

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 23. oktober 2003**

Torsdag den 23. oktober 2003 kl. 17.30**Dagsorden:**

- 478/03 Ny ledelsesstruktur i folkeskolen
 - 470/03 Konvertering af børnehavpladser til fritidshjemspladser i "Borup" og "Fynshuse"
 - 486/03 Kvalitetsudvikling i folkeskolen - PISA København
 - 487/03 Principper for samtænkning
 - 473/03 Otte "skæve boliger til skæve eksistenser"
 - 475/03 Udbygning
 - 467/03 Forespørgsel om resultatet af bilfri by 2003
 - 474/03 Udmøntning af en del af "pulje til trafik og nye boligområder"
 - 479/03 Kapitaltilførsel til forskerparken Symbion A/S
 - 148/03 Særberetning fra Revisionsdirektoratet om repræsentationsudgifter
 - 472/03 Ændring af kommissoriet for Udvalget for Demokrati- og Serviceudvikling
 - 465/03 Forespørgsel om Ørestadsselskabet
 - 481/03 Plangrundlag for fodterapiområdet
 - 461/03 Forslag til lokalplan "Nyboder Skole"
 - 482/03 Regler for opsætning af valgplakater
 - 483/03 Lokalplan Amaliegade
 - 480/03 Etablering af privat fællesvej
 - 469/03 Medlem til Det Særlige Bygningssyn
 - 468/03 Medlemsforslag om adgangsforhold for handicappede
 - 484/03 Udpegning af medlemmer
 - 485/03 Røkering i udvalg
 - 488/03 Indkaldelse af stedfortræder
 - 489/03 Meddelelse om midlertidige valg
 - 490/03 Røkering i udvalg
 - 491/03 Røkering i udvalg
 - 492/03 Røkering i udvalg
 - 476/03 Salg
 - 477/03 Åremålsansættelse
 - 471/03 Salg af arealer
-

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

Jeg skal sige, jeg har modtaget afbud til aftenens møde fra Tanwir Ahmad og Klaus Bondam.

Herudover skal jeg orientere om, at jeg fra borgmester Inger Marie Bruun-Vierø har fået meddelelse om, at hun formentlig vil være inhabil i sagen om PISA København, som er sag 486/03, og det har Borgerrepræsentationens Sekretariat vurderet er tilfældet. Jeg går ikke ud fra, at det giver anledning til bemærkninger fra salen. Jeg vil godt oplyse, at der ikke er indkaldt stedfortræder til punktet.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Så skal jeg ud over den generelle velkomst byde særlig og hjertelig velkommen tilbage til arbejdet og til samarbejdet til Bente Møller.

(Forsamlingen rejste sig)

Vi har i aften en dagsorden med 24 sager, hvoraf 4 er foreslået behandlet for lukkede døre. Vi drøftede på gruppeformandsmødet, på samme måde, som det var drøftet på ØU-mødet umiddelbart før efterårsferien, om den første af sagerne for lukkede døre, om børneplanen, kan behandles for åbne døre. Det må naturligvis ske med respekt for de hensyn til kommunens forhandlingsposition, som fortsat er gældende. Det bilag, der ligger, er jo fortsat bilag til lukket møde. Det vil være sådan, at familie- og arbejdsmarkedsforvaltningen vil ekstrahere, som det hedder, i sagens akter, så de hurtigst muligt ligger i en udgave, som er egnet til offentliggørelse. Men indstillingen er, og under de forudsætninger, jeg lige har nævnt, at vi kan være enige om at overføre sagen, så den behandles efter punkt 5 på dagsordenen.

Så er der i fredags udsendt en tillægsdagsorden med 2 sager, der omhandler en indkaldelse af stedfortræder og rokering i udvalg. Der er derudover omdelt en fortegnelse med 3 rokeringssager, som foreslås optaget uden for dagsordenen. Alle disse sager er, som man kan se, placeret umiddelbart inden dørene lukkes.

En revideret dagsorden, hvor sagerne er indplaceret i den korrekte rækkefølge, er omdelt.

Jeg skal spørge, om der på denne baggrund er bemærkninger til den reviderede dagsorden, altså flytning fra lukket møde til åbent møde af den ene sag på lukket møde, og de nye sager indplaceret? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet; så er dagsordenen godkendt.

1) BR 478/03. Ny ledelsesstruktur i folkeskolen

Indstilling om, at der indføres en ny ledelsesstruktur på de københavnske folkeskoler med et ledelsesteam bestående af skolelederen, en administrationsleder, en pædagogisk afdelingsleder, en afdelingsleder for skolens læringsmiljø samt en eventuel KKFO-leder, at den nye struktur ved implementeringen tilpasses den enkelte skoles lokale behov og muligheder, herunder eventuelt flere afdelingsledere samt at den nye struktur implementeres løbende afhængigt af de budgetmæssige vilkår. Udgifterne afholdes inden for den økonomiske ramme, som Borgerrepræsentationen beslutter for Uddannelses- og Ungdomsudvalget.
(Uddannelses- og Ungdomsudvalget)

Indstillingen – som anbefalet af Økonomiudvalget – blev godkendt.

=====

2) BR 470/03. Konvertering af børnehavpladser til fritidshjemspladser i "Borup" og "Fynshuse"

Indstilling om, at en børnehavgruppe i henholdsvis den kommunale integrerede institution "Borup" og den kommunale integrerede institution "Fynshuse" konverteres til i alt 44 fritidshjemspladser pr. 1. august 2003, at Uddannelses- og Ungdomsudvalget overfører 1.036.315 kr. til Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget fra udvalgets bevilling konto 5.14.1 i 2003, samt at Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget tildeles en varig tillægsbevilling fra 2004 på 2.487.156 kr. på Familie- og Arbejdsmarkedsudvalgets bevilling konto 5.14.1 og Uddannelses- og Ungdomsudvalget tildeles en tilsvarende varig negativ tillægsbevilling fra 2004.
(Uddannelses- og Ungdomsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

=====

3) BR 486/03. Kvalitetsudvikling i folkeskolen - PISA København

Indstilling om, at iværksætte en speciel københavnsk PISA-undersøgelse, at undersøgelsen finansieres som beskrevet af forvaltningen, men at finansieringen tages op igen i forbindelse med udmøntningen af bufferpuljen, at privatskolerne beliggende i Københavns Kommune tilbydes deltagelse i PISA-undersøgelsen, og at forvaltningen fremlægger for udvalget, om privatskoledeltagelsen er tilstrækkelig til at inddrage dem i undersøgelsen, samt at de såkaldte bløde kvalifikationer indgår i PISA-undersøgelsen.

(Uddannelses- og Ungdomsudvalget) (Standsningsret)

Borgmester Inger Marie Bruun-Vierø (B) deltog ikke i behandlingen af sagen på grund af inhabilitet.

Borgmester **Per Bregengaard**: Spørgsmålet er, om folkeskolen i København er god eller dårlig. Det er der mange, der gerne vil have belyst, om folkeskolen er bedre end privatskolerne, og hvordan Københavns folkeskoler står sig i forhold til resten af landet. Det er også et godt spørgsmål, om en skoles prioriteringer betyder noget for dens resultater.

Alle vil gerne kende det sande svar på de her spørgsmål, og så er det sådan, at et stort flertal af politikerne herinde mener, at det er værd at ofre 4 mio. kr. på to fortløbende københavnske PISA-undersøgelser med det formål.

Jeg mener ikke, at de her undersøgelser er pengene værd. Det er sådan, så PISA-undersøgelserne kan give nogle resultater på nogle af børnenes færdigheder og kundskaber inden for forskellige fag og også nogle tværfaglige kompetencer. Færdigheder og kundskaber er naturligvis vigtige, men spørgsmålet er, om de her undersøgelser giver et dækkende billede af både færdigheder og kundskaber og det, som egentlig er langt bredere, nemlig det, som børnene som helhed får med ud af skolen, den dannelse, skolen giver.

Problemet ved at lave nogle målinger og ved ligesom at gøre dem til resultatet af skolegangen, er, at man kan forskyde perspektiverne fra det, som man egentlig mener er noget værd, til det, som man prioriterer at måle, eller det, som man er i stand til at måle.

Så man skal huske, når man laver sådan nogle undersøgelser, at stille sig spørgsmålet, om det, man får at vide, egentlig er dækkende for det, der er værdien af skolegangen. Det er det ene problem, der er ved at lave sådan nogle undersøgelser.

Det næste problem er, at ingen måleresultater taler for sig selv. De skal vurderes og forklares. Et af de forhold, som det f.eks. kunne være interessant at vide noget om, er det udviklingsprogram om klare mål, vi har tilbudt skolerne, om de skoler, der deltager i det her udviklingsprogram, har nogle bedre resultater inden for fagene end de skoler, som ikke deltager. Hvis man nu finder ud af, at de, der deltager i klare mål, jamen de har egentlig ikke bedre resultater end de andre skoler, jamen så kan man ud fra undersøgelsen meget nærliggende konkludere, at det her udviklingsprogram altså ikke har været pengene værd.

Men det, der rejser sig som spørgsmål, og som gør, at man ikke kan nøjes med resultaterne, men skal reflektere videre, er, at de skoler, der ikke deltager, jamen de kan have deltaget i andre udviklingsprogrammer, f.eks. Den Rummelige Folkeskole, og som i og for sig har ført til det samme resultat.

Det kan også være, og det tror jeg sådan er meget nærliggende, at de skoler, der deltager i klare mål f.eks., er de skoler, som siger: Vi har ikke så godt greb om kvalitetsudviklingen inden for de fag, vi underviser i, det er en af vores svage sider på den her skole – at de ikke når længere eller ikke har samme udviklingstakt som de andre skoler. Det kan jo så betyde, at de her skoler faktisk er kommet på

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

omgangshøjde, hvis man må sige det sådan, med de andre skoler, og at de har fået noget ud af udviklingsprogrammet, selv om det ikke kan aflæses på resultaterne.

Så selve det med, at man kan se en sammenhæng eller manglende sammenhæng eller negativ sammenhæng mellem nogle resultater og deltagelse i udviklingsprogrammer, siger ikke nødvendigvis noget om baggrunden for, at det er gået sådan. Det kan være vellykket, selv om man ikke kan måle sig til det ved hjælp af nogle resultatmål.

Det tredje problem er, at én forklaringsfaktor er skolers struktur og prioriteringer, det, som man kan sige, at skolen som fællesskab er herre over. En anden forklaringsfaktor er børnenes sociale, sproglige osv. baggrund.

Noget af det, man interesserer sig for, er, om tosprogede børn, der har gået på en skole med mange tosprogede, klarer sig lige så godt i skolen som tosprogede børn, der har gået på en skole med få tosprogede. Det kan godt være, at det viser sig, at de tosprogede børn, der går på en skole med få tosprogede børn, klarer sig bedre end de andre.

Spørgsmålet er: Hvad ligger til grund for det? Er der sociale forklaringer på det? Det kan man prøve at belyse. Er det spørgsmålet om, hvornår familien er kommet til landet? Er der andre faktorer, der indgår i det her? Og er det sådan, at man begynder at lave en masse underinddelinger f.eks. af gruppen tosprogede børn, ja, så når vi hurtigt ned på et detaljeringsniveau, som gør, at den statistiske sikkerhed med det, man udtaler sig om, ikke er særlig stor.

Det, der jo er det interessante spørgsmål i den her sammenhæng, er ikke, om man nu er få eller mange tosprogede elever i klassen. Det, der er interessant, er jo, om et konkret barn vil klare sig bedre eller dårligere i den ene eller den anden type skole. Det får man ikke noget at vide om igennem sådan en undersøgelse.

Jeg har læst Jakob Hougaards indlæg i Bryggebladet – han har sikkert sendt det flere steder hen – hvor han siger: Jamen det er, fordi Per Bregengaard og Enhedslisten ikke kan lide at bygge på fakta og kendsgerninger og viden. Jeg tror kun, det var to af tingene, han brugte. Det hænger det ikke sammen med. Altså man kan se det her krav om målinger som et sympatisk træk, at når vi ændrer på skolerne, reformerer og udvikler, så skal det, vi gør, ikke bygge så meget på, hvad vi synes, men meget på, hvad vi ved. På den måde kan man jo have sympati for sådan en undersøgelse. Men det, der er spørgsmålet ved en sådan undersøgelse, er, om det bidrager til sandheden om vores skoler, om det i virkeligheden bidrager til viden.

Og min, kan man sige, analyse af de her PISA-undersøgelser er, at jeg tror ikke, de vil få en væsentlig rolle i kvalitetsudviklingen af skolerne, og når vi bruger ressourcer på det her område, så var det måske bedre at bruge dem på lærernes efteruddannelse, på udviklingsprojekter, på eksterne, altså nogle udenforstående, forskere, evaluators vurderinger af processerne og på skolernes egen selvevaluering. Fordi de her metoder til at analysere resultater og udvikling i høj grad kan blive part i en læreproces for dem, der er involveret. Det er klart anderledes, når man laver en systemevaluering, som PISA er.

Jeg så også meget hellere, at man ofrede ressourcer på f.eks. læsescreeninger, altså test af læsekundskaber osv., fordi der ligger i dem, at resultaterne her kan anvendes på det enkelte barn og så sige: Jamen hvor ligger problemet for det her barn? Så kan man for min skyld gerne samle det sammen til, at man kan sige noget om forskellige grupper af skoler. Men det aspekt, altså et handlingsaspekt i forhold til barnet, finder jeg er vigtigere og meget mere anvendeligt end der, hvor handlingsaspektet retter sig mod, kan man sige, skoleudvikling overordnet set.

Så jeg kan kun anbefale, at man stemmer imod den her indstilling, og hvis man gør det, så skal udvalget nok finde andre velegnede formål til at bruge de penge, som man vil bruge på det her, og som jeg tror vil give en langt bedre vurdering af, hvor man skal sætte ind, og hvad der skal gøres på skolerne.

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Jeg kan sige, at Per Bregengaard kraftigt har overskredet sin taletid, som vil blive fratrukket i 2. runde, hvis vi kommer så langt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Jakob Hougaard (A): Når vi står her i dag, ja, så er det jo, fordi skoleborgmesteren har benyttet sig af sin standsningsret. For den her sag har vi jo drøftet mange gange før i udvalget, men også i forbindelse med budgetforhandlingerne, hvor vi jo også i borgmesterens tale fik at vide, at det her var en dårlig idé, for dengang sammenlignede han det med de skriftlige afgangsprøver i folkeskolen, hvor de med borgmesterens ord »fiser og farer op og ned ad listen« i de forskellige sammenligninger i de enkelte år.

Så den her debat handler meget om holdningen til test og målinger i vores skolesystem. Men PISA-undersøgelsen med fokus på læsning er et led i vores mange initiativer for at sikre kvalitet i folkeskolen.

Enhedslistens synspunkter i forhold til evalueringer og test har nok en dybere rod, og det kommer også frem i skoleborgmesterens seneste indlæg, som man kunne læse i Jyllands-Posten i dag, og i Berlingske Tidende i går, hvor han har skrevet:

»En voksende vægt på resultat- og systemtest smager af kontrol og bevirker en fremmedgørelse og tingsliggørelse af en undervisning, der bør være en personlig, engageret og mellemmenneskelig relation.«

Jeg må blankt erkende, at jeg ikke forstår den modsætning, som skoleborgmesteren her har tegnet op for os. Det kan være, skoleborgmesteren i 2. runde kan afse et par minutter eller sekunder til at fortælle, hvad kontrol, fremmedgørelse og tingsliggørelse handler om i forhold til det her med skoleelevernes læsefærdigheder.

I det hele taget deler jeg ikke Enhedslistens angst for at vurdere og evaluere skolernes arbejde, for skal det forstås sådan, at man i realiteten ikke kan måle og vurdere noget som helst? Anerkender Enhedslisten ikke, at der findes objektive og målbare kriterier for, om skolerne formår at give vores elever de nødvendige faglige og sociale færdigheder? Og hvordan har Enhedslisten egentlig tænkt sig at skabe en udvikling, hvis den ikke har den anerkendelse?

Se, i de seneste 10 år har der været meget fokus på læsning, fordi allerede i midten af 1990'erne har OECD haft målinger, der placerede Danmark langt nede på skalaen, når det gjaldt faglighed i forhold til læsningen. Siden hen har det været fokusområdet for skolerne på landsplan, men også i København.

Men der er ikke nogen grund til at lægge sig op i hængekøjen og sige, at det går nok, hvis vi bare fortsætter i samme spor, for da PISA's undersøgelse for 2000 jo dokumenterede, at der fortsat er 20 pct. af eleverne, som forlader folkeskolen med mangelfulde læsekundskaber, så er der grund til at slå alarm, en alarm, som vi også slog, da gymnasirektorerne tidligere i år kom til os og sagde, at de er nødt til at iværksætte særlige initiativer for læsningen, fordi eleverne fra folkeskolen mangler kompetencer.

Derfor er vi nødt til at gøre noget. Det er meget væsentligt for os, at det københavnske skolevæsen bliver bedre til at løfte opgaven og giver vores elever tilstrækkelige færdigheder og kompetencer, ikke mindst i læsning.

Københavns Kommune har mange skoler, og vi har også mange tosprogede elever. Det vil være ganske interessant at få en nærmere undersøgelse af, hvordan læsefærdigheder spiller sammen med skolestørrelser og andel af tosprogede børn på skolerne. Ligeledes vil det være interessant over tid at vurdere, om den indsats, man laver bl.a. via vores læringsprogrammer og udviklingsprogrammer, virker. Altså en hjælpende hånd til skolerne og til det arbejde, man laver i forvaltningen over tid.

Kvalitetsudviklingen i folkeskolen, som PISA er en del af, er en af løftestængerne for den her ambition. Vi kunne godt tænke os, at PISA blev et fast indslag i den måde, vi evaluerer og følger op på det udviklingsarbejde, vi laver i København, ikke bare ved at lave en isoleret måling nu og om 3 år. Det kunne godt være, at vi på længere sigt skulle have nogle løbende målinger, f.eks. hvert tredje år, hvor man benyttede sig af PISA-konceptet.

Jeg tror, at PISA er et godt valg. Det er gennemprøvet også internationalt. Det har en høj troværdighed. Det har en høj pålidelighed. Derfor synes vi, at det er et godt valg at bruge med de

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

erfaringer, der ligger der. Vi håber på, at PISA-resultaterne vil kunne bruges i udviklingsarbejdet, men det nytter ikke noget at lave et udviklingsarbejde på skolerne, hvis ikke man følger op. Indsats og efterfølgende evaluering må følges ad; ellers ved vi ikke, hvilken retning vi går i. Derfor anbefaler vi, at vi gennemfører en PISA-undersøgelse og bruger de resultater i vores arbejde.

Pia Allerslev (V): Der skal ikke være nogen tvivl om, at i Venstre sætter vi stor pris på PISA-undersøgelsen. Det var også med stor glæde, vi så, at andre partier tog vores idé til sig, da vi fremlagde den i begyndelsen af budgetforhandlingerne, og at der allerede nu tegner sig et flertal, til trods for at borgmester Per Bregengaard har benyttet sig af standsningsretten.

Jeg vil undlade at holde den store tale. Jakob Hougaard har været inde på mange af de områder, som vi også finder meget fornuftige i forhold til PISA-undersøgelsen. Men jeg vil dog pointere, at vi mener, at det er pengene værd. Det her er værdifuldt for København og for de københavnske skoleelever, og det er værdifuldt for os som politikere at få fastslået, hvordan niveauet er i de københavnske folkeskoler. Det her skal selvfølgelig følges op senere, så vi kan lave nogle mere målrettede indsatsområder.

Vi vil også gerne understrege, at pengene til denne undersøgelse ikke skal tages fra lærernes udviklings- og kursusmidler. Det skal ikke komme lærerne til skade, at vi ønsker et klarere billede af eleverne i folkeskolen.

Derudover skal der også fortsat være fokus på læsescreening, som borgmester Per Bregengaard også er inde på. Der skal også være fokus på sammentænkning, der skal være fokus på en masse af de indsatsområder, der kan styrke både de sociale og de faglige niveauer i folkeskolen.

I Venstre vil vi gerne have, at de københavnske folkeskoler udvikler sig, og vi vil gerne have, at der er en klarhed. At den her PISA-undersøgelse måske ikke giver den fulde sandhed, kan vi da godt være enige i, men den vil dog give nogle klare billeder af, hvordan det ser ud rundt omkring i København. Så Venstre vil klart anbefale, man stemmer for den her. Det vil være godt for alle og især for eleverne i de københavnske folkeskoler.

Bjarne Fey (F): Sidste gang vi havde PISA-undersøgelsen oppe og vende, var vi, for at sige det, som det er, lunkne over for forestillingen om, at en PISA-undersøgelse skulle være tilstrækkeligt kvalificeret til at kunne afdække, om vores udviklingsprogrammer er gode nok. Det er vi sådan set stadig væk, lidt lunkne, men når vi i udvalget har stemt for det, så er det, fordi der er nogle elementer i det, som vi synes er væsentlige.

For det første er det væsentligt nok at kigge på, at når forvaltningen melder ud, at de ikke har noget samlet evalueringsredskab for vores kvalitetsudvikling i folkeskolen, og de påpeger, at PISA-undersøgelsen kan være et element til at gøre det, så synes jeg, man skal lytte efter det.

Jeg synes, det er vigtigt, at et så stort område som folkeskolen har en fast kutyme om at evaluere sig selv, og det kan man gøre på mange måder. Det, jeg har hørt forvaltningen melde ud, var, at man primært brugte kriterier om lærernes egen tilfredshed med deres udviklingsprogrammer. Det er selvfølgelig ikke tilstrækkeligt. Der kan PISA-undersøgelsen med sine statistiske mangler og fejl alligevel være et grundlag for at forbedre den dialog.

Jeg føler mig også rimeligt tryk, når forvaltningen også melder ud, at evalueringsområderne skal ske i tæt samarbejde med skolerne og dermed afspejle deres behov for et bedre grundlag for beslutninger på alle niveauer. Det vil sige, at vi drager altså skolerne ind i det her forløb. Det bliver et værktøj, som skolerne selv skal bruge. Det er, hvad der står her, og det forventer jeg selvfølgelig også lever igennem.

Når forvaltningen så også skriver, at eksempler på tiltag, der kan evalueres på denne måde, er skolernes deltagelse i udviklingsprogrammer, skolernes særlige tiltag til forebyggende mobning osv., osv., jamen så har jeg svært ved at se, at man kan sige nej til det her, specielt når vi snakker om 4 mio. kr. fordelt over 4 år på et område, hvor man i samme periode bruger 12 mia. kr. Vi snakker altså om 1

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

mio. kr. pr. 3 mia. kr., vi bruger, til evaluering ved en PISA-undersøgelse. Jeg synes, det er proportionsforvrængning, når man står og siger, at vi bruger mange penge på dette område.

Selv når vi snakker udviklingspuljerne, lærernes tosprogede sten (?), snakker vi om beløbsrammer, der hedder 6-8 pct. af rammerne om året på et evalueringsprojekt. Jeg mener ikke, det kan være et økonomisk argument, der holder her. Endvidere heller ikke, når vi har gjort det, jeg pegede på, at vi gerne vil finansiere over den bufferpulje, der stadig er i U&U, som vi faktisk stadig mener, at der er ramme for at kunne løfte i denne undersøgelse.

Det er tæt på, at det kan blive en gratis undersøgelse for skole- og kulturborgmesteren – i gamle dage hed det Skole og Kultur; det burde hedde noget helt andet, ikke skoleborgmester, det kalder vi dig alligevel ... (*Afbrydelse*). Ja, hvorfor kalder vi det stadig væk skoleborgmester? Det ved jeg ikke, og skoledirektør ... (*Afbrydelse*). Jamen det er sgu ikke ...

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Hov, hov, hov, hov, Bjarne Fey.

Bjarne Fey (F): Hvorfor gør vi det?

Nå, men lad mig sige med det samme, at SF ikke opfatter PISA-undersøgelsen som tilstrækkeligt evalueringsredskab. Det kan være en byggesten til et bedre og mere omfattende evalueringskriterium, en byggesten til en langsigtet kvalitetsudvikling, en byggesten til at få overblik over området, et element.

Vi lægger også vægt på, at man i forslaget har sat det 4. »at«, at de såkaldt bløde kvalifikationer indgår i PISA-undersøgelsen. Det vil sige, at ud over de sociale og demografiske data går vi også ind og kigger på social kompetence, vi kigger på personlighedskriterier.

Så alt i alt tror jeg godt på, at man kan bruge det her i vores videre arbejde på en fornuftig måde til en fornuftig penge. Det er ikke tiptop, men det er et skridt den rigtige vej.

Majbritt Mamsen (C): Først vil jeg sige, at vi selvfølgelig bakker op om og er enige i meget af det, som Jakob Hougaard fra Socialdemokratiet har sagt, ligeledes Venstres og Bjarne Feys udtalelser.

PISA skal vi selvfølgelig have, fordi det er vigtigt også at vide, hvad vi bruger pengene til i Københavns Kommune, hvad vi får ud af det, hvad børnene og forældrene får ud af at sætte deres børn i de københavnske folkeskoler, hvad der kommer ud i den anden ende. Har de lært de ting, forældre og børn og skole og vi som politikere forventer, de kan lære? Det er ikke en kontrol for en kontrols skyld, for selvfølgelig er PISA ikke det, men det er et redskab til at vide, om vi kan gøre det anderledes for de samme penge, eller om det, vi gør i dag, er godt nok, eller hvis man skruer lidt på den eller giver dem flere timer af det eller mindre af det, jamen så er det en effekt.

Jeg mener, ligesom Bjarne Fey udtalte, at et tæt samarbejde med skolerne er enormt vigtigt i det her. Det er enormt vigtigt, at skolerne er med i den her måling og med på det, fordi hvis vi skal have en succes med det, skal det selvfølgelig være med skolernes samtykke eller i hvert fald, at skolerne er med ind over, så de også får et ejerskab til projektet, for det mener jeg er meget vigtigt.

Men det skal bestemt ikke ses, som om det bare er, fordi vi vil have en kontrol. Det er også vigtigt, som Jakob Hougaard var inde på, at vi følger op på det efterfølgende, og jeg så også gerne, at det var noget, hvor man havde nogle mål, man løbende lavede, og ikke kun i år, at det bliver målt to gange nu, men at der efterfølgende kommer et videre forløb, at vi har nogle ting, vi måler på.

En af mine mærkesager, siden jeg startede, er mobning i folkeskolen, for alt tyder på, at de børn, der bliver udsat for mobning, og den krænkelse, de bliver udsat for, betyder, at de lærer ingenting i vores folkeskoler. Det er også noget af det, PISA går ind og er med til at have fokus på, adfærden i den sociale kompetence i klasserne. Det mener jeg er meget vigtigt, for vi kan proppe nok så mange dansk- og matematiktimer i børn, men hvis børnene ikke trives i skolen, fordi de bliver udsat for drillerier og mobning, så har vi et stort problem.

Så jeg synes alt i alt, vi har fået skruet den rigtig godt sammen. Jeg synes, Per Bregengaard skal stoppe sin evindelige tale om altid kun at have fokus på de tosprogede. Der er trods alt, og de tal har

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

jeg lige fået fra pålidelig kilde i dag, 30 pct. nydanskere i vores folkeskole, og der er 70 pct. danske børn. Så ergo synes jeg, han skal begynde at fokusere lidt på de danske børn og ikke kun på de etniske.

