

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Mødet Torsdag den 2. marts 2000 kl. 17.30

Dagsorden:

Forskellige forslag vedrørende dagsordenen

- 85/2000 Godkendelse af orlov for Karen Schmidt, A
- 14/2000 Udmøntning af vedligeholdelsespuljen i 2000
- 50/2000 Bufferpulje 1999
- 79/2000 Ophør af interessentskabskontrakt mellem Den Danske Stat og Københavns Kommune om Ejendomsselskabet Tor I/S
- 62/2000 Frikøb af Københavns Kommunes tilbagekøbsret
- 75/2000 Ansøgning om oprettelse af en skolebestyrelse ved Øresundsskolen
- 69/2000 Tillægsbevilling til dansk som andetsprog for voksne udlændinge
- 67/2000 Udpegning af medlemmer og stedfortrædere til Det Sociale Brugerråd i København
- 60/2000 Offentliggørelse af fælles gårdanlæg i karreen Møllegade, Nørrebrogade, Peter Fabers Gade og Guldbergsgade
- 61/2000 Offentliggørelse af fælles gårdanlæg i karreen Hørsholmsgade, Stefansgade og Jægersborggade
- 70/2000. Tillæg til byfornyelsesbeslutning om fælles gårdanlæg i karreen Odensegade m.fl. gader
- 73/2000 Endelig vedtagelse af fælles gårdanlæg i karreen Borups Alle, Vestergårdsporten, Vestergårdsvej og Mågevej.
- 63/2000 Endelig vedtagelse af fælles gårdanlæg i karreen Sylviavej, Horsekildevej og Blankavej
- 74/2000 Endelig vedtagelse af lokalplan "Kronprinsessegade"
- 64/2000 Ophævelse af byggelinier langs del af Vesterbrogade
- 80/2000 Tillæg til kapitalbevilling, 2. etape af Kastelets retablering
- 81/2000 Etablering af cykelstier og cykelparkering samt træplantning i Vester Fari-magsgade
- 82/2000 Renovering af bolværket overfor Ved Stranden
- 71/2000 Indstilling om at miljø- og forsyningsborgmesteren og Miljø- og Forsyningsforvaltningen søger at fremme lukningen af Barsebäck 2
- 66/2000 Forslag til beslutning om at Kgs. Nytorv færdiggøres, stillet af Jens Kjær Christensen og Mikkel Warming, Ø
- 77/2000 Forslag til beslutning om tilladelse til taxaer i busbaner, stillet af Tine Peters, V, Søren Pind, V, Wallait Khan, F, og A. Benhaddou, D
- 78/2000 Forslag til beslutning om miljøtrafikuge og bilfri dag, stillet af Bo Asmus Kjeldgaard og Charlotte Wieth-Klitgaard, F
- 83/2000 Meddelelse fra Den Socialdemokratiske Gruppe om, at Hanne Nielsen midlertidigt indtræder som medlem af bestyrelsen for Musikskolen og af bestyrelsen for Billedskolen under Karen Schmidts orlov, og at Battal Tanriverdi midlerti-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

- digt indtræder som medlem af Uddannelses- og Ungdomsudvalget samt som medlem af Storkøbenhavns Taxinævn, Kuratelet for De Forenede Kirkeskoler og Københavns Drengekor, bestyrelsen for Københavns Kommunes Ungdomsskole og som suppleant i Folkeoplysningsudvalget under Karen Schmidts orlov
- 84/2000 Meddelelse fra Den Socialdemokratiske Gruppe om, at Lars Engberg udtræder som medlem af Bygge- og Teknikudvalget, og at Taner Yilmaz indtræder som medlem af udvalget, samt at Taner Yilmaz udtræder som medlem af Uddannelses- og Ungdomsudvalget, og at der udpeges nyt medlem i stedet for Taner Yilmaz
- 89/2000 Meddelelse fra Enhedslistens Gruppe om, at Morten Kabell udtræder som medlem af Det for Københavns og Frederiksberg Kommuner Fælles Programråd, og at Jacob Mortensen indtræder som nyt medlem af Programrådet.
- 72/2000 Salg af et selskab
- 86/2000 Indstilling vedrørende en retssag

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

Der er til mødet i aften udsendt en dagsorden med i alt 21 punkter og en tillægsdagsorden med et punkt. Derudover har jeg modtaget 4 sager, som under forudsætning af forsamlingens godkendelse vil blive optaget på dagsordenen.

Det drejer sig om sag 85/2000, godkendelse i henhold til § 15, stk. 2, i styrelsesloven af formandens indkaldelse af en stedfortræder for Karen Schmidt, der på grund af barsel vil være forhindret i at deltage i forsamlingens møder fra den 2. marts til den 30. juni 2000. I den forbindelse indkaldes 1. stedfortræder, Battal Tanriverdi.

Lidt mindre uro i salen vil føre til, at tilhørerne kan høre, hvad det er, formanden siger.

Så drejer det sig om sag 83/2000, som er meddelelse fra Den Socialdemokratiske Gruppe om, at Hanne Nielsen midlertidigt indtræder som medlem af bestyrelsen for Musikskolen og af bestyrelsen for Billedskolen under Karen Schmidts orlov, og at Battal Tanriverdi midlertidigt indtræder som medlem af Uddannelses- og Ungdomsudvalget samt som medlem af Storkøbenhavns Taxinævn, Kuratelet for De Forenede Kirkeskoler og Københavns Drengekor, bestyrelsen for Københavns Kommunes Ungdomsskole og som suppleant i Folkeoplysningsudvalget under Karen Schmidts orlov.

Det drejer sig om sag 84/2000, meddelelse fra Den Socialdemokratiske Gruppe om, at Lars Engberg udtræder som medlem af Bygge- og Teknikudvalget, og at Taner Yilmaz indtræder som nyt medlem af udvalget, samt at Taner Yilmaz udtræder som medlem af Uddannelses- og Ungdomsudvalget, og at der udpeges et nyt medlem af udvalget i stedet for Taner Yilmaz.

Endelig drejer det sig om sag 89/2000, meddelelse fra Enhedslistens Gruppe om, at Morten Kabell udtræder som medlem af Det for Københavns og Frederiksberg Kommuner Fælles Programråd, og at Jakob Mortensen indtræder som nyt medlem af Programrådet.

Så har jeg endelig fra borgmester Bo Asmus Kjeldgaard modtaget anmodning om tilladelse til, at direktør Gert Fischer fra Københavns Vand overværer sagen på tillægsdags-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

ordenen, 86/2000, der behandles for lukkede døre. Jeg skal sige, at for så vidt angår sagen på tillægsdagsordenen foreslår jeg den behandlet som den sidste sag på mødet i aften.

Den sag, vi har optaget som punkt 21, nemlig sag 62/2000 på dagsordenen, skal, medmindre forsamlingen beslutter andet, tillige behandles for lukkede døre. Forvaltningen har over for mig oplyst, at der ikke vil være noget til hinder for, at sagen behandles for åbne døre, og derfor skal jeg foreslå, at sagen behandles for åbne døre som et nyt punkt 2 a efter punkt 2 på dagsordenen.

Den første af de 4 sager uden for dagsordenen, sag 85/2000, foreslår jeg behandlet som den første sag på mødet i aften, den sag, der vedrører indkaldelse af stedfortræder for Karen Schmidt.

De 3 øvrige sager uden for dagsordenen, 83/2000, 84/2000 og 89/2000, foreslår jeg behandlet i den rækkefølge, jeg netop har nævnt, som de sidste sager for åbne døre efter punkt 19 på dagsordenen.

Jeg skal herefter først høre, om der er bemærkninger til, at direktør Gert Fischer overværer behandlingen af sag 86/2000? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet, så er det godkendt.

Jeg skal høre, om der er bemærkninger til, at sag 86/2000 på tillægsdagsordenen behandles som den sidste sag på mødet i aften? (*Ophold*). Det er der ikke nogen bemærkninger til, så det er godkendt.

Jeg skal høre, om der er bemærkninger til, at punkt 21 på dagsordenen behandles efter punkt 2 som et nyt punkt 2 a. (*Ophold*). Det er der ingen bemærkninger til.

Er der bemærkninger til, at 85/200, 83/2000, 84/2000 og 89/2000 behandles som nævnt? (*Ophold*). Det er der ikke bemærkninger til. Og heller ikke, kan jeg se, bemærkninger til dagsordenen i øvrigt. Så er den godkendt.

1) BR 85/2000. Godkendelse af orlov for Karen Schmidt, A

Godkendelse i henhold til lov om kommunernes styrelse, § 15, stk. 2, af formandens indkaldelse af en stedfortræder for Karen Schmidt, A, der på grund af barsel vil være forhindret i at deltage i forsamlingens møder fra 2. marts til 30. juni 2000. 1. stedfortræder, Battal Tanriverdi, indkaldes.

Indstillingen blev godkendt.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg skal byde Battal Tanriverdi velkommen tilbage til byen og velkommen til arbejdet i Borgerrepræsentationen.

(Forsamlingen rejste sig)

2) BR 14/2000. Udmøntning af vedligeholdespuljen i 2000.

Indstilling om tillægsbevilling til driftsbudgettet for 2000 på 53,0 mill. kr. til ekstraordinær bygningsvedligeholdelse af kommunens bygninger, jf. nærmere anført fordeling på bevillinger med kasse-mæssig dækning på Økonomiudvalgets rådighedsbeløb, konto 6.51.3 - pulje til ekstraordinær bygningsvedligeholdelse - samt indstilling om at Uddan-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

nelses- og Ungdomsudvalget anvender 3,5 mill. kr. af de i alt 13,4 mill. kr., som udvalget er indstillet til i forbindelse med vedligeholdelsesopgaver til udbedring af stormskaderne. Uddannelses- og Ungdomsudvalget bemyndiges til selv at prioritere, hvordan de resterende 9,9 mill. kr. fra vedligeholdespuljen i 2000 skal anvendes. Prioriteringen skal ske inden for de projekter under Uddannelses- og Ungdomsudvalget, der er udvalgt i indstillingen.

(Økonomiudvalget)

og

3) BR 50/2000. Bufferpulje 1999

Indstilling om at Uddannelses- og Ungdomsudvalgets samlede udgifter til stormskader på i alt 6,0 mill. kr. skal holdes indenfor Uddannelses- og Ungdomsudvalgets egne rammer, idet kommunens Brandfond dog forventes at dække 2,5 mill. kr. af udgifterne.

(Uddannelses- og Ungdomsudvalget)

Sagerne behandlede under ét.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Om sagen må man sige, at vi jo i lighed med tidligere år her først på året skal udmønte, og med virkning fra først på året, den pulje til ekstraordinær vedligeholdelse, som er afsat på årets budget.

Vi kan, må man sige, og bygningerne kan med tilfredshed konstatere, at det er lykkedes at få 53 mill. kr. afsat på budgettet til vores bygninger ekstraordinært, hvor beløbet i puljen de foregående år har været på 30 mill. kr., og vi ved alle sammen, at behovet er ganske betydeligt.

Vi har jo igennem en årrække i kommunen haft et relativt lavt udgiftsniveau på vedligeholdelsesområdet, og det er det billede, som puljen til ekstraordinær vedligeholdelse er med til at ændre på. Jeg tror, at for dem af os, der deltog i den budgetkonference, der var Torsdag i sidste uge, blev det klart og tydeligt illustreret, at der er en problemstilling. Vi kan ved selvsyn, når vi ser mange kommunale bygninger, også se, at der er behov. Jeg vil med et par taleksempler illustrere bare for skoleområdet, hvordan udviklingen har været.

Vi har fra midten af 1980'erne og til midten af 1990'erne set en gennemsnitlig vedligeholdelsesudgift pr. kvadratmeter på mellem 64 og 90 kr. Fra midten af 1990'erne og til nu har gennemsnitsudgiften pr. kvadratmeter på skoleområdet ligget mellem 112 og 156 kr. Det er tal, der stammer fra den rapport om kommunens anlæg og anlægs- og vedligeholdelsesudgifter, som kom i april måned.

Jeg tror, det er helt afgørende, at vi fastholder indsatsen i forhold til vores bygningsmasse. Det er også helt tydeligt, at indsatsen bærer frugt. Vi har især set det på skolerne og på daginstitutionerne, hvor hovedindsatsen har fundet sted. De, der har set effekten af det på Sankt Annæ Gymnasium, vil kunne se, hvordan såvel lærere som elever nu har meget bedre fysiske rammer at udfolde sig inden for end tidligere.

Igen i år er det svampeskader, det er indeklimaproblemer på skoler og i daginstitutioner, der tegner sig for langt hovedparten af ansøgningerne. Der er også til det formål naturligvis afsat langt de største midler.

Den voldsomme storm, vi havde i begyndelsen af december måned sidste år, har tilføjet akutte behov for udbedring af bygningsskader inden for U- og U-forvaltningen, hvor

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

man oplevede store stormskader for i alt 6 mill. kr. Det forventes, at Kommunens Brandfond dækker de 2½ mill. kr. af disse udgifter. Tilbage bliver så udbedringsopgaver, som det fremgår af sagen her, for 3½ mill. kr.

Heldigvis er begivenheder af den karakter sjældne, og en løsning på U- og U's akutte behov er fundet ved, at det i den indstilling, der ligger her, forudsættes, at ubedring af stormskader finansieres via forvaltningens del af midlerne for puljen til ekstraordinær vedligeholdelse.

Borgmester **Søren Pind**: Må jeg ikke godt sige, at det er Venstres rent principielle stillingtagen til denne sag, at når der opstår en så mærkværdig situation som en storm af den pågældende karakter, så er det vel det nærmeste, man kommer på at kunne argumentere fornuftigt for, at der skal en tillægsbevilling til.

Imidlertid er vi blevet belært om, at tillægsbevillinger kræver enighed i den kreds af partier, der har indgået et budgetforlig. Det har vi måttet bøje os for, men vi har naturligvis noteret os indstillingen til senere sager, der måtte komme i dette finansår.

Charlotte Wieth-Klitgaard (F): Det er vist ikke nogen hemmelighed længere, at det blæste den 3. december 199, eller rettere sagt, det stormede, og det stormede ikke engang, det var faktisk århundredets storm, hvis man skal tro meteorologerne, og det er nok meget klogt sådan generelt at tro på dem, som har forstand på et område. Det lønner sig som oftest.

I de danske skove væltede træerne som børn, der lige har fået støttehjulene pillet af cyklerne, men det fik ingen til at hævde, at det måtte da være skovejernes egen fejl. De kunne vel bare have plantet noget andet end tændstikker. Tværtimod fik regeringen travlt med at mene, at vi skulle hæfte solidarisk og strikke en solidarisk løsningsmodel sammen.

Men anderledes tænker man åbenbart her i byen. Her i byen var det bl.a. skolerne, der blev hårdt ramt. Tagsten og andet ikke nagelfast faldt for et godt ord ned og voldte skader for godt og vel 6 mill. kr.

Derfor blev et enigt udvalg også enig om at bede BR om en ekstrabevilling for at holde skolerne skadesløse, en holdning, der senere fandt tilslutning i Økonomiudvalget, som man også kunne høre, at borgmester Søren Pind gerne ville have støttet. Men han er åbenbart så blevet belært om, at det var budgetstof. Det er utroligt, hvad man efterhånden kan finde plads til under den hat. Så altså ingen solidarisk hæftelse her i byen.

For at føje spot til skade var der endda rygter om, at nogle mente, at de mange skader til en vis grad var selvforskyldte, at skolerne var udueligt vedligeholdt. Skolerne er dårligt vedligeholdt, men det bør næppe lægges den nuværende forvaltning eller udvalget til last. Vi prøver efter bedste evne, og mener nogle, at evnerne mangler, så er det måske, fordi pengene mangler i stedet.

Netop ved, at man skærer nu, så bliver fordelingen af de her midler endnu en gang arbitrær og uigennemtænkt. »Bygningsvedligeholdelsen 2000« dokumenterer på det groveste det efterslæb, der er på skolerne. Den er endda i farver, det er sådan en rigtig gyser. Man mener, at op mod 180 mill. kr. er et efterslæb fra 1980'erne.

Men vi kan da glæde os over, at det er nådigt, at en del af midlerne nu i det mindste skal udvælges i U- og U-forvaltningen. Det burde også være dem, der havde kompetencen. Det kan da umuligt være Økonomiforvaltningen, der har tjek på, hvor midlerne bruges bedst.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Som sagt må vi nøjes med at hilse det velkommen, men vi vil da meget gerne have en afstemning om det forslag, som oprindeligt lå i U- og U, og som et enigt udvalg vedtog.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Så er det Marie Jeppesen, der har overladt ordet til Morten Kabell.

Morten Kabell (Ø): Så slap jeg også for at skulle tage kjole på for at lade som om jeg var Marie.

De her 2 sager er jo på mange måder et udtryk for, at kommunen ofte handler hovedløst, og at vi ikke agerer til kommunens fælles bedste.

For det første kan vi tage hele sagen omkring stormskaderne. Der synes jeg, at Søren Pinds ord var meget korrekte. Hvis ikke en orkan, der hærger hen over landet, smadrer for jeg ved ikke hvor mange milliarder, og i det hele taget er til stor skade for kommunens bygninger, hvis der ikke der er tale om så ekstraordinær en situation, at det naturligvis burde udløse en tillægsbevilling, således at det var hele kommunen, der var med til at dække de skader, som et enkelt udvalg primært er udsat for, jamen hvor er vi så henne?

Jeg synes, det er udtryk for et aldeles hykleri, hvis jeg skal være helt ærlig, fra Venstres side, når det er, at man så ikke vil gå med på at stemme, som et enigt udvalg har gjort, og stemme til gavn for, at kommunens bygninger også på skoleområdet kan blive ført tilbage til den stand, den i øvrigt ikke særligt gode stand, men dog en stand, de var i, før orkanen hærgede.

Vi har haft masser af sager, hvor det er, at Venstre har ladet sig, om jeg så må sige stemme ned i tillægsbevillingssager, og hvor man har fundet sig i det uden store problemer. Vi kan nævne Kongens Enghave som én sag, der er masser af andre områder.

Jeg forstår det ikke, og jeg forstår absolut heller ikke Socialdemokratiets holdning i denne sag. Jeg synes, det var en god holdning, Socialdemokratiets 3 medlemmer af U- og U-udvalget indtog, at man naturligvis gik ind og sagde, at der, hvor det er, at kommunen har et fælles ansvar, der må kommunen også gå ind fælles og yde støtte.

Jeg forstår så ikke, at når vi kommer længere op i systemet, så er det vigtigere for Socialdemokratiet, vigtigere for forvaltningerne at holde fast i nogle små petitesser om, jamen det her kan man sagtens klare, og beløbet er ikke så stort. Der er stadig noget, der bør hedde principper, også for Socialdemokratiet.

Derfor skal jeg tilslutte mig det ændringsforslag, som SF stillede, om, at Uddannelses- og Ungdomsudvalgets beslutning af 15. december 1999 også gennemføres her i Borgerrepræsentationen.

Den anden side af de 2 sager, vi så har oppe i dag, handler om de 53 mill. kr. til ekstraordinær bygningsvedligeholdelse. Der oplever vi, at Økonomiforvaltningen går ind og leger overdommer på de enkelte fagforvaltningers kyndige skøn på, hvor det er, der er mest brug for vedligeholdelse. Det er usagligt, og det er uden sammenhæng med virkeligheden.

Vi ved, at der sidder en utrolig stor bygningsfaglig ekspertise rundt omkring i de forskellige forvaltninger. Vi ved også, at de prioriteringer, som forvaltningerne har indstillet til udvalgene, og som udvalgene har indstillet til Borgerrepræsentationen, at det var der, man skal sætte ind med den ekstraordinære bygningsvedligeholdelse, at det var et udtryk for, at det var her, det virkelig brændte på, at det var her, man skulle sætte ind, når det var, at man har fået de ekstra millioner.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Ikke desto mindre oplever vi så, at det skal overrules af en Økonomiforvaltning, som ærlig talt ikke ved, hvad den snakker om. Jeg synes, det er ynkeligt, og jeg synes faktisk, at det er noget, som Borgerrepræsentationen burde gøre om.

Derfor stillede Enhedslisten tidligere i forløbet det forslag, at beløbene til de enkelte udvalg og enkelte bydele puljes, og at det derefter overlades til de enkelte fagudvalg og de enkelte bydele at træffe beslutning om, hvordan det er, man skal bruge de midler, der er blevet allokeret til dem.

Det forslag vil jeg gerne tillade mig at genfremsætte, det er nemlig udtryk for en sund fornuft, og det er udtryk for en respekt for den bygningsfaglige ekspertise, der sidder ude omkring i fagforvaltningerne. Alt andet lige er det ikke Borgerrepræsentationen værdigt.

Louise Frevert (O): Jeg vil nok sige, at jeg kunne faktisk ikke have sagt det meget bedre end Morten Kabell fra Enhedslisten. Det er jo dejligt at se, at man kan have sådan et fremragende samarbejde på tværs af partier. Det er da fuldstændig uhørt, at man i Økonomiudvalget ikke vil gå ind og tage de her 6 mill. kr. fra puljen til uforudsete udgifter. Det, jeg synes er endnu mere gravende, er, at det var et enigt udvalg, der stemte for dette forslag, som nu vil blive genfremsat af Morten Kabell fra Enhedslisten.

Så det, jeg synes vil være interessant, er afstemningsresultatet, at man bare sådan lige med et håndkantslag og et knips med fingrene begynder at løbe fra aftalerne ... Er her ikke meget uro? ...

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Det er Louise Frevert, der har ordet.

Louise Frevert (O): Vi mener, at en sag som denne med de 6 mill. kr. burde helt klart ikke være noget, som U- og U-udvalget skal finde inden for deres eget budget. Tværtimod burde der være en form for force majeure-paragraf, der kunne træde i kraft. For det her vil vi simpelt hen ikke være med til.

Desuden er det med hensyn til de 13 mill. kr. da helt klart, at de eneste, der vil være kapable til at kunne sige, hvad pengene skulle bruges til, er udvalget selv. Så det der med, at de selv får lov til at prioritere, er fuldstændig hen i vejret.

Marie Jeppesen (Ø): Jeg vil ikke sige så meget om skoler i denne sag, fordi det er ikke mit område at komme ind på. Men det er faktisk sådan, at vi i Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget også har et problem i forhold til penge til udbedring af skader, eller hvad man skal kalde det.

Jeg vil så sige, at det er altså ikke 6 eller 8 mill. kr., vi taler om hos os. Det er 21 mill. kr., som vi faktisk står og mangler i forhold til, at der er en af vores institutioner, der er temmelig svampeskadet.

