsning i Børsgade i retning mod centrum fra Knippelsbro til Børsbroen (længde 0,1 km)

Taxikørsel tillades forsøgsvis i Jagtvej i retning mod sydvest fra Jægersborggade til Borups Allé (længde 0,3 km)

ved påmaling af »TAXI« på kørebanen som supplement til det allerede påmalede »BUS«, idet Borgerrepræsentationen efter indstilling fra Bygge- og Teknikudvalget kan bringe forsøget til ophør, såfremt der konstateres uhensigtsmæssige trafikale forhold som følge af forsøget.

Karin Storgaard (O): Dansk Folkeparti synes naturligvis, det er et godt og tidssvarende forslag. Forslaget er udsprunget af et beslutningsforslag, som vi stillede i Bygge- og Teknikudvalget før sommerferien 2002.

Det har hele tiden været Dansk Folkepartis holdning, at vi gerne ændrede på de områder, forsøget skulle gælde, hvis vi med andre politiske partier kunne blive enige om en ændring. Det er vi blevet med Venstre og Konservative.

Som man kan se, drejer det sig om, at taxier i en forsøgsperiode får tilladelse til at benytte de 5 nævnte busbaner. Dansk Folkeparti er af den opfattelse, at både taxaer og busser vil kunne have gavn af dette forslag, som efter vor opfattelse gavner fremkommeligheden, formindsker ventetiden og styrker miljøet, idet unødigt tomgangskørsel undgås ... Må jeg godt bede om, at der bliver lidt mere roligt ...

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Må jeg bede om lidt mere ro i salen.

Karin Storgaard (O): Taxier er vel egentlig også et alternativ til den kollektive eller offentlige trafik og til kørsel i egen bil. I øvrigt er det sådan, at taxiomsætningen er af samme størrelse som HT's og DSB's i Storkøbenhavn.

F.eks. oplever man dagligt tomme busbaner, mens taxier og andre holder i kø ved siden af. Bl.a. i dag på vej her ind på Rådhuset så jeg nede i Vester Voldgade, at der ikke var en eneste bus i busbanen, men der var masser af biler ved siden af i den anden bane. Er der noget, der er mere frustrerende?

Hvad med miljøet? Hvis der er nogle, der har trang til at sniffe forurening, ja, så er muligheden der, for her møder du en forurening, der faktisk svarer til 20 cigaretter på én gang, og så er det oven i købet gratis – men alligevel.

Ser vi på udlandet, benytter man busbaner i flere storbyer som f.eks. Berlin og London. Og i London har busserne oven i købet fået kamera på, som registrerer ulovlig anvendelse af busbaner, og der pålægges afgift ved overtrædelse. Dette har ført til et stort fald i den ulovlige benyttelse. I Bruxelles har man 2 typer busbaner, og taxier kan benytte den ene af dem.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

Når de kan finde ud af det andre steder, så burde man også kunne finde ud af det i København, men det kniber jo lidt.

Vi ved godt, at taxichauffører og buschauffører ser forskelligt på problemerne. Buschaufførerne føler sig trængt og stressede. Det forstår vi godt, der skal spares. Derudover er der måske problemer med arbejdsmiljøet. Somme tider ved chaufførerne ikke dagen før, hvordan de arbejder den næste dag. Det må vist siges at være dårlig arbejdstilrettelæggelse fra ledelsens side.

Måske kommer der også en observatør i bussen for at se, hvordan buschaufførerne kører, og hvordan de i øvrigt arbejder, og så er der også dårlig vedligeholdelse af nogle af busserne. Så det er jo ikke mærkeligt, at buschaufførerne føler sig trængt, men en del af problemerne har faktisk ikke noget med dette forslag at gøre.

Taxichaufførerne er derimod positive over for dette forsøg og ligeledes vognmændene, og det var de også over for det tidligere forsøg, der har været.

Formanden for HUR, som jo også er borgmester på Frederiksberg, Mads Lebech, udtalte i sommer om Dansk Folkepartis oprindelige forslag, at man er nødt til at betragte taxier som en del af den kollektive transport og i øvrigt være åben for forslaget. Det var jo positivt. I øvrigt har trafikministeren også over for Taxinævnet udtrykt sig tilsvarende.

HUR udtaler i januar 2003, at generne, henholdsvis trafiksikkerheden, ikke må forværres, og deres betænkeligheder bliver mindre, såfremt der etableres sammenhængende strækninger, og det er så det, vi prøver på.