Så synes jeg, vi skal til at stoppe det med, at det kun er de etniske, vi diskuterer altid, og lade dem hvile og så sige, at vi skal have fokus på børns ressourcetsvage og ressourcestærke forældre frem for deres hudfarve. Fordi den her PISA-undersøgelse er jo ikke kun lavet for de tosprogede, men selvfølgelig er det også interessant for de tosprogedes familier at vide, når de sætter deres børn i en folkeskole, hvad de får ud af det i sidste ende. Bliver børnene klædt på til at tage en videregående uddannelse, eller er vi for dårlige til at klæde dem på til det?

Jeg er ikke bange for de skoler, hvor der er mange tosprogede, for de har også ressourcer til at gøre en ekstra indsats, fordi de har mange tosprogede. Så jeg kan slet ikke forstå alle de bekymringer, Per Bregengaard har med denne undersøgelse.

Jeg synes heller ikke, 4 mio. over 4 år i forhold til, hvor mange penge generelt ... Vi bruger 4.000 kr. mere pr. elev i København, end de bruger i den næste kommune, vi sammenligner os med i 6-by-området.

Så jeg synes, der er meget, der tyder på, at vi kan blive noget klogere ved at få lavet en PISA-undersøgelse, og ikke kun os, men også børnene og de forældre, der sætter deres børn i folkeskolen, kan blive klogere på, hvad det egentlig er, deres børn bliver tilbudt, og det synes jeg er vigtigt. Derfor bakker De Konservative fuldt op omkring PISA-undersøgelsen.

Gunhild Legaard (O): Dansk Folkeparti har sagt nej til den undersøgelse hele vejen igennem. En af grundene har jo været, at man ikke har gjort noget for at lave undersøgelsen også i privat regi.

Vi har også sagt nej, fordi det er for dyrt. Det er meget dyrt at bekoste 4 mio. kr., og der er ikke noget belæg for, at en udelukkende københavnsk undersøgelse af børn vil kunne fremme forståelsen for, hvorfor de ikke kan læse som børn i andre lande.

Man kan også sige, at det vil tage 3-5 år, før man drager erfaringerne fra undersøgelsen igen, noget, hvor der ikke sker noget før alt for lang tid efter i forhold til de mange penge, der bruges på det.

Så Dansk Folkeparti ønsker at stille et ændringsforslag, som skal gå ud på, at de 4 mio. skal bruges til at intensivere læsetræningen for de børn, som er testet som dårlige læsere.

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Så går vi til 2. runde, og det er Per Bregengaard. Jeg skal sige, at Per Bregengaard har opbrugt halvdelen af taletiden i 2. runde, så der kun er 5 minutter tilbage.

Borgmester **Per Bregengaard**: Til Gunhild Legaard må jeg lige sige om ændringsforslaget, at der jo faktisk ikke p.t. er afsat nogen penge til det, så det er lidt svært at anvende de penge, der ikke er afsat til det, til noget andet.

Nu vi snakker om pengene, så vil jeg lige fortælle Bjarne Fey fra SF, at der jo nok ikke er nogen ting, der er gratis her i verden. Jamen hvis pengene er i bufferpuljen, så hindrer det os jo i at bruge de penge på nogle andre fornuftige ting. Det kunne være en indsats over for udviklingen, det kunne f.eks. være en bevilling til undervisningsmidler, fordi det er jo sådan, så SF, Socialdemokratiet, Konservative osv. for den sags skyld jo har beskåret budgettet til undervisningsmidler med 10 mio. kr. i forhold til, hvad skolerne får i år. Så pengene skal bruges fornuftigt, og der er ikke nogen gratis penge, ligegyldig hvordan man skaffer dem.

Så kan jeg ligesom beklage den her diskussion. Nu har jeg været heroppe og fremlægge det, og i hvert fald Jakob Hougaard har jo læst artikler diverse steder. Altså det ville have været fremmende for diskussionen, hvis man gad forholde sig til de argumenter, jeg havde, gå ind i diskussionen, i stedet for at slynge om sig med postulater, som Per Bregengaard ikke vil have evalueringer af angst for at vurdere. Det er der ikke, og jeg synes, jeg egentlig ganske glimrende har gjort rede for det i det, jeg har skrevet, i det, jeg har talt.

Derfor skal man, når man evaluerer, også ved hjælp af målinger, vurdere, om man får noget af værdi. Det her kan jo så være en hilsen til Majbritt Mamsen: Forældrene kan jo ikke se, hvad deres

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

barn har fået ud af dets skolegang, ved hjælp af det her. De kan ikke engang ved hjælp af det her se, hvad de har fået ud af det, hvis de går på den skole i forhold til den anden skole, for det er ikke nede på skoleniveau.

Så hvis forældrene vil have noget ud om, hvad deres barn har fået ud af skolegangen, jamen så må de snakke med skolen om det eller se på deres – nu er vi oppe i 9. klasse – eksamensresultater, karakterer. De får ikke en pind at vide om det, som Majbritt Mamsen spørger om.

Jakob Hougaard var meget optaget af læsning, og jeg vil stille modspørgsmålet: Hvorfor er læsescreeninger ikke et bedre element til at gå ind i de her ting? Hvorfor ikke fremme det, i stedet for at bruge det på systemevaluering, gå ind og sige: Jamen o.k., vi fremmer det, der hedder læsescreeninger, vi laver nogle flere af dem, giver midler til det, således at de kan bruges i forhold til den enkelte elev, det kan det her ikke, således at man i de her læsescreeninger også meget gerne kunne klumpe det sammen og sige: Jamen hvilke resultater har de forskellige skoler?

Der er for mig at se en eller anden religiøsitet omkring, hvad PISA er ... (*Afbrydelse*). Jo, men det er der, når Majbritt Mamsen stiller sig op og siger, at nu kan vi sige noget om mobningen på skolerne. Jamen det er ikke en part i PISA. Jeg ved ikke, hvordan man skal lave det her. Jamen det er jo i virkeligheden traditionelle tilfredshedsundersøgelser, hvor man laver spørgeskemaundersøgelser, som skoler jo laver i et eller andet omfang, og som jeg synes er udmærkede, ved at sige: Er der mobning? Har du været ude i mobning? Hvordan har du det med at gå på den her skole? Men det har bare ikke noget med PISA-undersøgelsen at gøre.

Ligesådan det der florumvundne om de bløde værdier. Jamen hvad er det for nogle bløde værdier, som man mener, at PISA giver en indsigt i? Er det spørgeskemadelen, hvor man spørger noget om, hvad børn kan og vil, eller er det nogle andre ting?

Det er, som om man sætter PISA op på en eller anden piedestal og tror, at nu får man sandheden at vide om skolen, nu kan vi se, hvad børnene får ud af det. Jamen det er jo det, der indgår i den her diskussion, og det er bare det, jeg siger: Slå koldt vand i blodet. Vi kan få et diskussionsgrundlag, men for mig at se er det ikke værd at anvende 4 mio. kr. på et diskussionsgrundlag.

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Inden jeg giver ordet til Jakob Hougaard, så vil jeg sige, at der kom et ændringsforslag fra Dansk Folkeparti. Vi skønner heroppefra, at det ikke er et lovligt ændringsforslag, fordi det faktisk er et helt nyt forslag, der drejer sig om at bevilge 4 mio. til at intensivere læsetræningen. Det kan ikke optages som et ændringsforslag til det punkt her, men Dansk Folkeparti har lov til at lægge det ind, så det kan komme på Borgerrepræsentationens næste møde. Er det helt i orden? (*Ophold*). Fint.

Jakob Hougaard (A): Min første kommentar er til Dansk Folkeparti og den kommentar, Gunhild Legaard kom med heroppe, hvor hun begrundede Dansk Folkepartis modstand mod dette forslag med, at de private skoler ikke er med. Der er også en beslutningsprotokol, hvor der står:

»O tager forbehold for beslutningen, fordi vi mener, at hvis man skal iværksætte en speciel københavnsk PISA-undersøgelse, bør tilbuddet gives både til folkeskoler og privatskoler.«

Så er det, jeg henleder opmærksomheden på punkt 2 i indstillingen, hvor der står:

»at privatskolerne beliggende i Københavns Kommune tilbydes deltagelse i PISA-undersøgelsen, og at forvaltningen fremlægger for udvalget, om privatskoleledelsen er tilstrækkelig til at inddrage dem i undersøgelsen.«

Så er det, jeg spørger Dansk Folkeparti: Nu, hvor I har fået jeres vilje, hvorfor kan I så ikke stemme for indstillingen? Det var et spørgsmål til Dansk Folkeparti.

I forhold til de andre ting, som borgmester Per Bregengaard gør op, så vil jeg da sige, at i spørgsmålet om sandheden om folkeskolen, ja, så er det efter min hukommelse kun borgmester Per Bregengaard, der har talt om sandheden. Vi andre taler om at få belyst forskellige elementer af vores udviklingsarbejde i skolerne.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Jeg vil da mene, at PISA-undersøgelsen og læsescreeningerne i fællesskab kan sige noget væsentligt om vores skoler på hver sin måde. Det synes jeg er lidt flere tangenter at spille på, og derfor synes jeg også, det er en fornuftig ting at gøre.

Så vil jeg så også advare imod, at man som politiker og i hvert fald også som fritidspolitiker begynder at kloge den og lege pædagogiske eksperter, for det er vi ikke. Jeg kan ikke gå ind i en kvalificeret diskussion her om PISA's validitet og datapålidelighed og andre af den slags faglige og pædagogiske overvejelser om læring. Jeg er nødt til at læne mig op ad det, som forvaltningen og PISA-konsortiet skriver, og så tager vi stilling ud fra det.

I den sammenhæng er det jo i høj grad også en diskussion om økonomien i forhold til det, der ligger som undersøgelsesmulighed, og der er det jo fair nok at være imod, og det er også fair nok at være for. Vi er sikre på, at det er en god ide at være for.

Bjarne Fey (F): Man kan jo have meget stor sympati for borgmesterens udmeldinger, også det, han har skrevet i dag i Jyllands-Postens københavnersektion, men jeg synes, han tvister det lige en tand meget, når han står og siger, at der er gået religion i det, og at vi tror på, at PISA-undersøgelsen bringer sandhed og lys over by. Det synes jeg ikke, vi fra SF's side og især fra start af sagde, at vi mener ikke, PISA-undersøgelsen er tilstrækkelig godt grundlag til at vurdere hele vores skolevæsen på, men det kan være en brik i det.

På mig virker det, som om der er gået lidt kuk i den, og det er, at kvantitative undersøgelser ikke kan bruges til noget som helst. Når vi sætter børn på en kvantitativ formel eller spørger dem ud, så kan vi ikke bruge det til noget som helst. Det er kampen mod statistikken, mod spørgsmål om at kvantificere ting, der ligesom er blevet sat på dagsordenen her.

Jeg mener ikke, at hele sandheden kommer på spørgeskemaundersøgelser, men at sige, at man ikke kan få ny viden ved kvantitative undersøgelser, forstår jeg ikke. Jeg forstår det simpelt hen ikke. Det er, som om det er blevet et mantra mellem kvalitative undersøgelser kontra kvantitative undersøgelser. Nu citerer jeg fra indstillingsnotatet:

»PISA-undersøgelsen i en københavnsk udgave kan tilrettelægges, så den fortæller om effekten af skolens egne og af centrale tiltag. Ved at gruppere skolerne hensigtsmæssigt vil man kunne se, om skoler, over for hvem der er sket særlige tiltag, eller hvor skolen selv har taget særlige tiltag, udvikler sig fagligt anderledes end skoler, som ikke har.«

Borgmesterens egen forvaltning siger, at den her kan bruges til noget. Borgmesterens udviklingsafdeling siger, det kan bruges, det anbefaler den. Den faglige ekspertise, der er ansat i forvaltningen, siger, at den kan bruges. Alligevel siger borgmesteren: Det kan kun bruges til skrammel.

Jeg vil gerne sige, at PISA-undersøgelsen kun er et element i at evaluere vores arbejde, en nødvendig del. Det er nødvendigt at evaluere vores arbejde. Vi smider ikke 3 mio. kr. ud for sjovs skyld. Heldigvis har vi gode lærere og en god forvaltning, gode forældre, gode børn, men det er vigtigt, at vi tjekker efter en gang imellem, og så kan vi designe det. Der er ikke kommet noget bedre bud end læsescreening, som for øvrigt ikke er et evalueringskriterium, det er kun læsefærdighed, vi snakker om. PFR-undersøgelsen er heller ikke et evalueringskriterium for hele skoleområdet. Der er ikke noget bedre design end PISA-undersøgelsen. Jeg har ikke set noget tilbud fra Per Bregengaards side af, skoleborgmesteren ... hvad hedder det, nu kan jeg ikke engang huske det ... Ja, det ligger dybt i mig, det der med skolen der, undskyld, undskyld, undskyld. Der er ikke kommet noget bud på det.

Så vil jeg prøve at understrege endnu en gang: Vi skal til at blive dygtigere til at lave nogle evalueringskriterier for vores folkeskole. PISA-undersøgelsen er et forsøg på at komme det i møde. Det kan godt vise sig om 4 år, at det ikke er den måde, vi gør det på, men forvaltningen tror på, at det er den rigtige vej. Jeg stoler på den fagkundskab, der er i forvaltningen, og læner mig op ad det. På trods af min skepsis vil jeg gerne anbefale et ja.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Karin Storgaard (O): Nu er det jo sådan, at Dansk Folkeparti foruden at have den holdning, at det også skulle være på københavnske privatskoler, også har den holdning, at det var for hele landet, den blev lavet. Og derfor, Jakob Hougaard, kan vi altså ikke stemme for forslaget, for det er jo ikke for hele landet. Vi synes, det er en fordel, hvis man laver det for hele landet, så man har et sammenligningsgrundlag. Man har også lavet undersøgelser før, hvor man har lavet det for hele landet.

Vi mener, det kunne være interessant at have byer med som Odense, Ålborg og Århus, også af hensyn til de sociale forhold. Det kunne være interessant at sammenligne det. I øvrigt har man vel bedre sammenligningsforhold med udlandet, hvis man også benytter sig af det. Jeg synes, det må være svært at kunne sammenligne, hvis vi kun har København.

Det er altså derfor, Dansk Folkeparti ikke kan stemme for forslaget.

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Så går vi til 3. runde.

Borgmester **Per Bregengaard**: Jeg tror, Jakob Hougaard kom med et meget fornuftigt statement til sidst i sin tale. Han sagde, at han ikke ville give sig til at kloge sig på sådan en undersøgelse her. Der kan man jo så sige: Jamen så hører jo al diskussion op, fordi vi behøvede faktisk ikke at sidde i Borgerrepræsentationen eller udvalget, fordi vi kunne jo bare lade forvaltninger og PISA-konsortier tage beslutninger for os, fordi de vidste, hvad der var bedst.

Det er jo ikke altid, at hverken PISA-konsortier eller forvaltninger ved, hvad der er bedst. Det gør forvaltningen her, fordi forvaltningens indstilling går jo på, at en københavnsk udgave af PISA-undersøgelsen ikke gennemføres med henvisning til omkostningerne ved den. Altså forvaltningen mener ikke, den er tilstrækkeligt pengene værd – jo, hvis de fik pengene udefra, så kunne det da være interessant at gøre det. Jamen det er da det, der står i indstillingen, hvis I gider læse nederst side 3, 2. spalte: Forvaltningen indstiller, at undersøgelsen ikke gennemføres, fordi den koster 4 mio. kr.

Så vil jeg også læse op fra 2. spalte. Der står om resultaterne: »Sådanne resultater vil ikke i sig selv pege på årsagssammenhænge«. Altså PISA-undersøgelsen i sig selv giver ikke nogen resultater, som osv.

Så vil jeg sige til Bjarne Fey, at jeg ikke siger noget om, at det eneste, Bjarne Fey tror på, er tal, men jeg siger heller ikke, at man ikke kan bruge kvantitative undersøgelser for at skaffe sig ny viden. Det, jeg sætter spørgsmålstegn ved her, er, om det her giver noget, som er af værdi for København til, at vi kan lave en bedre udvikling af skolerne. Kan det f.eks. ikke bare være tilstrækkeligt, at vi jo har jo de internationale PISA-undersøgelser? De giver nogle resultater for Danmark, og så sige: Hvad siger det os i København? Er det nødvendigt at bruge 4 mio. kr. på det? Og det mener jeg som sagt ikke.

Jeg fik ikke mange svar fra nogen parter, hvor man ligesom gik ned i den substantielle diskussion, som man åbenbart ikke gider kloge sig på. Men jeg kunne da godt tænke mig her afslutningsvis at spørge Jakob Hougaard om, hvad det er, der gør PISA-undersøgelsen bedre end læsescreeningerne. Hvordan er det, han mener, de supplerer hinanden? fordi det var jo det, han sagde, de to kunne to, så det har han altså kloget sig på.

Pia Allerslev (V): Ja, jeg havde faktisk besluttet mig for, at jeg ikke behøvede at sige mere i denne sag, men borgmester Per Bregengaards sidste udfald i forhold til vores sunde fornuft og hvad vi som politikere kan beslutte og ikke beslutte, fik mig altså herop.

Vi får nogle anbefalinger fra forvaltningen, og dem følger vi som udgangspunkt, fordi vi har en fornuftig forvaltning, der har nogle eksperter siddende, der ved, hvad de taler om, og de folk har vi altså med vores lægmandsviden al mulig grund til at rette os efter.

Jeg synes, det er trist at høre, at borgmesteren for den pågældende forvaltning ikke har tiltro til – sådan lyder det i hvert fald – at de anbefalinger, der kommer fra forvaltningen, er de bedste og de mest korrekte.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Jeg vil sige, at man bruger sin sunde fornuft, og man prøver at få de bedste ting ud af de indstillinger, der ligger, og jeg synes faktisk, at den her PISA-undersøgelse er det bedste, vi kan få i øjeblikket som landsdækkende, men også som en ren københavnerundersøgelse, der tager højde for læsescreening, der også tager højde for en masse andet, matematik, natur og teknik og alt muligt andet, som vi kan bruge til noget fornuftigt.

Jeg synes, det er trist, at den sunde fornuft og forvaltningens hårde arbejde ikke bliver anerkendt af borgmesteren her.

(Kort bemærkning).

Borgmester **Per Bregengaard**: Altså for det første må jeg ligesom anholde, at det her er min forvaltning. Det er udvalgets forvaltning eller Borgerrepræsentationens forvaltning.

For det andet synes jeg, man skal følge forvaltningens indstilling, og det er jo det, forvaltningen skriver som indstilling, at man ikke skal bruge 4 mio. kr. på det her. Jamen det står der jo i indstillingen.

Bjarne Fey (F): Jeg vil gerne rose forvaltningen endnu en gang.. De er jo kloge folk, de kan også læse indenad, og derfor ændrer de også deres indstilling fra, hvor de første gang fremlagde den. Da anbefalede de jo, at man skulle bruge penge på den, og i næste runde anbefaler de det ikke. De skifter jo standpunkt, de læser jo teksten en gang imellem, og så får man jo også svar derefter. Så det vil jeg ikke lægge så meget i, Per Bregengaard, ud over, at det er taktsomme folk, vi har i vores forvaltning.

Men det, der undrer mig lidt, er, at vi står og ævler og kævler heroppe, vi aner faktisk ikke designet endnu. Vi har nogle eksempler på, hvordan designet kan være, men vi kender det rent faktisk ikke. Alligevel kan vi stå her og sige, om det er godt eller dårligt, men man kan sige, vi har ikke noget. Vi har noget, der er blevet testet af, og vi har kunnet se, hvordan de generelle PISA-undersøgelser har haft effekt på vores diskussioner. Vi har haft landsdækkende og en international PISA-undersøgelse, som har haft indflydelse på vores politik. Det synes jeg er sølle. Jeg synes, det er sølle, at vi skal diskutere ud fra nogle data, som ikke er dækkende for København.

Jeg synes også, det er sølle, at man siger, det er godt nok, at landsdata skal dække Københavns diskussion. Derfor synes jeg, det er en fin idé, at vi får vores egen københavnerdata, for jeg mener faktisk, København er unik i forhold til Europa og unik i forhold til resten af landet, der er nogle andre vilkår. Derfor har vi brug for vores eget datasæt, vi har brug for vores egen viden i det område, og det er det, man ikke vil have.

Derfor siger jeg til PISA uden at kende designet, fordi jeg tror på, der kan komme nogle data ud, som vi ikke ville få ved det andet, og de er 4 mio. kr. værd, alle kroner.

Uddannelses- og Ungdomsudvalgets indstilling blev godkendt med 37 stemmer imod 6. 4 undlod. For stemte A, V, F med undtagelse af 1 medlem (Marlene Krogh), B, C og D.

Imod stemte 1 medlem af F (Marlene Krogh) og Ø.

O undlod.

=====

4) BR 487/03. Principper for samtænkning

Indstilling om, at vedlagte forslag til principper for samtænkning mellem skole og fritidshjem/ KKFO tiltrædes som det fremtidige grundlag for samtænkningen fra skoleåret 2004/2005 med de justeringer og anbefalinger, som høringsrunden har givet anledning til, at det enkelte udviklingsforum/indskrivningsteam udarbejder principper for indskrivningen, der følger de retningsgivende principper for samtænkningen, at der fremover tildeles et grundbeløb til samtlige udviklingsfora, at der tilbageholdes centrale midler, der tildeles særligt idéskabende og visionære

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

udviklingsprojekter samt at følgegruppen, der blev nedsat i forbindelse med de to første forsøgsår, forsætter.

(Uddannelses- og Ungdomsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

5) BR 473/03. Otte "skæve boliger til skæve eksistenser"

Indstilling om, at Spontinisvej 32-36 / Hammelstrupvej 42-46, beliggende på matr. nr. 199, 200, 201 og 202 i Kongens Enghave, og som udgør 2.373 m², stilles vederlagsfrit til rådighed for Boligselskabet AKB i 30 år, til opførelse af "skæve boliger til skæve eksistenser".

Det bemærkes, at restparcellerne af matr.nr.ne 201 og 202 Kongens Enghave forbliver i Kultur- og Fritidsforvaltningens administration.

(Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget)

Carl Christian Ebbesen (O): Jeg ønsker blot at meddele, at Dansk Folkeparti har en protokolbemærkning, som vi ønsker at få tilføjet det her, og det er, at Dansk Folkeparti tilslutter sig indstillingen, men er af den opfattelse, at 8 pladser virker som for lidt i forhold til udnyttelse af arealet på 2.373 m².

Indstillingen – som anbefalet af Økonomiudvalget – blev godkendt.

Dansk Folkeparti ønskede følgende bemærkning tilført beslutningsprotokollen:

"Dansk Folkeparti tilslutter sig indstillingen, men er af den opfattelse, at 8 pladser virker som alt for få pladser i forhold til udnyttelse af arealet på 2.373 m²."

Det Konservative Folkeparti tilsluttede sig denne protokolbemærkning.

=====

6) BR 475/03. Udbygning

(Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget)

Indstillingen – som anbefalet af Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget – blev godkendt.

=====

7) BR 467/03. Forespørgsel om resultatet af bilfri by 2003

(Stillet af Ahmad Tanwir (B), Klaus Bondam (B), Inger Marie Bruun-Vierø (B), Manu Sareen (B), Monica Thon (B), Ole Hentzen (C), Mogens Lønborg (C), Majbritt Mamsen (C), Michael Rosenmark (C), Helle Sjelle (C), Carl Christian Ebbesen (O), Louise Frevert (O), Peter Skaarup (O), Karin Storgaard (O), Pia Allerslev (V), Leslie Arentoft (V), Jesper Schou Hansen (V), Lise Helweg (V), Wallait Khan (V), Karin Nørgaard (V), Søren Pind (V), Heidi Wang (V), Annette Engell (V), A. Ben Haddou (D)):

Hvad mener borgmesteren, at det miljømæssige udbytte for Københavns Kommune har været af Bilfri Dag 2003?

Mener borgmesteren, at det miljømæssige udbytte står i rimeligt forhold til udgifterne forbundet med afholdelsen af Bilfri Dag 2003. Her tænkes på såvel de direkte omkostninger for kommunen, som på de afledte omkostninger for borgere og forretningsdrivende.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Mener borgmesteren, at afholdelsen af Bilfri Dag 2003 lever op til en målsætning om at få mest miljø for pengene? Er borgmesteren overhovedet tilhænger af en sådan målsætning?

Har borgmesteren forud for afholdelsen af Bilfri Dag 2003 på nogen måde forsøgt at sætte omkostningerne i relation til det miljømæssige udbytte?

Hvis "nej", så hvorfor ikke? Hvis "ja", hvad var da forventningen? Og er denne blevet mødt?

Hvad mener borgmesteren om den idé, at Københavns Kommune for fremtiden afstår fra at afholde Bilfri Dag, og i stedet anvender sine miljømidler på rent faktisk at forbedre miljøet i København?

Jesper Schou Hansen (V): Når vi nu har stillet en forespørgsel om resultatet af den bilfri by 2003, så skyldes det, at vi nu i en årrække i København har haft fornøjelsen – sagt med en vis ironi i stemmen – at have bilfri by.

I år var det så meningen, at vi skulle have haft hele 2 bilfri dage, og de skulle så holdes på en søndag og på en hverdag. Som det er forsamlingen bekendt, meddelte Justitsministeriet afslag på vores ansøgning om en bilfri dag på en hverdag. Men som det sikkert også erindres af forsamlingen, så har vi her i forsamlingen vedtaget, at vi næste år skal holde bilfri dag på en hverdag, og så bliver det spændende at se, hvordan det bliver.

Men før vi nu går videre i den del af det, så mener vi, det er vigtigt, at vi stopper op et kort øjeblik og får evalueret, hvad resultaterne af den bilfri by egentlig er. Dertil har vi stillet en række spørgsmål til borgmesteren i henhold til den kommunale styrelseslov, § 11, stk. 1, og det er, fordi vi ønsker at få belyst, om vi nu rent faktisk får valuta for pengene i forhold til afholdelse af en bilfri dag. Der har vi understreget, at vi tænker ikke bare på de penge, som vi bruger i kommunen, men også på de afledte omkostninger, der er, ikke bare for borgerne, men også for de erhvervsdrivende.

I en årrække har København holdt den bilfri dag, og det har andre byer også. I år har vi så været nede på, at de er tre byer, der har holdt bilfri dag, tre danske byer, tre. Det er ikke just et udtryk for nogen større folkelig succes.

Hvis vi kigger lidt indad på os selv, så må vi vel også sige, at vi vel har konstateret, uden at have udarbejdet digre rapporter om det, men nu vil vi gerne høre, hvad borgmesteren mener, at den miljømæssige effekt rent faktisk er udeblevet. Til gengæld kan vi opleve, at borgernes penge i stigende omfang bliver brugt på det, der er den bilfri dag, og nogle har sågar svunget sig op til at kalde det gøgl.

Vi har sådan lidt i stigende grad undret os over, hvorfor det her forsøg egentlig fortsætter. Det bliver dyrere og dyrere at holde den bilfri dag, men vi måler ikke nogen miljømæssig effekt af projektet. Faktisk oplever vi ikke noget fald i biltrafikken, tværtimod. Vi kan også se, at bilejerskabet i København er stigende. Man kan vel nærmest tale om, at det er eksploderet. Så det er ikke, fordi vores bilfri dag har sat sig spor i befolkningens hverken anvendelse af bil eller bilejerskab, tværtimod.