Jeg vil sige, at det handler om Egmontgården, som er et herberg for hjemløse kvinder med børn. Der er ca. 100 lejligheder derude, og i øjeblikket er de 10 af dem lukket, fordi der simpelt hen er så svampebefængt derude, så der ikke kan bo folk der. Det synes jeg er ret problematisk, vil jeg sige. Det er altså børn, vi opbevarer, og de bor her. Det er ikke sådan, så de er her et par timer.

Jeg synes, det er smadderærgeligt, at der ikke kan blive afsat penge til den her renoivering. Vi har faktisk også mangel på boliger, vi har ikke nogen steder at placere vores

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

hjemløse borgere. Så jeg håber meget, at det her er noget, der kan blive prioriteret i hvert fald i næste års pulje, eller hvad man skal sige.

Afstemning vedrørende BR 14/2000:

Morten Kabell (Ø) stillede følgende ændringsforslag: "Midlerne fra vedligeholdelsespuljen afsættes til de enkelte forvaltninger og bydelsråd, som fremkommer med en prioritering på baggrund af den eksisterende faglige ekspertise".

Ændringsforslaget blev forkastet med 32 stemmer imod 21.

For stemte: F, Ø, O, 1 medlem af B (Inger Marie Bruun-Vierø) og L.

Imod stemte: A, V, C, B med undtagelse af 1 medlem (Inger Marie Bruun-Vierø), P og D.

Indstillingen blev herefter godkendt uden afstemning.

Afstemning vedrørende BR 50/2000:

Charlotte Wieth-Klitgaard (F) stillede følgende ændringsforslag: "Der gives en tillægsbevilling på 6 mill. kr. til Uddannelses- og Ungdomsudvalgets budget for 1999 med henblik på at friholde skoler og institutioner for de udgifter, der blev påført dem i forbindelse med stormen den 3. december 1999, idet Uddannelses- og Ungdomsforvaltningens bygninger i særlig grad blev ramt af stormskader. Forslaget indebærer en besparelse for Brandfonden på 2,5 mill. kr., der eventuelt kan medfinansiere tillægsbevillingen."

Ændringsforslaget blev forkastet med 33 stemmer imod 21.

For stemte: F, Ø, O, og L.

Imod stemte: A, V, C, B, P og D.

Indstillingen blev herefter godkendt uden afstemning.

=====

4) BR 79/2000. Ophør af interessentskabskontrakt mellem Den Danske Stat og Københavns Kommune om Ejendomsselskabet Tor I/S

Indstilling om godkendelse af allonge til interessentskabskontrakt mellem Den Danske Stat og Københavns Kommune om nedlæggelse af Ejendomsselskabet Tor I/S inden kontraktens udløb pr. 2009.

(Økonomiudvalget)

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Da Tor blev stiftet 1. januar 1995, var det jo med det primære formål at bistå til at få Københavns Kommunes økonomi på fode igen. Oprettelsen af selskabet var en del af kommunens aftale med regeringen om kommunens økonomi for 1995 ... Der er lidt uro i salen, og man kan næsten sige, at denne sags afslutning kunne i virkeligheden fortjene lige så stor interesse som starten på denne sag, fordi resultatet for kommunen, må man sige, hører ikke til de værste sager,

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Københavns Kommune har beskæftiget sig med i forrige århundrede, måske snarere tværtimod.

Det var sådan, som man jo husker, at det drejede sig om 234 ejendomme, og det var sådan, at de ejendomme skulle overdrages til selskabet i henhold til det, der var ejendomsvurderingen, og det vil sige et beløb på det tidspunkt på 3,3 mia. kr. Aftalen med staten foreskrev, at staten skulle dække ethvert underskud i Tor op til 3,3 mia. kr.

Allerede nu er alle 234 ejendomme solgt, og derfor er formålet med indstillingen her at nedlægge selskabet før kontraktens udløb. Ellers var projektet jo med en tidshorisont, som det også fremgår af indstillingen, frem til 2009.

Tor I/S har en estimeret balance, eller underbalance må man hellere sige, på 970 mill. kr. her pr. marts 2000. Det betyder, at såvel underbalancen som omkostninger ved afvikling af selskabet påhviler den danske stat.

Som sagt var det primære formål med oprettelsen af Tor økonomisk, men det er min klare overbevisning, at der også fulgte og naturligvis ikke uden, at der også har været problemer i processen, en række andre gevinster med.

Jeg håber meget, at den undersøgelse, som er i gang med at blive udarbejdet, om, hvad der er sket videre i de tidligere Tor-ejendomme, de konsekvenser, der har været for beboerne såvel økonomisk som boligstandardmæssigt som befolkningsmæssigt og boligsocialt, vil foreligge inden længe og må naturligvis også indgå i vurderingen af denne meget, meget store handel, Københavns Kommune indgik i 1994 med den danske stat.

Jens Johansen (F): Det her drejer sig om økonomi, og det drejer sig om boligpolitik. Dannelsen af selskabet Tor medførte, at Københavns Kommune fik en stærkt forbedret økonomi i 1995.

På det tidspunkt stemte vi imod selskabsdannelsen, og det var bl.a. med den begrundelse, at Københavns Kommune efter dannelsen af Tor og salget af ejendommene ville få et problem med genhusning i forbindelse med byfornyelse og med den boligsocialt begrundede genhusning.

Det har desværre vist sig, at vi på det punkt havde ret. Københavns Kommune har store problemer med at finde egnede genhusningsboliger i forbindelse med byfornyelse f.eks. på Vesterbro, hvilket betyder, at byfornyelsesprocessen stort set sander til, fordi der ikke er de genhusningsboliger, som det er nødvendigt at have for at kunne gennemføre byfornyelsesprocessen, sådan som den er planlagt, også selv om den er blevet reduceret, i og med at den økonomiske ramme som statstilskuddet er blevet reduceret.

Det problem står Københavns Kommune nu med, efter at det hele er blevet beskrevet som en solstrålehistorie af vores boligminister i gårsdagens Berlingske Tidende og som den bedste købmandshandel, som Københavns Kommune nogen sinde har foretaget, af en embedsmand, som har været tæt tilknyttet sagens forløb og behandling. Guderne må vide, hvem det er.

Angående den økonomiske side af sagen har det skæppet i kommunekassen, og det har betydet noget økonomisk for en del af de beboere, som bor i det, der var Tor's ejendomme, at de dermed har kunnet overtage ejendommene og købe en boligandel som førstegangskøbere. Det har jeg da også på Vesterbro hørt mange udtrykke stor tilfredshed med.

Det har også betydet, at vi i en bydel, som har været præget af Tor-ejendomme, oplever, hvad nogle ville kalde en social udtørring. Fattigrøvene er blevet jaget på porten i de ejendomme, som er blevet solgt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Nu har vi så i kommunen – jeg vil tro, det er den samme kreds af embedsmænd – fået øje på den store mulighed, der er ved salg af tilbagekøbsrettigheder. Nu er det den almene boligsektor, der skal omdannes til andelsboliger, og vi venter med interesse og spænding på at høre om forhandlingerne om de 2 første ejendomme, som har været forhandlet her i forbindelse med, at tilbagekøbet falder i løbet af i år.

Det vil være et stort problem, synes vi, for kommunen, hvis hele boligsektoren udvikler sig til at blive andelsboliger, der i øvrigt på mange måder er en fornuftig boligform, men der er også andre fornuftige boligformer, og herunder hører efter vores mening den almene boligsektor.

Vi synes, det er vigtigt at lægge en boligpolitisk vinkel på sagen i diskussionen. Det gjorde vi dengang vi tog stilling til spørgsmålet om salget i forbindelse med diskussionen om genhusning og de problemer, det siden har vist sig, at vi har fået.

Vi mener også, at det, når vi skal til igen at diskutere spørgsmålet om den almene boligsektors tilbagekøbsrettighed i forhold til de almene boliger i København, er vigtigt at anlægge boligsociale og boligpolitiske synspunkter.

Mikkel Warming (Ø): Nu hvor Ejendomsselskabet Tor lukkes ned, er det vel værd at gå lidt tilbage til etableringen af det og den debat, der var i efteråret 1994, nærmere bestemt den 3. november 1994, da man startede det.

Det interessante ved at læse tilbage og huske, men primært at læse tilbage, er, at ingen i debatten havde forudset det, der egentlig er sket. Ingen havde forudset, at 90 pct. af lejlighederne blev overtaget på andelsbasis. Alle regnede med en langt større andel af udlejningsejendomme, altså at flere private ville overtage kommunens ejendomme.

Hvorfor er det så blevet så markant i forhold til, at så mange har valgt at overtage ejendommene som andelsboliger? Jo, vi ved jo alle sammen, at mange steder fik man jo nærmest kylet penge i nakken for at overtage ejendommene som andelsboliger, at det simpelt hen på grund af konstruktionerne var således, at man fik penge udbetalt, når man overtog dem.

Det viser blandt flere ting også, at kommunen som ejer, som den, der skulle vedligeholde ejendommene, nok ikke har været den bedste, at vedligeholdelseskontoerne var så smækfulde af penge, at det har været med til at finansiere overtagelsen til andelsboliger.

Men hvad er så konsekvensen i dag, hvor 90 pct. af de tidligere kommunale ejendomme er blevet andelsboliger? Det er både godt og skidt. Der er den gode ting, som enhver, der kender andelsboligformen, jo vil vide, at flere mennesker får mulighed for at tage et større ansvar for deres eget liv, for deres egen boligform, forhåbentlig indgå i nogle fællesskaber. Og så er der altså bare også nogle store sociale problemer ved det.

For det første vil jeg påstå, at det, at de her tidligere udlejningsejendomme er blevet andelsboligforeninger med lange ventelister, har været med til at sætte boligmarkedet i København en smule i stå og med til som en del af faktorerne til de prisexplosioner, vi ser rundt omkring på boligmarkedet i København.

For det andet, som Jens Johansen også var lidt inde på, sker der en social udstødelse, kan man vel kalde det, i nogle af disse andelsboligforeninger, at nogle af de lidt skæve eksistenser, de, der har problemer med at betale huslejen til tiden osv., stille og roligt ryger ud fra de lejligheder, de oprindeligt blev sat i af Københavns Kommune.

Den sidste og den, der gør mest ondt her og nu, kunne jeg forestille mig, er det totale boligsociale kaos, der er, eller rettere sagt de kæmpeproblemer, der er med at opfylde

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

kommunens boligsociale forpligtelser, som salget af de kommunale ejendomme har medført.

Så hvis man kigger tilbage på debatten dengang, hvor venstrefløjen var de eneste, der var kritiske over for etableringen af Tor, så er der for mig at se ingen diskussion om, at den grundlæggende kritik, at Tor betød afvikling af kommunens boligsociale ansvar, var korrekt. Det er det, der er sket.

Man kan også se, hvordan boligpolitikken i denne by siden da har udviklet sig endnu mere asocialt. Jens Johansen var inde på ønskedrømmen i dele af overborgmesterens partis ledelse om at få den almene sektor privatiseret i form af andelsboliger. Vi kunne nævne byfornyelsen, lejlighedssammenlægningerne, den boligpolitiske strategi, som handler om at få en bæredygtig ny befolkning osv.

Tor har givet penge i kassen, det var også meningen. I dag skal man selvfølgelig lukke og slukke, når der nu ikke er mere at lave der. Men Tor's rolle i Københavns boligpolitiske historie er ikke glørværdig.

Lars Hutters (L): Mange steder bliver denne historie jo beskrevet som en succeshistorie. Det er vel nok en rigtig god måde at få penge i kassen for Københavns Kommune.

Jeg synes, vi skal vende os til, hvad det var, der reelt skete. Ja, det er ikke, fordi vi har fået nogen beretning for det her i aften i hvert fald, men sådan som jeg kan se rundt om hjørnerne i en sen natstid i begyndelsen af juni 1994, hvor der er en bekymret overborgmester til stede i Finansministeriet sammen med embedsmænd fra sin egen afdeling og embedsmænd fra Finansministeriet, så er det, der er på dagsordenen, at Københavns Kommune er så gældsat på grund af alle de problemer, der opstod under den borgerlige Schlüterregering.

Der får overborgmesteren åbenbart et godt tilbud, et tilbud om, at man laver lidt fiksfakserier med oprettelse af et boligejendomsselskab som Tor. Så får vi ikke noget vrøvl med de andre kommuner med hensyn til bloktilskuddet. Men det har altså nogle betingelser. Betingelserne er bl.a., at det veludbyggede hospitalsvæsen, som Københavns Kommune har, samtidig skal afhændes, og det er så indledningen til HS og til, at man overtager Rigshospitalet.

Det, der så er spørgsmålet, når vi tager den her beretning i aften, er: Hvor meget er Borgerrepræsentationen klar til at få af penge under samtidig likvidering af folkestyret?

Det, som vi i aften behandler, er egentlig indledningen til, at Borgerrepræsentationen har frasagt sig mulighed for at blande sig i, hvordan og hvorledes vores sygehusvæsen bliver styret. Det er stort set overladt til Sundhedsministeriet og embedsmændene. Det er på den måde, det demokratiske underskud er opstået. For os københavnere er det jo også indledningen til likvideringen af Kommunehospitalet.

Jeg synes aldeles ikke, at det er nogen succeshistorie. Jeg er stolt af at have et folkestyre, og jeg er ikke til fals for nogen som helst milliarder for at få afviklet folkestyret. Så derfor vil jeg stemme imod indstillingen i aften. Det gør jeg først og fremmest imod selve den historie, den fortælling, den beretning, som er en indledning til det demokratiske underskud og til, at folkestyret bliver forsøgt stranguleret.

Jeg mener, det havde været meget korrekt, at man på folkestyrets præmisser havde stået frem og åbent og ærligt fået et bloktilskud, der kunne give en genopretning til at få løst de sociale problemer i København.

Jeg er også enig med Enhedslisten og SF i, at det er meget beskæmmende, at det samtidig har ødelagt mulighederne for at komme de socialt svage til hjælp, idet vi rent

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

faktisk også får afviklet en lang række af vores boliger, som nu er gået over til at blive andelsboliger. Det er jo, som det meget korrekt blev sagt af Mikkel Warming fra Enhedslisten, at man gerne vil have en ny befolkning, der kan holde skatterne oppe, og så væk med de socialt svage.

Jeg synes ikke, det er nogen succeshistorie det her. Jeg synes, det er meget ærgerligt, at man ikke åbent og ærligt, med åbent ansigt, på folkestyrets præmisser kan gå frem og få den økonomiske støtte fra landets regering og fra Folketinget, som vi har brug for.

Jeg synes ikke, vi skal lave fiflerier og være til fals for at få de nødvendige økonomiske midler, så vores befolkning kan leve anstændigt her i København. Jeg er ikke til fals for milliarder. Jeg vil blive ved med at insistere på, at vi skal have et åbent folkestyre, uden at det skal overtages af embedsmændene, som vi har oplevet på en lang række punkter i denne sag. Jeg er ikke stolt af det her.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg giver ordet til Mona Heiberg, som er selskabets sidste formand, og derefter bliver ordet Thustrup Hansens, selskabets første formand.

Mona Heiberg (A): Historisk burde vi næsten bytte plads. Jeg er ret stolt af det, Lars Hutter, det må jeg sige. Jeg synes, det er en fantastisk god handel, og det er faktisk en af de bedste, vi nogen sinde har gjort.

Jeg vil også sige, at af de 19.300 lejemål, vi har solgt, er ca. 75 pct. gået til andelsboliger. Det viser sig med den af overborgmesteren førnævnte undersøgelse, der blev lavet, at mange af disse lejere har været socialt svage lejere, der nu har fået en menneskeværdig bolig.

De har også fået en bolig i en andelsforening. Det er jo meget typisk, at vores andelsforeninger hjælper hinanden, tager sig af hinanden og støtter hinanden i de her forskellige ikke kun boligspørgsmål, men også sørger for at lave nogle sociale netværk. Det må da i hvert fald komme kommunens ressourcetsvage borgere til gode, hvis de kan komme ind i et sådant fællesskab. Vi er i Socialdemokratiet utrolig glade for, at det viser sig ifølge den undersøgelse, der er ved at blive lavet – den er faktisk færdig og snart i trykken – at det er et af resultaterne.

Det er da ganske fantastisk, at København på denne måde har fået en meget, meget mere tidssvarende og bedre boligmasse. Jeg vil også sige til Jens Johansen, at det er da vel nok, i anførselstegn, den billigste byfornyelse, vi nogen sinde har erhvervet os i København.

Så vi er glade for det, og vi er også glade for pengene, der følger med. Dem kan vi sagtens bruge til andre formål i byen.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Så er det sidste runde.

Borgmester **H. Thustrup Hansen**: Jeg ved godt, det ikke gør indtryk på venstrefløjten, når Københavns Kommune en gang imellem gør en god forretning. Penge er jo bare noget, der drysser ned i favnen på denne gode kommune, noget af det, som Lars Hutter også gav udtryk for, vi skal bare have noget mere i bloktilskud, så er det jo klaret det hele.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Det er sjældent, at Københavns Kommune gør en god forretning. Telefonaftalen for nylig, hvor vi halverede vores telefonregning, var en god aftale, og jeg er stolt af, at min afdeling tog initiativet til den.

På samme måde synes jeg, det var en meget fin aftale, der for 5-6 år siden blev indgået af overborgmesteren med regeringen, der gik ud på, at kommunens ejendomme skulle overdrages til et selskab, således at selskabet skulle sælge ejendommene videre, men at beløbet blev aftalt på forhånd og kunne så bruges til gældsnedbringelse for kommunen.

Jeg tror, vi var klar over allerede dengang, fordi der var tumultagtige forhold på ejendomsmarkedet, at det var en god forretning. Efter et halvt år lød skønnene i øvrigt på, at forretningen ville give København en lille milliard kroner. Det interessante er, nu her hvor det hele bliver afsluttet, at så blev beløbet 970 mill. kr. Det vidste man faktisk allerede et halvt år efter, at Tor blev stiftet, og dengang skrev pressen utrolig meget om det. Nu skriver pressen om det igen, som om det er en nyhed, men sådan er det jo.

Det var en fantastisk god aftale for Københavns Kommune, der blev indgået. Gældsnedbringelsen betød, at rentebetalingerne blev formindsket. Det var en lille sten, der blev ryddet af vejen, den vej, der har ført i retning af, at Københavns Kommune nu i de sidste år er ovre det værste med hensyn til at sidde fast i en økonomisk suppedas.

Ikke kun var det en god forretning for København. Det var også godt for beboerne, der har fået deres egne andelsboliger. Der er kommet 15.000 flere andelsboliger nu på markedet. Det er noget med næsten en halv gang flere andelsboliger, vi nu har i København, en fantastisk god boligform, der ligger midt mellem lejeboligformen og så den egentlige ejerlejlighed.

Det er rigtigt, som det blev sagt, de beboere, der har boet i lejlighederne, som nu er blevet deres andelsboliger, har alle sammen været meget glade og meget henrykte ved det. De fik disse boliger i hænde på et godt tidspunkt, fordi boligmarkedet var nede. Så på det punkt er alle også glade.

Det er også godt for boligmassens kvalitet, for det viser sig, at i det øjeblik man ejer, også i den form der hedder andelsbolig, ejer nogle ting, så passer man meget bedre på tingene. Man passer på, at børnene går op og forretter deres nødtørft oppe på toilettet og ikke nede i gange. Man sørger for, at ungerne ikke maler graffiti på væggene i trappeopgangene. Man passer på en helt anden måde på sine ting, når man har et ejerforhold til tingene. Vi ser i dag også, at der er rejst stilladser rundt omkring de tidligere af kommunens lejeboliger, fordi de nye ejere også er interesseret i at bringe kvaliteten i vejret på noget, der nu er deres eget.

Jeg vil gerne sige, at ingen kommune i hele landet har, også i dag, så forholdsmejsigt mange udlejningsboliger i forhold til den samlede boligmasse, som København har. Den typiske bolig i København er også i dag en udlejningsbolig. Derved adskiller vi os fra alle mulige andre kommuner i landet, sådan er det stadig.

Jeg tror, at den skæve befolkningsstruktur, vi har, måske også på længere sigt bliver rettet en smule op ved dette her. Det synes jeg også er en god ting.

Hermed er jeg egentlig tilbage til min meget gode ven Lars Hutters. Situationen er jo den, at vi ikke kan få hovedstadskommunerne til at slippe flere penge til København. De føler selv oppe i Hørsholm, hvor de afleverer 3/4 af deres skatteindtægter til udligning, at grænsen er nået for, hvad der er muligt.

De vinder jo også gehør for det i Folketinget. Vi har mærket nu i de sidste år, hvor det er ved at gå godt i København, at den grønne front i Jylland nu er begyndt at markere

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

sig igen. Der er ikke mere at hente fra den front, vi skal være bæredygtige, som jo er venstrefløjens store slogan, på det økonomiske område, og der yder dette også sit lille bidrag.

Hvis det var sådan, at vi kunne række hånden ud, og så kom som i Bibelen pengene som mammon ned fra himlen, så var det da meget bedre end så mange andre ting, vi foretager os. Det er bare ikke situationen.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Så er det Erik Vinding. Vi er stadig væk i første runde, og det er Morten Kabell, der afslutter foreløbig første runde.

Erik Vinding (A): Jeg husker jo, da Tor startede, og jeg kan også huske debatten herinde, og jeg kan også huske, at det var selskabsformen, der havde den store diskussion.

Jeg kan også huske en masse lejere, der var usikre på deres situation. Jeg kan også huske, at der blev sendt mange breve ud fra Tor for at få lejerne oplyst om, hvad deres rettigheder og det hele var.

Når jeg så ser tilbage på den tid, der er gået, så må jeg sige, at jeg er meget uenig med Jens Johansen og Mikkel Warming. Jeg synes, vi har fået en bedre boligmasse. Jeg synes, vi har fået mange tilfredse beboere. Det er meget få beboere, jeg overhovedet har hørt udtrykke beklagelse over den situation, at de har fået andelslejligheder.

Jeg har hørt det modsatte, at folk har været tilfredse. Jeg har set ejendomme, som det blev sagt, med stilladser, men jeg har også set ejendomme, hvor man er begyndt at plante små hække, man maler, man vedligeholder, man gør tingene meget bedre.

Alt i alt må man nok sige, at det er mange tusinde beboere, der har fået en bedre tilværelse ved handelen med Tor. Jeg har været meget enig i, at selskabsformen er diskutabel, og jeg vil da håbe, at der ikke i fremtiden kommer den type selskabsformer.