Beslutningen også her i 2003 i HUR gik ud på, at man var lidt betænkelig netop på grund af fremkommelighed, arbejdsmiljø og trafiksikkerhed.

Ved de tidligere undersøgelser, der har været efter det forsøg, der var i 1998, kom der 2 rapporter ... Det er altså fuldstændig umuligt at høre, hvad jeg selv siger ...

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg beder om, at der bliver lidt mere ro i salen, så ikke alene Karin Storgaard selv har mulighed for at høre, hvad der bliver sagt, men også vi andre har det.

Karin Storgaard (O): Nej, hvor blev der stille, det var dejligt.

Der blev lavet de her rapporter i 1999, og det fremgår også af det forsøg, der var dengang, at taxierne ikke havde nogen indflydelse med hensyn til at forringe fremkommeligheden.

I øvrigt besluttede HUR også, at der kunne optages konkrete drøftelser med kommunen. Det synes vi da også er positivt, så vi kan drøfte, hvad det er, vi kan gøre. Hvis der skal yderligere ændringer til i forhold til det fremsatte forslag, jamen så er vi da også indstillet på det efter drøftelser med de forskellige parter.

Da man kom til beslutningen i HUR, så var der 9, der stemte for, og 2, der stemte imod, hvor Sven Milthers fra SF var den ene, der stemte imod. Et flertal for dette forslag må således siges at være positivt og åbent for en dialog.

Man har også sat spørgsmålstegn i forbindelse med Københavns Politi, men de har også sagt, at de gerne indgår i nærmere drøftelser på området.

Så skal jeg lige sige lidt om de to rapporter, der blev lavet. Det var Vejdirektoratet og Københavns Kommune, der lavede de rapporter i sin tid. Vejdirektoratet siger bl.a. i deres rapport, at der ikke er konstateret nogen målbar forringelse af bussernes fremkommelighed i forbindelse med forsøget med taxi i busbaner, og at i myldretiden sparer taxierne 1-2 minutter ved at benytte busbanen i stedet for den almindelige vognbane. Og en vigtig ting: at der ikke er konstateret trafikuheld i forsøgsperioden.

Københavns Kommune har jo også lavet en rapport, og der står der bl.a., at der ikke kan konstateres nogen ændring i sikkerhedssituationen, som kan henføres til taxiers brug af busbaner. Man siger også, at i de busbaner, hvor taxikørsel har været tilladt dengang, er der faktisk færre andre biler, som benytter busbanerne.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

Så alt i alt er det vel ikke helt så tosset med det forslag, så det vil jo være dejligt, hvis der trods alt kan blive et flertal for, at vi kunne arbejde videre med dette forslag, som er en forsøgsperiode, og som man kan stoppe igen, hvis det ikke går, som det skal.

Winnie Larsen-Jensen (A): Man kan bestemt godt sige mange positive ting om det her forslag, men samlet set er konklusionen vel fremkommelighed og miljøet i byen, især i de tætte områder. Om fremkommelighed generelt i forhold til busserne må vi sige, at statistikken er så sørgelig, som den overhovedet kan blive.

Busfremkommeligheden for de centrale linjer i København er siden 1998 faldet med 5,8 pct., og så sent som sidste år faldt busfremkommeligheden med 3,2 pct. Det synes jeg faktisk er et alvorligt problem i en by, hvor trafikken bliver tættere og tættere.

Derfor vil vi fra Den Socialdemokratiske Gruppe sige, at vi ønsker ikke at stemme for forslaget med den begrundelse, som er lagt op. Men vores begrundelse er ikke, at vi overhovedet ikke på noget tidspunkt vil diskutere taxa i busbanerne, men vores argumentation er, og vores pointe er, at det vil vi gerne diskutere den dag, det samlet set er lykkedes os i fællesskab at skabe en busfremkommelighed i København, som gør, at busserne kan komme hurtigere frem.

Hvis ikke vi får vendt den negative udvikling, hvor busserne kører langsommere og langsommere – det ender med, at man til hest eller til fods kan overhale busserne i de indre bydele – så længe vi ikke får vendt den negative kurve, så stemmer Den Socialdemokratiske Gruppe ikke for taxa i busbanerne. Det vil betyde endnu mere forsinkelse for den kollektive trafik, og det er trods alt den kollektive trafik, der samlet set transporterer flest på den mest miljørigtige måde.