Vi oplever også, at der kommer et stigende antal henvendelser fra borgere, der føler sig generet af, at vi holder bilfri dage, borgere der bor i Indre By, hvor de bilfri dage indtil videre har været koncentreret, senest også på Christianshavn. Deres fremkommelighed bliver besværliggjort, men vi har ikke opnået en miljømæssig gevinst. Jeg går i hvert fald ikke ud fra, at borgmesteren mener, at den miljømæssige gevinst, man måtte få af, at der ikke er biler i Indre By på én dag, kan opvejes af den udgift, der er ved det.

For os at se så er bilfri dag gået hen og blevet lidt af en tom politisk manifestation. Den mangler det egentlige miljømæssige indhold, der får borgerne til at vurdere, hvorvidt det er rigtigt at bruge bilen den pågældende dag. Til gengæld så er det en glimrende platform for mange politikere at stille sig op og sige, at de gør noget for miljøet.

Vi synes bare, problemet ligger i, at miljøet rent faktisk ikke bliver vinderen her. Det bliver lidt til tom retorik med, at nu gør vi noget for miljøet. Nej, det gør vi ikke. Til gengæld fik vi brugt en masse krudt på at bilde borgerne ind, eller forsøge på at bilde borgerne ind, at nu gør vi noget miljørigtigt. Men der synes vi desværre, at projektet taber, og det er baggrunden for, at vi i dag har stillet en forespørgsel til borgmesteren.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Borgmester **Winnie Berndtson**: En forespørgsel til borgmesteren behøver man ikke at stille for at få en evaluering af miljø- og trafikugen og de bilfri dage, for det er jo allerede besluttet skal ske. Men alligevel, lad os bare tage den.

Først en tak til forespørgerne. Jeg vil ikke takke dem enkeltvis, det ville tage meget taletid. Men det er rart for en borgmester at få lejlighed til at debattere med så mange borgerrepræsentanter om væsentlige spørgsmål. Et væsentligt spørgsmål er, hvordan vi får gjort noget ved den negative miljøpåvirkning, der stammer fra trafikken. Jeg ved, at stort set hele Borgerrepræsentationen deler ønsket om, at der bliver taget fat på det problem.

Min besvarelse af forespørgslen sker som en af tre borgmestre, der arbejder med miljø- og trafikugen og den bilfri dag, og den sker på et tidspunkt, hvor vi ikke har alle undersøgelser i forbindelse med evalueringen på plads.

Jeg opfatter da også forespørgslen som mere et spørgsmål til min eller mine personlige holdninger til bilfri dage som en del af miljø- og trafikugen, og jeg vil gerne understrege, at den bilfri dag er en aktivitet i miljø- og trafikugen, som ikke kan skilles ud.

Inden besvarelsen af spørgsmålene tror jeg, det kan være nyttigt at opfriske, hvad det er for et formål, Borgerrepræsentationen har besluttet i forhold til miljø- og trafikugen og til de bilfri dage, for ganske rigtigt, det skulle have været flere end én.

For miljø- og trafikugen hedder det, at der skal sættes fokus på udviklingen i trafikken i byen samt fremme og synliggøre miljøvenlig transportadfærd til gavn for dem, der bor og færdes i byen. I miljø- og trafikugen skal vi demonstrere og debattere, hvordan vi løser vores transportbehov under større hensyntagen til miljøet, til byen og til sundheden.

For de bilfri dage hedder det, at formålet med de bilfri dage er at skabe synlighed omkring byens problemer og potentialer. Det bilfri område skal fungere som hele miljøtrafikugens flagskib.

Herudover har Borgerrepræsentationen også besluttet formål for aktiviteter i hele byen uden fysiske tiltag og også formål for aktiviteter i udvalgte bydele, hvor det har været tilladt at lave forskellige fysiske tiltag.

Jeg mener også, det er vigtigt at understrege, at miljøtrafikugen langtfra er kommunens uge, men i høj grad er københavnernes uge, fordi det i høj grad er dem, der faktisk bidrager til at lave aktiviteter.

Endelig synes jeg, det er værd at nævne, at det bilfri område matcher det ønske, Borgerrepræsentationen har haft i den trafik- og miljøplan, som vi har fra 1997, nemlig en fredeliggørelse af den Indre By. Så det er jo ikke et område eller en aktivitet grebet ud af den blå luft, men et ønske, som har været besluttet i Borgerrepræsentationen.

Til besvarelse af de enkelte spørgsmål.

Spørgsmål 1 hedder: »Hvad mener borgmesteren, at det miljømæssige udbytte for Københavns Kommune har været af bilfri dag 2003?«

I den indstilling, som Borgerrepræsentationen har besluttet vedrørende denne aktivitet, står der, at trafikudviklingen i København går i retning af en øget stigning i biltrafikken på 5-10 pct. i kommunen over de næste 5-10 år, forudsat at den nuværende økonomiske vækst fortsætter. Det viser beregninger, der ligger til grund for den kommende trafik- og miljøplan.

Skal København undgå en situation, hvor fremkommelighed, miljøtilstand og trafiksikkerhed forringes, kræver det en indsats på forskellige niveauer. Debat, kampagner, forsøg og aktiviteter, der sætter fokus på transportvaner, den daglige tur og brugen af byens rum er i den sammenhæng vigtige indsatsområder i miljø- og trafikugen, herunder den bilfri dag. Det er det, som Borgerrepræsentationen har besluttet. Det er jeg rigtig enig i. Miljøeffekten af den bilfri dag har derfor et langsigtet perspektiv, i og med at det handler om at debattere vaner og demonstrere andre muligheder for transport og forbrug af byen.

Derfor er det snævert at se på en enkelt uge, for det har aldrig været formålet, at en enkelt uge eller en enkelt dag i sig selv skulle give en miljøeffekt. Man kan jo diskutere, hvad formålet for kommende uger skal være, men det har ikke været formålet med miljø- og trafikugen i 2003.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Justitsministeriet har i tilladelsen til at afholde bilfri dag stillet krav om, at der foretages målinger af miljøeffekter. Derfor er der før den bilfri dag og på den bilfri dag foretaget trafiktællinger to steder i det bilfri område og et sted uden for området. Tællingerne af det foreligger allerede og viser, at trafikken på den bilfri dag faldt 70 pct. i Holbergsgade og 65 pct. i Gothersgade, mens den jo som forventet steg uden for området, i Nørre Farimagsgade med 26 pct.

Tællinger en én ting, noget andet er at omsætte dem til miljøpåvirkninger, så der foregår et arbejde i øjeblikket med at omregne trafiktællinger til støjniveau i de her gader.

Herudover har kommunen gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt borgerne om miljøtrafikugen og den bilfri dag, hvor vi bl.a. spørger københavnerne, om de synes, vi fremover skal holde bilfrie dage. Resultatet af den spørgeskemaundersøgelse ligger ikke endnu, men vil indgå i den evaluering, som både de tre udvalg og Borgerrepræsentationen senere vil blive præsenteret for.

Så på spørgsmålet om effekt og udbytte for Københavns Kommune er der spurgt til, men væsentligt er det jo nok for københavnerne, hvor stort et miljømæssigt udbytte københavnerne får af miljøtrafikugen og de bilfrie dage, afhænger i sidste ende af, hvilke beslutninger vi træffer i Borgerrepræsentationen på baggrund af de forsøg og tiltag, der er lavet i ugen. Om vi får et udbytte af den bilfri dag, afhænger i sidste ende af, om vi vælger at bruge de erfaringer, vi har indhøstet.

Spørgsmål 2 hedder, om borgmesteren mener, at det miljømæssige udbytte står i rimeligt forhold til udgifterne, og her tænkes både på de direkte omkostninger og på de afledte omkostninger for borgere og forretningsdrivende.

Det endelige regnskab for afvikling af bilfri dag 2003 foreligger ikke, men budgettet har man jo kunnet læse af indstillingen. Det er på 1,8 mio. kr. Så jeg vil meget nødig udtale mig om sammenhængen mellem økonomi og miljø, før vi har gennemført den evaluering, som er besluttet skal forelægges.

Kommunen har modtaget henvendelser og klager over den bilfri dag, men har kun modtaget én henvendelse fra erhvervsdrivende i området, idet Nyhavns Restauratør- og Arbejdsgiverforening har henvendt sig, da de mener, at deres omsætning på den bilfri dag var lavere end på en normal søndag.

De øvrige skriftlige henvendelser til borgmestre, Vej & Park og sekretariatet, der har arbejdet med miljøtrafikugen, fordeler sig således, at 25 har været klager fra beboere, som bor i det afspærrede område, og klagerne har koncentreret sig om, at de syntes, det var for sent, at man først kunne komme ind i området efter kl. 24 om søndagen.

Cirka halvdelen har været imod, at man spærrede byen af og dermed har påtvunget beboerne, at de ikke kunne bruge deres bil. Den anden halvdel har derimod ikke argumenteret imod, men mener, at forsøget er afsluttet for sent. En del af dem påstår endvidere, at de slet ikke har modtaget det informationsbrev, som vi har sendt ud, eller at de har fået informationerne om aktiviteten for sent.

Nogle få problematiserer, at kommunen holder miljøtrafikuge og bilfrie dage for at få færre biler i byen, når kommunen samtidig planlægger at oprette p-huse.

6 personer, der bor uden for området, har klaget over den bilfri dag. 17 personer har henvendt sig med forslag til forbedringer f.eks. bedre skiltning, gratis offentlig transport m.v. 18 personer har henvendt sig for at få yderligere information om aktiviteterne.

Man kan sige, alt sammen henvendelser, der kan indgå i evalueringerne, og som vi kan blive klogere af at tage hensyn til på den ene eller den anden måde.

Så har der været en hotline, som har haft henvendelser. 254 henvendelser til hotlinen med klager over den bilfri dag. 50 pct. har klaget over retningslinjerne, og 50 pct. har været beboere i det afspærrede område.

Igen kan man sige, at rimeligheden i ressourceforbruget må ses i forhold til, hvad vi rent faktisk vælger at bruge vores erfaringer til. 1,8 mio. kr. har budgettet lydt på.

Tredje spørgsmål: »Mener borgmesteren, at afholdelsen af bilfri dag 2003 lever op til en målsætning om at få mest miljø for pengene? Er borgmesteren overhovedet tilhænger af en sådan målsætning?«

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Hvor meget miljø, vi får for pengene, afhænger som sagt af de beslutninger, vi træffer på baggrund af erfaringerne. Begrebet »mest miljø for pengene« egner sig til vurderinger af, hvilke tiltag man konkret vælger imellem i forhold til en bestemt forureningsbekæmpelse, forureningsforebyggelse eller miljøforbedring.

Det er meget vanskeligt at bruge begrebet i forhold til holdningsændringer over tid og i forhold til forsøg, som man jo senere kan vælge at gennemføre og gøre permanente eller kan vælge fra og lade være med at påvirke. Forsøg har jo netop den karakter, at de skal kvalificere valgene om at få mest miljø for pengene.

Med hensyn til, om jeg personligt er tilhænger af målsætningen, vil jeg sige ja, om end det kræver en del metodeudvikling at gøre den mere operationel. Men hvordan i himlens navn kan man som miljøborgmester være imod, at man får mest miljø for pengene? Så burde jeg afskediges.

Spørgsmål 4: »Har borgmesteren forud for afholdelsen af bilfri dag 2003 på nogen måde forsøgt at sætte omkostningerne i relation til det miljømæssige udbytte?«

Nej, det behøver jeg ikke at svare på, for svaret er ja. Borgmesteren har ligesom Bygge- og Teknikudvalget, Miljø- og Forsyningsudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen truffet beslutningen på baggrund af den indstilling, der i afsnittet om økonomi præcist har beskrevet, hvad der er afsat af ressourcer, og i afsnittet miljøvurdering beskriver forventningerne til miljøeffekten. Vurderingen har været en kortsigtet negativ miljøeffekt og en langsigtet positiv miljøeffekt.

I forhold til det mere langsigtede perspektiv lad mig bare nævne et par eksempler på forsøg i miljøtrafikugen, som rent faktisk efterfølgende har ført til forbedringer: cykelstier i Østrigsgade, sikring af skoleveje, omlægning af Nordre Frihavnsgade.

For 2003 ved vi positivt, at der arbejdes videre på Vesterbro, der har afprøvet nogle af forslagene fra deres lokale trafikplan her i miljø- og trafikugen. Der arbejdes videre i Larsbjørnsstrædekvarteret, også her med deltagelse fra kommunen, fordi her har man opdaget, at det, der ser pænt ud på planer, efter en afprøvning jo ikke nødvendigvis er det, man skal gennemføre, men diskussionen fortsætter og kvalificerer det, man i givet fald ender med at gøre i kvarteret. Det er et rigtig godt eksempel på, hvorfor det er en god idé at have en miljøtrafikuge.

Det femte spørgsmål er: »Hvad mener borgmesteren om den idé, at Københavns Kommune for fremtiden afstår fra at afholde bilfri dag, og i stedet anvender sine miljømidler på rent faktisk at forbedre miljøet i København?« ... (Afbrydelse). Ja, det er der spurgt om, hr. Søren Pind, og derfor agter borgmesteren at svare, Søren Pind.

Hvis vi skal undgå en situation, hvor biltrafikken blot stiger fremover, må vi anvende mange forskellige virkemidler. Afholdelsen af bilfri dag og miljøtrafikuge en gang om året er en del af de virkemidler, og formålet er jeg helt enig i, nemlig at vi som kommune afprøver forskellige tiltag, og vi giver københavnernes mulighed for at afprøve forskellige tiltag.

Men jeg ser meget gerne, at vi i 2004 og 2005 indbygger en beslutning i beslutningen om at afholde miljøtrafikuge og bilfri dage, der forpligter BR til efterfølgende at tage stilling til, hvilke af forsøgene man ønsker at gøre permanente, ligesom jeg gerne ser en trafik- og miljøpolitik, der indeholder andre tiltag end debatter og forsøg. Derfor ser jeg frem til, at vi får genoptaget debatten om trafik- og miljøplanen og får den vedtaget, og jeg kan forstå, at hele Borgerrepræsentationen gerne ser mere handling.

Endelig vil jeg sige, at jeg går ind for, at vi i forbindelse med den øgede fokus også på det internationale støtter det europæiske initiativ omkring den bilfri dag den 22. september, som mange hundrede byer deltager i hvert år.

Jeg ser frem til, at vi får endnu bedre aktiviteter i de kommende 2 år, når udvalg og Borgerrepræsentation på baggrund af evalueringen i 2003 sætter sig nye mål for 2004 og 2005.

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Winnie Berndtson overskred sin taletid lidt, men det trækker vi fra i 2. runde.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Monica Thon (B): Vi har prøvet at skubbe lidt fart i sagen omkring miljø- og trafikugen, fordi vi synes, at det er et lidt gammeldags koncept, vi kører med. Jeg ved godt, man gør det andre steder i Europa, men jeg synes ærlig talt, at det er meget gammeldags at holde miljø fuldkommen ude, man lukker alt ude.

Vi så meget hellere, at man indarbejdede det i dagligdagen, vi så meget hellere, at man lukkede, når der var Maraton, når der var en god grund til at gøre det, lukker Bredgade og laver det til skater for en søndag, eller hvad ved jeg. Vi synes, det er forkert at rive det løs. Det giver miljø et dårligt navn. Du kan selv se, hvor mange der har klaget. Jeg synes, vi skal give det et andet indhold.

Jeg synes absolut, vi skal sætte fokus på miljø i København, også miljø og trafik, men vi skal ikke bortrive det fra den sammenhæng, hvor det egentlig burde være. Jeg synes, vi skal have en større sammentænkning.

Mogens Lønborg (C): Jeg har naturligvis fuld forståelse for, at det kan være svært at svare meget præcist på denne forespørgsel, al den stund det jo er vanskeligt at gøre helt op, hvad effekten er. Jeg synes, miljøborgmesterens tale til fulde bekræftede, at det åbenbart er svært at få en fornemmelse af, hvilken effekt der egentlig er af en sådan bilfri dag.

Jeg kunne godt tænke mig at opholde mig en lille smule ved selve logikken bag den bilfri dag. Hvad er det ret beset, der ligger til grund for den her tro på, at ved at spærre København af, så får man ændret holdninger? Det er jo det ord, miljøborgmesteren brugte, holdninger.

På et andet tidspunkt i talen brugte miljøborgmesteren ordet vaner, der skal ændres vaner, der skal ændres holdninger. Hos hvem? Hos dem, der kører i bil. Det er jo der, vi skal tage fat, når vi skal diskutere fornuften i det her. Er det den måde, hvorpå man får ændret bilisternes holdninger og vaner til det her?

Jeg kunne forestille mig, at de fleste af klagerne er fra bilister. Jeg tror ikke, der er ret mange bilister, som bliver påvirket i en positiv retning af en sådan dag. Der opstår psykologisk en eller anden modvilje, når man bliver udsat for restriktioner. Jeg tror, mange bilister oplever, at den her manifestation er en manifestation mod bilismen, mod det, at man sviner miljøet til, man oplever det som noget negativt. Og hvad sker der rent psykologisk, når man bliver udsat for sådan en modvilje? Ja, man ændrer ikke adfærd i den ønskede retning. Den holder simpelt hen ikke.

Jeg tror også, mange bilister egentlig oplever, at den bilfri dag egentlig er for – undskyld udtrykket – de miljøfrelste: Endelig kan vi få en dag, hvor vi kan drømme os lidt frem til en eller anden paradisisk tilstand, hvor vi slet ikke har nogen biler i byen, og det kan vi sammen fejre. Så det er sådan lidt en festdag.

Egentlig synes jeg også, at det har sådan snert af en kampdag: Miljøfolket står sammen, det er en kampdag, nu skal vi ud og kæmpe for den her miljø-sag, og så skal vi manifestere, at bilismen er noget, vi ikke ønsker, noget, vi bekæmper. Fint nok, at man laver en kampdag, det kan man jo lave i alle politiske sammenhænge, men at bruge skatteborgernes kroner til at lave sådan en kampdag mod bilismen, er ikke den måde efter den konservative holdning, vi skal bruge vores skattekroner på.

Jeg ved godt, det er svært det med at vurdere mest miljø for pengene, men jeg synes, det er interessant. Og så vender jeg tilbage til det, som jeg har sagt mange gange også fra denne talerstol om partikelfiltre. Det er jo noget, hvor man kan måle effekten. Bare for det beløb, man har brugt til den her bilfri dag, kunne man have fået påmonteret 40 partikelfiltre på de tunge dieseldrevne køretøjer.

Jeg spurgte på miljøudvalgsmødet forvaltningen om, hvad der gav mest miljø for pengene: Den bilfri dag eller at bruge de tilsvarende penge på partikelfiltre. Jeg kunne, også forventeligt, ikke få et præcist svar, men jeg blev i hvert fald belært om, at det har meget stor effekt at påmontere de her partikelfiltre. Det blev sagt på en sådan måde, så jeg i hvert fald ikke var i tvivl om, at det havde nogen effekt. Det andet virkede, som om det var lidt mere tvivlsomt. Jeg skal ikke tolke forvaltningens udtalelse videre, men jeg er i hvert fald helt og aldeles overbevist om, at det har en effekt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Nu er det jo ikke den første gang, vi har bilfri dag. Der er brugt mange penge på det her, også i en periode, hvor vi skulle have brugt dem i stedet for på at montere partikelfiltre, så jeg synes, vi skal besinde os og se at få de her ting på plads i stedet for at lave gener for bilisterne.

Rikke Fog-Møller (Ø): Først vil jeg lige fortælle Mogens Lønborg, at det ikke er første gang, vi holder bilfri dag i Københavns Kommune. Det har vi faktisk gjort adskillige gange før.

Det, vi så kan se, og som jeg også synes, eller som Enhedslisten i hvert fald også mener, er, at sådan som den bilfri dag udvikler sig, er der måske brug for noget fornyelse, noget nytænkning. For denne her ene søndag er simpelt hen for lidt, det er simpelt hen for trist, og det er for uninspirerende for alle de mennesker, der har gode ideer. De bliver simpelt hen for begrænset i deres udfoldelse, når de skal ud og kunne lave noget på det her.

Derfor er jeg også meget positiv over for Winnie Berndtsons forslag om at gå ind og kigge på de tiltag, man begynder at eksperimentere med, at man reelt forholder sig til bagefter, om det er noget, man fortsætter med, sådan så folk, når de har prøvet et eller andet af, får en eller anden respons på, om det nu er noget, kommunen eller politikerne har lyst til at fortsætte med at udvikle på eller mener, at de ikke tør fortsætte med at udvikle på. Det er jo sådan ofte der, hvor slagsmålet står.

Den bilfri dag er tvang. Ja, det er den, men til gengæld skulle de partier, der har stillet denne forespørgsel, måske tænke lidt på, hvem det er der bliver tvunget de andre 364 dage i året.

Hvor mange københavnere har bil? Det er ikke et flertal af københavnere, der har bil. Faktisk er vi det sted i landet, hvor der er færrest mennesker, der har bil, og alligevel har vi ufatteligt mange biler over det hele. Vi er jo også et sted, hvor folk kører igennem og kører til, det er naturligt, vi er en hovedstad. Men derfor synes jeg, at forespørgerne bør tænke lidt over, hvem er det egentlig, er det så slemt, at der er nogle med bil, der klager over denne ene dag, som det var i år, i forhold til alle de mennesker, der faktisk måske føler, at det her sådan set er en lettelse for dem, for en gangs skyld er der en dag, hvor der ikke er en hel masse biler lige uden for døren.

Jeg tror i hvert fald, at det kunne være meget sjovt at lave den her spørgeskemaundersøgelse. Det kunne også være sjovt at spørge dem, der bor i Torvegade, på Christianshavn, hvad de synes om den bilfri dag. Jeg tror faktisk rigtig mange af dem synes, den bilfri dag er en utrolig god idé. Så er der i hvert fald én dag om året, hvor det er til at holde ud.

Det får mig også til at tænke lidt over, at måske skulle forespørgerpartierne også vende lidt – vi har et andet punkt senere på dagsordenen, der handler om en miljøpulje for trafik – hvad det er for nogle problemer, vi rent faktisk putter mange penge i at prøve at løse også med plaster på såret. Der tænker jeg især på støjrproblemerne.

Ændrer det vaner? Måske ikke og måske gør det. Jeg mener, at der skal meget mere til at ændre vaner. Altså én bilfri dag om året gør det overhovedet ikke, det er klart.

For mig at se er den bilfri dag et meget vigtigt element i at kunne eksperimentere, i at kunne få rum til at eksperimentere. Der tænker jeg ikke specielt på den Indre By. Der tænker jeg i virkeligheden på, hvad man har gjort mange andre steder, hvor man har fået lavet trafikforbedringer, hvor folk, der havde bil, højst sandsynligt også har klaget over, at man nu har lavet det her, fordi nu er det jo ikke, ligesom det plejer at være for mig.

Det er selvfølgelig svært at ændre de her vaner, men man bliver også nødt til at se på, hvor svært det rent faktisk er i vores dagligdag at illustrere, hvordan man kunne gøre tingene på en anden måde, uden at det bliver et meget, meget stort problem. Vi er jo nået til en situation i København, hvor der er så mange biler, at bare man ændrer en lille smule, og bare man skal lave et vejarbejde et sted, jamen så opstår der gevaldige trafikføer på indtil flere timer. Det siger jo også noget om, hvor alvorligt det faktisk er, det, vi snakker om nu.

Forespørgerne hænger sig meget i, om man kan måle denne ene dags effekt. Og nej, det kan man sandsynligvis ikke, man kan sandsynligvis ikke måle den på lige præcis en eller anden lille parameter. Men hvis man kigger på, hvilke projekter, der sådan set har udviklet sig videre ud af det, jo, så er der en målbar ting, det er målbart for folk.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Nogle snakker om, hvordan vi kan bruge de bilfri dage, og at vi måske skal bruge dem til særlige arrangementer. Det synes jeg da også, vi skal. Jeg synes, det ville være fint, hvis man spærrede byen af mange flere gange, når man lavede arrangementer, også for at lære folk, at når de kommer ind til et stort arrangement i København, jamen så skal de ikke gøre det med bil, så skal de gøre det på en anden måde. Lad os da endelig fortsætte med det. Jeg kan ikke huske præcis, hvem det var der foreslog det, det synes jeg er rigtig godt, en god idé.

Så siger jeg, at bilfri dag er selvfølgelig til for at diskutere trafik, og det er hele miljøtrafikugen, og derfor kunne det være, vi skulle have meget mere af det. Vores konklusion må være, at det er sådan set det, at vi skal have meget mere af det.

Karin Storgaard (O): Borgmesteren nævnte heroppefra, at der kun havde været få klager over den bilfri dag. Jamen det kan jeg da godt forstå. Det var jo en søndag, det lå på, så der var vel ikke så mange, der var i byen, og i hvert fald så undgik de vel at komme ind i byen. Men næste år, når det skal være en hverdag, så kan jeg godt forsikre borgmesteren og forvaltningen om, at så vil der være mange flere klager. Det er helt sikkert, fordi det hele vil gå i skudermudder.

Men bortset fra det så kom borgmesteren jo med nogle ganske udmærkede stikord. Der var f.eks. noget med negativ miljøpåvirkning, man skulle løse transportbehovet, og man skulle skabe synlighed om byens problemer og aktiviteter i forskellige bydele.

Det er vel alt sammen godt nok, der sker noget spændende. Men jeg synes ikke, det er en god idé, at man på én uge brænder alt det af, det har jeg også sagt tidligere. Jeg synes, at en miljøtrafikuge i en hel uge og med en eller flere bilfri dage faktisk taget ikke er godt. I starten har jeg syntes, at det var bedre. Det synes jeg ikke mere. Jeg synes, at der kommer et tomrum bagefter: Hvad sker der resten af året? Der sker overhovedet ikke en dyt.

Og det, der er sket i den miljøtrafikuge, som måske kunne være ganske udmærkede ting og aktiviteter, har alle glemt bagefter, fordi sådan er vi mennesker jo. Vi går jo ikke og husker på det hele året, når der ikke er nogen, der kommer og fortæller os om det en gang imellem og siger: husk nu.

Man kan sige: Hvad får vi ud af det? Ja, vi får måske en hyggelig uge, hvor man kan snakke sammen med nogle, og man kan gå en enkelt dag et sted, hvor der ikke kører nogen biler, og man kan drøfte nogle problemstillinger. Ildsjælene ude omkring i bydelene synes, det er alle tiders, fordi nu kan de endelig få lov til at lave nogle af de ting, de gerne vil. Jamen det er også fint så langt, men hvad med resten af året? Der sker jo stadig væk ikke noget resten af året.

En anden ting er, at jeg synes, at det er for mange penge at brænde af på en uge. Altså til hele kampagnen er det, så vidt jeg husker, noget med 4,4 mio. kr., der er sat af, og det er så over de der 3-4 år eller sådan noget. Men i hvert fald er det mere end 1 mio., vi bruger på en uge til at lave de her forskellige aktiviteter. Dem synes jeg altså, vi kunne bruge meget bedre ved at lave nogle andre ting ud over året.