Men når man ser på resultatet af, hvordan beboerne har fået det, hvordan byen sådan set har fået penge for lejlighederne, så har det kun været en god aftale. Jeg kan overhovedet ikke se nogen af de negative ting, der er blevet nævnt her.

Jeg må nok sige, at man har diskuteret det boligsociale. Det er jo blevet aftalt at løfte på en helt anden måde. Jeg synes, det er lidt fra Jens Johansens og Mikkel Warmings side, det har måske været en dårlig sag for dem, de må til det sidste gå op på talerstolen og sige, vi havde alligevel ret, der er nogle problemer, men alt i alt så er det en succes for København.

Borgmester **Søren Pind**: Jeg vil godt personligt rette en varm tak til Erik Vinding, en varm tak for hans glimrende illustration af, hvad en privatisering af boligmassen kan gøre. Vi er fuldstændig enige med Erik Vinding i Venstre. Vi mener, dette er et af de mest succesfulde boligpolitiske tiltag, der overhovedet er sket i Københavns Kommunes historie. Vi mener, det har gavnet tusinder af boligejere. Vi har gjort dem til glade mennesker, der er sket noget med boligmassen. Jeg er helt enig i analyse.

Derfor skal min appel så også være til Socialdemokratiet, at når nu hjemfaldspligten for de almene boliger i København begynder at forfalde, så vil vi se frem til, at Socialdemokratiet sammen med os vil lave disse ejendomme, som overgår til kommunen, om til andelsboliger, så vi kan få den samme succes på hele det almennyttige område.

Der ser vi frem til et positivt samarbejde. Vi glæder os til at høre de store taler om, hvilke fantastiske fremskridt det her har betydet for den københavnske boligmasse. Så vi ser frem til et godt samarbejde, og vi ser frem til at høre den samme tale til den tid.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Morten Kabell (Ø): Jeg må indrømme, at jeg forstår ikke Lars Hutters i denne sag.

Jeg er fuldstændig enig i Lars Hutters' kritik af offentlige lukkede selskaber. Jeg er også fuldstændig enig i, at lukningen af Kommunehospitalet var noget møg. Jeg er også fuldstændig enig i, at mange af de ting, der er sket igennem 1990'erne, absolut ikke har været til gavn for københavnere. Men at kæde det sammen med lukningen af et udemokratisk selskab, som vi egentlig burde være for at lukke, kæde det sammen med, at vi modtager lige knap 1 mia. kr., har jeg altså lidt svært ved at forstå.

Der må jeg da indrømme, at enhver logik ville jo være, at vi netop så hurtigt som muligt, som jeg sagde før, fik lukket det her selskab, fik sørget for, at vi ikke har et helt tomt selskab kørende, hvor så vidt jeg husker bestyrelsesmedlemmerne oven i købet henter vederlag og sådan nogle ting.

Det kan da aldrig være Lars Hutters' interesse at ville lade et selskab fungere i et vist antal år, indtil det skal ophøre, og så sidder der nogle politikere til nogle indholdsløse bestyrelsesmøder, som de så pænt skal holde mindst én gang om året, og hæver et vederlag for det. Det ville da i den grad være berigelse ned i egne lommer, og det kan da ikke være Lars Hutters' politik. Det er i hvert fald ikke venstrefløjspolitik.

Det vil jeg så også sige til borgmester Thustrup Hansen, som jo siger, at det er venstrefløjens, der bare mener, at pengene skal komme ned. Altså nu vil jeg huske Thustrup Hansen på, at det jo er De Konservative, der er i konstitueringsaftale med Lars Hutters, så det må jo politisk være en af Thustrup Hansens gode venner og ikke os på venstrefløjens. Men sådan er der jo så meget.

Men som sagt, jeg forstår ikke det her. Lad os endelig sige ja tak til at få den her milliard, og så lad os da få lukket det selskab, så vi har et udemokratisk, et lukket selskab mindre end tidligere.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Der er ikke flere i første runde. Vi går til anden runde.

Jens Johansen (F): Grunden til, at jeg trykkede på knappen for at gå herop, var den socialdemokratiske ordfører. Ret skal være ret, så vi må tage de provokationer og udsagn, som er kommet, i den rækkefølge.

Det første er til Mona Heiberg, som siger, at selv SF må da erkende, at her er lavet en billig byfornyelse. Der kan siges mange rigtig gode ting om andelsboligformen, mange rigtig gode ting, og der kan også siges mange rigtig gode ting om det, der foregår i de ejendomme, som nu er blevet overtaget som andelsboligforeninger, det kan der faktisk.

Der kan også siges noget skidt, og der kan også siges nogle boligpolitiske ... jeg ser Enhedslistens ordfører kigge undrende på mig. Altså Enhedslistens ordfører pegede selv på, men det vil jeg da gerne gøre igen, at der sker en vis social udstødelse, og det bekræftes også i de ... (*Afbrydelse*). Jo, jo, de vil ikke have fattigrøvene ind i deres andelsboligforeninger, det vil de bestemt ikke.

Det betyder, at de bliver forjaget f.eks. fra en bydel som Vesterbro, fordi man førhen anviste mennesker med boligsociale problemer til de ejendomme, som nu er andelsboligforeninger. De bliver ikke anvist dertil længere, de bliver anvist andre steder hen til de almene boligforeninger. Det betyder, at det bliver i de områder, hvor der er en stor andel af almene boligforeninger, at man får de socialt belastede grupper, og at man får de socia-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

le problemer, som følger med, og de udfordringer, som det er for den almene boligbevægelse at løse boligsociale opgaver.

Vi synes, vi skal have synliggjort, hvori de består. Vi synes, det er meget vigtigt, at vi også i forbindelse med det får synliggjort, hvilke boligsociale opgaver de almene boligforeninger løser for Københavns Kommune. Det har vi faktisk stillet forslag om, og det er blevet støttet, at der skal udarbejdes sådan nogle aftaler med de almene boligforeninger. Det kan jeg da huske i forbindelse med budgetbehandlingen for indeværende år.

Det ser vi frem til at skulle diskutere, fordi det er vigtigt, når vi skal diskutere den fremtidige boligmasse i København, om det hele skal være andelsboliger, eller om vi også skal have en almen boligsektor. Men vi har spillet os et kort af hånden til at løse boligsociale opgaver. Det er skidt, men der er ikke nødvendigvis noget skidt ved en andelsboligforening af den grund.

Men at sige, at man altså herved får billig byfornyelse, vil jeg sige er noget sludder. Der er ikke én af de andelsboligforeninger, der er på Vesterbro, der er blevet billigere at byforny i de ejendomme, der førhen var ejet af Københavns Kommune. Bygningerne er simpelt hen ikke blevet bedre af, at de bare har fået en anden ejerform, simpelt hen ikke. Det er den samme nedslidte boligmasse, og det bliver ikke billigere at istandsætte og byforny de ejendomme, fordi der er kommet en ny ejerform, bestemt ikke. Så der har den socialdemokratiske ordfører aldeles ikke ret, men er helt vildfarende i sin antagelse.

Den anden provokation, som jeg syntes, første runde kom med, var borgmester Thustrup Hansen, som afslørede sit rystende ukendskab til, hvad venstrefløjen tænker, og hvad Bibelen indeholder. De 2 ting hænger på en eller anden måde sammen.

F.eks. sagde Thustrup Hansen, at man tror som i Bibelen, at pengene kommer ned som mammon fra himlen. Altså det, der kommer ned fra himlen, er alle de gode gaver, der kommer fra gud, og det hedder manna. Hvis Thustrup Hansen kendte noget til sin Bibel, så ville Thustrup Hansen også vide, at der ligesom er et alternativ mellem alt det gode, der kommer ned fra himlen, og så den magt, som mammon er. Det er et foredrag, som jeg kan holde for Thustrup Hansen i en anden sammenhæng, i en anden anledning.

Jeg vil godt sige til Thustrup Hansen, og det er det, der er det vigtige i denne forbindelse, at vi bestemt i venstrefløjen ikke lider af den fejlagtige antagelse. Vi kan jo se af vores bibellæsning, at pengene ikke kommer ned fra himlen. De er erhvervet ved surt slid, ved inddrevne skatter, og det er penge, som man skal forholde sig ansvarligt til.

Så er der Venstre. Altså godt nok lider jeg af jetlag, men den sidste provokation synes jeg nok ligesom fik os tilbage, hvor vi er. Venstre ved ikke en skid om, hvad privatiseringer er.

Det, vi taler om her, er andelsboliger, og andelsbevægelsen har i tidens løb – ikke fordi den har haft en tæt tilknytning i sin oprindelse til partiet Venstre – skabt mange gode ting, som ved privatiseringer er blevet udtyndet. Det at ejendommene sælges som andelsboliger betyder bestemt ikke, at de bliver privatiseret. Næh, det betyder, at man får en folkestyret boligform, som er på andelsbasis, og det er noget helt andet.

Hvis vi skulle til at diskutere, om vi skulle have løst kommunens opgaver ved, at de enten privatiseres eller løses af folkestyrede organisationer, velgørende almennyttige organisationer på andelsbasis, ville det være nok så interessant. Men det her har altså ikke noget med privatisering at gøre, og det burde Søren Pind, som jo ellers gør sig udi privatiseringer, vide.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Selv om Jens Johansen lider af jetlag, så er der sådan set ingen grund til at tale engelsk fra talerstolen.

Lars Hutter (L): Nå, jeg kunne nu ellers også godt tænke mig at høre Erik Vindings og Mona Heibergs bemærkninger til Venstres Søren Pind, om de er enige i det, om de synes, det er så godt.

Man har jo så travlt med overhovedet ikke at bemærke de problemer, der er opstået på det boligsociale område med de svage. Det er Søren Pind jo ligeglad med, men det er da muligt, også Socialdemokratiet er det, det vil jeg da egentlig gerne høre nogle ting om.

Morten Kabell fra Enhedslisten var heroppe for lidt siden. Morten Kabell fra Enhedslisten er uendelig meget stolt og glad over at være med i en god forretning. Her ser vi klart og tydeligt forskellen imellem undertegnede og i hvert fald Morten Kabell. Morten Kabell synes, det er helt ligegyldigt, om der ses bort fra principper og politikker og alt muligt andet. Det er bare fint, at vi kan score kassen, 1 mia. kr., om det så er fiflerier, og til trods for at folkestyret bliver undermineret, til trods for at der opstår udemokratiske selskaber, og til trods for at man vrider rundt omkring med alt, hvad der er af gode politikker fra Borgerrepræsentationens side. Jeg er siger velbekomme.

Om man så kom og stak mig 10 mia. kr., under ingen omstændigheder ... (*Afbrydelse*). Og det gør de heller ikke, det er rigtigt, Preben, fordi de kender udmærket godt, hvad jeg er for en karat. Så mange penge har de overhovedet ikke, for jeg er overhovedet ikke til fals. Der skal overhovedet ikke gås på kompromis på åbenhed, demokrati og folkestyre.

Af hensyn til, at der ikke skal være nogen som helst tvivl om, hvad det er, det drejer sig om, så stiller jeg et ændringsforslag til det her punkt, der hedder:

»Beretningen om Ejendomsselskabet Tor med det socialt boligpolitiske område, herunder det demokratiske underskud ved stiftelsen, kan Borgerrepræsentationen ikke godkende.«

Så kan Morten Kabell få lov til at stemme om det. Jeg stemmer i hvert fald for, at man ikke kan godkende den beretning. Så skal der altså ikke være nogen som helst tvivl om, at selvfølgelig har jeg da ikke noget imod, at man fjerner det udemokratiske selskab. Det er slet ikke det, det drejer sig om. Det ved Morten Kabell også godt, men Morten Kabell vil bare gerne have lov til at sige, at ligegyldig med principperne, så vil han gerne have den ene milliard kroner.

Jeg synes tværtimod det er et meget stort problem, og jeg kan godt forstå, at Hans Thustrup Hansen kommer herop på talerstolen og siger, at nu er det meget svært at gøre gældende over for det øvrige land, at vi skal have en retfærdig bloktilskudsfordeling. Det er da helt klart. De andre kommuner vil sige: Hvor mange hyklerier, hvor meget under bordet, hvor meget udemokratisk og hvor meget lukkethed skal der til, for at Københavns Kommune kan få fyldt sine kasser? Det er da helt klart. De kommuner læser da også aviser. De ved da også, hvad det er, det drejer sig om.

Så siger Hans Thustrup Hansen: Pengene kommer vel ikke ned fra himlen som manna. Må jeg godt have lov til at spørge Hans Thustrup Hansen fra De Konservative: Er det nogen særlig god måde, at man fifler på den her måde og får 1 milliard kroner? Er det den måde, vi skal gå frem på fremover? Er det det, det drejer sig om?

Jeg er fuldstændig enig med Jens Johansen fra SF. Vi ved udmærket godt, at pengene kommer ved hårdt arbejde. Hvis der var en retfærdig skatteudligning i dette land, hvad der burde være, så havde Københavns Kommune ingen som helst problemer. Hvis Hans

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Thustrup Hansen vil være med til, at hårdt arbejde, der kommer ind med skatten, skal beskattes retfærdigt, så tror jeg også, vi kunne få løst de her problemer.

Der er ikke noget med, at pengene falder ned som manna. Hvad er det for noget sludder og noget vrøvl? Men jeg stiller ikke op til fiflerier, Hans Thustrup Hansen. Jeg synes ikke, man skal være stolt af det her. Jeg synes, man skal være meget beskæmmet. Jeg tror, man har meget svært ved at se andre kommuner i øjnene, hvis man synes, det her skal være fremgangsmåden. Jeg vil anbefale, at man gør det åbent og demokratisk på folkestyrets grundlag, som jeg sagde i første omgang.

Og så vil jeg anbefale, at man stemmer for mit ændringsforslag, men ikke kan godkende den her fuldstændig udemokratiske, fifleagtige ... Vi er ikke blevet købmænd. Vi er medlemmer af Borgerrepræsentationen og af folkestyret, og vi fægter med åben pande for folkestyrets værdier.

Mikkel Warming (Ø): Bare meget, meget, meget spagfærdigt til Lars Hutters. Jeg skulle hilse mange gange fra Morten Kabell og sige, at når han ikke gentog det, jeg havde sagt om kritikken af Tor, om de boligsociale problemer, Tor medførte, så var det, fordi han gik ud fra, at selv Lars Hutters ville forstå, at selvfølgelig talte jeg på vegne af hele gruppen i det spørgsmål.

Så vil jeg bare igen også i al stilfærdighed gøre opmærksom på, at så vidt jeg er orienteret, stemmer vi om at nedlægge selskabet, og det har jeg altså svært ved at se, at man kan stemme imod, må jeg nok sige, specielt vi, der var imod det fra begyndelsen, selvfølgelig.

Men også fordi, som det er blevet sagt så glimrende, jo, jeg kunne godt forstå, at Mona Heiberg kunne have en interesse i at stemme sammen med Lars Hutters i aften, fordi så ville hun kunne sidde som formand i nogle år endnu og hæve et væsentligt vederlag som tilskud til sin daglige økonomi. Jeg ved ikke, om de penge ville være godt brugt som andet end en forøgelse af det danske forbrug i almindelighed, og det ved jeg ikke, om finansministeren er så begejstret for.

Men det, der egentlig kaldte mig herop, var den her liberalistiske vagtparade af socialdemokratiske ordførere, som var oppe og fortælle om Tor's fantastiske gerninger og om alt det gode, der var sket i forhold til det.

For det første, det her med billig byfornyelse er, som Jens Johansen også var inde på, noget sludder. Noget andet er, som Mona Heiberg og Hans Thustrup Hansen og alle mulige andre overhovedet ikke er kommet ind på, at det kunne måske være, at det politiske flertal af Socialdemokrater og borgerlige, der har styret denne kommune i, jeg ved ikke hvor mange år, måske havde et ansvar for, at vedligeholdelsestilstanden var så ringe i de ejendomme, man havde, at vedligeholdelsestilstanden var så smækfulde af penge, at folk fik 10.000 og 20.000 kr. stukket i hånden, når de overtog dem som andelsboliger, hvilket er sket rundt omkring nogle steder. Hvordan kan det være, hvis ikke der havde været en ualmindelig dårlig ejer, en ualmindelig dårlig administration af de københavnske ejendomme? Der er vel ikke – nej, det kunne man blive ved med længe.

Så Erik Vinding, der har ikke været nogen problemer med det her. Jeg synes, Erik Vinding skulle tage og spørge sine partikammerater i Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget om, hvor nemt det er at lave boligsociale anvisninger, hvor nemt det er at finde boliger til de folk, til de enlige mødre, der ryger på gaden, til de mennesker, der har problemer, hvor nemt det er, efter at man solgte ejendommene. Det er nemlig ikke spor nemt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Så før denne her liberalistiske jubelsang får lov til at fortsætte alt for meget, så synes jeg, man skulle sætte sig ned og tænke lidt over realiteterne. De er nemlig noget anderledes, end de er blevet præsenteret af den socialdemokratiske ordfører.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Så vil Thustrup Hansen forhåbentlig afslutte denne debat.

Borgmester **H. Thustrup Hansen**: Ja, jeg burde have lært det. Prøv aldrig at være morsom i en debat med djærve, bæredygtige SF'ere – mammon og manna. Det var et ordspil. En vittighed er aldrig morsom, når man skal stå og forklare den bagefter. Jeg synes selv, den var så morsom. Det synes Jens Johansen ikke. Nå.

Lars Hutters spørger: Er det nu godt, det her, at fifle på den måde og sådan noget? Jamen det er jo fordi Lars Hutters har dette meget platoniske forhold til penge, at han taler på den måde. Herregud, 970 mill. kr., hvad betyder sådan en frikadelle i slagtetiden? Herregud, 970 mill. kr., det er sådan en lille smule fifleri, hvad er det for noget at stå der og være så glad for? Jamen det er fordi Lars Hutters mener, at penge bare er noget, der kommer ned. Vi skal bare have noget mere i bloktilskud, så er det jo klaret. Sådan er virkeligheden bare ikke.

Jeg må sige til Lars Hutters, at nogle gange synes jeg såmænd, det er charmerende nok, nogle gange kan det også være lidt træls. Lars Hutters lider af den tvangstanke, at han er korstogsridder, og alt, hvad han siger, kan ikke bestrides, simpelt hen, fordi han er korstogsridder, han er på rette vej, han har en hellig sag, og det har Lars Hutters jo 7-8 gange ved hvert eneste borgerrepræsentationsmøde.

Jeg ved ikke, om man kan behandles for det, men nu har jeg i hvert fald metaforisk prøvet på at give Lars Hutters en diagnose på, hvad det egentlig er, der er hans sygdom.

Mikkel Warming, det er jo lidt det samme. Ejendommene var i dårlig forfatning, siger den unge Mikkel. Hvorfor har Københavns Kommune ikke sørget for at bruge penge på sine ejendomme, så de var i den fineste, fineste forfatning, 234 små slotte simpelt hen, for at foregå med et godt eksempel?

Det er da fordi Københavns Kommune havde en lang, lang ørkenvandring i fyrretyve år, fra 1950, da jerntæppet sænkede sig over Europa, og frem til 1990, da det igen blev hævet, og hvor regeringen blev klar over, at nu skulle man vist ikke udsulte København længere. Og mange gode kræfter, bl.a. fik vi også en ny overborgmester, medvirkede til, at vi kom ind i en god gænge. Men vi havde faktisk fyrretyve trælse år, hvor vi havde alvorlige vanskeligheder med at klare dagen og vejen.

Så er det nu engang sådan, at fattigfolk ikke bruger pengene på fast ejendom. De synes, det er synd for de mennesker, der lider nød, de synes, det er synd, at man ikke kan gøre godt her og umiddelbart med pengene. Som det blev sagt: Den fattige mand kaster af, hvad han evner, i de nærmeste krav. Derfor går det ud over vedligeholdelsen, og det er forklaringen på det. Har man ikke en fornemmelse af, hvad penge egentlig er for noget, men bare fornemmer, at det er da noget, man bare har, og hvis man ikke bruger dem på en bestemt måde, så er det fordi man er ond.

Men jeg kan fra mange års medlemskab her i Borgerrepræsentationen berette, at rent faktisk var vi i en ganske forfærdelig pengenød i ganske mange, mange år, og da forfaldt vores ejendomme. Der er ikke noget at prale af med de ejendomme, vi overdrog til Tor, bestemt ikke. Vi var alle klar over, at når man så en dårligt vedligeholdt ejendom, så var

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

det en kommunal ejendom. Ikke fordi vi var onde, men fordi vi kastede af, hvad vi evnede, i de nærmeste krav.

Det rettes der op på nu, og det tillader jeg mig altså at gøre opmærksom på, fordi jeg har øjne, der kan se. Det rettes der op på nu i disse andelsboligforeninger, der blev oprettet, fordi nu er der mange folk, som ser en interesse i at bruge deres opsparede midler til at prøve på at få sat disse ejendomme, deres lejligheder, som de har fået til en billig penge, i en god stand.

Det synes jeg er flot, og så kan man grine af det hele og sige, at det er borgerlighed osv. Jeg synes, det er en god ting at se rundt omkring i byen, hvordan de tidligere kommunale ejendomme i disse år bliver rettet op, efter at nogle har fået rigtig »vi-følelse« over for disse lejligheder.

(Kort bemærkning).

Lars Hutters (L): Jeg kan forstå på Hans Thustrup Hansen, at Hans Thustrup Hansen har evnen til at diagnosticere, hvad lægen Lars Hutters lider af sygdom: Korsridder. Patienten har nogle gange svært ved selv at finde ud af det. Men jeg vil have lov til at sige til Hans Thustrup Hansen, at det bliver med åben hjelm.

Og så vil korstogsridderen Lars gerne have lov til at sige, at jeg kunne forstå på borgmester Thustrup Hansen, at det var korrekt, at Københavns Kommune skulle have den knappe 1 mia. kr. Jeg synes bare, at den ene milliard skulle være tilgået Københavns Kommune ved åbenhed, ved en reel konklusion omkring bloktilskuddet, fordi det havde Københavns Kommune behov for.

Jeg synes i allerhøjeste grad, at det er mange penge. Jeg ved præcis godt, hvor svært det er. Men når jeg protesterer her, så er det, fordi jeg synes, at det er forkert, at det sker ved fiflerier. Det har ikke noget at gøre med, at jeg ikke synes, det er uendelig mange penge.

Men all right. Jeg skal prøve at påtage mig rollen som ridderen herinde i Københavns Borgerrepræsentation.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Jeg anbefaler at beholde hjelmen på.

(Kort bemærkning).