Så vi fastholder den indstilling, vi har stemt for både i forhold til HUR's Trafikudvalg og i kommunens Bygge- og Teknikudvalg.

Sven Milthers (F): For SF er det meget vigtigt, at vi får forbedret fremkommeligheden, at vi ikke får den forringet, og derfor er det vigtigt, at vi ikke godkender dette forslag i dag. Det er ikke det samme som at der ikke kan diskuteres ting og sager om andre ting, men det vigtige er at sikre fremkommeligheden, det vigtige er at sikre også fredeliggørelse for de blødere trafikanter.

Vi har mange gange set, at netop de der taxachauffører, vi har adskillige, skal vi sige personrapporter om, hvordan taxaer indimellem har været mildest talt gode til at misbruge retten, som de havde i forsøgsperioden tidligere, til ikke bare at køre ind i busbanen, men også glemme lidt om, at der er nogle hastighedsgrænser, der gælder ude på de vejbaner, der er for de almindelige biler. De oplever ligesom, at når nu de kan få lov til at køre frit, så har de også lov til at køre frit i busbanerne hastigheds-mæssigt, og det kan vi ikke godkende og ikke være med til at se på. Det er ligesom den ene ting.

Den anden ting er buschaufførernes arbejdsmiljø, og der er i hvert fald ingen tvivl om, at der har været hasarderede situationer. Det er oplevelsen hos buschaufførerne, og det må vi også tage med. Det var en meget klar melding i rapporterne fra forsøgsperioden sidste gang.

Så vi kan ikke tilslutte os forslaget, og vi vil ved afstemningen her stemme imod, ligesom vi gjorde det sidst.

Monica Thon (B): Det Radikale Venstre vil undlade at stemme for forslaget, og det vil vi af følgende årsag: Vi havde faktisk helst set, at den var kommet i udvalget. Men i sikker forvisning om, at den kommer op, den popper op en anden dag, når der kommer nye gode tal på bordet, så vil vi med god samvittighed undlade at stemme.

Mikkel Warming (Ø): Så skal vi til det igen. På samme måde som lukkeloven dukker debatten om taxaer i busbaner med jævne mellemrum op i Borgerrepræsentationen. Det gør sådan set ikke noget, fordi der sker jo en løbende udvikling også på det trafikale område.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

En af de meget markante udviklingstendenser, vi har set i de seneste år, er, at busserne kører stadig langsommere, at bussernes fremkommelighed er faldende. Winnie Larsen-Jensen dokumenterede tallene for busserne i Indre By for lidt siden.

En af de ting, der faktisk er rimelig enighed om på det trafikale område, jeg var lige ved at sige: en af de få ting, er at prioritere bussernes fremkommelighed i København. Det er også et af de områder, hvor der faktisk også i rimelig enighed slås og forsøges at finde penge til.

Og så kommer forslaget om taxier i busbaner. Det er som sagt ikke første gang, forslaget er oppe. Der har tidligere været forsøg, det har tidligere været diskuteret i Bygge- og Teknikudvalget, det gør forslagsstillerne også opmærksom på. De glemmer i motiveringen at sige, at faktisk var der også en tendensafstemning i Bygge- og Teknikudvalget, der viste, at der ikke var flertal for forslaget. Man traf bare ikke nogen beslutning, man afviste faktisk at gå videre med forslaget.

Men der har tidligere været forsøg med taxier i busbaner. Det forlængede forsøg fra 1999 viste, ja, man kan diskutere, hvor meget det viste, taxaerne brugte ikke busbanerne særlig meget, og alligevel oplevede buschaufførerne en voldsom gene, at deres arbejdsmiljø blev voldsomt forringet.

Hvis forsøget for de borgerlige for alvor skal være en succes, så går jeg ud fra, at taxaerne skal strømme ind i busbanerne og for alvor bruge dem, og så vil vi opleve for alvor problemer med bussernes fremkommelighed, som i forvejen ikke er god nok.

Det hele koger ned til et simpelt spørgsmål: hvad vil vi prioritere? Vi har ikke en religiøs holdning om, at taxaer er noget skidt, man ikke må bruge. Hvis det var sådan, at busserne kunne stryge igennem, så kunne man for vores skyld godt diskutere forslaget, men det kan de ikke, og fremkommeligheden er faldende.