Det er da ganske rigtigt, som Monica Thon sagde, at det virker lidt gammeldags, og at man i stedet for måske kunne lave nogle aktiviteter, når lejligheden er der. Nu nævnte Monica Thon Maraton, men der er masser af andre arrangementer i løbet af året, hvor man faktisk taget gerne ville have, at der var mere plads til de aktiviteter, der foregår. Så man kan også se de andre store byer; når der er maratonløb, så kører der sgu ikke biler, undskyld, så kører der ikke biler rundt ved siden af løberne. Og der er også mange andre store løb i København, ikke småløb, men jeg tænker, der er store løb, hvor løberne er ved at blive kørt ned af biler. Der kunne man måske også overveje, at der var det måske mere relevant året rundt at prøve at lave nogle ting.

Så har der jo også været en anden udmærket ting, og det var så tomgangscirkulæret. Jeg synes, det var udmærket af borgmesteren at benytte sig af en kampagne i de dage, men det behøver man altså heller ikke at have en uge til, fordi man kan også godt lave en miljødag om året, en rigtig miljødag, og så ellers have det spredt ud over året med det tomgangscirkulære. Fordi selv om vi efterhånden har fået det banket ind i nogle af borgerne i København, at vi altså har noget, der hedder et tomgangscirkulære, man lader ikke bare motoren gå i tomgang mere end 1 minut, mens man henter sit

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

barn eller går til bageren eller hvad man nu ellers finder på; der er altså stadig væk alt for mange, der ikke kan huske det.

Når der går et stykke tid efter sådan en kampagne, og jeg skal rose borgmesteren for kampagnen, for jeg synes, det var ganske udmærket, men folk glemmer det, der skal altså følges op på det. Jeg mener, vi kunne bruge nogle af de penge til det.

Så er der så en anden pudsigt ting, og det var så et bilafvænningskursus, fordi nu skulle folk jo lære, at de ikke skulle køre bil, så man arrangerede et kursus, og det var tre tirsdagsaftener i september, det har jo lige været her, så man kunne skabe nye og mere fleksible muligheder for transport. Jamen det lyder jo meget godt, men der var jo ikke ret mange, der meldte sig.

Og så er spørgsmålet også, om det er pengene værd, fordi kurset vil, som jeg har fået oplyst, koste i størrelsesordenen 100.000 kr. for 8-9 stykker, tror jeg, det var, og det er tre aftener i september. Jeg håber ikke, at det er blevet så meget, men selv om man har regnet med, at der var flere, der meldte sig til kurset, så synes jeg, det lyder, som om det er meget dyrt. Det må man kunne lave på en anden led, og jeg håber så sandelig ikke, at det har kostet 100.000 kr.

Men som sagt vil jeg opfordre borgmesteren og i øvrigt også de partier, som er tilhængere af, at vi kører en hel uge, hvor man har en bilfri dag, til, at vi prøver at finde nogle andre løsninger eller i hvert fald nøjes med at tage én dag om året.

Så nævnte borgmesteren også, og det ved jeg ikke, om borgmesteren mener, at man ikke kunne tage den bilfri dag ud. Altså jeg forstod det som, at det hang sammen. Det synes jeg ikke er en god idé. Jeg synes, man skal være fleksibel. Vi må prøve at se, hvordan vi kan gøre tingene på en anden led. Det kan godt være, man laver nogle ting ude omkring i Europa, der svarer til det, men så kunne det måske være, vi skulle prøve at undersøge helt præcist, hvad det er, de laver, hvor de laver det, hvad det koster, og så prøve at lade det indgå i en debat i udvalget i første omgang.

2. næstformand (**Bente Frost**): Der blev lige brugt 1 minut for meget i taletid.

Abderrahman Ben Haddou (D): Så skal vi igen til at tale lidt om en hallelujafestival, som jeg har sagt tidligere, og det er jo så det her, vi taler om, trafikugen.

Miljøborgmesteren sagde heroppefra, at det havde god effekt. Bl.a. kunne man se det ved trafiktællingen, at inden for de bilfri områder faldt trafikken med, jeg tror, det var 60-70 pct., hæng mig ikke op på det. Men på den anden side steg den med omkring 26 pct. på Nørre Farimagsgade, og det er uden for området. Så er det, man spørger sig selv, hvordan det ville have været, hvis det var en hverdag. Hvordan ville det så have været med de 26 pct.? Ville det have været 50 pct.?

Det beviser jo netop det farlige ved, at hvis man indførte det på en hverdag, så flytter man problemerne fra det ene område til et andet område, og så kan de bare sidde og slås med det problem i stedet for.

Der er ikke nogen sammenhæng i det her, det er en hallelujafestival, og vi klapper hinanden på skulderen og siger, hvor er vi dygtige til at stoppe de biler, og så går vi hjem bagefter og fester – halleluja.

Det, der er problemet med vores miljøborgmestere – det er ikke personlig kritik, jeg har set miljøborgmestere tidligere – er, at de lukker sig inde og sidder i en form for kaffeklub sammen med miljøfanatikerne fra de forskellige miljøorganisationer, og så varetager man deres interesser, men glemmer helt og fuldt den samlede københavnske befolkning. Det er ikke en personlig kritik. Det er det, jeg har set både fra den nuværende miljøborgmesters og tidligere borgmestres side.

Det er løsninger for det samlede København og alle københavnere, vi skal finde, og ikke bare nogle kortsigtede hallelujaløsninger for nogle bestemte græsrodsorganisationer eller andre miljøfanatikere.

Så taler man om, at det har effekt. Det betyder bl.a., at man på Vesterbro har fulgt en lokal trafikplan og er gået ind og har indført nogle små restriktioner osv., men samlet set betyder det jo reelt også – jeg har jo selv været på Vesterbro flere gange – at man bare flytter problemet til et andet

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

område. Det er jo en form for egoisme, at jeg skal ikke have bilerne i nærheden af mig, men jeg må gerne køre ud til andres områder.

Det er en opfattelse, jeg kan se rundt omkring. Bare prøv, som jeg har sagt tidligere, at tage en tur på Nørrebro og Vesterbro; så vil venstrefløjten få en dårlig smag i munden, for så vil de opdage, at alle dem, som de tror ikke kører i bil, der er ikke et sted at parkere om natten, for det er nørrebroborgerne og vesterbroborgerne selv, der har anskaffet sig en bil.

Så taler man om, at det her drejer sig også om at få bedre miljø. Jamen vi har en sag her på Rådhuset, som stadig kører her i Københavns Kommune, som bl.a. af miljøborgmesterens eget parti er blevet trukket i langdrag: omlægning af Ring 2. Der oplever vi daglig lastbiler uden partikelfiltre holde i lange køer, og jeg skulle hilse og sige, at der overholder man i hvert fald ikke tomgangscirkulæret, og damper dagen igennem, mens borgerne må finde sig i det, fordi man fra Socialdemokratiets side, som tilfældigvis er miljøborgmesterens parti, ikke ønsker at få den sag afgjort, selv om den har været vedtaget i Bygge- og Teknikudvalget yo gange, godt nok med ændrede forslag senere hen.

Det hænger ikke sammen. Hvis man vil noget, der hænger sammen og er langsigtet, så bør man også meget hurtigt finde en løsning på sådan et problem som omlægning af Strandøre-Strandpromenaden-Strandvænget og Strandvejsproblematikken.

Så er det, jeg siger om det her med, at man prøver at lægge den på en hverdag, at jeg advarer bare endnu en gang. Vi har prøvet, hvordan trafikken ikke fungerer, hvordan det er, når bilisterne ikke kan komme igennem København. Vi prøvede det tilfældigvis ved snekaos i København tidligere. Jeg siger bare, at S-toget ikke kunne klare det, jeg tror ikke engang, at metroen kunne klare det. Jeg siger bare, at jeg håber, at venstrefløjten og Socialdemokraterne vil overleve den dag. Jeg håber det for jeres egen skyld, for lidt modstand skal vi andre partier jo også gerne have her i Borgerrepræsentationen.

Hvis man egentlig vil noget, der er langsigtet, så bør man kigge på, at bygger man metrostationer, og jeg vil meget gerne lade bilen stå og bor selv tilfældigvis i Vanløse, men jeg kan ikke parkere min bil, man slås for at parkere bilen for at køre med metroen. Det er umuligt. Altså sådan nogle gulerodsmetoder er der ikke til at benytte sig af den offentlige trafik frem for bilismen.

Hvorfor gør man ikke mere for at styrke park & ride ved S-togs-stationer og alle metrostationer? Jeg ved, at på Frederiksberg Station har det kunnet lade sig gøre, at man har anlagt et stort parkeringsanlæg, så folk kunne parkere deres biler og køre med metro. Muligheden er der, og godt nok kører den ikke altid til tiden, men den er revolutionerende og betyder egentlig, at bilisterne gerne vil lade bilen stå, og jeg er en af dem.

Alt i alt er hovedproblemet for de trafikale problemer i København hverken bilfri uge eller bilfri dag eller miljøfestivaler rundt omkring. Problemet ligger i, at de politiske partier lever efter deres ideologiske synspunkter, klammer sig fast til græsrodsorganisationerne og glemmer den menige københavnere.

Så jeg vil opfordre alle partier til at give sig og mødes på midten og kigge på alle de smukke, farverige foldere, trafik- og miljøplanen, kigge på dem og vurdere dem, og så lad os lave en langsigtet politisk aftale, der binder os, og som strækker sig over flere år, for man løser ikke miljø- og trafikproblemer på én dag. Det er netop det her projekt et klart bevis for.

2. næstformand (**Bente Frost**): Jeg vil lige sige til Ben Haddou, at det var 2½ minut over taletiden; det bliver trukket fra i næste omgang.

Sven Milthers (F): Jeg vil godt sige, at når man ser på de målinger, der har været, de diskussioner, der har været om trafik- og miljøplanen, i den diskussion, der var, så var det jo meget, meget tydeligt, at der var ét problem, der optog mange af de udsurgte, nemlig privatbilismen og den belastning, det var at have bilerne kørende i de københavnske gader. Sådan er det. Det er meldingen fra vores egne borgere, at det er det største problem.

Derfor er det efter min bedste overbevisning lidt mærkeligt at høre f.eks. Mogens Lønborg sige, at det er jo bare for at genere nogle, at man vil gøre noget her på bilfri dage. Næh, tværtimod. Det er at

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

tage borgernes udsagn alvorligt, for det er faktisk flertallet, der peger på dette som det største problem for de københavnske borgere selv og for deres børn.

Det er derfor, vi skal gøre noget ved det. Og det, de peger på, er støjen, det hører vi hele tiden, også når vi har konkrete projekter i Bygge- og Teknikudvalget omkring lokalplaner: Jamen det her byggeri ligger lige ud til en stor vej, så der bliver støjen for høj eller nogle andre ting. Det er et meget, meget typisk udsagn. Så der er ingen tvivl om, at de københavnske vælgere opfatter det som et problem. De opfatter det også som et problem, at deres børn skal indånde den luft, der er der.

Jeg er meget enig med Mogens Lønborg i, at det er da et kæmpeproblem, at kommunen selv ikke engang har kunnet feje for egen dør omkring partikelfiltrene. Men jeg må ærligt indrømme, at jeg synes, det er lidt for smed at rette bager at sige, at så skal vi lade være med at lave bilfri dage, fordi nu skal vi bruge de penge, som udvalgene ikke har sat af, selv om de har haft budgetansvaret, ikke har anvendt, selv om det var deres ansvar at sørge for det.

Så jeg mener faktisk, det er den forkerte vej at gå. Vi skal sørge for, de af os, der sidder rundt omkring i de udvalg, hvor det er galt, at sikre os, at det bliver gjort, og vi skal holde vores forvaltninger i ørerne. Men vi må altså også sige til forvaltningerne, at de har svigtet selv, og det er noget pjat. Det skal ikke rettes ved, at vi så lader være med at lave nogle fornuftige, gode initiativer, som vi også godt ved, at vores borgere faktisk er tilhængere af.

Så derfor altså, jeg vil ikke være med til at sige, at de midler, vi nu bruger på bilfri dage, kunne vi i stedet for sætte af til partikelfiltre. Næh, vi skal sørge for, at partikelfiltrene kommer, og vi skal måske sætte flere penge af til bilfri dage.

For sagen er den, at jeg er meget enig i borgmesterens ord om, at det måske var en god ide at arbejde med, at i de forsøg, vi laver, skal vi forpligte os til at vurdere efterfølgende, hvilke af dem der nu har vist sig i en forsøgsperiode at være velegnede til at komme videre med.

Derfor tror jeg også, at vi skal overveje måske at sætte lidt flere midler af til forsøgsprojekter. Vi skal måske oven i købet slå mere på tromme for, at det kunne være en god ide. Vi skal gå mere ud til andre bydele end lige der, hvor vi laver selve de bilfri dage, og lave aktiviteter.

Jeg skal blankt erkende, jeg bryder mig ikke om ved en tidligere lejlighed, hvor borgmesteren nævnte busslusen i Stengade som et godt eksempel på, hvad man kunne få ud af det her, i betragtning af hvad Borgerrepræsentationen senere hen har vedtaget. Men jeg håber, det var en enkelt smutter, så de andre, vi nu laver forsøg på, at det så bliver til en permanent løsning, som holder, og som flertallet herinde vil respektere også efterfølgende. Men det er jo så en konkret diskussion, bare lige for at nævne den.

Men altså at vi gør noget mere, at vi inspirerer mere til konkrete aktiviteter, for i en vis forstand er jeg enig med Rikke Fog-Møller i, at et eller andet sted har vi et ansvar for at komme videre, ikke bare blive ved med at gøre de samme ting. Det synes jeg heller ikke kun, vi gør, men der kan godt hos nogle blive en oplevelse af, at nu gør vi det samme igen.

Så en konkret idé kunne være: Jamen kan vi gøre et eller andet i forhold til HT, HUR og bede om en kraftig aktivitet på den dag, gå ind og lave et konstruktivt samarbejde med dem, måske sætte nogle penge af til et eller andet forsøg på, hvad det nu kunne være? Det kunne være åbning af nogle park & ride-anlæg ude i omegnen, det kunne være elbusser i centrum, det kunne være alt muligt andet, så det var let at komme frem og tilbage. Det kunne være sikring af, at det parkeringsanlæg, der trods alt ligger på Israels Plads, som meget sjældent er fyldt op, blev brugt som park & ride, hvis det nu endelig var det.

Men vi skal ikke regne med, at vi skal lave park & ride ved alle metrostationer, for så har vi dybest set egentlig undsagt metrolinjen. De stationer ligger så tæt, at der skal man normalt kunne gå eller cykle hen.

Endelig vil jeg sige, at jeg tror, det er fantastisk vigtigt, at vi nu i København til næste år og næste år igen prøver, hvordan det her er på en hverdag, men det er helt klart, det kræver nok lidt mere detaljeret arbejde i udvalgene og i forvaltningerne, før vi kaster os ud i det, end det, vi reelt havde fået forberedt. Så på den led har vi en stor opgave forud for de næste 2 års bilfri dage på hverdage. Jeg

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

glæder mig til, at det lykkes, og vi vil i hvert fald gerne fra SF's side deltage i også at finde de midler, der skal til for at få sat nogle flere forsøg i gang og noget lidt mere inspiration til spændende aktiviteter.

Annette Engell (V): I denne sag er vi frit stillet i partiet, og så vil jeg lige sige, at jeg synes, det er, som om denne her Borgerrepræsentation ikke rigtig har tjek på, hvad det egentlig er, den foretager sig.

For ganske nylig vedtog vi, at man skulle have motion på recept, men jeg kan meddele som en bilfri borger i denne by, at man bare kan henvise borgerne til den offentlige transport – så vil de automatisk blive verdens tyndeste og sundeste mennesker. Én bilfri dag gør jo ikke nogen forskel. Der skulle 360 bilfri dage om året til, at denne by ville blive sådan nogenlunde miljøbevidst.

Men det nytter jo så samtidig ikke noget, at man ikke kan overholde en aftale på et hospital eller en jobsamtale eller bare komme fra sit arbejde fra Østerbro til Amager for slet ikke at sige hente sine børn inden lukketid i vuggestuen. Vi ved jo godt, hvad der sker med de børn, der ikke bliver hentet i tide. Det kan ikke nytte noget, at man, hver eneste gang man skal have en aftale i denne by, skal lægge halvanden times spadseretur oveni, fordi man ikke kan komme med metroen, f.eks. på grund af sporarbejder, der bliver foretaget på banelinjen.

Det, jeg vil foreslå, er, at når man bruger så mange millioner på én bilfri dag, kunne de altså bruges lidt mere fornuftigt, hvis man ikke vil have et mord på en eller anden metromedarbejder, der står og fortæller os, at toget kommer om 6 minutter, når det gør det om 1 time og 10 minutter. Jeg ved ikke, om I har prøvet at stå på Christianshavns Station eller på Nørreport Station for slet ikke at snakke om Sundby Station i iskulde i halvanden time, hvis man f.eks. skulle ud og lige havde fundet ud af, at der gik en metro til Frederiksberg.

Det nytter ikke noget, når man så har klippet sit kort, at man ikke engang får refunderet sin billet, men dermed skal løbe enten ud ad Amagerbrogade i tre kvarter eller gå, som jeg måtte i går aftes, fra Nørreport til Svanemøllen, fordi der heller ikke gik noget.

Det, jeg så bliver sur over, er, at når man siger, nå, men så satser jeg på busserne, for der er ikke nogen busser. Man kan ikke finde ud af, hvor de går fra, og hvornår de går. Når man går ud ad Øster Farimagsgade eller Østerbrogade eller Amagerbrogade, så er der ikke noget, der viser, hvor der er et stoppested. Hvis det nu var, man kom gående, og så siger man, nu hopper jeg på en bus, men der kørte altså fire busser forbi mig, de var fuldstændig tomme, der var ikke en af dem, der stoppede. Så er det, jeg siger, at en tom bus sviner altså lige så meget som en fuld bus. Jeg havde en billet, jeg kunne ikke engang komme med bussen.

Man kunne f.eks. foreslå, at der var nogle lys ved busstoppestederne, så man kunne se, hvor det næste busstoppested er. Det kunne man bruge nogle af de millioner, man har brugt på den bilfri dag, på.

Man kunne f.eks. også gøre det, at man efter kl. 10 om aftenen kunne hitchhike en bus f.eks. ved at stige ud og sige: o.k., tag mig med – når man opdager, at den kommer, og den kan måske køre 4 m længere fremme, og så kører den lige for næsen af en, og kl. er 11 om aftenen, og det er buldrende mørkt, og det øsregner. Jeg synes, at man ikke kan forestille sig ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Lige et øjeblik, Annette Engell. Kunne vi så få lidt ro, især dernede omkring overborgmesteren? Tak.

Annette Engell (V): Jeg synes f.eks., at hvis man vil have borgerne til at stille bilen, så må de kunne stole på de offentlige transportmidler, og jeg synes godt, de kunne blive lidt mere fleksible, når det gælder busserne. Tænk, hvis man lige kunne hoppe på, metroen kunne f.eks. begynde at køre, inden man begyndte at udvide den, så kunne de stationer, der er der, begynde at fungere. Jeg ved godt, at Banestyrelsen med S-togene ikke rigtig kan gøre for, at der er de der sporarbejder. Men busserne kunne så f.eks. være mere fleksible.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Så på den måde synes jeg, at pengene kunne bruges meget bedre ved at få de offentlige transportmidler til at fungere; så ville man også spare motionen til folk.

Mikkel Warming (Ø): Hvis nogen skulle være i tvivl, så ønsker vi bilfri by hver dag og miljøtrafikuge hver uge.

Men i første omgang var det nu Ben Haddou, der kaldte mig herop. Hans beskrivelse af, hvordan virkeligheden er på Vesterbro, kan jeg ikke helt genkende. Jeg bor der faktisk, færdes der af samme grund til daglig.

Bare for at give et enkelt tal i forhold til parkeringen på Vesterbro, så viser den trafik- og byrumsplan, som jeg tror faktisk blev vedtaget i enighed herinde for ikke så lang tid siden, at der er et parkeringspladsoverskud på Vesterbro på 2.000 i forhold til indregistrerede biler kontra de pladser, der er på offentlig vej. Bare for at give et eksempel, at det muligvis ikke kun er beboerparkering, der fylder, for det er det ikke kun, for nu at sige det meget diplomatisk.

Og så synes jeg, det var morsomt at høre, at det er ideologi, der bliver ført, når nogle prøver ydmygt og stilfærdigt at tale de 2/3 af de københavnske husstandes sag, der ikke har bil. For i en debat som den her oplever man fra de borgerlige partier jo helt typisk, at det virker, som om alle har bil. Det er ikke rigtigt. Over 2/3 af de københavnske husstande har det ikke, og måske skulle man til at tage lidt mere hensyn til de store flertal af københavnere, end man skulle til det lille mindretal. Sådan burde det måske være, men sådan er det ikke, fordi de borgerlige partier af ideologiske grunde ønsker at fremme biltrafikken.

Når jeg nu er på talerstolen, så vil jeg så blande mig lidt i den almindelige debat om miljøtrafikugen, for det er jo en fremragende tanke, en god ide. Problemet er, at den er ved at blive langsomt kvalt, risikerer at blive kvalt i kommunal og statslig ligegyldighed.

Hvis miljøtrafikugen skal have en længerevarende effekt, så skal det være et sted, et rum, hvor man kan vise, at tingene kan gøres anderledes, at trafikken kan forløbe markant anderledes. Altså skal det politiske flertal inklusive ikke mindst Socialdemokraterne have mod til at lade lokale grupper projekter gennemføre, gennemføre de arrangementer og projekter, som man har ønsket gennem årene. Fordi virkeligheden er jo, at en række af de ønsker, der er kommet fra Amager, fra Indre By, har flertallet inklusive Socialdemokraterne løbende sagt nej til.

F.eks. da beboere i Indre By prøvede at sige omkring Nørreport Station: Jamen så lad os lave to spor og se, hvad vi kunne få ud af en pladsdannelse der, inden stationen var færdig. Hvad sagde flertallet? Afgjort og aldeles nej, for man skal jo ikke forstyrre trafikafviklingen. Det var sådan set budskabet, når beboere, når lokale kræfter er kommet med, skal vi sige grænseoverskridende, spændende, visionære projekter, de gerne ville lave i miljøtrafikugen.

Når det er den holdning, flertallet inklusive Socialdemokraterne har herinde, så risikerer miljøtrafikugen at ende i show, snoreklipping og pressestunts, og så er det ikke meget værd ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Kan vi lige stoppe et øjeblik og få lidt ro i salen, fordi jeg synes godt nok ... (*Mikkel Warming*: Jeg er sikker på, at Winnie hører, hvad jeg siger). Ja, det er korrekt, men jeg vil så gerne høre, hvad der bliver sagt også, og du står med ryggen til mig, så jeg har svært ved at høre det, når der er sådan en larm. Jeg vil gerne have lidt ro i salen.

Mikkel Warming (Ø): Bilfri by skal, hvis det skal have nogen effekt, selvfølgelig finde sted på en eller flere hverdage, gerne kombineret med lokale projekter om bilfri kvarterer rundt omkring i byen, som der har været ønske om, men som man ikke har ønsket at tage alvorligt fra flertallets side.

Miljøtrafikugen er noget værd, hvis den rykker, hvis man tør give los, hvis man får lokale arrangementer op at stå, der udfordrer den sædvanlige måde at lave biltrafik her i byen. Men miljøtrafikugen kan selvfølgelig ikke stå alene, der må selvfølgelig andre miljøtiltag på banen, f.eks. de miljøzoner, vi næsten alle er enige om, men som budgetflertallet ikke vil finde penge til.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Nu vi taler om penge, så er der mig bekendt heller ikke fundet midler til at lave miljøtrafikuge næste år og næste år igen. Det kunne budgetflertallet heller ikke prioritere. Men jeg hører borgmesteren sige, at det skal fortsætte. Det er vi enige i. Vi hjælper gerne med at finde de nødvendige midler til, at miljøtrafikugen og de bilfri dage kan fortsætte. Men det kræver altså også, at det er noget, der rykker, at det er noget, der sætter spørgsmålstegn ved den måde, man laver trafik på her i byen, og det kræver altså også en mentalitetsændring hos Socialdemokraterne.

2. næstformand (**Bente Frost**): Vi går i gang med 2. runde, og borgmester Winnie Berndtson har 7½ minuts taletid. De behøver selvfølgelig ikke at blive brugt alle sammen, men altså det er maksimum.

Borgmester **Winnie Berndtson**: Jeg ved ikke, om jeg vil ud i det der eksperiment, Mikkel talte om, at jeg skulle et eller andet mentalt omstilles eller sådan et eller andet, jeg ved ikke lige.

Bare et par korte bemærkninger, for jeg synes, debatten her i aften er et meget godt udtryk for det, jeg sagde indledningsvis, nemlig at der er et meget stort flertal i denne Borgerrepræsentation, som er godt og grundigt kede af, at vi ikke får løst det problem, der handler om den negative miljøpåvirkning fra trafikken. Det vælter ind med gode forslag til, hvad der skal gøres, og det siger jeg tusind tak for.

Nogle enkelte bemærkninger til Karin Storgaard. Æren for kampagnen omkring tomgangscirkulæret hviler alene på Dansk Folkeparti, som har stillet det i forbindelse med et budget som en hensigtserklæring. Så tak for det, og også en god aktivitet, der indgik i miljøtrafikugen.

I forhold til, om det er dømt til at gå i skudermudder på en hverdag, vil jeg gerne sige, at jeg på vegne af Miljø- og Forsyningsudvalget, da vi fik Justitsministeriets svar med et afslag på at gøre det på en hverdag, har spurgt i Vej & Park, om det også er Vej & Parks opfattelse, at det arrangement omkring en bilfri dag i den Indre By på en hverdag ikke vil kunne gennemføres. Svaret fra Vej & Park, som også er givet til Miljø- og Forsyningsudvalget, siger, at det er Vej & Parks opfattelse, at man med tilstrækkelig information kan gennemføre bilfri dage i det område også på en hverdag.

I forhold til Ben Haddou vil jeg bare sige, at diskussionen om, hvad københavnere vil og ikke vil i forhold til den bilfri dag, synes jeg, vi skal overlade til, når vi har resultatet af spørgeskemaundersøgelsen. Vi har faktisk spurgt flere tusinde københavnere om lige præcis det spørgsmål, om de ønsker, at den bilfri dag indgår.

Hvor mange der har svaret, hvad de har svaret osv., kender jeg ikke endnu, men spørgeskemaundersøgelsen indgår som en del af evalueringen. Så vi har været ude efterfølgende og spørge københavnere, hvad de synes om arrangementet. Det synes jeg da skal indgå med en vis vægt i, hvad vi beslutter i forhold til arrangementet. Men lad os tage den, når vi kender tallene, når vi kender holdningerne.

I forhold til Mikkel Warming vil jeg sige tak for hjælpen og tak for også den fremtidige hjælp til at finde pengene, hvis det er det, der skal til, og så vil jeg sådan set også meget gerne bede Mikkel Warming om lidt hjælp – hvis man må det. Det er nemlig hjælp til at sætte gang i arbejdet med trafik- og miljøplanen, som i øjeblikket er sparket til hjørne i Bygge- og Teknikudvalget. Jeg synes, der er al mulig grund til, på baggrund af den debat, der har været i aften, at få taget hul på at lave en miljø- og trafikplanlægning for denne by, der kan give permanente løsninger og permanente miljøforbedringer. Det er det, en samlet Borgerrepræsentation efterspørger i aften.