Jens Johansen (F): Det er for at sige, at der også er en anden syge, og det er den konservative syge, og den viser sig ved, at den holder fast ved det gamle og slet ikke ser, hvad der er nyt eller egentligt. Og det handler om Thustrups forsøg på at forklare, hvordan det var, Thustrup forsøgte på at være morsom. Altså det der med stavrim er rigtigt. Det er et kendetegnende træk ved den gamle bibeloversættelse fra begyndelsen af århundredet. Men i den nye, som blev indført for 10 år siden, er det opgivet, fordi det er et uoprindeligt træk. Det er den, hvor »frugtsommelig« er erstattet med »at vente barn«.

(Kort bemærkning).

Borgmester **H. Thustrup Hansen**: Jeg synes alligevel, jeg vil sige til Lars Hutters, at der ikke var noget skjult eller fordækt ved det, der foregik. Ejendommene blev solgt til den sidste ejendomsvurdering, og det er da lidt svært for staten at aftale en pris, der afviger fra ejendomsvurderingen, da det er statens egne vurderingsmænd, der vurderer ejendommene.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Hvis Lykketoft skulle have sagt til overborgmester Kramer: Vi skal handle til en anden pris, en lavere pris end det, der er fastsat af statens egne vurderingsmænd, og hvis det var blevet realiteten, så havde han jo undervurderet hele den ejendomsvurderingsmåde, man følger inden for staten. Man handlede til vurderingspriserne, 3,3 mia. kr. Det viste sig, fordi der var sket en vending i ejendomsmarkedet, at de halvandet år, der var gået siden sidste ejendomsvurdering, gjorde, at ejendomspriserne i mellemtiden var faldet. Der begyndte Tor så at afvikle ejendommene, og derved blev tabet realiseret.

Der var ingen fifleri, det var åbent, man handlede til ejendomsvurderingerne – ja, det nytter ikke noget, at Lars Hutters sidder og laver alle de ting der. Man handlede til ejendomsvurderingerne. Det kan da ikke være fifleri. Enhver anden pris havde da været fifleri.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ikke flere har begæret ordet i denne store og gode sag, som vi skal stemme om.

Forslaget fra Lars Hutters går på, at beretningen om Ejendomsselskabet Tor og nogle adjektiver, som jeg ikke kan læse, med det demokratiske underskud, ikke godkendes. Jeg må sige, Lars Hutters, at det ikke er sådan, at den mundtlige forelæggelse, hverken min eller fra selskabets nuværende eller tidligere formand, er en beretning, der skal tages stilling til. Der skal konkret tages stilling til ophør af kontrakten mellem den danske stat og Københavns Kommune om Ejendomsselskabet Tor, som det er beskrevet i indstillingen. Der er ikke nogen beretning at tage stilling til. Men Lars Hutters kan tilkendegive sin holdning ved at udløse afstemning om indstillingen. Jeg kan ikke anerkende det her som et ændringsforslag.

Indstillingen blev godkendt med 50 stemmer imod 2.

For stemte: A, V, F, Ø, O, C, B og D.

Imod stemte: P og L.

5) BR 62/2000. Frikøb af Københavns Kommunes tilbagekøbsret

(Økonomiudvalget)

Sagen var overført til behandling for åbne døre, jfr. Borgerrepræsentationens beslutning ved mødets begyndelse.

Indstillingen blev godkendt.

6) BR 75/2000. Ansøgning om oprettelse af en skolebestyrelse ved Øresundsskolen

Indstilling om at der gives dispensation til, at skolebestyrelsen ved Øresundsskolen - indtil næste ordinære valg til skolebestyrelserne i foråret 2002 - kan bestå af 5 forældrepræsentanter, mod det af Borgerrepræsentationen vedtagne antal på 7 repræsentanter i folkeskoler i BR-København.

(Uddannelses- og Ungdomsudvalget)

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Indstillingen blev godkendt.

=====

7) BR 69/2000. Tillægsbevilling til dansk som andetsprog for voksne udlændinge

Indstilling om tillægsbevilling til Uddannelses- og Ungdomsudvalget på i alt 7,6 mill. kr. til budget 2000 til undervisning af voksne indvandrere. Kassemessig dækning anvises på konto 6.51.3. Pulje - uforudsete udgifter.

(Uddannelses- og Ungdomsudvalget)

Borgmester **Per Bregengaard**: På sin vis kunne vi i Københavns Kommune stå i en ganske lykkelig situation på det område, som drejer sig om undervisning af voksne indvandrere og flygtninge, fordi for første gang har vi en situation, hvor kapaciteten, altså dem, der er ansat på sprogskolerne til at varetage undervisningen, og så behovet for undervisningen, synes at stemme overens. Det har de nemlig ikke gjort hidtil, og vi har her i kommunen haft perioder med ulovlige ventelister. Det har vi ikke længere.

Det eneste problem, der er, er, at pengene ikke passer. Det, man gik ud fra, da man tilrettelagde budgettet for år 2000, var en nedgang i behovet for undervisning af voksne indvandrere og flygtninge, der kom til landet, før integrationsloven trådte i kraft.

Det er naturligt, at man tilpasser kapaciteten til behovet, og hvis behovet ikke er der, så skal man selvfølgelig ikke opretholde undervisning. Man kunne dog have diskuteret en forbedring af kvaliteten gennem en sænkning af klassekvotienten.

Det, der har vist sig, siden man tilrettelagde budgettet, er, at der sandsynligvis ikke er en nedgang i behovet, at behovet p.t. ser ud til at være konstant. Det var baggrunden for, at et enigt Uddannelses- og Ungdomsudvalg tiltrådte forvaltningens indstilling om, at der skulle gives en ekstra bevilling på 14,6 mill. kr. til undervisning i dansk som andetsprog.

Økonomiforvaltningen havde en anden indstilling. Man var til sinds at give 7,6 mill. kr. og ville ligesom udskyde den resterende til en ny analyse af behovet, og man er også inde på i indstillingen, at man skal vurdere mulighederne for at reducere udgifterne.

Der vil jeg sige her fra talerstolen, at det med mulighederne for at reducere udgifterne er 100 pct. forbundet med en forøgelse af holdkvotienterne og dermed en forringelse af undervisningen og dermed en fastholdelse af kursisterne i længere undervisningsforløb, end de ville have været med et mindre holdgennemsnit. Så det må jeg på det bestemteste fraråde.

Det er klart, at når man beder om en tillægsbevilling, så skal den være velbegrundet. Det er også baggrunden for, at jeg i hvert fald ikke vil stille ændringsforslaget om, at det fulde beløb bevilges. Men jeg må i den forbindelse sige, at det er dybt utilfredsstillende, at de ansatte på sprogskolerne skal fungere under nærmest permanente fyringstrusler, og det har de faktisk gjort i temmelig lang tid.

Erfaringerne fra de første måneder af år 2000 viser, at mønstret, at behovet ikke har ændret sig. Mønstret i tilgangen er det samme; der ser ikke ud til at være udsigt til, at behovet falder. Men vi vil selvfølgelig gerne undersøge det nærmere.

Problemet med de her kurser og de gamle kursister, som ikke udfases, som ikke færdigundervises i det tempo, som man troede, da man lavede loven og dermed også foretog DUT-reguleringerne, er ikke kun et københavnerproblem. Det er også et landsproblem, som bl.a. Kommunernes Landsforening har taget op.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Det viser sig, at det problem, som København har, er landsdækkende, og derfor bliver der fra statens side uddelt flere penge i 1999-2000, 90 mill. kr., hvoraf de 60 mill. kr. gives til undervisningen. Vi må forvente at få en stor del af dem, fordi de gives ud til gennemført undervisning. Det viser sig, at vi har ca. 18 pct. af det beløb, og det vil give ca. 10 mill. kr.

Jeg må også nævne, at i Folketinget blev der i forgårs fremsat et lovforslag, som får konsekvenser for kommunen og giver muligheder. Der gives i forbindelse med det her tilskud til den rent faktiske undervisning med 30 kr. pr. elevtime, og man får yderligere 50 pct. til kontanthjælpsmodtagere. Det betyder, at vi får en betaling pr. undervisningstime på 45 kr. for ganske mange af de kursister, som vi har her i kommunen. Det synes jeg, man skal tænke på i de videre overvejelser af denne sag.

Jeg vil også gøre opmærksom på, at der vil komme nogle justeringer af timeprisen i de tilskud, der gives fra statens side på et eller andet tidspunkt. Udmeldingen er, at man vil give dem i overensstemmelse med erfaringerne for, hvor meget sådan nogle kursister koster pr. time.

I den forbindelse må jeg gøre opmærksom på, at Københavns Kommune ligger betydeligt under landsgennemsnittet. Det vil sige, at vi har betydelig større holdstørrelser end andre steder, og vil vi føre den politik, er vi med til at trække beløbet ned i fremtiden, som vi kunne få god gavn af. Man kan diskutere i et kommende budget, om vi ikke bør foretage kvalitetsløft, som også kommer igen ved, at kursisterne bliver hurtigere færdige.

Jeg vil gerne afslutte det her punkt med fremsættelse af forslag til en protokolbemærkning, som er lavet i fællesskab mellem SF og Enhedslisten:

»Tillægsbevillinger bør være velbegrundede, men det er dybt utilfredsstillende, at de ansatte på sprogskolerne skal fungere under nærmest permanente fyringstrusler.«

Louise Frevert (O): Det var jo et langt indlæg, men så langt vil mit så sandelig ikke blive.

Vi mener, at det ikke er særlig hensigtsmæssigt, at der kun skal være en bevilling på dette beløb, fordi Dansk Folkeparti mener, at det er vigtigt, at vores fremmede får lært dansk. Det er alfa og omega for at kunne integrere sig i det danske samfund. Vi kan ikke acceptere det her.

Jeg har også efterlyst i udvalget i snart årevis, at der kom en redegørelse. Nu er det dejligt at se, at der kommer en redegørelse, og det vil vi se frem til med stor forventning.

Nu sagde borgmesteren jo til forsamlingen heroppefra, at der ikke var ulovlige ventelister. Det vil jeg gerne have, at borgmesteren kommer op og bekræfter her, fordi jeg har hørt fra en af sprogskolerne, at der rent faktisk er ulovlige ventelister på nuværende tidspunkt, som faktisk har været der i 3½ måned, og at man har stoppet tilgangen til skolen.

Så jeg vil gerne have en forklaring med det samme fra borgmesteren om sagens tilstand, og hvorfor og hvor mange penge der skal til for at få fjernet de ulovlige ventelister, der er på nuværende tidspunkt.

Overborgmesteren (Jens Kramer Mikkelsen): Ikke andre har bedt om ordet ... Jeg mener ikke, at borgmesteren ... nu har vi ikke magistratsstyre, så hvis borgmesteren efterfølgende kan oplyse Louise Frevert om det spurgte, så måtte det være det. Det er ikke muligt at få noget svar her. Louise Frevert får et svar efterfølgende af borgmester Per Bregengaard. Forhandlingerne er afsluttet.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Indstillingen blev godkendt med 46 stemmer. Ingen stemte imod.

For stemte: A, V, F, Ø, C, B, P, L og D.

Undlod at stemme: O.

Charlotte Wieth-Klitgaard (F) og Per Bregengaard (Ø) ønskede i henhold til Forretningsordenens § 14, stk. 2, følgende bemærkning tilføjet beslutningsprotokollen: "Tillægsbevillinger bør være velbegrundede, men det er dybt utilfredsstillende, at de ansatte på sprogskolerne skal fungere under nærmest permanente fyringstrusler".

=====

8)BR 67/2000. Udpegning af medlemmer og stedfortrædere til Det Sociale Brugerråd i København

Indstilling om udpegning af medlemmer og stedfortrædere til Det Sociale Brugerråd for perioden 1998-2002.

(Familie- og Arbejdsmarkedsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

9) BR 60/2000. Offentliggørelse af fælles gårdanlæg i karreen Møllegade, Nørrebrogade, Peter Fabers Gade og Guldbergsgade

Indstilling om offentliggørelse af et byfornyelsesforslag og gennemførelsesprojekt for et fælles gårdanlæg, der omfatter karreen, begrænset af Møllegade 1-13, 13 A, 15-21, 21 A, 23-23A, 25A-B, Nørrebrogade 62-62A, Peter Fabers Gade 2-8, 16-44 og Guldbergsgade 21-23, idet forvaltningen efter indsigelsesfristens udløb vil komme med endelig indstilling om byfornyelsesbeslutning og gennemførelsesprojekt, samt at indsigelsesfristen fastsættes til 8 uger.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

10) BR 61/2000. Offentliggørelse af fælles gårdanlæg i karreen Hørsholmsgade, Stefansgade og Jægersborggade

Indstilling om offentliggørelse af et byfornyelsesforslag og gennemførelsesprojekt for et fælles gårdanlæg, der omfatter karreen, begrænset af Hørsholmsgade 24-34, Stefansgade 43 og Jægersborggade 43-57, idet forvaltningen efter indsigelsesfristens udløb vil komme med endelig indstilling om byfornyelsesbeslutning og gennemførelsesprojekt, samt at indsigelsesfristen fastsættes til 8 uger.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

11) BR 70/2000. Tillæg til byfornyelsesbeslutning om fælles gårdanlæg i karreen Odensegade m.fl. gader

Indstilling om offentliggørelse af et tillæg til byfornyelsesbeslutningen og gennemførelsesprojekt for et fælles gårdanlæg, der omfatter ejendommene Odensegade 5-17, Nordre Frihavnsgade 6-12, 12A-C, 14-18, Faksegade 13-19 og Fakse Tværgade 2-6, idet forvaltningen efter indsigelsesfristens udløb vil komme med endelig indstilling om tillæg til byfornyelsesbeslutningen, samt at indsigelsesfristen fastsættes til 8 uger.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

12) BR 73/2000. Endelig vedtagelse af fælles gårdanlæg i karreen Borups Alle, Vestergårdssporten, Vestergårdsvej og Mågevej

Indstilling om endelig vedtagelse af forslag til byfornyelsesbeslutning og gennemførelsesprojekt i karreen begrænset af Borups Allé 200-228, Vestergårdssporten 2-4, Vestergårdsvej 1-31 og Mågevej 17-21 - efter fremlæggelse for offentligheden i henhold til byfornyelsesloven.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

13) BR 63/2000. Endelig vedtagelse af fælles gårdanlæg i karreen Sylviavej, Horsekildevej og Blankavej

Indstilling om endelig vedtagelse af forslag til byfornyelsesbeslutning og gennemførelsesprojekt i karreen begrænset af Sylviavej 6-26, Horsekildevej 16-20 og Blankavej 1-9 og 15-23 - efter fremlæggelse for offentligheden i henhold til byfornyelseslovens bestemmelser.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

14) BR 74/2000. Endelig vedtagelse af lokalplan "Kronprinsessegade"

Indstilling om endelig vedtagelse af lokalplan for "Kronprinsessegade" med de i indstillingen foreslåede ændringer af § 3 og § 6.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

15) BR 64/2000. Ophævelse af byggelinier langs del af Vesterbrogade

Indstilling om at de vedtagne byggelinier (vejvidelseslinier) langs Vesterbrogade ophæves på strækningen Vesterbro Torv til kommunegrænsen mod Frederiksberg Kommune.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

16) BR 80/2000. Tillæg til kapitalbevilling, 2. etape af Kastellet's retablering

Indstilling om, at der i forlængelse af kapitalbevilling (BR 684/97) vedtages et tillæg på 600.000 kr. til færdiggørelse af projektets belynings- og adgangsforhold finansieret af det på konto 0.21.3 "Parker og legepladser" afsatte rådighedsbeløb i 2000.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

17) BR 81/2000. Etablering af cykelstier og cykelparkering samt træplantning i Vester Farimagsgade

Indstilling om, at projektforslaget med etablering af cykelsti og cykelparkeringspladser, omlægning af fortov samt træplantning vedtages, samt at der gives kapitalbevilling på 4,0 mio. kr. fra Vej & Parks anlægsramme (konto 2.22.3) i 2000 til etablering af projektet eksklusive træplantningen, der betales over driftsbudgettet.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ønsker nogen ordet? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet ... undskyld, beklager. Det er Tine Peters først, og derefter hr. Ole Hentzen.

Tine Peters (V): Jeg synes jo nok, jeg kunne fornemme, at overborgmesteren speedede tempoet lidt op i denne sag, og det vil De Konservative og Venstre i hvert fald ikke have.

Vi har haft gennemført et forsøg med ... hov, undskyld. Det var faktisk et forkert stykke papir, hvis jeg lige må ...

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): En enkelt afsluttende bemærkning, værsgo.

Tine Peters (V): Venstre kan af principielle årsager ikke støtte dette forslag og denne indstilling, som den foreligger. Det er altså ikke, fordi vi er imod cykelstier, men der skal altså være en logisk sammenhæng, og logikken i at etablere cykelstier på denne strækning og på alle gader i det hele taget og veje, hvor man kan, synes vi ikke er logisk.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Det skal især ses i lyset af, at denne strækning var med i de 6 strækninger, hvor der skulle etableres et forsøg med cykelbaner. Det var vi imod dengang, og det er vi så også i dag. Det er vi fordi vi mener, at der skal etableres rigtige cykelstier og ægte cykelstier og ikke sådan nogle blå nogle med sådan en graffiti-overflade i asfalten. Der kan man så bare se på den blå bane, der er langs terminalen, hvordan den nærmest er et stort krater nu. Det har man oplevet, fordi der rent faktisk er Venstrefolk, som cykler. Det er noget, vi bliver påduttet for at tjekke kvaliteten af anlægsarbejderne i København.

Men altså grunden til, at vi er imod etableringen af denne cykelstrækning, er, at lige på den anden side af banegraven er den berømte Hammerichsgade, hvor vi jo nedlagde over 53 parkeringspladser, så vidt jeg husker, for at etablere en meget nødvendig cykelsti, som skulle være hovedfærdselsåre for cyklisterne i den retning i København.

Jeg vil sige, at vi ikke kan blive ved med at indsnævre bilernes fremkommelighed i København. Vi kan ikke blive ved med at feje til side og indsnævre vejene og fjerne parkeringspladser for at etablere cykelstier. I denne omgang fjerner vi oven i købet p-pladser for handicappede. Jeg synes, vi er nået ud et sted, hvor tingene ryger lidt ud af proportioner, hvor det hele er København for cyklisterne og ikke plads til andre.

Omkring træplantning kan jeg sige, at det ikke er noget, som Venstre er imod. Men jeg har undret mig over, at cyklister egentlig er af den her kategori, at man mener, der bør opsættes trægitre og træhegn for at beskytte træerne, for, at cyklisterne ikke skal henkaste deres transportmiddel op ad dem. Jeg synes faktisk, det er underligt, at indstillingen lægger op til, at der ved cyklister ikke er nogen sanktionsmuligheder for at overtræde loven, og at cyklister i København er hævet over lov og ret.

Jeg synes, at man skal bruge den samme teknik, som man gør over for bilisterne, når de holder ulovligt, og har smidt deres bil op ad et træ. Jeg synes, man skal fjerne de cykler, der henstår, og jeg synes i hvert fald ikke, at det skal være en udgift for kommunen, at man på den måde skal beskytte sit byinventar. Der er måske stof til et selvstændigt beslutningsforslag i det her med fjernelse af henslængte cykler.

Men jeg skal i hvert fald sige, at Venstre ikke kan støtte etablering af denne cykelsti af den årsag, at der allerede er cykelsti i Hammerichsgade.

Mikkel Warming (Ø): Vi synes jo, dette er et glimrende lille projekt, hvor der kommer en sammenhæng ud af en række forskellige tiltag, at der kommer en cykelsti på denne side af banegraven, etableres flere cykelparkeringspladser, som der er et åbenlyst behov for, at der plantes træer osv., og det er jo et glimrende projekt.

Men jeg forstår, at argumentet mod en cykelsti på det pågældende sted er, at der er en på den anden side af banegraven. Med den argumentation vil jeg godt gå ud og nedlægge veje, hvis det er. Der er jo en vej. Der er jo f.eks. Frederiksberg Allé. Hvad skal vi med Vesterbrogade osv.? Eller hvad er egentlig formålet med det her?

Fordi der er jo ikke nogen trafiksikkerhedsmæssige argumenter, som jeg kunne høre det i hvert fald fra Tine Peters side, og indsnævringen af kørebanen kom i forbindelse med cykelstriben 16. juni 1999, som jeg erindrer var en enstemmig vedtagelse. Men det kan vi jo altid slå op bagefter.

Altså kort sagt, vi synes, det er et glimrende projekt, og jeg forstår simpelt hen ikke, hvorfor man har så meget imod etablering af rigtige cykelstier, som der er tale om her. Det med at der er en på den anden side af banegraven, er et argument, der virkelig er plukket ned fra himlen i mangel af rigtige saglige argumenter.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Indstillingen blev godkendt med 39 stemmer imod 12.

For stemte: A, F, Ø, O, B og L.

Imod stemte: V, C og D.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Så skal jeg sige, at i sag 69/2000 har der jo været et par problemer med afstemningsknapperne her i dag, og der er en anmodning fra Poul Nielsen, O, om at få markeret ændring af stemmeafgivningen i sag nr. 69 fra »for« til »undlader«. Det vil jeg acceptere.

Tilsvarende en teknisk fejl, må man sige, fra De Radikale i sag 79/2000, at der foretager vi også en justering på grund af de tekniske vanskeligheder, der har været med afstemningssystemet.

18) BR 82/2000. Renovering af bolværket overfor Ved Stranden

Indstilling om, at der gives en kapitalbevilling på 11,0 mio. kr. på konto 02.22.3 Vejanlæg (forventes fordelt med 5,5 mio. kr. i 2000 og 5,5 mio. kr. i 2001) til renovering af bolværket overfor Ved Stranden, dvs. ud for Christiansborg Slotsplads mellem Højbro og Holmens Bro, samt at 4,0 mio. kr. i 2000 overføres fra driftskonto 02.11.1 Vejvedligeholdelse til anlægskonto 02.22.3 Vejanlæg.

(Bygge- og Teknikudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

19) BR 71/2000. Indstilling om at miljø- og forsyningsborgmesteren og Miljø- og Forsyningsforvaltningen søger at fremme lukningen af Barsebäck 2

Indstilling om, at der rettes henvendelse til den danske regering om, at regeringen og Københavns Kommune i fællesskab tager kontakt til relevante svenske myndigheder og interesseorganisationer. Målet er at fremme lukningen af Barsebäckværkets blok 2, f.eks. ved at Københavns Kommune eventuelt kan medvirke til afhjælpning af mulige forsyningsproblemer i Sydsverige efter lukningen.