Vi betragter faktisk, skal jeg skynde mig at sige, jeg kan nemlig se, at Wallait Khan er på, taxaer, ja som en del af den kollektive trafik er måske at stramme den, men ikke så slem som privatbilisme. Og i vores konkrete forslag til bompenging er taxaer ikke inkluderet som nogle, der skal betale afgift.

Men som sagt, det koger en kaotisk trafik situation ned til et simpelt spørgsmål: hvad vil vi prioritere? For os er svaret klart, at det er bussernes fremkommelighed, der skal forbedres og ikke, hvad man risikerer med dette forslag, kraftigt forringes.

Som man kan se – hvis man kan komme til for de socialdemokrater, der sidder oppe ved brevmappen – så har buschaufførernes fagforening også protesteret voldsomt og advaret voldsomt imod at vedtage forslaget i dag.

Nogle af forslagsstillerne forsøger at sige, at det her er miljøvenligt. Tja, ja, hvis vi for alvor skal gøre noget ved miljøet, og det mener vi alle sammen, i hvert fald retorisk, at vi skal, så skal vi for alvor flytte transport fra privatbilisme over i den kollektive trafik. Det kræver ikke mindst, at busserne kan komme frem, det kræver meget mere fremkommelighed, ikke mindre, hvad taxaer i busbaner desværre vil lægge op til.

Så henviste Karin Storgaard i sin forelæggelsestale til udenlandske erfaringer, bl.a. London. Jeg vil sige det på den måde, hvis Dansk Folkeparti vil være med til at lave nogle af de andre ting, man just har indført i London, og hvis nogle af de borgerlige partier, Søren Pind f.eks., vil være med til at lave nogle af de andre ting, man just har indført i London, nemlig bompenging, i København, så er vi med på at tale om det.

Wallait Khan (V): Til Mikkel Warming: Det, du siger om London, vil vi meget gerne diskutere med jer. Der kan være nogle ting, vi kan gå ind for, men ikke alt. Det kan vi altså diskutere.

Busfremkommelighed, som vi bruger som et argument for, at hvis taxier får lov til at køre de 3, 4 eller 5 steder i busbanerne, så bliver det langsommere, det er ikke rigtigt. Jeg har selv kørt taxa, og vi har alle sammen kørt i taxa på en eller anden måde, måske ikke som chauffør, men som kunder. Vi ved godt, at når der er så stor kødannelse, og så en taxa holder der, og så kunderne sidder der, som har travlt, som er forsinkede, som ikke kan gå, hvad gør vi så, selv om der ikke er nogen bus i busbanen, og taxa kan ikke benytte den hvide busbane? Hvad gør vi så der? Så straffer vi både taxachaufføren og kunden. De kunder, som ikke kan gå, som er dårligt gående, som er forsinket fra arbejde, som skal ta-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

ge deres fly, og de er i nød, hvad gør vi der? Vi straffer dem, de skal bare betale mere, de skal bare blive mere forsinkede, og jeg synes, det er ærgerligt.

Vi kender problemet, men nu er det igen den overordnede politik, som er årsagen til, at vi forhindrer det her fornuftige forslag. Jeg er tilhænger af, at vi skal have lov til at køre alle steder i busbaner, men det siger vi ikke, vi har diskuteret, og der er mange politikere her i Borgerrepræsentationen, som sidder i forskellige partier, som har sagt, at det er rigtigt, det er et stort problem, det skal der gøres noget ved.

Hvad er en taxa for en taxachauffør? Det er en arbejdsplads, og hvad gør de arbejderpartier, som går ind for, at arbejdspladser skal gøres bedre? De vil have meget mere stress på den arbejdsplads, hvor en taxachauffør sidder i en stresset situation.

Hvis vi vil have, at kunderne kommer billigere, hurtigere og sikkert hjem og sikkert frem, så er det meget vigtigt, at vi giver dem lov til at bruge de busbaner, hvor det ikke vil blive et problem.

Nu f.eks. Knippelsbro. Tænk nu, hvor mange minutter egentlig en gammel mand eller en gammel dame skal sidde i bilen og vente og vente og vente. Hvis en politiker, selv en politiker, der som vi andre arbejder, som kommer fra Jylland og alle de andre steder, siger: uha, det sidste fly, uha, jeg har kun 10 minutter. Og hvad foregår der så? Taxichaufføren bliver tvunget til at gøre noget ulovligt, og hvad er det? Speederen i bund, køre hurtigt, og det er forkert. Og samtidig har vi busbaner lige ved siden af.