Jesper Schou Hansen (V): Jeg er lidt skuffet – nej, jeg er faktisk meget skuffet over borgmesterens svar på vores forespørgsel, fordi jeg synes, svaret dokumenterer den lidt ubehagelige mistanke, vi har haft, om, at der ikke er nogen miljømæssig effekt af miljø- og trafikugen.

Borgmesteren siger, at det miljømæssige udbytte var altså at få en ændret adfærd hos bilisterne, var altså, hvis vi traf nogle fremtidige beslutninger her i BR. Det var det, der kunne give det miljømæssige udbytte.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Så har det bare lige undret mig et kort øjeblik, altså vi lukker da vel for pokker ikke hele Indre By af, for at 55 medlemmer af Borgerrepræsentationen skal få en eller anden ahaoplevelse og sige: Så, nu laver vi nogle initiativer, der skal få folk til at ændre den trafikmæssige adfærd. Vi laver da ikke grin med borgerne i Indre By og lukker hele deres bydel af, fordi det er os som forsamling, der skal få en ahaoplevelse. Det er da forhåbentlig ikke rigtigt, det må da være løgn. Jeg synes, det er lidt ... kunne jeg bede om lidt ro et kort øjeblik ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Jamen vi vil da meget gerne opfordre for tredje gang inden for 10 minutter til, at der bliver ro i salen. Der er faktisk temmelig meget, synes jeg nok. Værsgo, Jesper Schou Hansen, prøv igen.

Jesper Schou Hansen (V): Jeg synes, det er lidt bekymrende, at vi ikke aner, hvad det er, vi får for pengene rent miljømæssigt, og det er på trods af at vi flere gange har haft og afholdt en bilfri dag. Alligevel fortsætter vi med initiativer, uden at vi aner, om det hjælper.

Hvis vi skal kigge på noget så konkret som bilejerskabet, så må vi sige, det hjælper i hvert fald ikke en tøddel, fordi målt på det parameter har bilfri dag i hvert fald været en tordnende fiasko, fordi bilejerskabet over de sidste 5 år er steget ganske markant i København.

Rikke Fog-Møller kommer med en af de her sådan meget sjove betragtninger, nemlig at der er en masse biler hen over Torvegade og Christianshavn. Det er jo fuldstændig rigtigt, og hvis Rikke Fog-Møller ikke kan tallet, så er det 34.000 døgnbiler, der kører hen over. Men hvis Rikke Fog-Møller gerne vil gøre noget for miljøet og gøre noget for borgerne i Torvegade og på Christianshavn, jamen så kunne hun jo komme med på det forslag, der hedder at bygge en havnetunnel, får så ville det tal nemlig falde til 10.000 døgnbiler, Rikke Fog-Møller. Det ville være en markant fredeliggørelse af Christianshavn.

Den miljøpolitik, som vi fører i København i øjeblikket, er forstenet, og den er gået i stå, og jeg forstår, at det mener Rikke Fog-Møller fra Enhedslisten også. Ja, det er da så lidt af en erkendelse, og det glæder mig da så, at det er gået op for Enhedslisten, at det her fungerer ikke, så nu mangler vi bare SF, og nu mangler vi Socialdemokratiet. Så er vi ved at være henne ved målet.

Mogens Lønborg slår netop hovedet på sømmet, når han nævner, hvordan vi rent faktisk for de penge, vi har formøblet på miljøtrafikugen, kunne have installeret partikelfiltre på vores biler, et helt konkret miljømæssigt resultat, vi kunne have fået ud af det. Men den mulighed har vi bare forsømt, og i stedet har vi lavet det festivalagtige, som nogle har kaldt miljøøgl. Det har været virkningsløst, det må vi bare erkende.

Jeg synes, konkrete trafikafprøvninger er ganske o.k. Jeg kan kun glæde mig, hvis man på Vesterbro har fået nogle konkrete resultater ud af at prøve at lukke gader af i løbet af en periode. Men der er da vel for pokker ikke nogen grund til, at vi generer alle borgere i Indre By, fordi man skal lave et lokalt trafikforsøg på Vesterbro. Det kan man vel for pokker gennemføre alligevel. Det er da lykkedes alle mulige andre steder i byen at gennemføre trafikforsøg uden at genere alle borgere i Indre By.

Så jeg synes, at venstrefløjen og miljøborgmesteren er nødt til at prøve at åbne lidt op og så se på de facts, vi har, og det er en stigende trafik på trods af miljøtrafikuge igen og igen og igen. Så erkend dog bare blankt, at folk i bil også vil bruge den, og vi kan ikke chikanere dem til at afstå fra at bruge dem, og der kommer flere og flere københavnere med bil.

Vi ønsker også i Venstre en trafikal fredeliggørelse, og det gør vi bl.a. ved at etablere bedre omfartsveje, havnetunnel, tunneler i øvrigt og så få et bedre, finmasket kollektivt trafiknet. Men bare at jage københavnere med bil giver ingen trafikal fredeliggørelse.

Næste år så er der bilfri dag på en hverdag. Hvis I ikke synes, der kom nogen klager i år, så skal I bare vente og se næste år, hvor I begynder at chikanere borgerne på en hverdag. De bliver rasende. Jeg garanterer dig for, at socialdemokrater med bil ikke vil sige tak til borgmester Winnie Berndtson og de øvrige socialdemokrater, men jeg håber dæleme, at de vil huske det på valgdagen ...

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

2. næstformand (**Bente Frost**): Nej, nu er det nok. Fem gange »pokker« og så en gang »dæleme«, det er for meget, Jesper Schou Hansen. Pas på sproget næste gang.

Abderrahman Ben Haddou (D): Jeg behøver ikke at overskride tiden, og jeg skal prøve at lade være med at bande, så godt som jeg nu kan ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Ja, der er kun 2½ minut tilbage.

Abderrahman Ben Haddou (D): Tak for det. Jeg skal nok nå det.

Miljøborgmesteren siger heroppefra, at man venter en evaluering, en stor undersøgelse af den her bilfri dag, og så skal man tage stilling ud fra det.

Men det hænger jo ikke så godt sammen med, at man siger heroppefra, at man i forvejen har besluttet sig for at fastholde en bilfri dag og samtidig oven i købet udvide den med en ekstra dag, nemlig en hverdag. Hvorfor venter man så ikke, indtil denne undersøgelses resultater kommer frem? Det vil sige, at man på forhånd har sagt, at vi ved bedre end københavnerne. Det kan jeg ikke rigtig få til at hænge sammen. Det kan godt være, jeg ikke er klog nok, men det må I meget undskylde.

Så er det, jeg siger, jeg er enig i Jesper Schous vurdering af de problemer, der kan komme ved, at man holder en bilfri dag en hverdag. Jeg håber, at miljøborgmesteren og de her tilhængere får sovet godt dagen før, for jeg skal love for, at de vil blive ringet op af medierne i løbet af dagen.

Metroen giver penge til folk, hvis de bliver forsinket af en eller anden årsag. Hvad vil kommunen gøre, hvis københavnerne møder for sent på arbejde? Hvilken kompensation vil de her politikere, der går ind for en bilfri dag, give københavnerne, hvis de bliver forsinket på vej til deres arbejde eller på vej til daginstitutionen med børnene osv., osv., osv.? Det har vi ikke fået noget svar på, men det håber jeg. Jeg håber, der er overskud i kommunens penge til, at vi kan gå ind og hjælpe de her stakkels borgere, der ikke kan aflevere deres børn i daginstitution eller møde på arbejde.

Rikke Fog-Møller (Ø): Nu er det jo sådan, at elselskaberne kompenserer altså heller ikke bilisterne, når der bliver elnedbrud, og de så står i kø i timevis, der skal jo også ske sådan nogle uheld. Og det gør metroen ikke specielt meget heller, kun hvis det er rigtig alvorligt, hvis der går en metro om 5 minutter, så gør de i hvert fald ikke. På den måde kan kompensationer blive et meget vidt begreb, hvis vi skal have det på den måde.

Men jeg synes, der er en sjov dobbelthed i det her. Den bilfri dag og det bilfri område blev kritiseret for at være et lille pr-stunt midt inde i byen til ære for 55 BR-politikere på den ene side af dem, der kritiserer arrangementet. På den anden side, hvis man skulle lave det for alvor på en hverdag, puha, nej. Vi skal heller ikke prøve det rigtigt af, hvor det virkelig betød noget. Det ville være helt forfærdeligt. Det er jo en ret mærkværdig modsætning, vi her ser.

Jamen jeg synes måske, vi skulle prøve det her af for alvor, og så må vi så se. Der er uden tvivl nogle, der vil blive overraskede, og nogle vil også blive mindre begejstrede, men jeg tror faktisk også, at man måske med god planlægning kunne vise nogle, at de kan gøre noget andet end at tage deres bil lige ind igennem det allermest trafikerede område af København.

Så kommentarer til havnetunnelen. Nej, Jesper Schou Hansen, jeg har ikke tænkt mig at støtte en havnetunnel. Jeg mener, havnetunnelen er et eklatant eksempel på det, Ben Haddou har fortalt os så meget om, hvordan man flytter trafikproblemerne rundt og i virkeligheden hjælper til at generere endnu mere biltrafik lige ind i det område, hvor man ikke skal generere mere biltrafik.

Jeg tror, at man vil løse Torvegades problemer bedre, hvis man lavede en bompengoordning. Det har vist sig at være rigtig godt i London og til glæde for de andre bilister, der så kan komme hurtigere og nemmere frem. Det kan man måske begynde at studere lidt på.

Derfor vil jeg også stærkt opfordre de politikere, der i øjeblikket render til regeringsfæller eller partier, som de på en eller anden måde knytter sig tæt op ad regeringsmæssigt, det gælder især Dansk

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Folkeparti og Venstre, til: Bed dog ministeren om penge til mere kollektiv trafik og kollektive trafikforbindelser i stedet for at snakke om den havnetunnel hele tiden.

I siger godt nok, og Jesper Schou Hansen nævner det også her, et mere fintmasket kollektivt trafiknet. Jamen så gør dog noget ud af det for alvor i stedet for hele tiden at prøve at promovere en havnetunnel.

(Kort bemærkning).

Abderrahman Ben Haddou (D): Jeg er nødt til at forsvare Jesper Schou. Altså man kan ikke sammenligne det, at man lukker for trafik og flytter problemet fra det ene område til det andet, med en havnetunnel. En havnetunnel vil hjælpe de mennesker, der alligevel skal på en anden side, til Amager eller til Østerbro, rundt omkring Indre By. Der er en stor forskel. Det er ikke det samme, som at du flytter biler fra det ene område til det andet. Vi undgår faktisk, at de bliver nødt til at køre igennem Indre By, f.eks. for at nå frem til Amager, du kører udenom.

2. næstformand (**Bente Frost**): Ingen direkte tale, Ben Haddou.

(Kort bemærkning).

Jesper Schou Hansen (V): Blot til Rikke Fog-Møller ganske kort, at når vi har nævnt en havnetunnel, så har vi også udtrykkelig talt om, hvad det var for nogle tilslutningsveje, der skulle være til havnetunnelen i begge ender. Det vil sige fra Lyngbymotorvejen over til Kalkbrænderihavnen, under og over Holmen og igen, når den kommer op på Amagersiden, så i tilknytning til Ørestaden under jorden.

Så der flytter vi altså ikke nogen trafik over, hvor vi placerer og generer yderligere mennesker. Det er jo rent faktisk det, som vi har fremlagt.

Mogens Lønborg (C): Først vil jeg sige til miljøborgmesteren, at jeg er glad for, at hun konstaterer, at der er et meget, meget stort flertal her i salen, som er optaget af at løse, reelt løse miljøproblemerne. Jeg vil i hvert fald meget gerne bekende os til det flertal, som reelt vil løse miljøproblemerne.

Men ellers har jeg det lidt ligesom Jesper Schou Hansen, jeg er faktisk godt skuffet over debatten og i hvert fald skuffet over, at de, som synes, det er en rigtig god idé med en bilfri dag, ikke kommer lidt tættere ind på, hvad det egentlig er, man forventer, der skal ske rent adfærds- og holdningsmæssigt.

Tal nuvel, det kan vi ikke få nu, og det er svært, det har jeg forståelse for, men hvad er det ret beset, man forventer af dem, som i dag bruger bilen? Skal man af holdningsmæssige grunde besværliggøre sin hverdag, fordi man nu skal lade være at forpuste luften, så man skal cykle først til den ene institution og så til den anden institution osv.? Er det det, man forlanger af bilisterne? Det er jo ikke alle, der har en mulighed for at tage den kollektive transport og kan få det til at hænge sammen i hverdagen. Forlanger man ret beset, at bilisterne skal indrette deres dagligdag irrationelt?

Jeg antager, at de fleste mennesker i et moderne bysamfund som det københavnske forsøger at få deres hverdag tilrettelagt ud fra nogle rationelle overvejelser, og det gælder bilister såvel som dem, der tager med kollektiv transport.

Nu hører man fra Rikke Fog-Møller noget, der nærmest var en modsigelse. På den ene side får vi at vide, jamen københavnernes, der har bil, er jo et mindretal. Der er slet ikke ret mange københavnere, der har bil, det er det lille mindretal. Og på den anden side hører vi det, som om at alle har bil, og bilerne er der overalt. Det er et mindretal. Det er jo også interessant. Det er jo faktisk sådan, at en tredjedel af transporten i København bliver afviklet på cykel, en tredjedel med kollektiv transport og en tredjedel via bil. Så det er den tredjedel, og vi bliver nødt til at gå ind og se på, hvad vi kan gøre for at få den tredjedel bragt ned.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Nogle vil bare sige, at man skal ændre holdning, og så skal vi gøre det besværligt i hverdagen, og så skal man cykle af sted derudad eller tage toget og gøre hele hverdagen uudholdelig.

Eller man kan gå ind og sige: Jamen hvor er det, man kan afhjælpe de her ting? Det er først og fremmest ved at sikre kollektive transportmidler, som vi jo bakker fuldt op, og vi er jo meget interesseret i at få udbygget metroen. Men vi kan jo ikke bare forvente, at man skal indrette sig irrationelt og så tro, at en bilfri dag i København får folk til at ændre på deres vaner. Jeg mener, det er dundrende naivt.

Jeg vil godt til sidst sige, at jeg synes, det er vigtigt, hvis de bilfri dage-ivrige partier ikke lader sig belære af, hvad vi har sagt her, men fortsætter og ønsker at udvide det til næste år, at man nøje indregner ikke kun de direkte omkostninger, som kommunen får, men at man gør sig den ulejlighed at indregne, hvad nogle mennesker, nogle selvstændige erhvervsdrivende, måtte betale for gildet. Der er jo ikke mange lønmodtagere, der er ikke mange BR-medlemmer, som bliver trukket i vederlag som følge af den bilfri dag, men der er altså selvstændige erhvervsdrivende, som har en omkostning. Hvis nogle herinde sådan kunne se på lønsedlen, at den faktisk var blevet barberet ned, ville man så synes, det var en god ide? Er det rimeligt?

De ting skal med i jeres beregninger næste år, hvis I ønsker at fortsætte denne kurs.

(Kort bemærkning).

Mikkel Warming (Ø): Blot to korte bemærkninger, den ene til Mogens Lønborg.

Når man kigger på de overvejelser, der har været f.eks. i kommunens bygge- og teknikforvaltning under Søren Pinds herredømme, om jeg så må sige – borgmester Søren Pind, undskyld, undskyld, undskyld; jeg tænker bare på situationen efter næste valg, undskyld – så kan man se, når man kigger på diverse vurderinger af, hvilke midler der kan nedbringe trafikken, hvilke midler der kan standse stigningen i trafikken, at det eneste element, som for alvor kan rykke, hvis man ønsker at nedbringe biltrafikken i København, det er så spørgsmålet, ønsker man det, hvis man ønsker det, er kørselsafgifter. Stort set alt andet inklusive investeringerne, milliarderne i metro, rykker ikke særlig meget. Det er kørselsafgifter, der for mig at se, kombineret med en helt massiv udbygning af den kollektive trafik er det eneste, der for alvor kan få bilisterne til at ændre adfærd.

Spørgsmålet er så: Ønsker man at nedbringe biltrafikken eller ej? Det ved jeg, der er mange af de partier, som Mogens Lønborg stiller forespørgsel sammen med, der ikke ønsker. Mogens Lønborg virker, som om han vil det, men så er det kørselsafgifter, han skal gå ind for.

Den anden korte bemærkning var til Jesper Schou Hansen, som snakkede om en havnetunnel, det her store dyr i åbenbaringen. Han beskrev et projekt, som vel er oppe i 8-10 mia. kr. med alle de tunneler, der skal være. For de 8-10 mia. får Jesper Schou Hansen igen, jævnfør beregningerne fra bygge- og teknikforvaltningen under nuværende borgmester Søren Pind, en samlet trafikstigning på 1-2 pct. i København, en trafikstigning på baggrund af en investering på 8-10 mia. kr. Det er ikke at få mest miljø for pengene.

(Kort bemærkning).

Carl Christian Ebbesen (O): Grunden til, at jeg bad om en kort bemærkning, er, at der er flere, der sætter fuldstændig lighedstegn mellem det, at kollektiv trafik er et plus for miljøet, og at privatbilismen er et minus.

Der er jeg nødt til lige at påpege, at HUR jo udgiver en årlig rapport over miljøvurderingen af, hvor meget vores busser belaster miljøet, og de er forurenende, det skal man huske på. Hvis man kigger på, hvor meget miljøforureningen er pr. passager, så viser det sig, at hvis man f.eks. tager en taxa i stedet for, selvfølgelig er der forurening, hvis man sidder 1 i taxaen, men sidder man 2-3 i taxaen, så er det mindre miljøbelastende i brændstofforbrug pr. passager.

Det er en meget interessant rapport, og jeg synes, man bør læse den. Man kan i hvert fald ikke umiddelbart sætte lighedstegn mellem, at hvis vi flytter folk fra privatbilerne over i busserne, så bruger

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

vi mindre brændstof og får et bedre miljø. Jeg er enig i, at vi får mere plads, men om brændstofforbruget falder, er jeg faktisk ikke sikker på.

2. næstformand (**Bente Frost**): En kort bemærkning til Jesper Schou Hansen. Så stopper vi de korte bemærkninger og går tilbage til talerrækken.

(Kort bemærkning).

Jesper Schou Hansen (V): Jeg skal ikke gøre mig klog på, om tallet bliver 8-10 mia. kr. Jeg troede faktisk nærmere, vi havnede på 6-8, men det er muligt, at Mikkel Warming har ret i det.

Men pointen med en havnetunnel er sådan set, at det godt kan være, at den samlede trafikmængde stiger 1-2 pct. Til gengæld skaber den jo en enorm fredeliggørelse i Indre By, og det er præcis det, som Mikkel Warming har pipet op om, jeg ved ikke hvor længe, at det er det, vi skal skabe. Det er bare det, vi i al fredsommelighed siger, at det er lige præcis, hvad en havnetunnel vil skabe, 34.000 biler over Torvegade falder til 10.000. Det er da lige præcis en fredeliggørelse i Indre By. Det kan Mikkel Warming da ikke løbe fra.

Karin Storgaard (O): Det viser sig, at denne sag åbenbart er aftenens sag, fordi så mange meninger og så mange, der har været oppe og sige noget, og nogle gange er det det samme, der bliver sagt, som man har sagt før. Men hvis man bare var lige så ivrig efter at være med til at løse de her problemer, tænk, hvor ville det være dejligt; så kunne vi hurtigt få en helt anden by ud af det. Men det skal man i hvert fald nok ikke regne med kan blive til noget, desværre. I hvert fald vil jeg sige, at gøgl og aktiviteter i en uge alene løser altså ikke nogen problemer, så man skal have spredt nogle aktiviteter ud over året, som jeg sagde tidligere.

Enhedslisten siger, at man helst vil have noget i retning af bilfri dage året rundt. Rikke Fog-Møller siger: Hvad betyder det at prøve bilfri dag af på en hverdag? Jeg tror faktisk taget, det betyder meget, men det er ikke sikkert, jeg har samme opfattelse, som Rikke Fog-Møller har. Jeg tror nemlig, det bliver kaos. Det tror jeg ikke er den opfattelse, som Rikke Fog-Møller har. Jeg tror tværtimod, at Rikke Fog-Møller tror, det vil være ganske dejligt. Men København er jo en storby, og det kan være svært at holde trafikken helt ude, hvis det er det, man vil.

Sven Milthers taler om, at københavnske vælgere opfatter det som et problem. Ja, det kommer nok an på, hvem man spørger. Hvis man spørger SF's og Enhedslistens vælgere, så vil de garanteret opfatte det som et problem. Men det er ikke sikkert, at andre i byen opfatter det som et problem.

Man skal huske, at der er rigtig mange københavnere, der har fået bil, og de skal vel have lov at køre i bilen i byen, ud af byen, ind i byen, når de bor her. Hvis man overhovedet ikke vil have biler, hvad vi godt kan have fornemmelsen af, at der er nogle, der tror er løsningen, så må man flytte ud på en øde ø, hvor der ikke kan komme biler over; så kan det være, man kan få løst sit problem.

Men jeg synes, man skal tænke på, at det er altså også en storby, det er altså ikke en eller anden ligegyldig by. Jeg synes ikke, man kan lukke helt af for bilerne ind til byen.

Jeg synes også, det er vigtigt at tænke på, at man skal have nogle løsninger inde i byen, men det vil man jo heller ikke rigtig være med til, ikke for meget i hvert fald, ikke for mange parkeringskældre. Så må bilerne hellere køre rundt og lede efter et sted at holde.

Den kollektive trafik kunne måske være endnu bedre. Vi har fået en metro, men jeg synes, det er frygteligt, så mange problemer der er med den metro. Det er ikke ligefrem noget, der opfordrer folk til at tage metroen, når der hele tiden er uregelmæssigheder med det. Jeg har i hvert fald nogle kolleger på arbejdet, som siger: Vi tager altså ikke metroen, når vi ikke kan regne med, at den kører ud og hjem osv.

Jeg synes, at man også skal se på, om man ikke kan omlægge trafikken i byen. Jeg var i Barcelona med Taxinævnet for nylig, og der havde de nogle gader, hvor der faktisk taget var seks vognbaner. Der gik trafikken meget mere glidende, og man kan altså stadig væk, til SF og Enhedslisten, ikke helt undgå, at der kommer trafik i en storby.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Med hensyn til løsninger som havnetunnel, som også har været nævnt, er der nogle, der siger: Jamen man kan bare bede om økonomi. Ja, men det er jo ikke ret længe siden, vil jeg lige huske på, at det har været oppe i Folketinget, og der er blevet sat økonomi af til trafik.

Der har København desværre ikke fået så meget, som vi gerne vil have, men vi har jo en overborgmester, der går til forhandlinger, og så må man jo høre overborgmesteren, om det ikke er muligt at presse lidt på for at få nogle flere penge til København til at løse de her ting. Jeg er lige ved at tro, at overborgmesteren efterhånden gerne vil have en havnetunnel. Det er et alvorligt problem med at få trafikken ude fra havnen f.eks. indad mod Lyngbyvej og ud mod Amager. Så vi kan da håbe på, at vi kan få nogle flere penge.

Så vil jeg sige, at jeg synes, det er beklageligt for de fremtidige løsninger, hvis man ikke kan blive enig om noget som helst. Jeg synes, der mangler vilje til at løse problemerne. Man vil gerne bruge hele aftenen herinde på at råbe op, men når det kommer til stykket, så vil man ikke mere.

Wallait Khan (V): Jeg har lyttet med stor interesse til de mange taler, men ærlig talt, jeg er stadig væk ikke blevet overbevist om, at der er noget fornuft i det her. For mig er det bare politiske manifestationer igen, det ved vi jo alle sammen. Man kan ikke få folk til at blive motiveret til at efterlade deres biler hjemme på grund af det her. Det kan man bare stå her og sige, men vi ved det godt, det passer ikke.

Man siger miljø og bedre miljø, og man vil have mindre forurening. Ved du hvad, når man snakker om havnetunnel, så siger man nej, og hvad betyder det: Man vil ikke have bilerne ud af byen. Hvad giver det så? Forurening. Jeg kan ikke se formålet med, at man her påstår, at man vil have bedre miljø og bedre miljø, og når man kommer til det, så siger man nej.

I dag er det at finde en parkeringsplads i København svært. Man skal bare køre om og køre om, og hvad giver det så? Unødvendig kørsel inde i byen, og hvad giver det så? Forurening. Og så siger man, at man vil have bedre miljø.

Jeg kan ikke forstå det. Det er bare nogle politiske holdninger, som er meget vigtigere end at løse problemerne i København. Det undrer mig, at man stadig væk kan påstå her, at det, man gør, er godt for københavnernes. Måske, men jeg kan ikke se noget fornuft i det. Der er meget stor forskel mellem det, man siger, og det, man faktisk gør. Man prøver ikke på at løse nogen problemer, man skaber bare problemer.

Den der bilfri søndag er ikke for at løse nogen problemer. Det skaber bare problemer. Jeg ved ikke rigtig, hvor mange af mine kolleger her, som var ude den aften, men jeg var ude hele natten. Jeg kørte taxa, og jeg så, hvordan det var. Byen blev afspærret forskellige steder eller næsten alle steder, hvor man kan køre ind, og så var der to vagter her eller to vagter der. Hvad skete der så? Så kom bilisterne. Nu vil jeg bare give et eksempel. Man kommer fra et eller andet sted, og så er der to vagter omkring Sølvgade. Så siger de: Nej, du kan ikke køre ind. Så er der en lille diskussion, og så kører de bare den anden vej, så kommer de et andet sted, så er der igen to vagter og afspærring, og så siger de: Nej, I kan ikke komme ind. Så kører de bare til den tredje og fjerde. Det var unødvendig kørsel.

Det eneste, jeg har mærket, var, at folk bare var sure på politikerne, de bandede bare ad politikerne, de sagde, det er bare noget sindssygt noget, de kan ikke finde ud af noget, og de har bare afspærret byen, hvad hjælper det. Det var nogle mærkelige holdninger, som jeg har fået fra almindelige borgere.

Derfor kan jeg ikke se noget fornuft i det her, men hvis I vil have det, altså nu I siger, at det skal være en hverdag. Ja værsgo, bare gør det, men så bliver der bare flere københavnere, som vil have problemer, så bliver der bare flere københavnere, som vil bande politikerne, ligesom de gør det allerede nu eller nu sidste gang, det var søndag.

Men jeg synes, at for at løse disse problemer er det meget vigtigt, at vi skal komme væk fra den holdning, at vi er antibilister, og at venstrefløjen vil bekæmpe bilismen under alle omstændigheder. Det er forkert, vi har biler, vi kan ikke undvære biler. Men vi skal bare finde nogle fornuftige løsninger på disse problemer og ikke bare stå her og køre den linje, man har gjort hele tiden: Vi skal

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

ikke have flere parkeringspladser, vi skal ikke have havnetunnel, og vi skal have bilfri søndage, og vi skal have bilfri mandage. Det vil ikke hjælpe, for det motiverer ikke folk, det løser ingen problemer.

Sven Milthers (F): Det, der kalder mig op nu her, er Karin Storgaards bemærkninger om, at hvis man spørger SF og Enhedslistens vælgere, så skal man nok få det svar, jeg fortalte, at flertallet af de adspurgte faktisk gav udtryk for. Jeg er da glad for, at Karin Storgaard mener, at SF og Enhedslisten ved næste valg vil få flertallet herinde. Det synes jeg var en dejlig konstatering. Jeg ser frem til, at det sker.