(Miljø- og Forsyningsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

20) BR 66/2000. Forslag til beslutning om at Kgs. Nytorv færdiggøres, stillet af Jens Kjær Christensen og Mikkel Warming, Ø

"Borgerrepræsentationen beslutter, at Kgs. Nytorv i de kommende år skal færdiggøres."

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Jens Kjær Christensen (Ø): Det er jo et meget enkelt forslag, men jeg skal gøre opmærksom på, at der er tale om et principforslag om, at Borgerrepræsentationen beslutter, at Kongens Nytorv skal færdigrenoveres.

Vi kender jo nok alle sammen forhistorien. Man påbegyndte renoveringen af Kongens Nytorv, vi har haft et stop undervejs, vi har haft en diskussion, om der skulle etableres et p-anlæg neden under Kongens Nytorv. Vi har her for ganske nylig i denne forsamling besluttet, at det skal der ikke.

Derfor er Borgerrepræsentationen selvfølgelig nødsaget til at forholde sig, at en af vores fornemste pladser her i landet stadig væk henligger totalt ustruktureret og rodet. Derfor er der selvfølgelig behov for, og det tror jeg faktisk dækker alle partier, at træffe beslutning om, hvad der skal ske med Kongens Nytorv.

Undervejs i denne proces er både vi og københavnerne så også blevet beriget med en skøjtebane herinde i ovalen, som har været en stor succes på enhver led. Det er en lykke for skøjtebanen, kan man sige, at der ikke kommer p-anlæg, for det betyder selvfølgelig så, at alle de skøjtelystne allerede her til efteråret kan se frem til at tage skøjterne på og bruge lidt energi.

I forbindelse med et sådant forslag, som jeg gør opmærksom på kun er et principforslag, efterfølgende vil det få en ganske normal behandling, som vil ende her i Borgerrepræsentationen, men det kunne være, Enhedslisten alligevel blev spurgt om, jamen hvor skal pengene komme fra? Det gør vi jo ofte, når vi kommer med forslag.

I denne situation er det dog et forslag, tror jeg, som alle er enige i, så det vil nok være lidt mere underligt at stille os spørgsmålet. Men hvis man stillede os det, og det er der nogle, der har gjort allerede, så har vi gjort opmærksom på én ting, at der er afsat nogle midler til forskønnelsen af Rådhuspladsen.

I øvrigt vil medlemmerne af Bygge- og Teknikudvalget være bekendt med, at der sandsynligvis også, hvis vi tænker på budget år 2000, er flere muligheder økonomisk. Vi har ikke sagt, at det skal være pengene, og vi har ikke som en Martin Günter har antydnet, begivet os ind på en faneflugt angående fjernelse af den sorte terminal.

Det, vi til gengæld har sagt, er, at vi prioriterer færdiggørelsen af Kongens Nytorv frem for Rådhuspladsen, og det er korrekt. Det er et valg, og det tror jeg i øvrigt der er mange, der vil tilslutte sig i denne forsamling.

Det har så også været bragt op, om det nu er nødvendigt at udarbejde forslag til en arkitektkonkurrence. Som jeg var inde på før, så er en del af pladsen renoveret. Ud over det er der i forbindelse med udsendelse af høringsmateriale omkring p-kælderens eventuelle etablering udarbejdet projekter for de centrale dele af pladsen, ellipsen, ovalen, eller hvad man kalder det, og vi har skøjtebanen, den formklippede træ række rundt omkring osv.

Der er udarbejdet så meget projektmateriale i forvejen, at det bør være helt naturligt faktisk, at kommunens egen ekspertise kan færdiggøre de forslag eller valgmuligheder, som Borgerrepræsentationen kan tage stilling til. Det vil, undskyld mig, være spild af penge at starte en arkitektkonkurrence. Ud over det vil det selvfølgelig også forlænge processen med at få færdiggjort pladsen. Det vil være en ganske udmærket ting, hvis pladsen kunne være færdig til metroåbningen.

Men det er jo ikke det, der er det afgørende. Vi erkender, at man ikke kan skaffe pengene på én gang, og at man må inddele det i flere etaper, og det er vi da også indstillet på.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Så med disse bemærkninger håber jeg, at forsamlingen vil være positiv over for dette forslag.

Jeg bemærkede også, at der har været røster fremme om, at sagen burde udvalgsbehandles, i Bygge- og Teknikudvalget, går jeg ud fra. Ja, det er jo ikke engang sikkert. Det kan være i Økonomiudvalget. Jeg vil under ingen omstændigheder anbefale Socialdemokratiet at henvise det dertil. Men altså i Bygge- og Teknikudvalget.

Det giver, synes vi, ikke ret meget mening at henvise sådan en principbeslutning. Vi får selve sagsbehandlingen. Jeg tror, partierne godt ved med sig selv, om de vil renovere Kongens Nytorv inden for den kommende årrække, eller de ikke vil. Der er næppe nogen argumenter, der vil kunne komme bag på nogen politiske ordførere, om, hvordan sammenhængen er, og jeg har sagt, at der er tale om etaper, og det er selvfølgelig et forhandlingsspørgsmål.

Johannes Nymark (A): Egentlig er det jo et temmelig overflødigt forslag. Det siger sig selv, at når vi har vedtaget, at der ikke længere skal laves et parkeringsanlæg på Kongens Nytorv, så står vi tilbage med et uløst problem, nemlig at renovere Kongens Nytorv. Men det betyder så ikke, at vi af den grund er imod det forslag, som Enhedslisten har stillet.

Mere interessant er jo den pose, som blev åbnet her, at vi kunne begynde at tale om Rådhuspladsen i prioriteringen af Kongens Nytorv. Det synes jeg virkelig lyder som gode toner. Ingen kan være i tvivl om vores opfattelse af Rådhuspladssituationen, og vi ser meget gerne et Kongens Nytorv fremmet på bekostning af nogle tanker, man har omkring Rådhuspladsen.

Jeg er helt enig med Enhedslisten i, at der ikke er brug for en arkitektkonkurrence. Det er utrolig velbeskrevet, det er kvalificeret, hvad der ligger. Der ligger en stribe forslag, og det er lige til at gå til.

Men jeg mener alligevel, uanset hvad Jens Kjær siger, at sagen bør, bl.a. på grund af nogle af de andre toner, der lå i oplægget, henvises til Bygge- og Teknikudvalget. Så ved vi, hvor vi er. Vi ville tage fat i det alligevel. Jeg tror, vi på et rimelig hurtigt tidspunkt som udvalgsmedlemmer under alle omstændigheder havde bedt forvaltningen om at komme med et forslag. Nu er der en anledning, og jeg foreslår, at vi efter sagens behandling oversender den til Bygge- og Teknikudvalget.

Overborgmesteren (Jens Kramer Mikkelsen): Det får borgmesteren for udvalget mulighed for at sige noget til nu.

Borgmester Søren Pind: Ingen skal være i tvivl om, at også Venstre meget gerne medvirker til en renowering af Kongens Nytorv. Men jeg synes, denne sag sætter sandheden for en dag omkring finansieringsspørgsmålet.

Nu har vi alle været igennem en kolossal debat i København, hvor umådelig stærke kræfter, først og fremmest anført af visse kulturorganisationer i hovedstaden, blev ved med at sige: Pengene er ikke noget problem, der er masser af private investorer. F.eks. har Mikkel Warmings efternavns-navnebroder, Michael Varming, sagt det adskillige gange. Der er ikke nogen problemer med at skaffe pengene fra private investorer, det er ikke noget problem at rejse 40 mill. kr.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Og hvad har jeg hørt, hvad har jeg fået fra de pågældende, siden beslutningen om ikke at bruge den model med en parkeringskælder, der skulle finansiere overfladen? Nul kroner, nul kroner.

Derfor synes jeg egentlig rent principielt, at Jens Kjærs forslag er lidt tidligt ude, for vi ved jo fra den debat, vi har haft, at der er store, stærke kræfter i denne by, der arbejder på at skaffe 40 mill. kr. til renoveringen af Kongens Nytorv, det har vi jo hørt og set. Der har været talrige indlæg i aviserne, der har været talrige indslag i tv-stationerne. Der har været endnu flere indslag i radiostationer, hvor folk, også nogle af Enhedslisteobservans, har sagt: Det må da kunne gøres bedre.

Så jeg synes, det er al ære værd, at man er utålmodig, det er jeg også selv, men hvor er pengene?

Jeg må nok sige, at da jeg hørte Jens Kjær Christensen sige, at man skal tage pengene fra den konto, der blev hårdt tilkæmpet under budgetforhandlingerne med blod, sved og tårer mellem bl.a. Venstre og Socialdemokratiet, at man skal bruge de midler til at renovere Kongens Nytorv, tabte jeg altså både næse og mund. Det må jeg sige, det må jeg sige.

Men vi har jo set Enhedslisten svaje før i sagen om Rådhuspladsen. Det så vi jo, da vi var igennem debatten om, hvorvidt Vester Voldgade skulle lukkes eller ej, og hvilke prioriteter Enhedslisten havde. Der kommer så sandheden for en dag: I virkeligheden vægter man ikke sagen om bygningen på Rådhuspladsen særlig højt.

Må jeg ikke godt sige, at jeg synes, det er fornuftigt at henvise sagen til Bygge- og Teknikudvalget. Vi har alle forudsætninger for at behandle den sag hurtigt og effektivt.

Men jeg håber, Jens Kjær Christensen vil tage fat i de kræfter i kulturlivet, som har været ude og sige, det er nemt at skaffe pengene, og så gøre et ekstra stykke arbejde, da det åbenbart er så nemt. Personligt har jeg aldrig selv troet på det, men lad os nu se.

Jens Johansen (F): Vi har en lille lokal debat om metroen. Der sker jo det, at der snart er tunnelgennembrud på Kongens Nytorv, ja, det er rigtigt, der er styr på det, og metroen åbner år 2002 på Kongens Nytorv med en station for førerløse tog, der allerede kører med passagerer. Så skal Kongens Nytorv selvfølgelig stå færdig og klar.

Så har jeg det også sådan, for at komme til hovedsagen, at når Enhedslisten stiller dette forslag og afviser tankerne om en arkitektkonkurrence med den begrundelse, at sagen er fuldt ud oplyst, så må jeg jo sige, at det er vi ikke helt enige i. Vi mener faktisk godt, at der kan vindes noget ved en arkitektkonkurrence. Der kan faktisk vindes noget ved, at der også kommer andre faglige synspunkter ind end dem, vi har fået fra forvaltningen, og også andre vinkler på, hvordan torvet kan indrettes og anvendes.

Derfor synes vi, at der skal laves en arkitektkonkurrence, og den skal laves i indeværende år, om indretningen af Kongens Nytorv. Pengene til at finansiere det har vi jo i de midler, der nu ikke skal anvendes til projektering af parkeringskælder.

For det andet mener vi, at arbejderne på Kongens Nytorv skal færdiggøres inden metroens åbning i oktober 2002. Det har vi så stillet ændringsforslag om til det forslag, der her er stillet af Enhedslisten.

Jeg vil gerne sige allerede nu, at vi da gerne vil støtte Socialdemokratiets ønske om at få sagen videre- og færdigbehandlet i udvalget. Derfor regner vi med, at vores ændringsforslag kan gå videre til den pågældende behandling.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Ole Hentzen (C): Jeg skal da bekræfte, at det er jo rimelig overflødigt, det, der er her som forslag, for når et flertal ikke ønsker gennemførelse af et parkeringsanlæg, ja, så kan pladsen selvfølgelig ikke blive liggende, sådan som den er.

Men derfra og så til ligesom at lave den tidsmæssige fremskrivning at sige, at så går vi i gang i år 2000. Det ene parti siger, at der må være nogle penge i overskud fra en parkeringsprojektering, som egentlig skulle finansieres med nogle fremmede midler. Det kan man selvfølgelig have sin holdning til. Et andet parti mener, at de sådan set kan bruge nogle penge, som egentlig budgetmæssigt er afsat til noget helt andet. Det kan man også have sin holdning til. Det ligger meget tæt på den linje, Enhedslisten i budgetmæssig henseende altid har fulgt, så der er ikke noget overraskende i det.

Skulle man endelig kunne få overbevist en socialdemokratisk budgetforligspartner om, at det er da en god idé, så vil den samme budgetpartner selvfølgelig også ved nærlæsning af sit budgetforlig se, at uanset om det er en besnærende idé, så vil de penge ikke kunne udløses dertil, undtagen der er enighed blandt alle budgetforligspartierne.

Og for at Jens Kjær Christensen nu ikke skal gå i spænding og tænke på, om der nu bliver denne enighed eller ikke den enighed, så kan jeg da allerede nu sige til Jens Kjær Christensen, at det vil der ikke blive, så de midler, der er afsat til Rådhuspladsen, kan ikke bruges til det forslag i år 2000, for De Konservative er budgetpartnere og har derved vetoret.

Det vil jeg allerede nu signalere over for Enhedslisten, så man ikke går og glæder sig helt uhæmmet, altså når ud i nogle, ja vilde krigsdanse over sådan et godt forslag, man har fået. Det er en død sild, for nu at sige det i det kendte danske sprog. Den lugter allerede, for det kommer aldrig til udtryk.

Vi har da heller ikke noget imod at behandle det i udvalget, hvis nu man insisterer på, at det skal ske her i år 2000. Fordi vi havde sådan en meget spændende diskussion, om det nu skulle være Husum Torv, det skulle være Brønshøj Torv eller det skulle være Esrum Torv, eller om det skulle være et andet torv, der sådan set skulle prioriteres først. Det var lidt afhængigt af partifarve, om man nu var folketingskandidat, eller om man måske oven i købet var folketingsmedlem i det pågældende område, om det nu var vigtigst, at det ene Torv og plads kom forrest i rækken.

Men nu kan jeg forstå, at de kriterier bliver ligesom skubbet i baggrunden, og derved kan der selvfølgelig opnås en helt anden saglig behandling i det her spørgsmål, hvis man nu pludselig tager Kongens Nytorv ind. Fordi der er vel ikke rigtig nogen, der har folketingskandidatur derinde omkring, så det vil sige, det kan blive en helt saglig prioritering, man måske når frem til dér.

Så kan det jo godt være, vi må tilskrive alle dem i Husum og i Brønshøj, i Esrum og hvor pokker de nu ellers var, at det altså er yt med at få renoveret deres Torve og pladser, fordi det koster altså 40 mill. kr. inde på Kongens Nytorv, og det kan I nok forstå, venner, det er meget vigtigere end Vanløse, Brønshøj, Husum, Esrum, Emdrup og hvad de nu ellers hedder, alle de der. Vanløse må vel for pokker også have et eller andet, de skal bruge penge til. Og Sundby kan vi slet ikke gøre færdig, og Halmtorvets 2. og 3. etape skrinlægger vi totalt, fordi Enhedslisten og SF sammen med Socialdemokratiet formentlig vil prioritere Kongens Nytorv højere ... (*Afbrydelse*). Og Husum Torv, siger overborgmesteren. Han bor måske derude i nærheden, og så er det klart, det er et argument, som hvem de nu måtte vælge som ordfører i denne sag, en pedaltrammer eller ikke, nu må fremføre.

Derfor synes jeg, at man skal tage den tilbage i udvalget og tage denne intense diskussion om, hvad det er for kriterier, der nu skal frem, ikke i 2000, men selvfølgelig i

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

2001, for det er jo nyt budgetforligsstof, og det er jo væsentligt, hvem det er der vil lægge kræfter til 40 mill. kr. der. Og skal man være færdig selvfølgelig i 2002 til, at metroen kommer, så skal jo en væsentlig del i hvert fald brændes af i 2001.

Men der har vi jo de ansvarlige partier med Enhedslisten i spidsen, som selvfølgelig fluks vil skaffe det, og så synes jeg, man ærligt skulle gå til valgkamp på det og sige lidt skatteforhøjelser, fordi Kongens Nytorv er væsentlig.

Jeg synes så, Enhedslisten skal huske at sige, at mens vi nu lægger det om det par år, så kan der desværre ikke være skøjtebane. Man kan altså ikke lave skøjtebane, samtidig med at man renoverer Kongens Nytorv. Det er rimelig utænkeligt, at det kan lade sig gøre på en og samme tid. Men det er måske en ny multibyggemetode, som Enhedslisten samtidig vil indføre i København, at skøjterne kan være der, samtidig med at man brænder 40 mill. kr. af til ombygning ... (*Afbrydelse*). Det er inklusive skøjter, siger Jens Johansen. Det lyder som om han er med på ideen.

Lars Rimfalk Jensen (B): Ikke fordi vi ønsker egentlig at indgå så meget i diskussionen. Vi skal blot meddele, at vi ønsker naturligvis også, at Kongens Nytorv bliver en flot plads, men vi vil ikke i dag binde os til at stemme for nogen håndfæstning om at bruge 40 mill. kr. her og nu. Det skal naturligvis være noget, der går med i drøftelserne om, hvad der skal ske med Københavns penge i budget 2001.

Med hensyn til arkitektkonkurrence ligger der allerede en hel kasse med masser af forslag. Vi synes faktisk, at Kongens Nytorv er vældig godt belyst. Vi har så mange ting om, hvad for nogle materialer der skal ligge på cykelstier og gangarealer og alt muligt andet, hvor mange træer der skal være, så vi har ikke behov for, at den bliver sendt tilbage til Bygge- og Teknikudvalget.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ja tak, så går vi til anden runde.

Jens Kjær Christensen (Ø): Uanset især den vrisne og småborgerlige surhed over, at dette forslag er fuldkommen overflødig, så er det jo et samlerforslag, som man kalder det. Alle er glade og mener vel et eller andet sted, at det er rigtigt nok, der skal ske noget.

Jeg ved udmærket godt, at de borgerlige kunne have den drøm at holde kaoset åbent indtil efter næste kommunevalg. Så kunne det jo være, der var et flertal herinde, som vil prøve at genoptage sagen om p-kælderen. Det skal da også indrømmes, at det er da en sidegevinst.

Hovedformålet er at få renoveret Kongens Nytorv, men samtidig får vi det jo også plomberet, om jeg så måtte udtrykke det, i forhold til fremtidige planer om p-kælder ... (*Afbrydelse*). Der kan vi høre. De Konservative drømmer om det om natten stadig væk. Vi tager det helt afslappet, Ole Hentzen. Vi går ikke i spænding og venter på, hvad De Konservative måtte finde på at sige til deres budgetpartnere. Det blander vi os simpelt hen aldrig i.

Vi har heller ikke foreslået noget omkring økonomi. Vi har bare påpeget, at der er midler til rådighed, som det ser ud til i øjeblikket, at også budgetpartnere har meget svært ved at finde ud af, hvordan de skal bruge. Det er i hvert fald min konkrete erfaring med det.

Der er faktisk ikke sket ret meget, hvad angår Rådhuspladsen, her i grumme lang tid. Hvad man skal tage det som udtryk for, ved jeg ikke. Enhedslisten har stadig den opfattelse og står ved, hvad vi har sagt tidligere. Men da der er denne unaturlighed i budget-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

partnerskabet mellem 2 parter, som ikke er enige i det, de har afsat midler til, så kunne det jo godt være, pengene slet ikke blev brugt i løbet af i år. Jeg skal ikke blande mig i det. Det er bare, når man kigger køligt på det, det er situationen her og nu.

Så er det Søren Pind, der er inde på, at der er nogle af Enhedslisteobservans, der ren-der rundt og siger, at man sagtens kan skaffe sponsormidler og sådan noget. Jeg skal ikke blande mig i, hvad det er for nogle mennesker. Jeg kender dem ikke, og det er altså ikke mit bord.

40 mill. kr., er der nogle, der nu gentager som et mantra. Der er ingen tvivl om, at når vi får en egentlig sagsbehandling i Bygge- og Teknikudvalget, så er jeg ganske sikker på, vi ender på et helt andet tal. Tallet 40 mill. kr. er, undskyld mig, også blevet politisk brugt undervejs. Det har også noget at gøre med, præcis hvad det er man vil have på pladsen. Den diskussion kommer vi nu til at få i Bygge- og Teknikudvalget, og det glæder vi os meget til.

Når Søren Pind er inde på at sige, at de 5 mill. kr. var hårdt tilkæmpet, ja, så kan man sige, jamen det har ikke været muligt i hvert fald hidtil at finde ud af, hvordan de hårdt tilkæmpede midler faktisk skulle bruges.

Alle og enhver ved – og det er stadig væk ikke, fordi vi løber fra, hvad vi mener og har sagt og står ved – at de penge i virkeligheden ikke forslår til en virkelig renovering af Rådhuspladsen. Det ved alle, der forholder sig seriøst til Rådhuspladsen.

Det var vist i øvrigt alt, hvad jeg skulle sige om denne sag.

Men i forhold til de andre pladser, der har været oppe i Bygge- og Teknikudvalget, og som Borgerrepræsentationen måske ikke kender omkring pladsrenoveringer, Ole Hentzen nævner Husum, Brønshøj, Emdrup osv., er der det at sige til det, at når vi har formastet os til at sige, at vi ville prioritere Kongens Nytorv frem for Rådhuspladsen, så var det netop ud fra det synspunkt, at det ville være fuldstændig ufremkommeligt og forkert at prioritere to pladser i det centrale København på samme tid, der begge to er kapi-talkrævende, og det er korrekt.

Så derfor har vi bare tilladt os at sige, at det vil vi gerne prioritere. Hvis De Konser-vative og Venstre mener, at de kan renovere begge pladser på samme tid, så er vi altid åbne for en diskussion og måske et kommende partnerskab, også budgetmæssigt selvfølgelig.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ja tak, der kan ikke siges mere om det tema nu. Vi gør klar til afstemning.

Johannes Nymark (A) stillede forslag om, at sagen blev henvist til Bygge- og Tek-nikudvalget.

Jens Johansen (F) stillede følgende ændringsforslag:

"1. Der afholdes en arkitektkonkurrence i indeværende år om indretningen af Kgs. Nytorv.

2. Arbejderne på Kgs. Nytorv færdiggøres inden metroens åbning, oktober 2002".

Forslaget om henvisning af sagen til Bygge- og Teknikudvalget, herunder med det fremsatte ændringsforslag, blev godkendt med 38 stemmer imod 14.

For stemte: A, V, F, O, P og L.

Imod stemte: Ø, C, B og D.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

=====

21) BR 77/2000. Forslag til beslutning om tilladelse til taxaer i busbaner, stillet af Tine Peters, V, Søren Pind, V, Wallait Khan, F, og A. Benhaddou, D

"At taxaer gives tilladelse til at køre i de busbaner i København, hvor lovgivningen tillader det."

Tine Peters (V): Vi har haft gennemført et forsøg med 5 udvalgte strækninger i København og et forsøg, som faktisk var ganske positivt.