Her har vi et problem, som kræver, at vi skal glemme den her partipolitik, og vi skal lave nogle forbedringer i trafikken, og det er meget, meget vigtigt, at vi tager det her seriøst.

Jeg vil meget gerne høre fra arbejderpartierne, hvad de har tænkt sig, hvad en taxachauffør slider, som er udsat for så meget stress, hver dag, dag og nat. Og på den anden side alle de kunder, alle de folk, som ikke kan undvære taxa. Hvad har de tænkt sig f.eks. med dem? Skal de bare straffes ved, at de skal sidde i en kø, og de skal bare blive forsinket og betale mere og mere? Det er nogle faktiske problemer, som vi skal løse.

Jeg vil meget gerne høre fra dem, hvad de har tænkt sig omkring den her busfremkommelighed. Selvfølgelig, vi går ind for det, vi skal tænke meget på det, og vi skal også gøre alle de ting, som er nødvendige for at gøre det. Vi vil meget gerne høre noget fra jer.

Abderrahman Ben Haddou (D): Det er vel ikke nogen overraskelse, at CD støtter forslaget fra forslagsstillerne. Det er jo sådan, at det er et kompromisforslag, det er jo ikke et forslag, der betyder, at der skal være taxaer i alle busbaner. Så man kan sige, at højresiden af Borgerrepræsentationen på en eller anden måde forsøger at imødekomme venstrefløjens og specielt Socialdemokraterne, men lige meget hjælper det, lige meget hjælper det med vores gode, gamle Socialdemokrater. Det er utroligt, at man kan blive ved og ved og ved med en sådan partipolitisk stædighed. Det er ærgerligt, det er brandærgerligt, fordi det er endnu et bevis for, at partierne her i Borgerrepræsentationen er dybt hamrende ligeglade med at løse de trafikale problemer i København.

For kendsgerningen er den, når man ser rundt omkring i verden og i det hele taget bare i Europa, at de steder, hvor de har taxaer i buskørebaser, volder det ikke nogen problemer. De er nærmest stolte og glade over at være en af de byer. Tænk, hvor mange borgerrepræsentanter der har været på studieophold i nogle af de andre byer, som har taxaer i buskørebaserne. De elsker det, men De vil bare ikke have det i København. Nej, nej, er du gal, det bliver for meget.

Så argumentet fra Socialdemokraterne om busfremkommeligheden. Det er lige før, jeg griner. Jamen busfremkommeligheden løser sig selv. Selv om man bruger 21 mio. kr. på at flytte massivt, så løser problemet sig af sig selv, fordi HUR havde oprindeligt lagt op til at reducere bustimeantallet med helt op til 460.000 timer frem til 2006. Kære venner, busserne skal nok komme frem, for der bliver få af dem i København, det gør der i de kommende år. Så det er noget sludder og vrøvl, når man står her og siger, at det er, fordi man gerne vil fremme busfremkommeligheden.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

Gud, hvor er det en latterlig holdning at se og høre på, når man samtidig ved, at HUR lægger op til simpelt hen, ja, jeg kan ikke bruge ordet, men simpelt hen udslette den offentlige trafik i København. Det ved venstrefløjen udmærket godt – ærgerligt.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Carl Christian Ebbensgaard ... undskyld, Ebbesen.

Carl Christian Ebbesen (O): Tak, hr. overborgmester Jens Kramer Mikkelsen.

Det, der bringer mig på talerstolen, er Socialdemokratiets holdning til dette spørgsmål. I forhold til den diskussion og den beslutning, som HUR tog i Trafikudvalget, er mit spørgsmål: Hvad er der sket i forhold til den beslutning i HUR?

Så ved jeg ikke, om det er, fordi man har ændret holdning til det her, eller om det er på grund af, at busfremkommeligheden har ændret sig. Mig bekendt har busfremkommelighedsproblemerne været der hele tiden. Det er jo et spørgsmål at få nogle større anlægsudgifter. Det er faktisk et spørgsmål om, at Københavns Kommune har et ansvar for at få lavet de nødvendige busbaner, der skal til for at få en øget busfremkommelighed.