Men jeg vil godt gøre opmærksom på, at mine tal altså stammede fra det materiale, som uafhængige folk har lavet til brug for trafik- og miljødebatten. Så det er altså ikke noget med nogen, der har været ude og spørge et bestemt udvalg osv. Det er faktisk kommunens eget materiale indhentet fra et konsulentfirma, som vi har betalt i dyre domme for at lave denne undersøgelse.

Men jeg er da glad for, at vi nu kan se frem til, at der er så mange, der vil stemme på os næste gang.

Så vil jeg sige, at jeg er enig i, at selve bilfri søndag eller bilfri dag i det hele taget ikke løser problemerne, der skal meget mere til. Det er jeg enig med Wallait Khan i, men ikke, at det skal få os til at lade være med at lave det og bruge det også for at skabe den debat om andre forslag.

Vi skal, meget gerne med vores støtte, også blive mere konkrete i forslag rundtomkring, og det er det, flere partier har efterlyst, og det kan jeg forstå, at vi er meget enige med borgmesteren om. Så det er så det, aktiviteterne handler om det næste halve år her i forberedelsen af næste bilfri dag, som vil finde sted den 22. september næste år, som er en onsdag. Det glæder vi os til, og vi skal nok bidrage til, at det bliver et spændende forslag, der kommer på bordet.

Forespørgslen blev besvaret.

8) BR 474/03. Udmøntning af en del af "pulje til trafik og nye boligområder"

Indstilling om, at godkende forslag til udmøntning af de 28,8 mio. kr. fra "Pulje til trafik og nye boligområder", der er reserveret til afhjælpning af støjgener, lokale trafikplanprojekter, etablering af cykelstier og vejvedligeholdelse samt renholdelse af gader og pladser. Der henvises i øvrigt til beslutningsprotokollen fra henholdsvis Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget. (Bygge- og Teknikudvalget, Miljø- og Forsyningsudvalget og Økonomiudvalget)

Borgmester **Winnie Berndtson:** Det er bare en lille bemærkning til borgmester Søren Pind, som så tit er så ked af, at der ikke er nogen penge til at lave nogen ting for.

På side 6 i denne indstilling kan man læse, at vi med de her mange gode forslag, der nu kan gennemføres, bevilger 25,3 mio. kr. til vejanlæg til bygge- og teknikforvaltningen på funktion 2.22.3. Det er lige det næste stykke tid, borgmester Søren Pind, så vil der være 25,3 mio. kr. til nogle rigtig gode projekter, og så kan man jo være glad for det.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Og det er selvbudgetteringspenge.

Indstillingen – som anbefalet af Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget – blev godkendt.

9) BR 479/03. Kapitaltilførsel til forskerparken Symbion A/S

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Indstilling om, at Københavns Kommune yder forskerparken Symbion A/S et 10-årigt rente- og afdragsfrit lån på 20 mio. kr. med pant i Symbion A/S' ejendom, matr.nr. 1185 Emdrup m.fl., på de i indstillingen anførte betingelser. Der anvises kasse-mæssig dækning for beløbet på Økonomiudvalgets konto 0.05.3 (Salg af ejendomme m.v.) i 2003.
(Økonomiudvalget)

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Der ligger jo et materiale, som er uddybende i forhold til selve indstillingen, et materiale og besvarelse af spørgsmål efter behandlingen i Økonomiudvalget her for ganske få dage siden.

Man kan sige om Forskerparken, og jeg vil godt sige, at jeg synes, det er ærgerligt, at Symbion er kommet i den her situation, Symbion, som siden 1986 har været en væsentlig del af kommunens erhvervs politik med henblik på at stille lejemaal, lave udviklingsfaciliteter, rådgivningsfaciliteter osv., osv. til rådighed for de videnbaserede virksomheder især inden for biotekområdet, inden for it-området, hvor Symbion har fået skabt et miljø.

Vi bruger jo slet, slet ikke ressourcer af et omfang, som man gør andre steder i vores nabolande, heller ikke sammenlignet med det, man gør i Nordjylland, så det er beskedne beløb, vi har kastet os ind i, og derfor er det også naturligt, at vi hjælper Symbion over det, som jeg tror, vi alle sammen håber vil være forbigående problemer. Og med den indsprøjtning, der ligger her, så skulle det være sådan, at virksomheden kan køre videre.

Jeg tror, det er helt afgørende, at vi fastholder det her tilbud, det her element inden for vores erhvervs politik, der hvor vi konkurrerer på viden, konkurrerer på kompetence og ikke på lønomkostninger. Derfor vil vi også i høj grad fremover have brug for, at der er rammer for vidensvirksomheder, som Symbion stiller til rådighed.

Flere analyser viser, at erhvervs kompetenceklyngerne i København og hovedstadsregionen fortsat i høj grad befinder sig inden for biotek og it. Det drejer sig bl.a. om trådløs kommunikation, sensorteknologi, bioinformatik og diabetesbehandling. Så det er afgørende, at vi fortsat har et udviklingsmiljø inden for disse kompetenceklynger, hvor de internationale konkurrencevilkår er særligt vanskelige på grund af det kæmpemæssige udviklingsarbejde, der er, men hvor virksomhederne også kan opnå et betydeligt indtjeningspotentiale.

Det er vigtigt at have den kuvøsefunktion, som Symbion også er udtryk for, for det giver mulighed for at skabe gode miljøer for mindre og mellemstore virksomheder.

Så har det været sådan, at på grund af de svækkede konjunkturer har udlejningsprocenten i Symbion været faldende i den seneste tid, og derfor er det vigtigt, at vi yder det her bidrag til at konsolidere den fremtidige drift af Symbion.

Videnskabsministeriet har forlænget et tidligere lån til Symbion med en periode på yderligere 10 års rente- og afdragsfrihed, og i denne indstilling foreslås det så, at Københavns Kommune yder Symbion et 10-årigt rente- og afdragsfrit lån på 20 mio. kr. med pant i Symbions ejendom. Derfor er der skabt grundlag for fremtidig drift af Symbion, for et tilbud til de videnbaserede virksomheder.

Så jeg skal varmt anbefale, og det er også med støtte fra det københavnske erhvervsliv i bred forstand og fra de organisationer, som beskæftiger sig med det her, at man skaber denne løsning, der betyder, at Symbion kan udvikle sig videre.

Leslie Arentoft (V): Jeg skal så meddele, at Venstre undlader at stemme for denne indstilling. Det gør vi i og for sig ikke, fordi vi ikke synes, at Symbion er en god idé. Vi synes faktisk, det er en fremragende idé, vi sympatiserer i høj grad med ideen om, at man samler højteknologiske virksomheder under én hat. Der kommer selvfølgelig noget synergi ud af det.

Vi er i og for sig også til at tale med, hvis det var sådan, at det her var en støtte, der var led i en strategisk bevidst handling. Det er det ikke. I mangel på en egentlig erhvervs politik, og jeg siger »egentlig«, fordi jeg ved, jeg kan blive kritiseret for at sige, at København ikke har nogen erhvervs politik, men vi har ikke nogen egentlig erhvervs politik. Vi har ikke en strategi med en række

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

målsætninger, nogle midler, hvor vi vil hen, og hvilke midler vi har at gøre godt med. Det har vi ganske enkelt ikke i vores kommune. Vi har nogle hensigtserklæringer, der på forskellig led kommer ind her og der, men vi har ikke en egentlig sammenhængende erhvervs politik. Det er trist, fordi det her var et af de foretagender, vi i så fald gerne ville være med til at støtte.

Det, der er problemet her, er, at det er lidt en panisk redning på baggrund af nogle tal, der er ganske foruroligende. Vi har til aften fået udleveret et notat, der faktisk er endnu mere foruroligende. Det viser, at lige i den her tid falder virksomhederne fra i stort tal.

Der ligger noget økonomi i det her. Det er ikke, fordi de 7,7 mio. kr., som det vil koste os at støtte dette foretagende, er særligt skræmmende. Det, der er skræmmende, er faktisk den økonomi, der ligger til grund for vores handling her. Det er ikke gode tal, vi ser. De budgetterer faktisk med en faldende likviditet, faktisk en negativ likviditet i år 2006, der er ret voldsom. De opererer med et lån, der er ude af proportioner med deres balance i øvrigt, op til 130 mio. kr. Det er altså mange penge, når balancen er stort set den samme.

Sådan er der en række forhold, der gør, at vi synes, det her er et støtteværdigt foretagende, det er der ikke nogen tvivl om. Det er måden, vi ligesom bliver nødt til at agere ud fra, som ikke bekommer os godt i Venstre. Vi vil ikke stemme imod, det vil give forkerte signaler om, hvor Venstre står i forhold til erhvervs politikken. Vi vil undlade at fremme den indstilling, der ligger.

Charlotte Wieth-Klitgaard (F): Med støtte fra det københavnske erhvervsliv, siger overborgmesteren, men så er det bare lidt ærgerligt, at når det nu strammer til, så er der ikke så meget støtte. Altså et af spørgsmålene er jo netop, om man kunne regne med bidrag fra andre i aktionærkredsen, og man anser det ikke for realistisk, at de vil indskyde mere kapital.

Så kan man sige, nå, men det er mægtig meget støtte, men når det strammer til, så er det os alene som kommune sammen med Videnskabsministeriet. Det er jo meget nemt at støtte noget, når det ikke skal koste.

Vi stemte nej i Økonomiudvalget. Det gjorde vi, fordi vi på det tidspunkt syntes, at indstillingen ikke var ordentligt belyst. Vi vil så gerne kvittere for nogle gode svar. Det har været ærlige og fyldestgørende svar, men de har ikke just virket beroligende.

Vi finder, at udlejningsprocenten er skræmmende, og den er jo, Symbion har selv dokumenteret det, med en klart nedadgående tendens.

Vi kan også godt sætte spørgsmålstegn ved den strategi, man vælger for at få udlejningsprocenten yderligere op. Så fjerner man sig fra det oprindelige koncept. Man taler om, at det er vigtigt at sætte Medicon Valley på landkortet, men man bevæger sig væk fra de bioteknologiske faciliteter og prøver at leje mere ud til it. Jeg ved ikke, hvad man så kan kalde det, så er det i hvert fald ikke Medicon Valley.

Det er ikke sådan, at vi har noget politisk imod Symbion. Vi synes, det er et udmærket erhvervs politisk tiltag. Men vi har altså en eller anden følelse af, at vi har et sort hul her, og at de baserer deres håb om overlevelse på et snarligt håb om bedre konjunkturer, og det er altså for os ikke nok. Vi undlader at stemme. Man kan sige: Er det ikke sådan en lidt tøsedrengeholdning ikke at stemme imod? Nej, fordi vi mener sådan set, at konceptet, at ideen er god nok, men det er bare ikke vores rolle at bevilge penge alene til noget, som vi ikke mener står til at redde med det her.

Abderrahman Ben Haddou (D): Forskning er jo et meget vigtigt råstof for dansk erhvervsliv, især i den her moderne tid, vi lever i. CD støtter meget stærkt forskningsområdet. Så der skal ikke herske nogen tvivl om, at vi stemmer for indstillingen her i dag.

Jeg kan da godt se, der er nogle problemer. Det er en form for, man kan sige gambling, men jeg har oplevet her i Borgerrepræsentationen, at vi over for vore egne forvaltninger har gamblet, i og med at de er kommet med forskellige underskud, og så er vi gået ind og rettet det til i håb om, at det rettede sig senere hen. Det her kan give noget igen til byen senere hen, og det kan give noget igen i form af arbejdspladser osv., så derfor er det helt fint.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Jeg kan godt se, at likviditeten udvikler sig fra plus 9,4 mio. kr. til minus 22,5 mio. kr. i de kommende år, men Ministeriet for Videnskab og Teknologi har jo givet tilsagn om henstand med de ca. 4 mio. kr., som Symbion har taget i lån hos ministeriet.

Så alt andet lige, jeg ved godt, det er svært, det ser ikke godt ud, heller ikke i forhold til udlejningsfrekvensen. Det ser dog ud, som om den udvikler sig positivt frem til 2006, og det prøver vi at satse på. Men hvis vi ikke gør det her, så vil det jo få katastrofale følger for alle de andre, der er med i det her. Netop af den grund synes jeg, vi som hovedstaden i Danmark skal stå fast ved at prøve at støtte dem, så langt vi nu kan gøre det.

Mikkel Warming (Ø): Med alle de mandater eller alle de ordførere, der har været oppe og sige, at de vil undlade at stemme, så må vi jo hellere fremtvinge en afstemning.

Derfor må jeg sige, at vi fastholder vores forbehold fra Økonomiudvalget, vi stemmer imod. Vi er ikke blevet beroliget, hvis man kan sige det sådan, specielt af de svar, der er kommet på Charlotte Wieth-Klitgaards spørgsmål. Vi prioriterer måske ikke helt på samme måde som overborgmesteren i det her tilfælde.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Så er det Karen Hækkerup.

Karen Hækkerup (A): – For en ganske kort bemærkning.

Hvor er det altså trist, og hvor er det udtryk for en eller anden lidt sølle provinsmentalitet, at man ikke ønsker at støtte hovedstadens udvikling, at man går herop og efterlyser en samlet erhvervs politik, men at man overhovedet ikke gider tænke på, hvad det er, vi gerne vil, hvad er det, vi vil med vores rolle i Øresundsregionen, hvad er det, vi vil, når vi vil have vækst og udvikling. Det her er en måde, hvor kommunen kunne være med til at skabe den her vækst og den her udvikling, og der er alt for mange spillere på banen, der i dag undlader at sparke bolden i mål.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ikke flere, der vil deltage i debatten om dette tema. Jeg skal også nok lade være med at orientere Symbion om andet end resultatet af afstemningen her. Alt andet ville være synd.

Indstillingen blev godkendt med 28 stemmer imod 5. 18 undlod.

For stemte A, B, C, O og D.

Imod stemte Ø.

V og F undlod.

10) BR 148/03. Særberetning fra Revisionsdirektoratet om repræsentationsudgifter

Indstilling om, at revisionsberetningen om Københavns Kommunes repræsentationsudgifter tages til efterretning på grundlag af Revisionsudvalgets afgivelsesbemærkninger, samt at etableringen af en kontoplan for repræsentationsudgifter gennemføres som beskrevet i nærværende indstilling. (Økonomiudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

11) BR 472/03. Ændring af kommissoriet for Udvalget for Demokrati- og Serviceudvikling

Indstilling om, at godkende det som bilag 3 vedlagte forslag til ændring af kommissorium, idet forudsættes, at der i forbindelse med vedtagelsen af budget 2004 indarbejdes 2,0 mio. kr. til Udvalget

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

for Demokrati- og Serviceudviklings arbejde i 2004, samt at betegnelserne "Nærdemokrati" og "Uafhængigt klageorgan/klagevejleder" i det hidtidige kommissorium skal videreføres uændret i det fremtidige kommissorium.

(Økonomiudvalget)

Indstillingen – som anbefalet af Udvalget for Demokrati- og Serviceudvikling – blev godkendt.

12) BR 465/03. Forespørgsel om Ørestadsselskabet

(Stillet af Mikkel Warming, Per Bregengaard, Rikke Fog-Møller, Jens Kjær Christensen og Morten Kabell, alle Ø):

Hvad kan overborgmesteren redegøre for Borgerrepræsentationen i anledning af at Ørestadsselskabet nu igen har måttet revidere sine prognoser i nedadgående retning med yderligere økonomisk risiko for kommunen til følge? Kommer det for overborgmesteren i sin egenskab af overborgmester og tidligere overlærer som en lige så stor overraskelse som det gør for overborgmesteren i egenskab af næstformand for Ørestadsselskabet at uddannelsesinstitutionerne holder ferie i sommermånederne, omkring påske og jul? Og hvilke konsekvenser vil det få for Ørestadsselskabets (og dermed kommunens) økonomi såfremt passagerniveauet ikke kan holdes på de nye 26 millioner, men i stedet nærmere ligger på f.eks. 15, 18 eller 21 millioner?

Mikkel Warming (Ø): Metroen kører, men den kører ikke særlig godt. Der går ikke mange dage imellem, at man hører om metrostop, forsinkelser, tog, der kører baglæns, osv., osv., osv.

Det er dog ikke driftsforstyrrelser, der er skyld i et passagertal, der foreløbig ligger under, langt under de prognoser for passagertallet i metroen, Ørestadsselskabet har opereret med. I perioden januar-august i år var der ca. 12 mio. passagerer i metroen. Målet for hele året var 31 mio. passagerer. Hvis indtægter og udgifter skal balancere for selskabet, så forstår jeg, at der skal være ca. 26 mio. passagerer i 2003. Passagerprognosen er så blevet nedjusteret til, overraskende nok, ca. 26 mio. Det er altså mange ekstra mennesker, som skal bruge metroen på forholdsvis kort tid, hvis det skal holde. Der nævnes tal i pressen – jeg ved ikke, om de er rigtige – på mistede indtægter på ca. 35 mio. kr.

Hvad er konsekvensen for økonomien, for metroens økonomi, for Ørestadsselskabets økonomi, når prognosen er nedjusteret ret drastisk for 2003 og forholdsvis drastisk i 2004? Og er den nye prognose på de 26 mio. sikker?

Indtil nu har Ørestadsselskabet jo været rimeligt hårde i filten, kan man sige. Prognoserne holdt, punktum. Men gør de nye prognoser også det, når Henning Christophersen til Berlingske Tidende 2. oktober siger, at man faktisk ikke ved, hvor det går hen?

Selv med de 3 mio. passagerer om måneden, man regner med nu – det er en fordobling i forhold til augusttallene – viser lidt almindelig fingerregning, at det ikke bliver 26 mio. i 2003, det kommer til at ligge mindst et par millioner under. Og hvad så?

Jeg sagde tidligere, at driftsforstyrrelser ikke havde ansvaret for de manglende passagerer i metroen. Man kan nemlig konstatere, at det gode sommervejr og uddannelsesinstitutionernes lange ferie er de væsentligste grunde. Mit spørgsmål er selvfølgelig: Ved man ikke i Ørestadsselskabet, hvornår der er ferie ved uddannelsesstederne, og har man virkelig ikke taget det i betragtning, når man har lavet passagerprognoserne?

Formålet med denne forespørgsel er at få en redegørelse fra overborgmesteren om konsekvenserne af de manglende passagerer i metroen, en redegørelse om konsekvenserne, også hvis passagertallet ikke bliver på 26, men lavere, 18, 21, 23, 24, et lavere tal, og om de risici, der kan være også for kommunen på det meget lange sigt, hvis udviklingen fortsætter.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Jeg ved godt, at metroselskabet er et selvstændigt foretagende, men i sidste instans ender aben, om jeg så sige, hos Ørestadsselskabet og dermed indirekte hos Københavns Kommune, ikke mindst fordi, som jeg kan læse Ørestadsselskabets likviditetsbudget, man indregner i hvert fald fra 2004 ganske voldsomme indtægter fra banedriften, og allerede nu har Ørestadsselskabet nedjusteret prognoserne for 2004.

Vi har forventet, at overborgmesteren supplerede sin redegørelse med skriftligt materiale, der kan belyse og dokumentere de faktuelle oplysninger. Jeg håber, eller nu ved jeg så ikke, hvis det, der ligger på vores borde, en række spørgsmål og svar fra Folketinget, som stopper i september måned, før man nedjusterer prognosen af det, så ved jeg ikke rigtig, om jeg synes, det var det, jeg gerne ville have, må jeg jo erkende, men det må tiden vise.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg skal indledningsvis konstatere, at Ørestadsselskabet har oplyst, at der ikke tidligere, det ligger også i spørgsmålet, er sket nedjusteringer af metroens passagerprognoser.

Det er sådan, at selskabet har hele tiden brugt prognosemodellen OCM som grundlag for sine prognoser, og som er indarbejdet i langtidsbudgettet. OCM-modellen anvendes både af Ørestadsselskabet og af de andre trafikselskaber i hovedstadsområdet. Resultaterne af den model viser det langsigtede passagertal for hver enkelt etape på grundlag af et sæt konkrete forudsætninger, der bl.a. baserer sig på konkrete observationer om rejsevaner og rejsemønstre. Dertil kommer så en række forudsætninger om den økonomiske udvikling, boligudvikling og en række andre faktorer.

Det er korrekt, at prognosen for 2003 er nedjusteret. Den er nedjusteret med 15 pct. i lyset af de erfarede passagertal og dermed et skøn for de resterende måneders passagertal, hvor der også tages højde for idriftsættelsen af de nye etaper og det forhold, at det tager noget tid, før kundernes rejsevaner fuldt ud er tilpasset de nye muligheder.

Endelig er det, som Mikkil Warming jo siger, og som vi jo ved, sådan, at driftsstabiliteten ikke er så god som forudsat. Dog er det sådan, og det har været forudsat, at driftsstabiliteten skulle ligge på 98 pct. i henhold til kontrakten. Den ligger og har ligget igennem det sidste år på mellem 90 og 97 pct., og det er ikke godt nok, og det er selvfølgelig et forhold mellem selskabet og driftsoperatøren, for hvem det selvfølgelig også vil få konsekvenser.

Prognosen for 2004 er nedskrevet med 10 pct., bl.a. som følge af at ibrugtagningen af Flintholm Station og ringbanen er forsinket, og 2005-prognosen er nedskrevet med 5 pct.

Den økonomiske konsekvens af denne nedjustering af passagertallet vil forlænge tilbagebetalingstiden for Ørestadsselskabets gæld med ca. 1 år. Det betyder, at gælden vurderes tilbagebetalt omkring 2037-2038. Så Københavns Kommune vil ikke skulle bidrage yderligere af den grund.

Hertil kommer for alle årene, at passagertallet nedskrives med 3 pct. som følge af den ekstraordinære takststigning, der er gennemført på i gennemsnit 12 pct., den, der er besluttet af HUR for al kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

Denne nedgang på 3 pct. for metroens passagertal svarer til forventningerne i de øvrige trafikselskaber i hovedstadsområdet. Men samlet set betyder takstforhøjelsen på de 12 pct. omvendt en mindre forbedring af selskabets økonomi.

Om feriers betydning for passagertallet kan jeg sige, at prognosetallene for OCM er årgennemsnit, ikke sæsonkorrigerede og er derfor ikke direkte sammenlignelige med tallene for de enkelte måneder. Derfor betyder et passagertal for f.eks. juli eller december, der ligger under prognosetallet, ikke i sig selv, at prognosen ikke holder. Dermed også sagt, at skoleferier og andre lignende ting naturligvis ikke kommer bag på selskabet.

Så både som, jeg tror, jeg står som overlærer, med matematik som et af hovedfagene, det andet synes jeg ikke, vi skal komme ind på her, men med matematik som et af hovedfagene og som overborgmester, det tror er jeg noget andet, som Mikkil Warming i den skriftlige motivering

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

fremhævede, har jeg erfaret, at der godt kan være variationer fra et gennemsnit. Så det matcher meget godt med mine erfaringer fra andre af livets forhold.

I forhold til Ørestadsselskabets økonomi skal jeg oplyse, at det forventes, at indtægten pr. passager for indeværende år vil ligge på 7,29 kr., og på den baggrund vil en nedjustering med f.eks. 5 mio. passager betyde en mindreindtægt på de der 35-36 mio. kr. i 2003, som Mikkel Warming nævnte havde været omtalt i medierne.

Altså jeg skal være blandt de første, der er ærgerlig over, at passagertallet ikke ligger på niveau med prognoserne og det, der var regnet med. Jeg tror personligt, at det i vid udstrækning selvfølgelig handler om at få metroen til at fungere optimalt, og når metroen fungerer optimalt, ja, så vil det også betyde ændringer i transportvanerne.

Der er heller ikke tvivl om, at psykologisk og på anden måde er det mindre hensigtsmæssigt, det, der sker i øjeblikket, og alene den i nogle medier nærmest katastrofestemning, som rejses i serier, bidrager naturligvis heller ikke til tilliden. Generelt er det dog sådan, Mikkel Warming, at de mennesker, de passagerer, som bruger metroen til daglig, er meget mere positive over for metroen end dem, der hører om den i radioen eller læser om den i avisen. Jeg tror, at man blandt Enhedslistens vælgere vil kunne finde en meget, meget stor tilhængerskare i forhold til det at skabe højklasset kollektiv trafik.

Derfor undrer det mig såre – det er sådan et lille sidespring fra mit manuskript – at Enhedslisten fastholder det her negative billede i stedet for vil arbejde sammen med os andre for at styrke det her.

Jeg skal sige, at der naturligvis er en række forhold også i forhold til økonomien, som kommer til at spille ind. En række forhold har medført merudgifter. Det gælder f.eks. Nørrereportsagen, som de fleste af os kender, og det at det selvfølgelig er svært at spå om fremtiden. Hvordan udvikler renten sig? et forhold, som naturligvis har og kan få væsentlig betydning. Hvordan bliver vilkårene for byudviklingen? Hvordan bliver udviklingen for arealsalget i selskabet? Hvad bliver afgørelsen i voldgiftssagen mellem selskabet og entreprenøren i forhold til krav om merbetaling? Alt det vil selvfølgelig blive fulgt meget, meget nøje og vil blive brugt til at vurdere konsekvenserne for selskabets økonomi på længere sigt.

Drøftelserne om selskabets langtidsbudget og de forudsætninger, som knytter sig til det, vil vi så i øvrigt her få lejlighed til at drøfte senere på efteråret, når der ligger et revideret langtidsbudget for selskabet.

Så spørger Mikkel Warming, ikke til Ørestadsprojektet som sådant eller arealsalget, fordi det har også en vis sammenhæng, ikke så meget med passagertallet umiddelbart, men har jo sammenhæng med den generelle økonomi. Der synes jeg alligevel, jeg har lyst til at oplyse, at salget af grunde i Ørestaden på nuværende tidspunkt er ca. 44 pct. forud for budgettet, 44 pct. forud for budgettet, og af den samlede salgssum – det er for at punktere en myte, jeg ved godt, den ikke er udbredt her, men det er den andre steder – udgør private købere nu ikke mindre end 58 pct. Så hvis man vil tage ud og opleve en hel bydel, der er ved at tage form, så skal man tage metroen eller cyklen derud og kigge på den.

Det var det i første omgang.

Mikkel Warming (Ø): Jeg forstod på noget af det sidste, ikke det allersidste, at de ændringer i passagertallet vil afspejle sig i et nyt likviditetsbudget, der kommer senere ...

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): I det langtidsbudget, som bliver drøftet senere på året.

Mikkel Warming (Ø): O.k., det takker jeg for, og det ser vi frem til at få.

Problemet i forhold til driftsstabiliteten, hvis jeg lige må opholde mig ved det, ligesom overborgmesteren gjorde, er, at for det første var den ikke, om jeg så må sige, så slem, eller der var ikke så store problemer, da passagererne udeblev. Det er den ene ting. Fordi det er jo noget, der er

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

kommet siden hen, fordi problemet for metroen er jo, og det er et alvorligt problem, at driftsstabiliteten er nedadgående. Det ligger også i de papirer, der ligger på vores borde, at den har været rimelig konstant nedadgående i en halvårlig periode og er nede på 90 pct. nu, nede på, vel at mærke, ikke svinget, men svinget sig derned.