Under behandlingen af forslaget dengang om, at forsøget skulle fortsætte, var der en del divergerende opfattelser, så vidt jeg opfattede, og som vi også kan se på det her forslags stillere er en af dem kommet ud af skabet.

Men vi mener i Venstre, at taxaer i busbanerne er en effektivisering af det samlede transportsystem. Taxakunderne vil komme hurtigere rundt og hurtigere frem, uden at andre egentlig bliver generet af det rent tidsmæssigt og ellers.

Det er jo en generel ting, at det bliver mere og mere vanskeligt at komme rundt i byen. Jeg synes selv, at de privatbilfjendske burde kunne støtte taxaernes fremkommelighed, da de jo er et alternativ til privatbilismen og et supplement til det offentlige system. Men det ville jo ikke være et alternativ, hvis de kunne konkurrere på tid og penge og bekvemmelighed, hvis taxaerne pludselig kom bagest i bilkøerne hele tiden.

Jeg synes egentlig, det er forkasteligt, at et så godt forslag, som ikke havde noget negativt på sig, da det blev evalueret, så prompte er blevet fejlet af bordet. Jeg synes, at selve evalueringen viste, at taxaerne overholdt reglerne, og de kun kørte dér, hvor det var tilladt. Der har ikke været uheld forbundet med forsøget, og taxaerne har været med tilfredse med ordningen. HT har endvidere udtalt, at der ikke er statistiske konsekvenser for busserne af, at taxaerne kører i busbanerne. Samtidig påpeger HT de psykologiske effekter, som de selv siger, at de ikke kan dokumentere på en realistisk måde.

På den baggrund var der altså et flertal herinde i Borgerrepræsentationen, der sagde nej til at forlænge det her ellers udmærkede forsøg. Det synes jeg faktisk er en forstokket indgang at have til tingene, og derfor står Venstre altså bag dette forslag om en permanent indførelse af taxaer i busbaner, og det skal så kun være i de busbaner, hvor busserne ikke har særligt signalanlæg.

Så jeg vil godt ved forhandlingernes afslutning bede om, at forslaget bliver sendt til Bygge- og Teknikudvalget.

Manja Sand (A): Som Tine Peters ganske rigtigt sagde, så er det her et forslag, som vi har behandlet før, og det må vi jo betragte som lidt af et drilleforslag. Betyder det, at hver gang et forslag går Venstre imod, så skal vi til at behandle det igen i salen her?

Det forsøg, vi har behandlet før, viste, at buschaufførernes arbejdsmiljø var noget af det, vi prioriterede højest. Det sagde vi, sidste gang vi havde det til behandling her i salen. Det kan godt være, der ikke har været uheld under forsøgene, men taxachaufførerne skaber flimmer i trafikken, fordi de også benytter busbanerne som overhalingsbaner indenom.

Så viser forsøget også, at der ikke er nogen besparelse i tid for taxaerne. Tine Peters' bemærkning om, at taxaerne skulle havne bagest i bilkøen hele tiden, forstår jeg ikke. Jeg går ud fra, at de følger trafikflowet, som biler gør normalt.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Og at taxaerne er et supplement til den kollektive trafik, forstår jeg heller ikke, fordi en taxa er en privatbil, som man lejer for en kort periode til at blive transporteret fra et sted til et andet sted. Den ligner også en privatbil. Der er stadig væk ikke noget i den kollektive trafik, jeg kan i hvert fald ikke, det sagde jeg også sidst, kan jeg huske. Jeg kan ikke bestille en HT-bus til at komme foran min gadedør og køre mig til et bestemt sted i byen. Så taxaer har ikke noget med det kollektive trafikssystem at gøre.

Vi kan ikke støtte forslaget, og vi kan selvfølgelig heller ikke støtte, at vi endnu en gang skal behandle det her forslag i udvalget, da det har været behandlet godt og grundigt i udvalget, og der var flertal for ikke at følge indstillingen om, at man skulle fortsætte forsløget. Vi er i Socialdemokratiet stadig væk imod, at taxaerne får lov til at køre i busbanerne.

Wallait Khan (F): Jeg vil sige, at der er mange, som slet ikke har fattet, hvad det handler om. Her bliver bare snakket om, at vi lejer bare en bil for kortere tid. Hvad med bussen? Hvordan bruger man den? Bussen bruger man også, det er bare en lidt større bil.

Jeg vil bare sige, at hvis I vil gøre det, at det bliver en bedre arbejdsplads for taxa-chauffører, hvor der ikke er så meget stress, så er det meget vigtigt, at I tillader taxaer i busbaner. Hvis I også vil have, at der bliver en bedre service for kunderne i Københavns Kommune og omegnen, så er det også vigtigt, for ellers kan de ikke komme sikkert og hurtigere hjem, eller hvor de skal være.

Vi ved godt, at det handler om kunder, som skal på arbejde, og de er forsinket. Jeg ved det godt, fordi jeg selv er taxachauffør. Jeg har kørt taxa i de sidste 18 års tid, jeg ved, hvad det handler om. Kunder, som kommer ind i bilen, ved det godt, lige så snart de sætter sig ind i bilen, vi starter med 22 kr., og de gør det ikke bare for sjovs skyld. De gør det, fordi de har brug for det. De er forsinket til arbejdet, de skal nå at tage et fly, eller de skal nå deres tog, de er forsinkede, de er bagud, og de skal nå et eller andet sted.

Hvis vi vil have, at de kan nå det, der er vigtigt for dem, de skal hente deres børn, de skal på hospital, de skal til Lufthavnen, og der er så mange ting, hvis vi vil have, at de kommer til tiden, og hvis vi vil have, at de kommer hurtigt og sikkert frem, og hvis vi vil have, at chauffører kan køre uden stress sikkert deres kunder hjem, på arbejdspladser eller andre steder, hvor de skal hen, så er det vigtigt, at vi gør det muligt for dem.

Vi kender det jo, der er så meget trafik i Københavns Kommune, og hvis de sætter sig ind i bilen for at komme hurtigere frem, og så sidder vi fast i en kø, går det altid ud over chaufføren, fordi de hopper op og ned og siger: Kan du ikke bruge den her busbane, kan du ikke komme frem, kan du ikke give gas, og kan du ikke nå det der? Selvfølgelig skulle vi have smuttet frem. Hold kæft mand, det er så svært for en chauffør at tackle alle disse problemer.

Vi har jo haft venstrefløjen, som altid har kæmpet for, at der skal være bedre arbejdspladser, og der skal være ro og orden omkring arbejdspladserne. Jeg kan ikke forstå, at taxachaufførernes arbejdsplads ikke skal være uden stress, og at det ikke skal være en bedre arbejdsplads, det kan jeg slet ikke forstå.

Når jeg ser al den modstand fra venstrefløjen mod taxachauffører. Vi er også almindelige arbejdere. Jeg kan ikke forstå, hvordan de kan stå frem og sige alle de ting, som jeg har hørt omkring min plads. Der er ingen forståelse for taxachauffører, og de opfatter ikke en taxachauffør som en arbejder.

Og så har de heller ikke forståelse for dem, som de siger ikke skal tage deres bil med, når de kommer til København, de skal bare bruge den offentlige transport. Hvad skal de

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

gøre, når de kommer til København? Vi har lige hørt, at Manja Sand sagde, at det ikke er et supplement til den offentlige transport.

De, der skal komme til København og nå et eller andet møde, har ikke deres bil med, fordi vi ønsker, at de skal bruge offentlig transport. Når de kommer til København, hvad skal de så gøre? Skal de ikke bruge taxa? Hvis de sætter sig ind i en taxa, og de skal bare blive siddende en halv time inde i taxaen, indtil de kommer til det møde, hvor meget tid skal man bruge til at komme frem til det møde?

Jeg kan ikke forstå det. Så tvinger vi alligevel folk til at bruge deres egne biler, og de bruger ikke offentlig transport. Jeg synes ikke, det hænger sammen, at vi vil styrke offentlig transport, og vi vil ikke tillade taxierne at bruge busbaner. Vi har jo haft forsøg, og det har ikke været noget problem, det ved vi godt.

Jeg er så ked af at se det. Det er ligesom man sidder fast i en eller anden holdning, hvor man siger nej, vi vil ikke have det. Årsagen har man ikke, vi har ikke nogen grund til, at folk skal stå frem og sige nej, fordi under forsøget har det ikke været noget problem. Hver 20. bus blev forsinket bare et sekund, det har jeg læst i rapporten, hvor der står klart, at det ikke har været noget problem. Det ved vi godt.

Men jeg kan ikke forstå, hvorfor vi så skal fastholde et nej til det. Hvad kan vi bruge det til? Hvad siger vi til københavnerne i dag, at selv om det ikke er noget problem, selv om I har brug for de der busbaner, men alligevel vil vi ikke tillade det. Vi er så stædige, vi bruger vores magt, eller vi bruger vores ret til at sige nej, fordi vi er fra venstrefløjten.

Hold kæft mand, venstrefløjten skal være lidt åben nu, også for de arbejdere, som kører taxa, og også folk, som har brug for taxa.

Mikkel Warming (Ø): Jeg har tilladt mig at læse debatten fra 28. oktober 1999, hvis nogen skulle have glemt årstallet, og så hørt lidt på de indlæg, der har været indtil nu.

Foreløbig er der absolut intet nyt, intet, der, jeg vil ikke sige berettiger, men kunne begrunde, at dette forslag skulle op igen her meget kort tid efter, at det sidst blev stemt ned. Og dog, der er selvfølgelig 2 ting, som kan begrunde det, og derfor kan jeg godt forstå, at Venstre stiller det.

Det ene er afstemningen sidste gang, 25-23, det er tæt nok, og hvis nu tilstrækkeligt mange socialdemokrater er fraværende i aften, så kunne det være, den gik. En anden ting er selvfølgelig forslagsstillerne, og det er jo, at man har fået Wallait Khan fra SF med over til at stille forslaget.

Men eftersom der ikke er specielt nye argumenter, så vil jeg heller ikke komme med specielt nye argumenter, blot konstatere, at ja, vi har haft forsøg i København med taxaer i busbanerne. Faktisk er forsøget blevet forlænget en enkelt gang. Der er ikke tale om noget lille forsøg, man har været ret grundig.

Man har ikke konstateret, at det har haft nogen særlig betydning, ikke for bussernes og ej heller for taxaernes køretid, fordi ikke særlig mange taxier har benyttet busbanerne de steder, hvor de kunne det. Det er også en af konklusionerne i rapporten.

Spørgsmålet er så: Hvad skal man så stille op med det resultat? Meningen med at forlænge ordningen, gøre den permanent, må jo netop være, at flere taxier skal bruge busbanerne. Ellers giver det ikke meget mening absolut at ville gøre det. Så det betyder en forskel, at taxier kan køre i visse busbaner; ellers giver det ikke mening at have ordningen. Det skal betyde noget, det skal gøre en forskel, den forskel, evalueringsrapporten ikke har målt. Hvis den gør det, så har vi jo problemet, at så vil det betyde forsinkelser for busserne og endnu mere stress i chaufførernes daglige arbejdsdag.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Derfor kan vi sige, ja, forsøget viser ingen problemer og at ikke særlig mange taxaer bruger det. Fremtiden, hvis man gør det permanent, vil vise, at det vil medføre forsinkelser for den kollektive trafik, og så står vi i valget, hvad det er vi prioriterer.

Jeg er ikke uenig i, at taxier er et alternativ til privatbilerne, det er jeg faktisk ikke uenig i. Men når man vejer det op mod bussernes fremkommelighed, så vælger vi altså busserne og siger, at det er vigtigere, at de kommer frem, for de transporterer flere mennesker hver dag. Derfor synes vi, det er vigtigt, at de har den bedst mulige fremkommelighed.

Vi er til enhver tid med på at tage almindelige kørebaner ud af drift og reservere dem til taxaer, hvis Venstre vil være med på den, til hver en tid, fordi vi synes da, det er vigtigere, at taxaerne kommer frem, end at privatbilerne gør det. Det vil vi gerne prioritere, hvis det er det, Venstre vil.

Så bliver der sammenlignet heroppe af Wallait Khan, der siger: Jamen hvad med taxachaufførernes arbejdsmiljø? Jeg er ikke i tvivl om, at det ville blive bedre ved, at man permanentgjorde forsøget, gjorde det permanent muligt at køre i busbaner. Men samtidig ved vi også, at det vil om muligt forringe buschaufførernes arbejdsmiljø, hvis taxaerne for alvor begyndte at bruge busbanerne. Så er valget igen, hvis arbejdsmiljø er det, der er vigtigst? Er det taxachaufførernes, eller er det buschaufførernes? Vi holder på buschaufførernes.

Efter de sidste års mange udliciteringer og nedskæringer og opstramninger i køreplaner osv. er det absolut ikke nemt at være buschauffør i vore dage, og derfor synes vi faktisk ikke, man skal gøre sit yderste for at forværre deres forhold endnu mere, sådan som en permanentgørelse af forsøget ville gøre, hvis det lykkedes, som det må være hensigten, at få flere taxaer i busbaner.

Derfor kan vi stadig ikke, ligesom vi ikke kunne den 28. oktober, ligesom vi ikke kunne den 25. august i Bygge- og Teknikudvalget, gøre andet, end at vi mener, at der ikke skal være taxaer i busbanerne.

Vi kan ej heller støtte, at vi tager den samme diskussion én gang til i Bygge- og Teknikudvalget, som vi havde den 25. august, med risiko for, at sagen kommer tilbage i Borgerrepræsentationen, så vi gentager den for tredje gang ligesom 28. oktober og nu her i dag. Så vi stemmer også mod en udvalgshenvisning.

Peter Skaarup (O): Jeg vil ikke sige ret meget om det her. Jeg synes, det er så klart og tydeligt, at enhver burde støtte et forslag som det her. Vi forstår simpelt hen ikke, hvordan nogen kan gå imod det.

Det, vi synes man skulle gøre, var at lave enten en ny forsøgsordning eller permanentgøre forsøget og så sige o.k., hvis det er sådan, at der kommer nogle indvendinger, hvis busserne er utilfredse med, at nogle taxaer misbruger ordningen, så kan man altid rulle det tilbage efterfølgende. Men situationen er den, at et forsøg har vist, at man ikke misbruger det, at det faktisk letter trafikafviklingen i virkeligheden, og derfor er der ingen grund til at gå imod det her.

Derfor kunne jeg også godt tænke mig at spørge Socialdemokratiet: Hvad skal der egentlig til for, at I vil ændre opfattelse? Altså skal det være en forsøgsordning igen, eller skal der indbygges nogle ordninger med, at hvis der er klager over det, så vil man ændre på det, eller hvad kan man gøre ved det? Fordi det er en underlig betonkonservativ holdning, man har i Socialdemokratiet til det her.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Vi kan støtte forslaget, og vi håber, det bliver vedtaget, og jeg tror faktisk, at hvis ikke det bliver vedtaget nu, så bliver det efter næste borgerrepræsentationsvalg.

Ole Hentzen (C): Det kan da være, Peter Skaarup alligevel måske får lidt indflydelse i denne sag, fordi forgængerne for Dansk Folkeparti fik faktisk indflydelse her, for det var faktisk deres pris for, at der blev etableret bydelsforsøg her i byen. Det var, at Socialdemokratiet gik med til, at der blev indført et forsøg med taxier i busbanerne ... (*Afbrydelse*). Undskyld, SF. Det er rigtigt, det var SF. Socialdemokratiet er jo et fedt, det er jo helt det samme. Derfor er der mulighed selvfølgelig for, at det kunne køre fint igennem, hvis man er villig til at sælge sin sjæl her.

Jeg tror ikke, at de forhåbninger, man måtte have, om, at der skulle komme argumenter frem, der kan få Socialdemokratiet til at ændre opfattelse, overhovedet har en chance, fordi rapporten viste jo entydigt, forsøget viste helt entydigt, at der var intet kommet, der overhovedet talte imod det her.

Men på selve afstemningsdagen og dagen før kom der 2 breve. Det ene var selvfølgelig fra Chaufførernes Fagforening, det var selvfølgelig bestilt af dem, der nu ville det. Og så var der selvfølgelig også et brev fra HT's direktør, der udtrykte bekymring over, hvad der kunne ske i fremtiden. Men han måtte jo medgive, at der var intet, der overhovedet havde generet alle hans gule sataner i den tid, forsøget egentlig er foregået. Med »gule sataner« mener jeg selvfølgelig busser ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Sprogbrugen, hr. Hentzen.

Ole Hentzen (C): Jo, det må de gerne, formand. Alle de pokkers lange biler, som er malet gule, som den administrerende direktør havde ansvaret for. Intet var blevet generet.

Men man kan selvfølgelig altid læse sådan nogle rapporter, som fanden læser Bibelen, og det forstod nogle socialdemokrater selvfølgelig at gøre, da man nu skulle ... ja, SF'erne gør det vel også, undtagen nu præsten, der gik ud. De betød jo, at der var ingen saglige belæg for ikke at fortsætte det her. Det er en ren politisk holdningssag. Enten har man altså sjælen med i det her, og så har man samtidig hjernen med.

Det viser jo, Wallait Khan, at det, han har ud over det engagement og sjæl, så bruger han jo altså også sin hjerne, for der er jo intet, der ikke siger, at man selvfølgelig skal lade taxaerne køre der på de præmisser, som står nævnt i dette forslag, nemlig inden for lovens rammer. De har selvfølgelig intet at gøre i de kryds, hvor der er busprioritering og lignende.

Socialdemokratiets ordfører har ikke hjernen med, men har selvfølgelig hjertet med, og hjertet står jo i tegnet for pedaltramperne, altså cyklisterne, og så de store, gule busser, som er administreret af HT. Alt andet har fanden skabt, ifølge Manja Sand, og alt, hvad der overhovedet kan gøres for at få fjernet biler i denne by, har den varmeste fortaler i Manja Sand.

Så må man sige, ja, vi kan så håbe, at valget kan ændre på det, men det ligger jo langt fremme. Man kan også håbe, at magten i Socialdemokratiet måske bliver lidt mere spredt, så alsidigheden måske også kommer til at tegne sig, at det ikke bare er denne totale bilfjendskhed, som nu giver sig udslag over for taxachaufførerne.

Når man så hører Manja Sand sige, at de ikke løser noget som helst transportbehov, så vil jeg altså bare sige, jamen det er for mig det klareste bevis for, at Manja Sand ikke har forstået en dyt af det hele. Hun skulle tage og spørge sine partifæller, det er borgme-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

stre og lignende, der sidder i Taxanævnet for Storkøbenhavn, om de mener, at taxaer udfører en transportopgave. Jeg synes, hun skulle spørge dem og så måske også give svaret her offentligt fra talerstolen, om disse socialdemokratiske borgmestre ikke mener, at taxaerne burde have ret til at køre i busbaner inden for de rammer, som loven giver mulighed for.

Da Manja Sand formentlig ikke har lyst til at lade sit pedaltramperhjerte komme herop og sige, at det er rigtigt, hvad Ole Hentzen siger, så skal jeg allerede give svaret nu. De socialdemokratiske borgmestre, der sidder i Taxanævnet, siger: Jo selvfølgelig er det danske taxavæsen og ikke mindst det københavnske en del af et transportsystem, som vi har her i hovedstadsregionen, og derfor skal de selvfølgelig også have lov at køre i busbanerne. Det mener ethvert andet fornuftigt menneske, der bruger det øverste af hjertet og ikke det midterste, der hvor kun hjertet sidder, men ikke hjernen.

Jeg skal for en ordens skyld sige, at det selvfølgelig er en teknisk fejl, at De Konservative ikke er med som forslagsstillere, og vil gerne have det noteret i protokollen. Tak for det, formand.

2. næstformand (**Bente Frost**): Det skal blive gjort, hr. Hentzen.

Lars Rimfalk Jensen (B): Jeg skal starte med at sige, at der er vel ikke ret meget, Det Radikale Venstre ikke kan støtte i det, som Ole Hentzen faktisk har stået her og fortalt.

Det Radikale Venstre har heller ikke nogen problemer med, at taxaerne kører i visse busbaner, men, og det er så lidt vores problem, vi ved godt, at der er de regler omkring det lovgivningsmæssige, at vi selvfølgelig ikke skal have busbanerne, hvor det slutter med et bussignal og alle de her ting.

Men, og det er så der, hvor vi kan håbe på, at Wallait Khan, som er manden, der kender taxachaufførerne inderst inde, at de så også overholder de regler, der hedder, at når man kører i en busbane, så bliver man i busbanen, til man kommer frem til krydset, og man ligger ikke og flakker frem og tilbage hen over den fuldt optrukne linje.

Det er nemlig det, der er med til at skabe, at folk har været meget sure over lige præcis denne sag. Det er, fordi taxachaufførerne ikke har kunnet overholde den regel, der er, at det er imod lovens bogstav at ændre, at når man ikke har lyst til at ligge i busbanen mere, så skifter man bare ud.

Så hvis Wallait Khan kan komme herop og sige: Selvfølgelig, jeg skal nok gå ud og tage fat i samtlige taxachauffører og sige, at vi skal holde loven – jamen så har vi ikke noget problem. Vi har tænkt os at støtte det her, vi mener også stadig væk, det var en god ting, der foregik. Vi havde mange busbaner, hvor vi havde meget glæde af, at taxachaufførerne kunne komme. Så vi støtter selvfølgelig det, der ligger her.

Men lige præcis på det punkt håber vi, at Københavns taxachauffører lærer, at der er en lovgivning, der hedder, at en fuldt optrukken kraftig stribe betyder, at man ikke må skifte bane.

Så vil jeg også sige, at jeg synes absolut ikke, der er nogen grund til at sende den tilbage til Bygge- og Teknikudvalget. Jeg synes, at afstemningstemaet er meget klart og entydigt. Derfor stemmer Det Radikale Venstre for det her men ønsker absolut ikke, at vi skal til at diskutere det i Bygge- og Teknikudvalget igen.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

A. Benhaddou (D): Ja, den kære Mikkel Warming fra Enhedslisten var heroppe og havde en masse mistanker om, hvad der lå bag, at en indvandrer, undskyld, en SF'er, lige pludselig står og er medforslagsstiller til det her forslag om at få taxachaufførerne ud på busbanerne.

Men så vil jeg sige, at jeg har også en mistanke om, at årsagen til, at venstrefløjen ikke vil være med i det her spil, simpelt hen er, at de ikke kan lide, at der er 2 indvandrerpolitikere, der står sammen med de borgerlige partier. Det kunne måske være en god mistanke. Så hvis man skal mistænke noget, så vil jeg også mistænke venstrefløjen for noget.