Men situationen har jo ikke ændret sig i forhold til beslutningen i HUR, så mit spørgsmål er direkte til Winnie Larsen-Jensen: Hvad har gjort, at Socialdemokratiet nu har ændret holdning?

Og så med hensyn til denne diskussion omkring miljøproblemerne: Hvis man tager den seneste rapport, som HUR har udgivet, hvor man kan gå ind og se, hvor store miljøproblemer, hvor stor forurening der er forbundet med busserne, så er det faktisk meget, meget tankevækkende læsning. Busserne er forurenende. Det er, som om udgangspunktet er, at busser er godt, den kollektive trafik er god, fordi det forurener ikke. Virkeligheden er, at busser forurener i meget, meget høj og ekstrem grad. Heldigvis har vi jo måltrettet fra HUR's side sat ind med, at vi nu ønsker partikelfiltre på busserne. Det nedbringer ikke CO₂-udledningen, men det er med til at fjerne nogle af de farlige partikler.

Hvis man rent faktisk sammenligner med, hvor meget man kan køre i en af de busser, vi har kørende ude i HUR for øjeblikket, altså hvor meget forureningen er, så taler vi om, at hvis der er 3 personer i en taxa, så er den faktisk mindre forurenende. Det er blot for at sige, at det ikke er nogen naturlig, at kollektiv trafik ikke er forurenende. Det er den i hvert fald som det ser ud for øjeblikket. Så kan vi overveje, om vi skal bruge endnu flere penge på at nedbringe partikeludledningen. Men gratis på miljøspørgsmålet er busserne i hvert fald ikke.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ikke flere i 1. runde. 2. runde.

Karin Storgaard (O): En gang imellem tror jeg, når jeg hører indlæggene heroppe, at man slet ikke er klar over, hvad forslaget går ud på, som om man ikke har læst forslaget. Så jeg vil lige citere to ting fra det fremsatte forslag:

Det første er, at »Taxikørsel tillades forsøgsvis uden tidsbegrænsning«, og længere nede i indstillingen står der, at »Borgerrepræsentationen efter indstilling fra Bygge- og Teknikudvalget kan bringe forsøget til ophør, såfremt der konstateres u hensigtsmæssige trafikale forhold som følge af forsøget.«

Jeg synes, at den vej rundt er der faktisk lukket op for, at hvis det ikke fungerer, som det skal, så kan man altså lukke det ned igen. Men det er, ligesom om det overhører man fuldstændig.

Så vil jeg sige, der er jo to parter involveret i det, hvor man så hører, at der er problemer på den ene side og på den anden side. Fra taxiernes side er det mulighederne for at komme frem, som i de seneste år ligesom for alle andre biler er blevet forringet. Så er det jo helt tåbeligt, at de holder i tomgang i bilkøerne, når der altså er gabende tomme busbaner ved siden af. Prøv selv at køre ud ad Jagtvej f.eks. eller hvor som helst i København, hvor der er busbaner. Der er ikke en bus, mange gange det meste af dagen er der ikke en bus i busbanerne; så kommer der en gang imellem tre stykker. Jamen det er da fuldstændig tåbeligt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 6. marts 2003

Så vil jeg sige om busfremkommeligheden i øvrigt, at nogle steder er der altså også busbaner, som ikke bliver benyttet, og man kan jo så undre sig over, hvorfor søren busserne så ikke bruger de busbaner. Der står oven i købet »BUS« på, men de kører ikke i banerne. Hvorfor gør de ikke det? Der er oven i købet et signallys for enden af banen. Der må være en årsag til det, og det er så nok, fordi der er problemer med anden trafik længere fremme.

Så vil jeg sige, at jeg faktisk er meget enig med Ben Haddou, som siger, at man ikke er interesseret i at løse de trafikale problemer i København. Fordi sådan som jeg hører de forskellige, der har været heroppe, undtagen selvfølgelig forslagsstillerne, så er der ikke nogen, der er interesseret i at løse de alvorlige problemer. De taler om bompenge, men det løser jo ikke alene nogen problemer. Der er jo helt andre trafikale problemer i København, der skal løses.

Så vil jeg sige, når man snakker meget om busfremkommelighed og anlægger nogle busbaner, at der er lavet nogle undersøgelser af, hvor meget man kan spare ved at have nogle busbaner på X antal meter. Det er faktisk ikke ret meget, det er så en helt anden side af sagen. Men der har man regnet ud, at det er mellem 4 og 10 sekunder, man sparer på sådan en strækning. Så prøv lige at regne ud, hvad det er, så det er i hvert fald ikke noget, der hjælper på det.