Det må give anledning til nogle overvejelser om, hvad pokker det er, der er i vejen med det her funklende nye førerløse system, som ikke kører så godt, som det skulle, fordi det gør det jo ikke. Jeg kunne godt ønske mig, at overborgmesteren måske kunne uddybe, hvad det er for nogle overvejelser, man gør sig i Ørestadsselskabets bestyrelse, for der må man jo gøre sig nogle overvejelser om, hvad det er, leverandøren ikke kan leve op til, fordi en driftsstabilitet på 90 pct. ikke er tilfredsstillende. Jeg vil ikke sige, det er en katastrofe, sådan som diverse trafikforskere har sagt i avisen, men det er mindst talt ikke tilfredsstillende, heller ikke, hvis man ønsker at få flere passagerer i længden.

Det med sommerferier og uddannelsesinstitutioner og varme somre er jo ikke noget, jeg har fundet på. Det med den varme sommer, der spiller ind, er faktisk Henning Christophersen, der siger til Politiken 2. oktober, at den lange, varme sommer kunne være en forklaring på de manglende passagerer. Jeg har nemlig også kigget i prognosemodellen og set, det er et årsgennemsnit. Så undrer jeg mig bare over, hvorfor Ørestadsselskabets formand bruger den forklaring lige pludselig sammen med ferierne som en forklaring på manglende passagerer. Det synes jeg ikke rigtig overborgmesteren fik afklaret i sin besvarelse.

Nu er det jo ikke første gang, der bliver diskuteret metro, ej heller herinde, jeg var lige ved at sige, kan overborgmesteren ikke bringes til en forsigtig erkendelse af, at alt måske ikke er helt så rosenrødt, som vi har fået at vide løbende i hele processen omkring Ørestaden, hele processen omkring metroen?

Mener overborgmesteren ikke – eller det ved jeg jo godt, han ikke mener, men jeg skal spørge alligevel for god ordens skyld – det kunne være fornuftigt, før man kaster sig ud i at bruge 10-15 mia. kr. over de næste 10-15 år på en 4. etape, lige at få det, der er etableret, til at fungere med en højere driftsstabilitet end 90 pct.? Fordi vi hører jo i aviserne – det kan man så mene er en kampagne eller ej – at problemerne, forstyrrelserne i driften forventes at fortsætte i hvert fald året ud. Det kan ikke være tilfredsstillende, og det må give anledning til, at man prøver at opspore, hvad der er galt, før man går videre.

Ja, det var vel nogenlunde det.

Jens Johansen (F): Jeg kan godt forstå, at Mikkel Warming holder forespørgslen til kun at handle om metroen og ikke om Ørestaden. Jeg kunne også godt høre, at Mikkel Warming på et tidspunkt var ved at kolportere myten om, at der ikke bliver solgt jord i Ørestaden, men bed sig selv i tungen og lod være at ryge ud i hampen ad den vej.

Det er rigtigt, hvad overborgmesteren i sit første svar har sagt, at vi er foran det samlede budget med 44 pct. af salget, og at vi, som det fremgår af de svar, som er givet af trafikministeren, i juli i år kunne konstatere, at vi havde opnået årets budget på salg af grunde i Ørestaden, og at der er god grund til at se på at få udviklet andre lokalplanområder, så vi også kan få gang i yderligere boligbyggeri.

Jeg vil godt som bestyrelsesmedlem i Ørestadsselskabet sige, at det er dybt utilfredsstillende at måtte konstatere, at Metro Service, som kører metroen, ikke gør det tilfredsstillende, det er ikke tilfredsstillende. Det er gentaget ved indtil flere bestyrelsesmøder af bestyrelsens medlemmer, i hvert fald af dem, der var til stede.

Jeg ser et af problemerne i den sammenhæng i det forhold, at metrodriften er udliciteret, så Ørestadsselskabets bestyrelse og direktion skal køre metroen så at sige på anden hånd. Jeg mener, at de problemer, vi oplever nu med driften af metroen, er et udslag af den her udliciteringstrang, som visse partier herinde jo gør sig til talsmand for. Al erfaring viser, at det er noget skidt. Det er meget svært – jeg citerer næsten ordret direktøren for Ørestadsselskabet – at drive metro på anden hånd, og det er meget trægt at skubbe til driften.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Det er også en ny driftsorganisation, kan vi konstatere. Det kan vi også se på de fremstillinger, vi får af problemer og løsninger i medierne, hvor metroen jo til min store frustration om morgenen er almen underholdning for københavnernes, om den nu kører eller ikke kører. Det er dybt utilfredsstillende, at den driftsorganisation, som er oprettet, ikke kan sørge for at få en højere driftspålidelighed end det, der er præsteret her. Det er simpelt hen for ringe, simpelt hen for ringe.

Der ligger et notat fra Ørestadsselskabet – næh, det gør der ikke, men siden august, da det var ringest, er der gjort nogle ting for at rette op på driftspålideligheden. Og af de oplysninger, vi har fået i Ørestadsselskabets bestyrelse, fremgår det, at der er sket forbedringer, men vi kan også konstatere, at der stadig væk er problemer. Det er jeg enig med Mikkel Warming i ikke er tilfredsstillende.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg vil godt sige, Mikkel Warming hørte ikke rigtigt, men jeg vil godt sige det, at jeg synes ikke, det er godt nok, og det er da ærgerligt, det er da drønærgerligt, og det er noget møg. Men der er heller ingen grund til ligesom at skrue det negative billede mere op, end det kan bære.

Altså en gang imellem bliver jeg også i Københavns Radio om morgenen, nogle gange har vi det sådan derhjemme, at vi kæmper lidt om, hvilket radioprogram vi skal høre, nogle gange er jeg i virkeligheden tilhænger af at høre musikprogram i stedet for at høre Københavns Radio, fordi Trafikradioen nogle gange er deprimerende at lytte til, og nogle gange, når man ved, at togene kører med ned til 2 minutters intervaller i myldretiden, så giver det jo mindre mening at tale om en 10 minutters forsinkelse, når man ved, at togene kører. Det kan jeg ikke rigtig få til at hænge sammen.

Men til Mikkel Warming vil jeg sige: Det er ikke godt nok, og det arbejdes der på i selskabet, det presses der på naturligvis over for driftsoperatøren for at få rettet op på. Det vil ikke forsvinde i morgen på baggrund af denne forespørgsel, det vil det ikke, og jeg tror, det vil fortsætte noget tid endnu.

Indkøringsperiode, testkørsel, Mikkel Warming – undskyld, det må jeg ikke sige, men jeg vil sige til Mikkel Warming, at den testkørsel, der har været kørt på etape 2a og 2b, har bidraget til mindre god driftspålidelighed i den periode. Der er ingen tvivl om, at indkøringen af de nye etaper og koblingen af det naturligvis vil få nogle konsekvenser også i den kommende tid.

Så skal jeg sige til det, som bestyrelsesformand Henning Christophersen er citeret for om det med sæsonudsvingene, om man havde været opmærksom på det i trafikmodellen, at jeg også godt læste det. Jeg har det på samme måde, som når jeg en gang imellem læser, hvad Mikkel Warming er citeret for. Så tænker jeg: Det kan han ikke mene. Han må være fejlciteret. Sådan læste jeg også det.

Mikkel Warming (Ø): Det var altså to aviser, der fejlciterede bestyrelsesformanden for det, men sådan er der jo så meget.

Det var mere i forhold til Jens Johansens indlæg. Jeg vil bare lige høre, om det er helt givet. For det første lyder det, som om Jens Johansen og Ørestadsselskabets bestyrelse har nogle oplysninger, som jeg da havde håbet, når vi nu bad om at få dokumentation og få redegørelsen dokumenteret, måske kunne have været videresendt til Borgerrepræsentationen. Det havde måske ikke været at foragte. Det var den ene ting.

Den anden ting var: Er det driftsselskabets skyld, om jeg så må sige? Det kan godt være – nu søger jeg oplysning – at der er problemer med teknikken i forhold til perrondøre, i forhold til døre, der springer op, i forhold til tog, der kører baglæns. Er det driftsselskabet, eller er det leverandørerne, når der er problemer med det? Det er bare af ren nysgerrighed, jeg nu søger det opklaret, fordi mange af de problemer, der har virket forstyrrende på driften, har jo været om jeg så må sige tekniske problemer, eller det er de så at sige alle sammen. Det er ren nysgerrighed.

Ole Hentzen (C): Jeg kan ikke hjælpe Mikkel Warming på det punkt. Jeg synes bare, at Mikkel Warming, som jo efterhånden også er en erfaren herre herinde, også godt inden for det trafikale ved, at

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

alt, hvad der er nyt, ligesom har lidt indkøringsvanskeligheder. Denne organisation har vi altså født til at blive, og andre organisationer får lov til at eksperimentere og lade tingene afgå ved en stille død.

Der er jo bl.a. i denne forsamling en hel del mennesker, som var vildt forelskede i det nyeste nye, der hed duobusser. Hvem kan huske duobusser herinde? Kan alle huske, hvad det kostede af trecifrede millionbeløb, som altså af skatteydernes penge blev brugt til at hænge ledninger op i luften, for at busserne en gang imellem kunne slå dieselen fra og så køre på elektricitet oppe i luften.

Det kunne jo kun få lov til at afgå ved en stille død, fordi det foregik sådan i det gedulgte, og der var et flertal her, der sagde: Sådan en ting må vi også lige prøve. Da de så havde prøvet det i et år eller halvandet, ja, så opdagede vi andre, at de der stakkels busser lå og kørte rundt med de der stænger fast monteret nede langs taget, fordi de aldrig fik nogen strøm fra det der, fordi det kunne ikke lade sig gøre, og langsomt faldt de der ledninger ikke ned på jorden, men de blev afmonteret.

Sådan er det nu engang med alt det her nymodens, når man hver gang skal opfinde det. Jeg synes, I egentlig skal give det tiden og så tage den forklaring, som jeg tror er meget rigtig, at ved at vi ikke sætter systemet i gang på én gang, men har valgt at sætte det i gang i etaper, så betyder det faktisk, at der skal systemimplimenteres hele tiden. Selv vores stakkels lille edb her i Borgerrepræsentationen kan jo ikke engang ajourføres, uden at hele møget går i stykker hver gang. Tænk på bare den lille ting, og her snakker vi om nogle fuldautomatiske systemer.

Jeg synes, I skal slå koldt vand i blodet. Vi har fået et fremragende system, som kommer til at virke fremragende, men giv det nu lige lidt tid.

Jens Johansen (F): Jeg skal ikke kommentere formandens udtalelser om den varme sommer og ferie. Men vi kan se, at også HT har et fald i passagertallet hen over sommeren, og det er der vel en eller anden grund til, og det er måske varmen og ferien. Men der er stadig væk i prognoserne tale om et gennemsnit; det tror jeg også er sagt af overborgmesteren.

Når jeg går herop, så er det dels fordi Mikkel Warming har stillet mig et spørgsmål, dels fordi jeg er blevet lidt provokeret af Ole Hentzen. Nej, Ole Hentzen, det er ikke godt nok, at et så dyrt og så fint og så nyt system ikke fungerer tilfredsstillende, det er ikke godt nok. De skal ikke have en smule elastik. Det skal bare fungere, lortet, undskyld, det skal bare fungere. Det må være forventningen, som vi kan have både til Ansaldo og til driftsselskabet.

Da det i sommer kunne konstateres, at der var de her tekniske problemer med de store stop, så må man jo også konstatere, at det er både driftsselskabet og Ansaldo. Der vil jeg da give Mikkel Warming ret, når han spørger, som han gør, at det er begge parter. Derfor er der også taget initiativ til at aftale en handlingsplan både med leverandøren Ansaldo og med driftsselskabet Metro Service for at sikre en bedre driftsstabilitet.

Handlingsplanen indeholder tiltag både på kort sigt og på længere sigt. Hovedpunkterne i handlingsplanen på kort sigt er mere personale i metroens tog, udstationering af en teknikergruppe på en af metroernes centralstationer i myldretiderne, så der ikke går så lang tid med at få dem i gang igen, hvis de stopper, og bedre information til passagererne. På de indsatsområder er der faktisk sket noget siden august, er vi blevet oplyst om i Ørestadsselskabets bestyrelse.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg skal oplyse, at det af Mikkel Warming efterlyste og af Jens Johansen anvendte notat er på vej rundt til forsamlingens medlemmer i løbet af få minutter.

Carl Christian Ebbesen (O): Jeg bliver lidt forvirret af denne debat, fordi i sidste ende har jeg svært ved at forstå, hvad det er, Enhedslisten egentlig ønsker. Altså når man læser selve forespørgslen her, så er den jo god nok, det er sådan for at få nogle økonomiske konsekvenser, oversigter over, hvad der sker og hvordan.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Men i bund og grund, når jeg så hører debatten, så er det jo en lang hetz mod metroen, så er det jo en lang hetz mod den måde, man har valgt at drive selskabet på. Det er også galt med udliciteringen, og vi har ikke kontrol over tingene.

Men det, jeg så spørger om, er: Hvad er det, Enhedslisten så ønsker? Er det flere af de her forurenende busser, der kører rundt og bruger brændstof eller diesel, eller hvad er det? Er det ikke udmærket, at man har et moderne kollektivt system? Når jeg går ind og kigger på tallene, selv med den her kaotiske periode, som vi har, så er metroen jo langt mere pålidelig, end vores busser er, langt mere pålidelig i sin måde at køre på.

Jeg bliver bare i tvivl, og det er det, der har bragt mig herop: Er det her en hetz mod metroen, som Enhedslisten ikke ønsker, og er det, fordi man hellere havde set flere forurenende busser, eller hvad er det, man vil?

Mikkel Warming (Ø): Meget kort til Carl Christian Ebbesen. Jeg sagde faktisk meget tydeligt i det andet indlæg, om man ikke, før man sætter gang i en fjerde etape, lige skulle være sikker på, at det, man har gang i, virker, tage en tænkepause, hvad Det Radikale Venstre på Christiansborg i øvrigt har været talsmænd for i den offentlige debat. Det var sådan set et formål med det. Så kan Carl Christian Ebbesen kalde det en hetz, det må han jo så selv om.

I forhold til Jens Johansen forstod jeg så, at det ikke kun var det udliciterede driftsselskab, der var også nogle leverandørproblemer. Det var sådan set det, jeg spurgte om, men Jens Johansens første indlæg handlede jo om, at det kun var det udliciterede driftsselskab, som jeg så ikke forstår, hvorfor Jens Johansen og kumpaner ikke har fyret endnu, fordi det kan man vel, hvis de misligholder kontrakten så groft.

Det sidste var en ting, overborgmesteren ikke svarede på, nemlig: Hvor sikre er de her 26 mio. kr.? Har man nogen konsekvensberegninger, hvis tallet faktisk bliver ved med at være lavere, sådan som almindelig sund fornuft og optælling af, hvad 3 mio. pr. måned egentlig er, samt resten af året, hvad det så giver, så giver det nemlig ikke 26 mio. kr.? Har man overhovedet foretaget sådanne beregninger eller lavet sådan nogle scenarier for, hvis det faktisk bliver endnu lavere?

(Kort bemærkning).

Ole Hentzen (C): Undskyld, Jens Johansen, hvis det fik et forløb, som gjorde, at det gav anledning til, at jeg ligesom stod og undskyldte for alle de driftsforstyrrelser og lignende, der har været. Sådan skulle det ikke forstås. Jeg synes bare, at pressen var ved at havne ovre i den rene Margrete Auken-teatertorden, som jeg jo altså kender så godt fra hele etableringen af selskabet og lignende. At nå ud i det galimatias, som den kvinde repræsenterer, synes jeg ikke er værdigt hverken for Borgerrepræsentationen eller for S eller nogen andre.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Dette sidste er der ikke beregninger på, men jeg skal tjekke, om der findes beregninger på scenarier af den kaliber, som Mikkel Warming efterspørger. Så kan vi tage det op i forbindelse med vurderingen af langtidsbudgettet.

Jens Johansen for en meget kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Jens Johansen (F): Jeg håber, at jeg kan gå herfra, Ole Hentzen må nikke, i overbevisning om, at Ole Hentzen ikke forveksler mig med Margrete Auken?

Så vil jeg sige til Mikkel Warming, at det er driftsselskabet, der står for driften, og det er utilfredsstillende, at et så nyt system ikke fungerer optimalt. Om det er Ansaldo eller Metro Service, der er ansvarlig i den forbindelse? Jo, begge parter er det, sådan er det, og mere er der ikke at sige til det.

Det har ikke været drøftet at frigøre Metro Service fra driftskontrakten. Tanken har, når jeg er i enrum, strejft mig, det må jeg nok sige, men så havde vi jo slet ingen til at køre metroen.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 23. oktober 2003**

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ikke flere har bedt om ordet. Så er forespørgslen afsluttet, og forsamlingen har kvitteret med tak for den meget grundige besvarelse.

Forespørgslen blev besvaret.

=====

13) BR 481/03. Plangrundlag for fodterapiområdet

Indstilling om, at godkende Plangrundlag for fodterapiområdet.
(Sundheds- og Omsorgsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

14) BR 461/03. Forslag til lokalplan "Nyboder Skole"

Indstilling om, at forslag til lokalplan "Nyboder Skole" for området, begrænset af Oslo Plads, Øster Voldgade og det sydøstlige skel for ejendommen matr. nr. 938 Østervold Kvarter, København, vedtages med henblik på offentliggørelse, at indsigelsesfristen fastsættes til 2 måneder, at offentliggørelse annonceres i områdets lokalpresse, samt at den foreslåede dialogstrategi bestående af en planens hjemmeside, en lokal udstilling samt et borgermøde, tilrettelagt som et orienteringsmøde, vedtages.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

15) BR 482/03. Regler for opsætning af valgplakater

Indstilling om, at reglerne for opsætning af valgplakater ændres, så adgangen til at opbinde plakater på de offentlige veje udvides til også at omfatte kommunens hegn (ikke levende) til parker og større grønne opholdsanlæg, hegn til byggepladser, hvor kommunen er bygherre, fodgængerrækværker på kommunens broer (med forbehold for Københavns Havns accept af broklapper) og med forbehold for de øvrige forvaltningers accept tillige på hegn til kommunale bygninger, samt at det tillades at opsætte valgplakater i det fastsatte standardmål på stilladser og på containere på de offentlige veje uden afgift, alt med ejernes samtykke.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Winnie Larsen-Jensen (A): Jeg vil gerne sige, at grundlæggende synes jeg, det er positivt, at vi trods alt har fået udvidet mulighederne for at hænge valgplakater op. Vi havde i Socialdemokratiet meget gerne set, at også perioden, valgplakaterne kunne hænge der, blev længere, men det var der desværre ikke flertal for i forsamlingen.

Men jeg vil godt generelt sige, at jeg synes, det er for pauvert, at Københavns Kommunes politikere ikke med begejstring kaster sig ud i at gøre valgkampen til en festival, som fylder hele byen. Lad os hjælpe hinanden med at få hævet stemmeprocenten. Lad os gøre det til, ja, lad os bare kalde det tivolisering af byen i de 4-5 uger, som en valgkamp ofte varer, hvis det er Folketinget, og længere, når det er kommunevalget.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 23. oktober 2003**

Så o.k., vi har flyttet os, der er kommet nye muligheder, det er mindre restriktivt, men efter vores bedste overbevisning kunne vi godt gøre det langt mere farverigt og langt mere festligt at slå et slag for demokratiet og bruge de rettigheder, som vi har.

Indstillingen blev godkendt.
=====**16) BR 483/03. Lokalplan Amaliegade**

Indstilling om, at lokalplan "Amaliegade" vedtages endeligt.
(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.
=====**17) BR 480/03. Etablering af privat fællesvej**

Indstilling om, at forvaltningen som grundejer (med op til 50 % af anlægsomkostningerne) medfinansierer anlæg af en privat fællesvej mellem Gadekærvej og Mosedalvej i Valby samt at der gives en anlægsbevilling på 225.000 kr. finansieret af Vej & Parks anlægsramme (konto 2.22.3 Vejanlæg) i 2003.
(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.
=====**18) BR 469/03. Medlem til Det Særlige Bygningssyn**

Meddelelse om, at kommunalbestyrelsesmedlem i Frederiksberg Kommune, formand for Teknik- og Miljøudvalget, Flemming Brank er indstillet af Frederiksberg Kommunalbestyrelse efter fordelingsaftale med Københavns Kommune som medlem af Det Særlige Bygningssyn. Kommunalbestyrelsesmedlem i Frederiksberg Kommune, Jette Bøgeby, er indstillet som ligestillingsalternativ. Udpegningen gælder for perioden 1. august 2003 til 31. juli 2007.
(Bygge- og Teknikforvaltningen)

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Borgerrepræsentationen godkendte i 1999 som bekendt en aftale mellem København og Frederiksberg om på skift at indstille et medlem til Det Særlige Bygningssyn. For perioden 2003-2007 er det Frederiksbergs tur til at indstille en repræsentant.

Meddelelsen blev taget til efterretning.
=====**19) BR 468/03. Medlemsforslag om adgangsforhold for handicappede**

(Stillet af Pia Allerslev, Leslie Arentoft, Bente Frost, Jesper Schou Hansen, Lise Helweg, Wallait Khan, Karin Nørgaard, Heidi Wang, Annette Engell og Søren Pind (alle V)):
At Københavns Kommune ikke afholder offentlige møder, hvor der ikke er adgang for handicappede.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Borgmester **Søren Pind**: Den 30. september var jeg ude til et offentligt møde om Den Blå Plan sammen med bl.a. nogle af mine kolleger. Det var sådan lidt skumringstid, og vi kommer derud, og der er faktisk kø ved indgangen, det var lidt besværligt at komme ind.

I denne kø sad også en mand i en kørestol. Han havde ventet ret længe, hvorefter beskeden til ham var: Du kan ikke komme ind. Jeg syntes, det var så pinligt som noget, jeg tror, jeg sjældent har oplevet ved møder i forbindelse med Københavns Kommune.

Vi lever i en tid, hvor det er blevet moderne at kræve mere og mere borgerengagement, hvor det er blevet mere og mere med, at vi skal være åbne i vores administration, og hvor vi i forbindelse med lokalplaner, jeg havde snart sagt alle mulige planer, er begyndt at holde offentlige debatmøder, og så viser det sig, at de møder, som i virkeligheden skal være tilgængelige for enhver, ikke er det.

Jeg synes simpelt hen, det er uværdigt, og jeg kan ikke forstå, hvis det her skal pakkes ind i bureaukrati og udvalgshenvisninger og taktiske overvejelser og puttes ind i en handicapplan eller andet. Det, det her handler om, er meget enkelt, det står i den sidste linje i motiveringen:

»Offentlige debatmøder, arrangeret af Københavns Kommune, bør være tilgængelige for enhver.«

Jeg synes, en udvalgshenvisning ville være uværdig. Jeg mener, det bør vedtages nu. Det kan ikke kræve det store at sikre, at til de offentlige debatmøder, vi holder, kan alle komme ind.

Frank Hedegaard (F): Jamen jeg kan kun være enig med Søren Pind i, at man kun kan have stor sympati for intentionerne i Venstres forslag. Der skal såmænd heller ikke være særlig meget tvivl om, at SF faktisk også mener, det er rimelig skandaløst, at så store offentlige møder henlægges til et sted, hvor der ikke er handicapadgang.

Om det her forslag er stillet, før vi fik truffet beslutningen om handicappolitik, skal jeg ikke kunne sige, men uanset det så kommer forslaget nu. Men så ændrer det heller ikke ved forslagets intention. Problemet er bare, at vi allerede nu har besluttet, at vi også skal have en handicappolitik i byen.

Som vi ser det, er der det problem i det, at ordlyden er, at Københavns Kommune ikke afholder offentlige møder ... Problemet med denne ordlyd er i virkeligheden, at det bliver alt for omfattende eller sagt på en anden måde, det bliver for lidt afgrænsende i forhold til, hvad ordene »offentlige møder« er dækkende for, og hvem er »Københavns Kommune« så også i det tilfælde? Er det f.eks., når Ældrerådet indkalder til møder? Ældrerådene er også en del af Københavns Kommune, og møderne er offentlige, men Ældrerådets lokaler kan ikke altid leve op til kravet om tilgængelighed for handicappede. Det har Ældrerådet på Nørrebro bl.a. påpeget, ligesom de også har bedt om hjælp til at finde egnede lokaler, og det har man ikke kunnet tilbyde fra kommunens side. Det har vi heller ikke kunnet tilfredsstille.

Og det er jo et meget godt eksempel på, at man ikke løser problemet med hensyn til deltagelsen i demokratiet for de handicappede grupper, ligesom vi med dette forslag risikerer at regulere fortidens manglende politiske prioriteringer, og det er jo det, man har gjort.

Man har faktisk bygget en skole i København, som politikerne var med til at vedtage, uden handicapadgang. Det er i virkeligheden det, der er problemet. I forslaget lægger man så ansvaret tilbage til institutionerne og siger: Nu må I selv varetage det.

Det er derfor, at vi mener, at de to processer må paralleliseres. Det synes vi egentlig, at de gør, i kraft af at vi har besluttet en handicappolitik. Vi mener også, at vi i den handicappolitik skal indarbejde det her forslag, for vi er helt enige i intentionerne. Alligevel vil vi godt foreslå, at forslaget henvises til videre behandling i Økonomiudvalget.

Ole Hentzen (C): Den Konservative Gruppe drøftede det på sit gruppemøde og var naturligvis opmærksom på, at der er igangsat et arbejde vedrørende en handicapplan. Men vi måtte selvfølgelig også gribe i egen barm og sige: Ja, hvad har de to ting egentlig med hinanden at gøre, for ingen kan jo selvfølgelig stemme imod intentionerne i det her, og ingen ville selvfølgelig ikke indarbejde det i en handicappolitik? Så der er jo ingen modstrid mellem de to intentioner, det siger sig selv.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Ligefrem at sige, at vi ikke vil lave en vedtagelse af det her, fordi vi senere agter at putte det ind i en handicappolitik, er vel ligesom at komme til at træde en smule for meget vande. Hvis man beslutter det i dag, så betyder det sådan set bare, at man skal indarbejde det i den handicappolitik, man har igangsat.

Det er så fornuftigt, som det overhovedet kan være, for ingen kan vel sige, at kommunen ikke allerede nu har pligt til, hver gang de arrangerer et offentligt møde, at spørge, om der er handicapadgang, inden man lejer lokalet. Det kan jo ikke være så vanskeligt. Det er jo ikke, som om det er et eller andet kæmpe bjerg, man skal bestige. De allerfleste af dem er faktisk offentlige lokaler og institutioner. Hvis Ellebjerg Skole ikke kan arrangere et møde et sted, hvor der kan komme handicappede, jamen så er Ellebjerg Skole yt, eller også må man arrangere midlertidige ramper eller hvad pokker man vil, hvis man vil lave offentligt møde, værre kan det da ikke være. Det er jo tanken, det er hele intentionen bag det her, som er det væsentlige.

Vi bifalder selvfølgelig også, at der kommer en handicappolitik, når det engang er færdigt, for de to ting er overhovedet ikke i modstrid med hinanden, snarere tværtimod. Det er måske et godt skridt på vejen, at man allerede i dag signalerer, at det er en enig Borgerrepræsentation, der selvfølgelig står bag det her. Alt det her sniksnak om demokrati og åbenhed og at alle skal have adgang, mener vi noget med, så derfor skal der selvfølgelig også være adgang for handicappede til vores offentlige møder.