Så nævner Mikkel Warming en masse undskyldninger om, hvor slemt det er at have de her taxaer på buskørebaserne, og det er farligt for den enkelte buschaufførs helbred osv., osv. Jeg ved da til daglig tilfældigvis, at der er altså mange cyklister, der er til fare for busserne, de skal altid kigge i bakspejlet, inden de blinker, de skal altid tage hensyn til den ene cyklist efter den anden.

Tidligere på dagen har vi lige vedtaget med venstrefløjens stemmer bedre forhold for cyklisterne. Ja, hvorfor kan vi så ikke vedtage bedre forhold for taxachaufførerne?

Men jeg har endnu en mistanke. Jeg tror, at det, der ligger bag det her, simpelt hen er politisk klassekamp igen. Jeg tror simpelt hen, at fordi venstrefløjen har, undskyld, ondt i røven over ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Det var ikke pænt sagt.

A. Benhaddou (D): Jeg er blevet smittet af Preben Møller Hansens virus.

De kan ikke lide, at taxachaufførerne hører til den gruppe af borgere, der er udgiftshadere, og dermed ved alle i venstrefløjen, inklusive Socialdemokratiet, at taxachauffører er nogle, der ikke kan lide systemet, fordi de altid har systemet imod sig omkring afgifter, og fordi de ved, at næsten alle taxachauffører normalt ikke stemmer på Socialdemokratiet eller på venstrefløjen.

Det er nemlig sandheden, for havde der været tale om pædagoger eller en eller anden gruppe af såkaldt svage medarbejdere i samfundet, så havde venstrefløjen reageret helt anderledes. Bl.a. ville Socialdemokratiet reagere helt anderledes, hvis der var tale om velorganiserede buschauffører. Det har man åbenbart tydeligt hørt her i aften.

Så mener Manja Sand, at dette forslag er simpelt hen for at drille, at det er genoptaget. Jeg ved ikke, hvem man skal tale om har drillet i de sidste par måneder, efter at budgetforliget er vedtaget. Jeg har da set gang på gang, at Socialdemokratiet er løbet fra den ene aftale efter den anden på det trafikpolitiske område. Vi har vedtaget mange hensigts-erklæringer, men Socialdemokratiet er løbet fra den ene aftale efter den anden på det trafikpolitiske område. Så jeg ved dæleme ikke ... jeg ved ikke, hvem der driller i det her spil.

Fordi jeg synes, det er meget værre, hvis man har en aftale med andre budgetpartier, at man så går ind og stemmer imod en sådan aftale, end at man tager et forslag herop, der går imod det, som venstrefløjen egentlig ønsker.

Lad mig lige minde om én ting: Taxachaufførerne har de usleste arbejdsvilkår, der findes i København. Deres indtjening er så ussel, at de må arbejde og knokle hver weekend, og de må knokle hele natten for at tjene pengene ind, modsat alle andre arbejdsgrupper i dette samfund, hvor man normalt ... (*Afbrydelser*). Må jeg lige tale færdig, det er mig, der taler. Vil du sige noget, så tryk på knappen og kom op, tak.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Modsat andre arbejdsgrupper, der kan planlægge deres arbejdstid, fordele den over en hel uge over skifteplaner osv., osv., er taxachaufførerne tvunget til at arbejde, uanset om de vil, for at tjene pengene fast. Man får ikke en fast månedsløn, man er nødt til at knokle i weekenderne og samle fulderikker op osv. og løbe en risiko for at blive slået ned osv., osv.

Jo, i forhold til lønnen lever taxachaufførerne et usselt liv i dagens Danmark. Men når det kommer til stykket, så vil vi altså ikke være med til at hjælpe dem her i Borgerrepræsentationen.

Samtidig er jeg meget ked af ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Tiden er udløbet, Benhaddou.

A. Benhaddou (D): Så vil jeg gerne have det trukket fra i næste omgang.

Samtidig synes jeg, der er en fare i den udvikling, som vi er på vej hen imod på det trafikpolitiske område. Vi er simpelt hen ved at jage turisterne væk. Det erhvervsdrivende folk gider næsten ikke komme til København, hvis det bliver mere og mere besværligt at færdes frem og tilbage til diverse foretagender.

Så derfor er jeg efterhånden ved at få gåsehud over, at vi udvikler os til en kommune, der simpelt hen ikke tager hensyn til hverken turister eller erhvervsfolk eller folk, der skal på arbejde, og med de omkostninger, det har til følge, skulle det ikke undre mig, at vi om 5 eller 6 år begynder at tale om underskud i Københavns Kommune.

2. næstformand (**Bente Frost**): Taletiden er overskredet med 1 minut.

Jens Johansen (F): Denne busbanediskussion er blevet rejst af bl.a. en taxachauffør. Da forsøget i sin tid blev iværksat, var det også på initiativ af en taxachauffør. Han var medlem af Fremskridtspartiet, og han havde en særlig sag, som var en hjertesag for ham, og vi hører også her, at det er en hjertesag for en anden taxachauffør, nemlig Wallait Khan.

Det er al ære værd, at man gerne vil stå sig godt på arbejdspladsen som en, der sørger for at fremme kollegernes sag. Det er jo noget, vi kender både i Socialdemokratiet og SF, at man på den måde viser, at man gør noget for det bagland, man har, også uden for partiorganisationerne. Det er på alle mulige måder meget værd.

Busbaner er også meget værd. Busbaner kan bruges til mange ting. I morges, er det næsten, sad jeg fast i en 18 baners bomkø, der skulle betales bompengene, men så var køen efter bompengene, fordi de 18 baner skulle flettes sammen til 5. Til venstre for os, mens vi sad der og ventede, susede privatbiler forbi, og til højre for os susede privatbiler forbi uden for de der 18 baner. Til venstre, det var interessant nok, det var en busbane, det var ikke taxier, det var bestemt ikke taxier, det var privatbiler, men de var alle sammen kendetegnet ved, at der var 3 eller 4 personer i hver bil, og så kunne man sidde der. Vi var kun 2, så vi kunne ikke køre den vej uden om bompengene og uden om køen, der skulle flettes sammen. Næh, de havde deres egen bane at kunne suse forbi.

Det kaldes carpool-ordninger. Det er faktisk noget, der flytter personer fra at sidde alene i privatbiler til at køre flere sammen. Det mindsker antallet af biler, og det har miljøkonsekvenser. Det betyder også, at der sker en adfærdsændring. Det vil jeg vende tilbage til senere.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Busbaner er meget værd, det er arbejdsmiljøet også, og her stilles buschaufførernes arbejdsmiljø op over for taxachaufførernes arbejdsmiljø. Det synes jeg egentlig ikke er rimeligt. Men skal det være, så vil jeg gerne sige, at vi lægger meget stor vægt på buschaufførernes arbejdsmiljø. Vi lægger meget stor vægt på fremkommeligheden for den kollektive trafik og de vilkår, som vi byder de medarbejdere, som kører de her busser.

Vi mener også, at der skal lægges vægt på i HT, at de køreegenskaber, som chaufførerne har, skal udvikles, så der ikke sker de der frygtelige ulykker med opbremsninger og accelerationer, som man har kunnet se i tidens løb. Men det er en helt anden diskussion.

Jeg synes ikke, at lige netop spørgsmålet om taxichaufførernes arbejdsmiljø er det vigtigste, når man sammenligner buschaufførernes arbejdsmiljø og taxichaufførernes arbejdsmiljø, selv om taxichaufførernes arbejdsmiljø i vores chaufførs tale blev holdt frem som noget, der i sagen var vigtigt.

Det blev som et andet argument sagt, at de folk, som her skal ud i busbanerne som passagerer, er folk, som er forsinket, så de kan nå frem til tiden. Der er alternativet ikke at bruge de der busbaner, som faktisk er meget værd, som er en potentiel kapacitet. Det viste det eksempel, jeg før fortalte om, med carpool-ordninger. Det er en potentiel kapacitet, som kan bruges til at ændre adfærd. Det her får ikke folk, der er lidt forsinket, til at ændre adfærd. Det, der gør det, er noget med at lære at blive færdig til tiden og komme af sted til tiden og sådan noget, og det kan være svært, det kan jeg tale med om. Men det er ikke det at køre i busbanerne, der ændrer adfærd.

Vi synes, det trafikpolitisk er vigtigt at få ændret adfærd, således at folk vælger andre transportformer, som er mere miljørigtige, og som eventuelt flytter personer fra den private til den kollektive trafik. Det virker det her forslag ikke til at fremme. Det er vedgået af Wallait Khan, som var heroppe for ikke så længe siden, at det her ikke vil få taxakunderne til at anvende den kollektive trafik. Det vil ikke få taxakunderne til at stille deres ure frem eller bliver færdige til tiden, så de kommer af sted til tiden, tager en bus eller vores ganske udmærkede regionaltog ud til Lufthavnen. Nej, de skal ind i busbanerne, fordi de er forsinkede ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Vi er langt over tiden, hr. Johansen.

Jens Johansen (F): Det går fra næste runde.

Så derfor vil jeg sige, at det er altså formålsløst, det har ikke noget formål at sende taxaerne ud i busbanerne. Derfor kan vi i SF ikke støtte det. Vi kan derimod godt gå ind i en diskussion om forskellige carpool-ordninger. Det ligger allerede i vores oprindelige forslag om bompenge fra midten af 1980'erne ...

2. næstformand (**Bente Frost**): Det er ikke til forhandling. Det er busbanerne.

Jens Johansen (F): Kan jeg få lov til at gøre mig færdig?

2. næstformand (**Bente Frost**): Ja, men vi snakker om taxa i busbaner.

Jens Johansen (F): Vi snakker om busbaner, ikke?

Med andre ord mener vi ikke, at der er nogen grund til nu at ændre på den beslutning, som lå i oktober sidste år. Derfor kan SF's Gruppe ikke støtte forslaget.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

For det andet kan vi heller ikke støtte en udvalghenvisning. Det her forslag er tilstrækkeligt belyst.

Carpool-ordninger kan vi diskutere, men det kan vi også, uden at dette forslag er på bordet. Det kan vi altid tage op i Bygge- og Teknikudvalget.

2. næstformand (**Bente Frost**): Ja tak til hr. Johansen. Det var så små 2 minutter mere, end man måtte.

Borgmester **Søren Pind**: Når jeg tager ordet, er det for at fastslå 2 ting. Den første er, at ved en teknisk fejl fra min side er Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti ikke opført som medforslagsstillere. Jeg er selvfølgelig opmærksom på, at Det Konservative Folkeparti har bedt om det før, men jeg beder formanden om at sørge for, at det bliver noteret til protokollen.

Det andet er, at jeg forleden dag på TV/Lorry havde lejlighed til at sige, at i København har vi en dygtig overborgmester, der gør et stort arbejde for at gøre byen mere dynamisk. Men hans problem er, at byen har et stort Socialdemokrati, der gør et dygtigt arbejde for at forhindre ham i det.

Endnu en gang ser vi en sag af denne karakter. Jeg ved, at overborgmesterens stilling til dette forslag, i hvert fald det gamle forslag om forsøgsbaner, er positiv. Jeg ved, at overborgmesteren er positivt indstillet til dette forslag.

Derfor synes jeg, jeg må appellere til overborgmesteren om at tage ordet her i salen og sige, hvad han mener om denne sag, og prøve på at få Socialdemokratiet på plads, for det er Socialdemokratiet, der står i vejen for en ordentlig udvikling af denne by, det er ikke overborgmesteren. Derfor håber jeg, at han kan få sine partifæller med sig i denne sag.

Jeg accepterer, at overborgmesteren startede som en enmandsgruppe, men der er sådan set flere mandater, der har støttet ham, og det kunne være, han skulle prøve på at gøre en folkesag ud af det her og få noget gjort ved problemerne. Så jeg må appellere til overborgmesteren om at støtte dette forslag.

Kaja Jacobsen (F): Det er Benhaddou fra CD's malende beskrivelse af taxachaufførernes forhold og hans angreb på venstrefløjten for ikke at tale de dårligt stillede, dårligt lønnede taxachaufførers og indvandreres sag, som får mig på talerstolen.

Det giver mig lyst til at citere en meget god indvandrer og taxachauffør, som i lytstige øjeblikke altid fortæller den samme historie, nemlig at taxichauffører i Danmark, i København har 2 problemer. Det ene er, at de har alt for meget fritid. Det andet er, at de har alt for mange penge. Jeg kan, som han selv siger, tjene 1 million på en dag – og så tager han en lang pause – i tyrkiske lire.

Det er godt, Benhaddou, at du kan alliere dig med andre indvandrere om gode sager, men det er også godt, hvis I har diskuteret igennem i forvejen, hvilken sag det er I taler.

2. næstformand (**Bente Frost**): Ingen direkte tale, Kaja Jacobsen.

Tine Peters (V): Jeg sad lige og tænkte lidt over, at jeg synes egentlig, det er meget bemærkelsesværdigt, at når man sådan kigger lidt rundt, og man får snakket med folk rundt om i krogene, så er det faktisk ikke særlig demokratisk, det, der er ved at ske her i aften. Rent faktisk tror jeg, at vi som folkets repræsentanter, som skal afspejle det bedste

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

for københavnerne herinde, hvis vi skulle stemme enkeltvis, ville få flertal for denne ordning.

Men det viser sig, at der er forstokket gruppedisciplin, som gør sig gældende på dette område ligesom på så mange andre områder, nogle bedre end andre. Men faktisk har jeg erfaret, at der er utrolig stor uenighed og divergens i Socialdemokratiet, og der er utrolig stor uenighed og divergens i SF, som jo var medpromotor til overhovedet at igangsætte dette forsøg med taxaer i busbaner, SF, som jo var med til at viderekøre det endnu 3 måneder, og SF, som altså sidste gang nedlagde et veto mod overhovedet at forlænge forsøget.

Jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, at vi, der er valgt af folket her i København, ikke afspejler ordentligt, at der sker et skred i demokratiet på denne måde.

Til den bilfjendske Manja Sand – det bliver Manja Sand nødt til at hedde fra nu af – vil jeg sige, at bare fordi en taxa ligner en privatbil, kan den godt være et supplement til den kollektive trafik. Jeg synes, at en ytring som den, Manja Sand kom med, viser bare, at Manja Sand og hendes tilhængere i Socialdemokratiet ikke forstår principperne bag ved »supplement til det kollektive trafiksystem«. Cyklisterne, pedaltrammerne, er også et supplement til det kollektive system.

Jeg har været inde på mange punkter omkring den her evaluering af forsøget og de positive ting, der var. Men der er ikke nogen ytringer omkring miljøaspektet. Rent faktisk har miljøaspektet i det her forsøg slet ikke været undersøgt i rapporten. Så der er da i hvert fald et nyt argument, hr. Mikkel Warming, for at tilbagevise til udvalg. Det kunne så være enten en tværunvalgshenvisning eller også til Miljøudvalget.

Jeg synes, den fortjener en ordentlig behandling i udvalget. Jeg synes, som jeg sagde før, at tingene er fejlet lidt for hurtigt af bordet, og jeg synes bestemt ikke, at Socialdemokratiet kan stå mål til, at vi bare fejler den af endnu en gang.

Der er forskel på de her ting, Mikkel Warming. Det første var et forsøg, som blev forlænget, fordi der ikke var kommet nok skred i tingene. Sidste gang var det behandlingen af, om forsøget skulle forlænges. Det her er en permanent ordning. Det er noget helt andet. Det var noget, man alligevel var kommet til at skulle tage stilling til, hvis forsøget havde været forlænget, fordi det havde været en ny beslutning igen. Det er altså en helt ny beslutning.

Rent psykologisk baserer modstanderne af dette forslag sig på HT-chaufførernes psykologiske komplekser, stressfaktorer i arbejdstiden. HT har faktisk ikke været i stand til at bevise det. HT har sagt, at de ikke synes, at der var særlig stor tilslutning til busbanerne fra taxachaufførernes side, samt at de siger, at der ikke er sket nogen forringelser for busserne overhovedet.

Og samtidig har buschaufførerne en eller anden psykologisk faktor inde i spillet, som de ikke kan forklare. Jeg synes, at så kan man lige så godt begynde at diskutere den psykologiske faktor i, at folk betaler ekstra for den her ydelse, den her service i København, metropolen, hovedstaden København, for at sidde bagest i bilkøen, mens mange busbaner, og jeg gentager mange busbaner, jeg kører selv langs en hver eneste dag, praktisk talt ikke bliver benyttet af busserne. Det er så en helt anden diskussion, vi skal gå ind og kigge på.

Men som sagt, jeg mener virkelig ikke, at hverken SF, som var fortaler for det her i starten, eller Socialdemokratiet overhovedet bære ikke at henvise den her til mindst én udvalgsbehandling mere.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

(Kort bemærkning).

Mikkel Warming (Ø): Jeg vil blot bede Tine Peters, som siger, at HT ingenting kan dokumentere, om at læse evalueringsrapporten, siderne 18, 19 og 20, hvor der er referat af de spørgeskemaundersøgelser, de interview, både kvalitativt og kvantitativt, som er foretaget med HT-chaufførerne, hvor de opgiver, at de ikke oplever nogen fordele, kun ulemper. De må tit bremse hårdt ned. Det gør det mere stressende og uoverskueligt osv. Det er udsagn fra chaufførerne, som fortæller om deres oplevelser samme dag. Det er den dokumentation, der er, det er de undersøgelser, der er foretaget.

Manja Sand (A): Jeg ved ikke rigtig, om jeg skal tage det som en kompliment at blive kaldt bilfjendsk, det kan jeg jo vælge at gøre. Men det har ikke noget med bilfjendtlighed at gøre. At andre vil udlægge det på den måde, er de da velkomne til.

Så vil jeg lige sige, at de her indlæg, der kom fra borgmester Søren Pind og fra Tine Peters, viser meget, meget tydeligt, at det her handler om, at man havde håbet på, at Socialdemokratiet eller nogle af Socialdemokratiets medlemmer af Borgerrepræsentationen havde ændret mening og på den led havde kunnet ændre på den afstemning, vi havde den 28. oktober.

Vi har debatteret det her, og vi er enige om, at vi ikke vil tillade taxaerne at køre i busbanerne, så det ændrer ikke på vores indstilling. At vi så er betonkonservative, det var et nyt udtryk, det har jeg sgu ikke hørt før – undskyld. Den må vi da bruge fremover, hvis det kan bruges.

Til Ole Hentzen: Jeg har ikke på noget tidspunkt sagt, at taxaerne ikke løser transportopgaver. Jeg ved ikke, hvorfor jeg skulle skydes den slags i skoene.

Så vil jeg gerne spørge Benhaddou, hvad der er i vejen med, at arbejdskraften er velorganiseret. Jeg synes da det er en god ting, at vi har velorganiseret arbejdskraft også i København, og det har vi sandsynligvis både blandt taxachaufførerne og buschaufførerne.

Så vil jeg lige tilføje til det, jeg sagde før: Tine Peters, folkets stemme. Ja, vi er folkets stemme, og det viser vores indlæg her i dag også. Nogle af os har én holdning, og andre af os har en anden holdning, og det er det, vi står og taler for og argumenterer for her i dag.

Altså det kan ikke ændre synspunkterne. Nogle af os, og det gør Socialdemokratiet, støtter buschaufførerne, og vi mener, at det vigtigste er, at den kollektive trafik bliver fremmet frem for taxaernes fremkommelighed.

Jeg har også nævnt det før: Taxaerne har mulighed for at vælge alternative ruter. Hvis der er trafikpropper rundt omkring i byen, så har taxaen mulighed for at køre uden om de steder, hvor der er trafikpropper. Der er ingen, der siger, at de skal køre en bestemt rute. Det skal den kollektive trafik, den skal vælge en bestemt rute.

Vi afsætter mange midler hvert eneste år på at fremme bussernes fremkommelighed, og vi mener, at det hindrer vi selv, hvis vi tillader taxaerne at køre i busbanerne.

Jeg tror ikke, jeg har meget mere at tilføje. De indlæg, der har været, ændrer altså ikke på vores holdning.

2. næstformand (**Bente Frost**): Så er det Benhaddou, der kun har 4 minutter.

A. Benhaddou (D): Jeg har ikke noget imod, at man er velorganiseret, men det rører mig dybt, at man åbenbart i Socialdemokratiet og venstrefløjten kun kæmper for én type af velorganiserede arbejdere, og det er dem, man ved er i politisk overensstemmelse med

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

ens egne synspunkter. Det er jeg næsten helt sikker på, at der er mange taxachauffører, der ikke er i forhold til venstrefløjten.

Så nævnte Manja Sand, at man kunne bare tage udenom. Jeg ved ikke, hvor lang tid det er siden, Manja Sand har været ude i byen København. Det er altså blevet sværere og sværere og sværere at finde nogle smutveje i København, og især det sidste år, hvor venstrefløjten har sat det ene fingeraftryk efter det andet på de trafikpolitiske beslutninger i København.

Så sagde Jens Johansen heroppe fra talerstolen, at man måtte ændre befolkningens adfærd. Det minder lidt om stalinistiske metoder. Jeg vil oven i købet tro, at Stalin, hvis han levede i dag, ville finde ud af, at det er meget bedre at køre i bil end at cykle i en stor by som København.

Jeg har også set, som Jens Johansen siger, at der skulle være nogen speciel interesse fra vores ven Wallait Khan i denne sag. Ja, det er der, det må erkendes, men jeg har da også set andre politikere have nogle særinteresser, bl.a. Jens Johansen. I mange specielle sager har han haft nogle særinteresser, og det har vi sandelig også haft drøftet her i Borgerrepræsentationen.

Jeg vil lige minde Kaja Jacobsen om, at indvandrere udgør en meget stor procentdel af dem, der arbejder som taxachauffører, så ved at stemme imod det her stemmer man også imod mange indvandreres få muligheder for at passe et job i samfundet ... *(Afbrydelse)*

...

2. næstformand (**Bente Frost**): Må vi lige få lidt ro i salen.

A. Benhaddou (D): Venstrefløjten kan åbenbart godt opføre sig anarkistisk nogle gange.

Vi har fået et klart eksempel fra Kaja Jacobsen på, at det var et rigtigt valg, at jeg valgte et borgerligt parti som indvandrer. Det har vi fået et klart bevis for. Man kan åbenbart ikke tale åbenhjertigt og hygge sig med hinanden i SF, uden at det bliver røbet her på talerstolen. Men jeg vil i den forbindelse minde Kaja Jacobsen om én ting: Tag hen til Den Danske Bank og hør kursen på den tyrkiske lire – så vil du blive overrasket.