Så vil jeg sige til Mikkel Warming, der taler om buschaufførerne, jamen det var jo det, jeg sagde i mit indlæg lige før, og det synes jeg er vigtigt at gentage, at buschaufførerne har mange andre problemer, som ikke har noget med det her forslag at gøre, og de bliver i hvert fald ikke løst, hvad enten man siger nej eller ja, fordi det er et helt andet sted, de skal løses. De skal løses ved deres arbejdsgiver og gennem deres fagforeninger. Så det vil jeg bare sige til orientering.

Må jeg tage lidt af næste runde? – Tak. Codanbilen har et blad, Taxibladet, og i september 2002 spørger de, om Borgerrepræsentationen ikke kunne lette vejen ved at acceptere, at taxier er en integreret del af den kollektive transport, og godkende, at vi kan køre i busbaner. Der kan det jo så undre at læse, hvad den socialdemokratiske trafikordfører, Winnie Larsen-Jensen, svarer til det, fordi hun svarer:

»Jeg tror ikke, at man generelt kan sige, at det kan lade sig gøre i alle busbaner, men så kan man jo skilte. Uanset hvor i storbyer du er, så hænger der jo skilte med anvisning af, at denne bane er for busser og taxi. Når det kan lade sig gøre andre steder, så kan det også lade sig gøre i København.«

Jeg blev meget glad, dengang jeg læste det, fordi det jo er noget af det, vi mener. Så det var jo rart at læse.

Og man kan længere nede i artiklen læse, at der står:

»Hvorfor tager man en taxi? Det er, fordi du skal skynde dig. Man kan også se det ud fra forureningen: Jo færre biler, der kører i tomgang, des mindre bliver forureningen.«

Det er jo gode ord at læse.

Så kan jeg dog finde et lille plus ved det, og det er, at Socialdemokraterne gerne vil drøfte det på et eller andet tidspunkt. Så kan vi jo se, hvornår det kan blive drøftet.

Wallait Khan (V): Jeg er enig med Karin Storgaard, men mit problem er, at der er nogle spørgsmål, som jeg har været med til at stille her, nu f.eks. til Mikkel Warming og andre. De vil ikke svare, de vil ikke komme og diskutere det her. Det er mit problem, at det er politikere, som har tænkt sig at sige nej, men de vil ikke være med i diskussionen, og det er ærgerligt. Ansvarlige politikere, som snakker om trafik hele tiden, vil ikke være med til at diskutere det her alvorlige problem.

Hvilket svar har Mikkel Warming og andre politikere, som siger nej til de flere end 5.000 taxi-chauffører, som er klemt hver dag i forskellige situationer flere gange hver dag, hvor der er folk, som råber og skriger hele tiden og siger: Kom nu, chauffør, brug den her busbane, kom nu, giv gas? Hvad med deres stress og et stresset liv i den her trafik?

Men så er det spørgsmålet, at de flere end 100.000 kunder, som bliver kørt hver dag, og mange af dem kan ikke undvære bilen, de har problemer, de bliver forsinket, de betaler flere penge. Men når I snakker om busfremkommelighed, det er ikke noget problem, når der er busbaner, vi bliver forsinkede, og det er et problem, hvor der ikke er busbaner, hvor der er mange biler og busser, der står i kø, der

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 6. marts 2003**

har du problemer. Bussernes fremkommelighed falder der, hvor der er alt for meget trafik og der ikke er nogen busbaner. Taxier, hvor der er busbaner, det er ikke den, som giver et problem.

Men jeg vil meget gerne have, at I kommer og diskuterer det her problem. I vil bare sige nej, I vil ikke diskutere, og det er ærgerligt.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ja tak. Er der flere, der vil diskutere? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet; forhandlingerne er afsluttet.

Medlemsforslaget blev forkastet med 28 stemmer mod 16; 4 undlod at stemme.

Før stemte V, O, C og D.

Imod stemte A, F og Ø.

B undlod.

Dørene blev lukket kl. 18.24

=====

Denne sag behandles for lukkede døre:

12) BR 96/03. Mandat

(Miljø- og Forsyningsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

Mødet sluttede kl. 18.26