Bente Møller (Ø): Enhedslisten er helt enig med Søren Pind og Ole Hentzen i denne sag. Vi forstår ikke det, Frank Hedegaard siger. Et offentligt møde er et møde, hvor hvem som helst er velkommen. Det er ikke et møde i det lokale ældreråd, det inviterer ikke alle borgere i København eller alle borgere på Nørrebro. Hvis de gør det, så kan de alligevel ikke være i deres lokaler. Så vil de typisk fortrække til medborgerhusene, og så skal de lade være med at vælge Kapelvej, for der er nemlig ikke handicapadgang, men tage ned i Blågården, hvor der er elevator.

Selv på Ellebjerg Skole er der sale, hvor der er handicapadgang. Den sal, bydelsrådet brugte derude, når de havde møder, kunne man formentlig have henlagt det her møde til. Så havde der været en borger, der havde oplevet, at han også var velkommen til et møde.

Så vi støtter forslaget, ligesom vi støtter, at der bliver vedtaget en handicappolitik. Vi ser det her som et klart signal til de syv fagforvaltninger i kommunen, til fagudvalgene i kommunen, om, at man indbyder ikke borgere til offentlige debatmøder, hvor ikke alle har adgang.

Så er det rigtigt, at der er meget andet, der skal tages højde for, fordi målet må vel være, at vi også, når vi laver offentlige møder, har en teleslynge, så de hørehæmmede har en chance for at høre, osv., osv. Men der er jo ingen grund til at drukne én god intention i en palaver om alt det andet, vi også skal finde ud af at tage højde for. Så vi støtter forslaget.

Finn Rudaizky (A): Der skal slet ikke være nogen tvivl om, at også fra Socialdemokraternes side må vi beklage, at det offentlige møde om Den Blå Plan på Ellebjerg Skole den 30. september ikke gav mulighed for, at kørestolsbrugere kunne deltage i mødet.

Vi skal lære af vores fejl, og ikke mindst i et handicapår skal vi selvfølgelig have endnu mere fokus på de vigtige spørgsmål, som helt naturligt vedrører de handicappede, og i det her konkrete tilfælde kørestolsbrugerne.

Det nytter selvfølgelig ikke noget med fine programmerklæringer, hvis der ikke rent faktisk sker konkrete forbedringer. Men Socialdemokraterne er positive med hensyn til forbedringer. Vi synes, det er et stort fremskridt, at Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget i går har vedtaget en sektorplan for handicapområdet, som omhandler overordnede forslag til forbedringer på handicapområdet.

Desuden har Borgerrepræsentationen i sidste måned besluttet, at der skal udarbejdes en egentlig handicappolitik for København. Og en handicappolitik vil så bl.a. betyde, at vi tager højde for, at der rent faktisk findes mange københavnere, der desværre har en funktionsnedsættelse.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Udarbejdelsen af en handicappolitik bør bl.a. ske via et tværsektorielt samarbejde mellem samtlige syv forvaltninger, og vi håber meget, at det vil være muligt at vedtage en sådan handicapplan i begyndelsen af 2005.

Med andre ord, samfundet skal indrettes, så flest mulige barrierer fjernes. Den handicappede skal have mulighed for at føre et liv så tæt på det liv, som andre mennesker har. Det betyder også, at enhver handicappet skal have mulighed for at deltage i samfundslivet, også når der indkaldes til offentlige møder som det på Ellebjerg Skole.

Jeg kan sagtens forstå, hvis der er nogle, der måske vil spørge, om det nu virkelig er en nødvendighed, at kommunen først får en sektorplan for handicappede og desuden en egentlig handicappolitik, før kørestolsbrugere og andre handicappede kan få rimelige og anstændige rettigheder i relation til kommunens offentlige møder. Hertil vil jeg sige, at det fortsat er tilladt for såvel embedsmænd som for politikere at bruge den sunde fornuft, også i det famøse tilfælde omkring Ellebjerg Skole. Jeg er derfor helt overbevist om, at man i fremtiden er meget mere opmærksom på dette vigtige spørgsmål for handicappede.

Carl Christian Ebbesen (O): Tak for dette forslag. Det manglede bare. Det, jeg fornemmer nu, er, at der er ved at gå partipolitik i det her. Nu er det en kamp om, hvem der vil gøre mest for de handicappede. Drop nu det. Det her er da snussund fornuft. Lad os få besluttet dette forslag, som det ligger.

Jeg synes, det er direkte pinligt at gå ind og forsøge at forsinke en sag med udvalgshenvisning og undersøgelser af, hvordan landet ligger. Helt ærligt, hvis SF har det skidt med, at det er et andet parti, der er kommet med dette gode forslag, så synes jeg da, det er ærgerligt, hvis det er det, der er årsagen. Helt ærligt, hvis SF virkelig ville have fremstået som det her parti, der ønsker at gøre noget ekstraordinært godt for de handicappede, så har man jo borgmesterposten inden for dette ressortområde og har haft det i snart 2 år, hvor man har haft mulighed for at gribe denne ide, lave de undersøgelser, man ville, og kigget på dette område.

Jeg synes, det er snusfornuft, og jeg vil takke Venstre for at komme med det og sige, at Dansk Folkeparti støtter det varmt, varmt.

Monica Thon (B): Det Radikale Venstre er mest tilbøjelig til at stemme for en henvisning til udvalg af den simple årsag, at vi ikke helt kan overskue sagen på nuværende tidspunkt.

Mange af de steder, hvor vi mødes, er ældre huse, hvor Søren Pind ved nøjagtig lige så godt som jeg, at det er voldsomt svært at lave handicapadgang. Det er et spørgsmål om at skaffe nogle andre huse måske, det er måske ikke så meget et spørgsmål om at skaffe nogle specielle handicapadgange. Virkelig at bytte nogle steder ud med nogle andre, er ikke noget, man kan gøre lige fra dag til dag. Jeg har problemet ofte, når man skal til at bygge gamle huse om. Der er fredningsbestemmelser, der er alt muligt.

Jeg synes ikke, vi skal nedgøre det her overhovedet. Jeg synes, vi skal fremme det, og jeg synes, vi skal fremme det ved at give det en rigtig, rigtig god behandling i udvalget.

Mona Heiberg (A): Jeg vil også gerne sige tak til borgmester Søren Pind. Jeg synes, det er godt, at der bliver sat fokus på dette, nemlig lige adgang for alle. Det har vores ordfører på området jo også lige understreget her fra talerstolen.

Jeg vil så sige, hr. Søren Pind, at hvis det nu var min svigerfar, der havde villet deltage i det pågældende møde, så tror jeg, vi havde haft et andet problem. Min svigerfar er nemlig høreapparåtbærer og er meget glad, hvis der er en teleslynge i det pågældende lokale, hvor han går til offentlige møder, fordi så kan han sætte sit høreapparat over på teleslyngen. Da vi jo har ca. 500.000 hørehandicappede i det her land, så er der flere end min svigerfar, der har det pågældende problem.

Derfor synes jeg, det er korrekt, at Søren Pind sætter fokus på, at der er lige adgang for alle borgere, nemlig kørestolsbrugere, men altså også andre handicappede.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Jeg kunne også godt forestille mig, at vi i denne kommune lavede en oversigt over offentlige og også i vores selvejende institutioner et kort over, hvor man kan gå hen, hvis man er kørestolsbruger, hvor man kan gå hen, hvis man er hørehandicappet eller døv, hvor man kan få tolkebistand.

Jeg kunne se for øvrigt på Kulturnatten, at Venstre var det eneste parti, der sagde, at de ved deres stand havde en tegnsprogstolk. Det kunne ikke lade sig gøre, fordi der ikke var flere tolke tilbage. Men sådan noget sætter man selvfølgelig pris på, hvis man er en borger i denne by med et handicap.

Jeg vil bare sige, at med Søren Pinds forslag har man isoleret én gruppe, nemlig kørestolsbrugerne, og jeg er sådan set lidt bange for, at man sådan begynder at isolere og fremme den ene gruppe frem for den anden. Vi vil meget gerne stemme for dette forslag selvfølgelig, idet det er et fremragende forslag. Jeg er bare lidt bange for, at man ser isoleret på dette problem, nemlig adgang for kørestolsbrugere, at man ikke breder sig over hele handicapområdet.

Som vores ordfører på området har sagt, så foreligger der i øvrigt en behandling af en sektorplan. Lad os prøve på at gøre begge dele og fremme adgangen for alle borgere.

Borgmester Søren Pind: Ja, så gik der desværre alligevel partipolitik i det, det gjorde der jo.

Jeg vil godt stille Frank Hedegaard det helt hypotetiske spørgsmål: Hvad nu, hvis den der handicappolitik skulle til offentlig høring, før vi havde vedtaget det her? for det er jo en del af handicappolitikken, ja, så står Frank Hedegaard her som eksponent for, at den handicappolitik, der skal i høring, ikke kan høres hos dem, som er handicappede, fordi vi jo skal vente. Jeg synes, det siger alt.

Til Mona Heiberg vil jeg sige, at i dette forslag er der i hvert fald lagt op til, at om ikke andet så skal man dog kunne komme ind i et rum, og når man så er kommet ind i det rum, så er det rigtigt, så må vi se på de problemer, der kunne være, f.eks. for hørehandicappede. Men for at man overhovedet skal kunne høre noget, så skal man dog kunne komme ind i rummet.

Jeg påstår ikke, det her kan løse alle problemer, men jeg synes, det var så uværdigt, så jeg mener, der bør være en klar tilkendegivelse nu.

Jeg vil også appellere i virkeligheden til Det Radikale Venstre. Jeg ved godt, der er mange ældre bygninger i denne by. Det her handler blot om, at de offentlige debatmøder, vi holder, dem må vi knageme kræve, at alle kan komme ind til. Jeg synes ikke, der er nogen grund til at debattere det.

Finn Rudaizky kom jo også selv ind på, hvornår det her skulle være gennemført: i 2005. Jeg synes simpelt hen, det er for ærgerligt, hvis det her skal bureaukratiseres og forsinkes, fordi, ja nu passer det ikke lige ind i den måde, man har tilrettelagt det på.

Abderrahman Ben Haddou (D): Jeg skal ikke sige noget for ligesom at få kørt noget politik i det her. Det her er et sagligt forslag, mener jeg, det er helt på sin plads. Derfor støtter CD det, og jeg synes, vi skal stemme om det, sådan at vi kan få det afgjort.

Altså helt ærligt: Hvor længe skal vi grave i det her? Det er klart for enhver, at demokratiet skal gælde alle københavnere, også de handicappede ved offentlige høringer, det står klart for enhver.

Så er der nogle, der kommer frem og siger: Jamen der er nogle ældre boliger og ejendomme, som ikke er egnede til møder. Jamen vi har så mange forskellige steder at holde møder henne, jamen så må man bare planlægge det efter, at de her offentlige møder bliver holdt i en ejendom, som kan give adgang for handicappede. Så CD støtter fuldt ud Venstres forslag.

Bente Møller (Ø): Det er meget sjældent, jeg bliver forarget, jeg er normalt et meget tolerant menneske, synes jeg selv. Jeg er pokkerme forarget over de argumenter, SF, Socialdemokratiet og De Radikale kommer med fra denne talerstol. Altså for en gangs skyld vil jeg sige noget, jeg ellers aldrig siger: Jeg synes, I skulle skamme jer.

Det er da rigtigt, at dette forslag ikke tager højde for alt, og der er for øvrigt forskel på, at der skal være adgang, og at der skal være tilgængelighed, fordi tilgængelighed foreskriver, at man skal have

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

mulighed for at være aktivt med. Og så er vi derhenne, hvor vi skal have teleslynger og tegnsprogstolke og så mange andre ting.

Men det, at det her ikke tager højde for alt, skal vel ikke afholde fra, at vi træffer en god beslutning, som det ikke engang er urealistisk at opfylde. Det vil glæde ikke bare kørestolsbrugeren, men også den gamle med rollatoren eller den ganghandicappede med stokken, altså mange, der har svært ved at komme frem, at det bliver nemmere at komme, at man ikke skal op ad flere gange trapper.

For 6 år siden, frem til den forrige kommunalvalgkamp, deltog der for samtlige partier, og jeg var en af dem, repræsentanter ved et offentligt valgmøde, DSI holdt ude i det gamle Islands Brygges medborgerhus, som var et meget handicapvenligt medborgerhus. Det førte til et beslutningsforslag, som alle mødedeltagere lavede sammen, om, at forvaltningerne skulle gennemgå biblioteker, alle offentlige institutioner og i forbindelse med hjemmesider og »Velkommen til København«, hvad vi har af informationsmateriale, sørge for, at der var piktogrammer på: Kan man komme ind her med kørestol? Er der teleslynge? Er der handiaptolet, osv.?

Det er en beslutning, der aldrig nogen sinde er ført ud i livet. Havde den nu været det, så havde det været hamrende nemt i dag at slå op og se, hvor de der lokaler er henne, hvor kørestolene kan komme. Jeg kan dem ikke i hele byen, men derude i den ende, hvor jeg bor, har vi et medborgerhus, hvor man kan, nemlig Brønshøj Medborgerhus, man kan nede i Grøndalscentret. Jeg ved, at man kan ude på Islands Brygge, jeg ved, at man kan i Valby Medborgerhus, jeg ved, at man kan i Lindersvold i Vanløse, osv., osv. Der er lokaler nok. Så mange møder er det ikke, vi snakker om.

Så lad dog være med, fordi vi ikke løser alle de ting, vi gerne vil på handicapområdet med det her, at bruge det som argument for ikke at stemme for, at vi tager det første skridt, det er pinligt.

Frank Hedegaard (F): Nu blev jeg jo opfordret til at gå herop igen, for ellers synes jeg jo nok, jeg havde sagt, hvad SF mente på dette område. Jeg synes faktisk, vi klart tilkendegav vores sympati for dette forslag. Der skal stadig heller ikke være nogen tvivl om, at vi har meget, meget stor sympati for forslaget.

Men når Søren Pind selv heroppe fremfører, at nu er der gået politik i det for SF, så må man nok sige, at jeg synes på den samme måde, at der er gået partipolitik i det fra Søren Pinds side, når han med dette forslag nu vil argumentere for, at det er et udtryk for det store fællesskab.

Man kan spørge, hvorfor dette forslag er fremsat af 10 Venstrefolk, hvorfor Søren Pind ikke har været rundt og snakke med andre partier, om man dog ikke kunne støtte det her sympatiske forslag, for så ville vi alle sammen have støttet det. Der har tidligere, for bare en måned siden, været en dialogproces omkring offentlige møder, hvor Søren Pind heller ikke selv har foreslået, at det her skulle med ind. Det betyder ikke, at vi har mindre sympati for det.

Jeg synes også, både Socialdemokratiets ordfører og De Radikales ordfører her fra talerstolen faktisk har tilkendegivet og givet meget ret i, at dette forslag ikke er helt gennemtænkt. Det giver altså nogle andre problemer, men vi støtter det, og det synes jeg, man skal være lydhør over for.

Vi har hørt, at man kan bestille tolke. Det kan være et handicap at komme til et offentligt borgermøde og ikke kunne forstå sproget. Eller, som andre har fremhævet, at det kunne være hørehæmmede, hvor der ikke var teleslyngemuligheder, så de kunne høre, hvad der blev sagt. Det er også et handicap, og det er ikke løst alene ved det her.

Vi mener godt, det kan få en langt bedre mulighed for at blive ordentligt gennemført, for der er stadig ingen, der er i tvivl om intentionen i det, ved, at det udvalgshenvises. Men SF vil dog ikke forhindre, at det kan stemmes igennem. Vi vil godt fastholde, at vi synes, der er fornuft i at få forslaget bearbejdet. Derfor vil vi opretholde vores forslag om at udvalgshenvises det. Men modsat vil vi heller ikke stille os blokerende for, at det her kan vedtages, hvis der er et flertal for det.

(Kort bemærkning).

Jesper Schou Hansen (V): Jeg vil blot gøre Frank Hedegaard opmærksom på, at hvis man har brug for at rekvirere en tegnsprogstolk, så kan man rent faktisk gøre det, uanset hvilken politik

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 23. oktober 2003**

Københavns Kommune måtte ønske at anlægge på området. Det har ministeriet nemlig sørget for, at der findes en pulje til.

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Så går vi til 3. runde.

Abderrahman Ben Haddou (D): Jeg må indrømme, at jeg blev lidt forbavset for ikke at sige meget forbavset over hr. Frank Hedegaards bemærkning om, at hvis Søren Pind havde henvendt sig til SF i forvejen og talt med SF, så ville SF have støttet det.

Herregud, det må da gøre ondt på SF at komme med sådan en udtalelse, det er for billigt. Vi taler om de handicappedes rettigheder, vi taler ikke om Søren Pinds rettigheder. Skal det nu være sådan, at de handicappede skal betale prisen, fordi SF ikke blev hørt? Det er et dårligt argument, vil jeg bare sige.

Jeg synes hellere, at man skal tale om, at her har man et forslag, som siger, at vi åbner op, det er os politikere, vi er folkevalgte, vi siger, at ved de demokratiske, åbne høringer stiller vi vores lokaler til rådighed for alle københavnere, også handicappede.

Så kan det godt være, der er et lokale, der ikke er egnet til det, men vi har, som det også blev sagt fra Bente Møllers side heroppefra, rigeligt med lokaler, som er handicapvenlige, og så må man planlægge sig fra det, som jeg sagde før.

Så slut, prut, finale – undskyld, jeg kom med ordet prut, men i hvert fald er det en dårlig undskyldning.

Borgmester **Søren Pind**: Jeg kom til at trykke mig ind et millisekund senere end hr. Ben Haddou, og det var, fordi jeg var ved at falde ned af stolen, da jeg hørte Frank Hedegaards bemærkning: Hvis Søren Pind havde spurgt SF, så var det her forslag blevet vedtaget i aften.

Jeg må nok have lov at sige, at det er stærke sager. Jeg har i al stilfærdighed, apropos de budgetsamtaler, der har været, sammen med en række mennesker stillet dette forslag, hvor vi netop ikke har været ude i offentligheden for at råbe og skribe om det her. Vi har netop været fuldstændig stilfærdige om det, fordi vi ønskede ikke, at det her skulle udvikle sig på denne måde. Og så skal jeg høre en udtalelse, og nu må jeg sige, jeg er enig med Bente Møller, en skamfuld udtalelse. Det er plat, hr. Frank Hedegaard, og det rammer nogle mennesker, som virkelig er nogle, som alle burde være optaget af at hjælpe. Partipolitisk fifleri. Jeg synes, det er fattigt.

(Kort bemærkning).

Frank Hedegaard (F): Ja, skamfuld, det ved jeg ikke. Man kan jo rulle en række sager op, der har været i den seneste tid, hvor handicappede har givet udtryk for deres handicapforhold og deres adgangsforhold, og hvor der ikke er blevet taget særligt seriøst hensyn til det.

Nu vil jeg bare sige, at med vores lille indspark til seriøsiteten i forhold til det her forslag havde vi håbet, at det kunne være blevet udvalgsbehandlet og på den måde også mere seriøst behandlet, så vi havde fået detaljerne med. Det kan vi godt fornemme, at der ikke er stemning for i dag, og derfor trækker vi vores forslag om udvalgsbehandling tilbage.

Finn Rudaizky (A): Jeg vil allerførst lige have lov til at rette en lille misforståelse, måske en bevidst misforståelse, nemlig at borgmester Søren Pind nævnte, at jeg havde sagt, at handicapplanen først skal vedtages i begyndelsen af 2005.

Det sagde jeg, men jeg gjorde altså opmærksom på sidst i mit indlæg, at i det konkrete spørgsmål om Ellebjerg Skole var det muligt at bruge den sunde fornuft. Og borgmester Søren Pind, det er altså også muligt at bruge den sunde fornuft, før man kommer til 2005. Derfor opfordrede jeg både embedsmænd og politikere til ved fremtidige møder, den slags arrangementer, naturligvis at være opmærksom på det. Så det vil jeg godt lige have lov til at understrege.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Jeg er helt sikker på, at den stilfærdighed, som borgmester Søren Pind taler om her, måske alligevel ikke er så stilfærdig, som det er tilfældet. For hvem er det, der bringer partipolitik ind i sagen? En ting er, at det er fuldstændig legitimt at tage det på Borgerrepræsentationens dagsorden som et medlemsforslag, men hvis det var så stilfærdigt, som borgmesteren fremhæver, så var der altså også andre organer til at få løst denne sag på en praktisk måde.

Men vi synes, det er rimeligt, at der kommer en debat om de her ting. Vi synes også, det er rigtigt, at det bliver indarbejdet i den nye politik på handicapområdet, og vi synes, det er meget vigtigt, at det bliver indarbejdet, når vi kommer dertil.

Vi vil ikke være med til at blive mistænkeliggjort i relation til det signal, som skal sendes her fra dette møde i dag, nemlig at vi er fuldstændig enige i intentionerne med Venstres forslag. Derfor vil vi godt sige for netop ikke at politisere, at vi gerne vil stemme for det forslag, som borgmester Søren Pind har stillet.

(Kort bemærkning).

Borgmester **Søren Pind**: Så vil jeg først godt takke Finn Rudaizky og så bare uden polemik forklare, at grunden til, at det er stillet i Borgerrepræsentationen og ikke andre steder, er i al sin enkelhed, at det er det eneste sted, hvor samtlige forvaltninger kan blive pålagt noget.

Carl Christian Ebbesen (O): Nu var det jo lidt et andet indlæg, jeg skal op og holde nu end det, jeg havde regnet med, og tusind, tusind tak for det. Det synes jeg alligevel, at jeg følte anledning til at sige. Jeg synes faktisk, det er stort, jeg synes, det er voksent, jeg synes, det er fair, at man går ind og gør det, at når man kan mærke stemningen er, som den er, og finder ud af, at det her er et godt forslag, gode ideer, gode ideer skal jo ikke dræbes, fordi de kommer fra dem, man åbenbart betragter som ens fjender, når det drejer sig om politik. Jeg synes, det er voksent.

**Medlemsforslaget blev vedtaget med 49 stemmer imod 0.
For stemte A, V, F, B, Ø, C, O og D.**

=====

20) BR 484/03. Udpegning af medlemmer

Indstilling om, at der kun udpeges politikere (partimedlemmer), som ikke samtidig er medlemmer af Borgerrepræsentationen, til bestyrelserne for de selvejende institutioner for børn og unge, kommunen har driftsoverenskomst med, at den store valggruppe og den lille valggruppe på skift (i nævnte rækkefølge) får tildelt en bestyrelsesplads, samt at Borgerrepræsentationen udpeger et medlem af bestyrelsen for Glostrup Observations- og behandlingshjem.
(Valgudvalget)

1. næstformand (**Hellen Hedemann**): Jeg vil gøre opmærksom på, at i denne sag er der tale om en principbeslutning, som kun gælder, så længe Borgerrepræsentationen er enig om det.

Indstillingen blev godkendt med bemærkning om, at der er tale om en principbeslutning, som kun gælder, så længe der er enighed herom.

Overborgmesteren fik bemyndigelse til at modtage navnet.

=====

21) BR 485/03. Røking i udvalg

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 23. oktober 2003

Godkendelse af, at Observatør for Valby Handelsforening Nick Nielsen udtræder af Valby Lokaludvalg. I stedet indstilles Jan Dybkilde som observatør for Valby Handelsforening.

Indstillingen blev godkendt.

=====

22) BR 488/03. Indkaldelse af stedfortræder

Godkendelse i henhold til lov om kommunernes styrelse § 15, stk. 2 af formandens indkaldelse af stedfortræder for Peter Skaarup (O), som af arbejdsmæssige årsager vil være forhindret i at deltage i forsamlingens møder fra den 1. november 2003 til og med den 30. november 2003. 1. stedfortræder Gunhild Legaard indkaldes.

Jens Johansen (F): Jeg ved ikke, om protokollen kommer til at vise, om Peter Skaarup er fraværende eller nærværende ved mødet i dag. Jeg har set ham, jeg er ked af, at han ikke hører det her.

Selverkendelse er en god ting. Det er også godt at vide, at når man har meget at lave, så må man lægge noget fra sig og prioritere. Så derfor er det en god ting, at Peter Skaarup nu får indkaldt en stedfortræder, og at der på samme måde vil være en stedfortræder for den lille valggruppe i bestyrelsen for Ørestadsselskabet og Østamagerbaneselskabet.

Jeg kan kun beklage den periode, Peter Skaarup meddeler, at han af arbejdsmæssige årsager vil være forhindret i at deltage i møderne og arbejdet her i Borgerrepræsentationen. Hvis det stod i min magt, så ville jeg stille forslag om, at han bevilges en stedfortræder for resten af valgperioden, men det ligger uden for selv mine evner, selv om jeg kan mere end mit fadervor.

Jeg skal i den forbindelse sige, at det i forhold til arbejdet og indsatsen ikke vil fritage Peter Skaarup også for fremtidig kritik, at han på sidste møde i Ørestadsselskabets bestyrelse meddelte, at han ikke kan deltage i en væsentlig del af Østamagerbaneselskabets møder i 2004, da han skal deltage i gruppemøder på Christiansborg i Dansk Folkepartis Gruppe. Det vil ikke fritage ham for kritik, og jeg vil håbe, at han i det spørgsmål i 2004 vil udvise samme selverkendelse, som han har gjort i dag, hvor han meddeler, at han af arbejdsmæssige årsager vil være forhindret i at deltage i arbejde, som er relateret til Københavns Borgerrepræsentation.

Indkaldelse af stedfortræder blev godkendt.

=====

23) BR 489/03. Meddelelse om midlertidige valg

Meddelelse fra den lille valggruppe om, at Karin Storgaard (O) indtræder som midlertidigt medlem af Økonomiudvalget og bestyrelserne for Øresundsselskabet og Østamagerbaneselskabet i forbindelse med Peter Skaarups fravær i perioden fra og med den 1. november 2003 til og med den 30. november 2003.

Meddelelsen blev taget til efterretning.

=====

24) BR 490/03. Rokering i udvalg

Godkendelse af at Klaus Bondam (B) udtræder af Teaterudvalget i HUR (Hovedstadens Udviklingsråd), samt meddelelse fra den lille valggruppe om, at Monica Thon (B) indtræder som nyt medlem af udvalget.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger**Mødet 23. oktober 2003**

Indstillingen blev godkendt.
=====**25) BR 491/03. Røking i udvalg**

Godkendelse af at Jens Andersen (F) udtræder af Skatteankenævnet, samt meddelelse fra den store valggruppe om, at Kasper Lund Kirkegaard (F), Peder Hjortsvej 20, 2. th., 2500 Valby, indtræder som nyt medlem af nævnet.

Indstillingen blev godkendt.
=====**26) BR 492/03. Røking i udvalg**

Godkendelse af at Karin Storgaard (O) pr. 1. november 2003 udtræder af Miljø- og Forsyningsudvalget, samt meddelelse fra den lille valggruppe om, at Gunhild Legaard (O) indtræder som nyt medlem af udvalget.

Indstillingen blev godkendt.

Dørene blev lukket kl. 21.25

Disse sager blev behandlet for lukkede døre:

27) 476/03. Salg
=====**28) 477/03. Åremålsansættelse**
=====**29) 471/03. Salg af arealer**

Mødet sluttede kl. 21.29