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

Wallait Khan (F): Jeg vil sige, at det, Kaja Jacobsen har sagt, er bare sjovt, det er ikke noget problem. Jeg har ofte sagt, at vi taxachauffører har 3 problemer, du husker kun 2. Jeg har altid sagt, at vi har et problem. Det er, at vi har alt for meget fritid. Det andet er, at vi har alt for mange penge, og det tredje er, at vi har alt for mange damer. Ellers har vi ikke nogen problemer som taxachauffører.

Det første problem, fordi vi kører rundt og rundt og rundt og ikke kan finde kunder, og så har vi alt for meget fritid, men vi bliver ved med at køre. Det andet er, at hvis vi veksler de små penge, vi tjener, til tyrkiske lire, så er det alt for mange millioner, det ved vi også godt. Jeg har lige været i Italien, jeg ved godt, hvor mange millioner man kan få for 100 kr., så vi er alle millionærer hver aften.

Som den tredje ting sagde jeg, at der er alt for mange damer, men vi kører dem med respekt hjem, det siger jeg altid. Der skal også være plads til noget sjovt.

Mikkel Warming rejste nogen tvivl om, at Venstre er med, og det er Venstre, der spillede, eller jeg ved ikke, om det var Wallait, der spillede. Jeg vil sige til dig, at Wallait

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

er en taxachauffør, som kender, hvilke problemer vi taxachauffører oplever, når vi kører rundt hver dag. Og der er meget, meget trafik specielt om dagen, hvor folk tvinger taxachaufførerne til at bruge busbanerne, og en indvandertaxachauffør kæmper altid for at fortælle: Jeg kan ikke bruge dem, nej desværre, jeg må ikke. Men de 3-4 tumper bliver ved med at sige: Jo, jo, kraftedeme, du må godt, kom nu, vi bliver forsinket, kom nu, vi skal nå flyet, vi skal gøre det og det.

Ved du hvad, det skal ikke være sådan, at taxachauffører bliver udsat for alt for meget af den slags. Det er en meget stressende arbejdsplads. Vi skal gøre det bedre for taxachaufførerne. Det er også arbejdere. Det er meget vigtigt, at vi gør noget for dem.

Plus at de kunder, der har travlt, vi skal gøre noget for dem, vi skal nå det til tiden, og de er forsinket fra arbejde, de skal hente deres børn, de skal nå deres fly, de skal nå deres tog. Der er så mange ting, og vi skal give københavnernes eller kunderne den mulighed, at når de kommer ind i en taxa, så kan de nå frem til tiden, og de kan få imødekommet de forventninger, som de har, når de betaler så mange penge til en taxachauffør.

Så vil jeg også sige, at når Venstre er med, så har jeg fuld forståelse for det, for de kan se de problemer. Jeg er taknemmelig over for dem, at de kan forstå det her, og at de vil støtte det, de vil støtte os, de vil løse de problemer.

Ved du hvad, jeg er skuffet over, at Enhedslisten, SF og Socialdemokratiet ikke kan se de problemer.

Det minder mig om Kommunehospitalet, hvor københavnernes kæmpede for noget, men de fik det ikke, fordi der var et meget stort parti, som var fast besluttet på, at det får I ikke. Saml underskrifter, lav demonstrationer, det er lige meget, hvad I gør, I får det ikke. Personalet kæmpede for det, og københavnernes kæmpede for Kommunehospitalet, men de fik det ikke, fordi der var et stort parti, som var fast besluttet på, nej det får I ikke.

Sådan er det også med os taxachauffører. Nu er det venstrefløjen, som er fast besluttet: Det får I ikke. Saml underskrifter, lav demonstrationer, gør hvad I kan, I får det ikke, fordi vi er fast besluttet på, at det får I ikke.

Jeg kan ikke forstå det. Når I kan stå frem og blive sure på Socialdemokratiet en gang imellem, hvad gør I så? I gør det samme. Men det her handler bare om en anden sag, det er bare stædighed.

Så vil jeg sige – ja, der er så mange ting, men jeg må hellere slutte her. Jeg vil bare sige: Vær så venlig at vise forståelse, støt dette forslag, det vil hjælpe taxachauffører. Det bliver en bedre arbejdsplads for dem, samtidig med at kunderne vil komme sikrere og hurtigere frem, og det har de krav på. Det bliver bedre service for dem. Sikr det. Tak for det.

Et af Tine Peters (V) fremsat forslag om, at forslaget til beslutning blev henvist til Bygge- og Teknikudvalget blev forkastet med 31 stemmer imod 20.

For stemte: V, 1 medlem af F (Wallait Khan), O, C, L og D.

Imod stemte: A, F med undtagelse af 1 medlem (Wallait Khan), Ø, B og P.

Herefter blev forslaget til beslutning forkastet med 30 stemmer imod 22.

For stemte: V, 1 medlem af F (Wallait Khan), O, C, B, L og D.

Imod stemte: A, F med undtagelse af 1 medlem (Wallait Khan), Ø og P.

Det blev præciseret, at Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Det Radikale Venstre er medforslagsstillere.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

22) BR 78/2000. Forslag til beslutning om miljøtrafikuge og bilfri dag, stillet af Bo Asmus Kjeldgaard og Charlotte Wieth-Klitgaard, F

"Det foreslås,

at Københavns Kommune deltager aktivt i gennemførelsen af den landsdækkende miljøtrafikuge og den bilfri dag,

at kommunen i miljøtrafikugen - i samarbejde med relevante aktører - gennemfører en række aktiviteter, der kan inspirere, synliggøre og demonstrere, at alle har en mulighed for at tage miljøhensyn i trafikken, så borgerne og de handlende gives mulighed for at opleve byen på en ny måde,

at kommunen i miljøtrafikugen - i samarbejde med relevante aktører i løbet af ugen afprøver konkrete forslag til trafikomlægninger/trafikbegrænsninger i lokalområderne, så vejstrækninger eller kvarterer friholdes helt for biltrafik den 22. september 2000,

at kommunens deltagelse i miljøtrafikugen og den bilfri dag koordineres af Bygge- og Teknikforvaltningen, Miljø- og Forsyningsforvaltningen og Økonomiforvaltningen, at øvrige forvaltninger, blandt andet Kultur- og Fritidsforvaltningen og Uddannelses- og Ungdomsforvaltningen inddrages i arbejdet."

Borgmester **Bo Asmus Kjeldgaard**: De seneste dage har der været en heftig debat om den bilfri dag. For mig handler ugen – for der er tale om en uge, en miljøtrafikuge – om, at vi får gennemført en lang række aktiviteter og forsøg, der kan vise andre måder at bruge byen på, end vi oplever det til daglig. Det handler altså ikke i den uge om at få byen fuldstændig tømt for biler.

Det er vigtigt for SF, at der bliver truffet en politisk beslutning hurtigt, så vi kan komme i gang med at planlægge de mange spændende aktiviteter, der kan foregå i en miljøtrafikuge og på en bilfri dag.

Jeg tror, det er alle tiders chance for at få skabt entusiasme i byen sammen med borgere, organisationer, erhvervsliv, lokalområder. Det handler om at komme til at opleve, hvordan byen kan være uden så mange biler. Så mange borgere som muligt skal med i planlægningen af ugen.

Det er vigtigt for SF, at der kommer noget konstruktivt ud af miljøtrafikugen og den bilfri dag. Vi kan gøre forsøg med en hel række virkemidler. I forskellige lokalområder er der allerede udarbejdet trafikplaner. Elementer fra disse planer er det oplagt at få afprøvet. Vi kan også afprøve miljøzoner, f.eks. i midtbyen. Vi kan prøve parker-og-rejspladser, så man kan pendle ind til byen på andre måder end at sidde i en bilkø, nemlig ved at bruge den kollektive trafik.

Vi kan også få afprøvet lukning af gader, hvor alternative transportløsninger stilles til rådighed, bycykler, firmacykler, busser osv. Jeg tror også, man kan få meget ud af at anvende trafikfrie rum på andre måder og til andre aktiviteter, rulleskøjteløb, cykelløb osv. I konceptet ligger også, at man kan lave samkørselsdatabase på Internettet, delebilklubber, bycykler, firmacykler, cykle på arbejdet-kampagne, demonstration af grønne transportformer. Og så skal vi finde ud af, hvordan børn og unge via skoler og fritidshjem kan inddrages i aktiviteter i ugen.

De ting, jeg her har nævnt, ligger i EU-Kommissionens og Miljøministeriets koncept for miljøtrafikugen og den bilfri dag, og det koncept synes jeg, vi skal følge. Men vi øn-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

sker selvfølgelig at få en konkret diskussion om, hvad vi skal gøre. Det har vi faktisk ønsket i hele det forløb, der har været op til, at det her forslag bliver behandlet i dag.

Så vil jeg godt komme med en enkelt bemærkning til den procedure, vi har haft omkring den bilfri dag.

Jeg mener, der er gået for meget procedurekoks i sagen, bl.a. ved, at der ligger forslag forskellige steder. Det kan godt være, at der er fejl på flere forskellige sider, men jeg tror ikke, at det gavner nogen, at vi fortsætter den proceduresnak. Jeg tror, det tjener alle bedst, hvis vi stopper diskussionen nu. Og jeg har forstået på Lars Engberg, at Socialdemokratiet ønsker denne sag landet ved, at den udvalgsbehandles i Økonomiudvalget. Det vil sige, at vi sender dette forslag til behandling i Økonomiudvalget. Jeg havde selvfølgelig helst set forslaget vedtaget i aften, men hvis en udvalgsbehandling er det, der kan føre til, at København nu går aktivt ind i den her miljøtrafikuge og den bilfri dag, så mener jeg, det er det, vi skal beslutte at gøre i aften.

Lars Engberg (A): Vi synes i Socialdemokratiet, at det er en god idé, der er lanceret med en miljøtrafikuge og en bilfri dag. Vi synes, det er vigtigt, at vi reagerer positivt på den henvendelse, som vi har fået fra trafikminister og miljøminister. Så på trods af de procedurekiks, som Bo Asmus Kjeldgaard har omtalt, synes vi, det er vigtigt, at ideen lever videre.

Vi synes også, at denne miljøtrafikuge skal være en festlig miljøbegivenhed, en københavnerbegivenhed. Der skal være en mangfoldighed af forskellige begivenheder, hvor der er fokus på miljøet og på bylivet.

Jeg skal ikke her lægge mig og min gruppe fast på hvilke aktiviteter, det er noget af det arbejde, der forestår. Men begivenhederne kan jo spænde vidt, lige fra åbne butikker i hele ugen, gratis arrangementer med metroen i Ørestaden til kampagner og begivenheder med bæredygtig transport og mennesker i fokus.

Vi synes, det er vigtigt, at miljøtrafikugen bliver planlagt og bliver planlagt ordentligt og naturligvis også afsluttet sådan, at vi kan nå det til den 22. september.

Vi synes også, det er vigtigt, at miljøtrafikugen bliver koordineret i kommunen på tværs af de forskellige udvalg, som vel også skal behandle de her ting, og derfor vil vi gerne foreslå, at beslutningsforslaget bliver henvist til Økonomiudvalget.

Borgmester Søren Pind: Det er jo interessante konstellationer, vi ser i aften. Endelig kommer sandheden for en dag: Socialdemokratiet agter at føre trafikpolitik med venstrefløjen. Socialdemokratiet har bøjet nakken. Socialdemokratiet støtter nu udvalghenvi-ning af SF's forslag om bilfri dag.

Det har vi selvfølgelig noteret os i Venstre. Vi har også noteret os, at Socialdemokratiet i budgetforliget har været med til at vedtage, at der skal være en nemmere og bedre afvikling af trafikken. Hvordan det så hænger sammen med en bilfri dag, har jeg vanskeligt ved at se, men det kan jo være, jeg kan blive oplyst om det her i aften.

Jeg vil sige, at jeg synes, borgmester Bo Asmus Kjeldgaards indlæg bar så glimrende præg af, hvad det er, vi kan se foran os, thi Bo Asmus Kjeldgaard brugte udtrykket »eksperimentere«.

Se, nu har København de sidste 4, 5, 6 år været et levende eksperimentarium over, hvordan man kan få skabt længere trafikker, hvordan man kan forhindre trafikken i at køre, havde jeg nær sagt, hvordan man kan lukke, standse, bremse. Det er, hvad vi har set

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

København være udsat for de sidste år. Og nu forstår jeg altså på miljøborgmesteren, at det eksperiment skal udvides. Vi skal have en bilfri dag.

Jeg er lidt forundret over, at Socialdemokratiet går med til en udvalgshenvisning heraf, for jeg har set overborgmesteren, den dynamiske overborgmester, den dygtige overborgmester i København, starte med at sige, at nu skal vi gå ud og se, om vi skal have en bilfri dag, og vi skal bruge tvang.

Så kom lige pludselig Dansk Metalarbejderforbund med en glimrende principiel stillingtagen til det her. Så skulle det lige pludselig være frivilligt, så skulle det lige pludselig være sådan, at egentlig mente vi det ikke alligevel, og folk må selv om det, sådan lidt i stil med røgfri dag. Men nu er man altså tilbage i den gode, gamle gænge igen, man støtter SF's forslag.

Det får mig til at vende tilbage til mit tema fra før: Er det nu sådan, at overborgmesterens ellers fornuftige indstilling har været for i Den Socialdemokratiske Gruppe? Er det sådan, at vi endnu en gang har set Socialdemokratiet gribe ind over for en lidt for dynamisk, lidt for hurtig, lidt for dygtig overborgmester? Jeg vil godt sige, at det beklager vi i Venstre. Det beklager vi dybt i Venstre.

Overborgmesterens dynamiske holdning til bl.a. trafik, på nær selvfølgelig spørgsmålet om havnetunnelen, er vi faktisk enig i. Men vi ser gang på gang Socialdemokratiet stemme imod. Derfor er vi selvfølgelig oprigtigt bekymrede.

Men måske er dette den endegyldige afstemning i Borgerrepræsentationen, hvor sandheden kommer for en dag: Trafikpolitikken i denne kommune vil blive ført med venstrefløjens, mens overborgmesteren kører rundt i Malmø, Berlin, Frankfurt, Oslo og London og holder tale om dynamikken i denne region, om udviklingen i Ørestaden og alle de perspektiver, der ligger i hele udviklingen med Øresundsbroen.

Jeg siger velbekomme. Jeg beklager det. Vi vil selvfølgelig søge at gøre, hvad vi kan, for at præge det her udvalgsarbejde. Vi har intet imod, at sagen bliver henvist til Økonomiudvalget, faktisk snarere tværtimod. Det siger egentlig meget, at det ikke er til udvalget med dem, der sagligt ved noget om trafikken i denne by, man henviser det til, men til Økonomiudvalget.

Det er én stor gang eksperimentarium for hele København, og det er borgerne, der er ofrene. Jeg siger velbekomme.

Rikke Fog-Møller (Ø): Der har været yret meget om miljøtrafikuge og bilfri dag. Overborgmesteren slog tonen an ved at tage vel imod ideen, vi er selvskrevne til at være med i projektet. Det kunne man jo også høre på Lars Engberg, at det synes Socialdemokratiet vi er.

Projektet synes vi er godt formuleret i SF's forslag, som ligger meget tæt op ad Miljø- og Energiministeriets strategiplan for en national kampagneuge og -dag.

Enhedslisten håber, at vi kan gennemføre en meget omfattende kampagne, hvor mange alternative løsninger kan prøves af, hvor vi kan se, hvordan bilbegrænsning vil virke lokalt, og hvor folk lokalt kan få lov til at prøve at udføre nogle af de drømme, de har, om fredeliggørelse af forskellige områder i København. Det vil være flot at se, og det vil også være flot at se, hvilken effekt det ville få lokalt og selvfølgelig også for den kollektive trafik, for at se, hvad der virkelig skal til for, at det her kan bære igennem på længere sigt.

Søren Pind tog fat på diskussionen om trafikeksperimenter i København. Så var det måske på sin plads at anføre, at disse køksperimenter startede på det tidspunkt Søren

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Pind blev valgt til Borgerrepræsentationen, så det må åbenbart være hans indtræden, der har haft en voldsom effekt på disse særegne eksperimenter.

Så var det måske også mere på sin plads at sige, at når de her køer kommer, er det jo fordi der er en stigning i trafikmængden. Det er jo ikke, fordi vi har den samme trafik, som vi eksperimenterer lidt med, så den bliver meget hårdt belastet og standser over hele byen. Det er jo fordi mængden af biler i byen stiger, og det har vi svært ved at holde til i vores by. Nå, det var en lille afvej.

Enhedslisten synes, det er vigtigt at have en lokal miljøtrafikuge. Vi ønsker også, at den bliver festlig, men vi ønsker også, at den bliver planlagt dér, hvor det rettelig hører hjemme, nemlig i Bygge- og Teknikudvalget. Derfor vil vi gerne foreslå forslaget henvist til Bygge- og Teknikudvalget med høring af Miljø- og Forsyningsudvalget. Det tror jeg, vi kan få Søren Pinds tilslutning til, eftersom han jo ikke syntes, det skulle være helt hen i vejret.

Peter Skaarup (O): Der skal ikke være nogen tvivl om, at vi selvfølgelig synes, at det er en god idé at sætte fokus på trafikforhold og det problem, vi har i København, med for mange biler inde i byen. Det er vi fuldstændig enige i.

Vi er også enige i, at vi skal prøve på at få lavet nogle parkeringshuse ude i udkanten af bydelen, ikke inde i selve København, fordi så får vi alle bilerne ind midt i byen. Vi vil godt have de parkeringshuse i udkanten af byen, så man kan sætte sin bil og så ellers kommer rundt med nogle hurtige forbindelser i form af busser og metro.

Det her med at sige, at nu skal vi have en særlig bilfri dag, forstår vi ikke, at det skal placeres på en fredag. Hvis man endelig skal lave en bilfri dag, så skal man gøre ligesom under oliekrisen, hvor man havde en søndag, hvor folk ikke har behov for at komme på arbejde, hvor folk ikke har behov for at sætte deres børn af i børnehaven, hvor folk ikke har behov for at komme bestemte steder hen, hvad de jo skal på en normal arbejdsdag. Det er fuldstændig forrykt at ville tvinge folk til ikke at køre i bil en dag som en fredag. Det ville være at lægge beslag på folk, der skal bruge deres bil til deres erhverv og til at sætte deres børn af.

Det er helt tosset, vi forstår ikke hvordan nogen kan finde på det. Vi vil opfordre til, at man tager det ud af forslaget. Det kunne godt være, vi ville støtte det, hvis det var, at man tager den del ud med, at man vil tvinge folk til at have en helt bilfri dag en fredag, altså en arbejdsdag.

I det hele taget synes vi, det er noget pjattet noget, det der med at lukke København fuldstændig af for biler en bestemt dag, særlig fordi den kollektive trafik selvfølgelig ikke vil kunne optage alle de mennesker, der skal transportere sig rundt sådan en arbejdsdag som fredag.

Så lad os lige prøve på at få lavet en lille ændring af det her, sådan at vi tager det ud, at det er en fredag, det handler om. Det er helt forrykt, og det er skadeligt for København at vælge en fredag.

Helle Sjelle (C): Det kan vel næppe komme bag på nogen, at vi fra konservativ side bestemt ikke støtter dette forslag om en miljøtrafikuge med en form for bilfri dag i København her til september.

Én ting er, at der er nogle herinde, som ønsker et bilfrit København, det må de selv om, men det skal i hvert fald stå klart, at det gør vi ikke. Vi er naturligvis af den opfattel-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

se, at vi skal arbejde for, at vi har en miljørigtig hovedstad, men vi skal ikke være fanatiske.

Den bilfri dag i København og de andre tiltag, der er indeholdt i dette forslag, redder ikke hele verden. Den gunstige virkning for miljøet af en bilfri dag vil være minimal. Man vil derfor med sikkerhed kun opnå én ting, nemlig en total lammelse af biltrafikken i København, som kan medføre store økonomiske tab for erhvervsliv og borgere, især fordi forslaget skal ramme hovedstaden på en fredag, som er en almindelig arbejdsdag. Det vil skabe problemer for folk, der skal på arbejde, og ikke alle vil f.eks. af tidsmæssige årsager have mulighed for at bruge den kollektive transport.

For bl.a. børnefamilierne er det også en stor nødvendighed at have mulighed for at bruge en bil. Børnene skal i institution, forældrene skal selv på arbejde, købe ind, hente børn osv.

Det er et godt eksempel på, at selv om man forbedrer den kollektive trafik nok så meget, vil der altid være nogle, der vil have behov for en bil af den ene eller den anden årsag. Vore offentlige transportmidler, kollektiv transport, er ikke altid tilstrækkelige.

Derfor er en bilfri dag at sætte hindringer op for tusindvis af mennesker, især når det sker på en hverdag. Miljøpolitikken skal ikke føres med pisk, men med gulerod. Det er langt bedre at informere borgerne om, hvordan vi kan forbedre miljøet, frem for at tvinge dem til at stille deres bil.

Bare fordi nogle EU-lande har besluttet at have en bilfri dag, så gør det ikke forslaget mere rigtigt. Vi støtter det derfor ikke. Vi støtter en udvalgshenvisning.

Lars Rimfalk Jensen (B): Det Radikale Venstre er sådan set bedøvende ligeglad med, hvem der har fostret denne idé, om det er SF eller Socialdemokratiet, der gerne vil tage æren for det her. Vi synes tværtimod, at man skulle prøve på at snakke sammen om det her, så vi kan skabe lidt enighed om, hvad det er vi gerne vil.

Vi støtter, at miljøugen kommer til at indeholde en bilfri dag. Men vi vil ikke i dag låse os fast på omfanget af denne dag. Vi støtter, at Økonomiudvalget fortsat arbejder med sagen, men vi vil også kræve, at det bliver en indholdsmæssig dag.

Ideen om frivillig deltagelse er helt ude i hampen. Vi håber, at Økonomiudvalget vil hente hjælp fra andre forvaltninger i København, således at det endelige resultat får et rimeligt indhold.

Jeg skal også sige, at Det Radikale Venstre ikke vil støtte en idé om, at hele København spærres af for bilkørsel.

Vi kan også forstå Enhedslisten, når de siger, at de gerne vil have det i Bygge- og Teknikudvalget, at de mener, at det sådan indholdsmæssigt ligger dér. Men vi ønsker, at denne markering omkring miljøugen, omkring den bilfri dag, bliver en markering af København som miljøhovedstad, og derfor mener vi, at det skal ligge i og koordineres i Økonomiudvalget.

Til Peter Skaarup vil jeg sige, at jeg synes ikke, at det er en særlig dårlig dag, at man vælger en fredag. Det vil i hvert fald være sådan, at vi vil være temmelig meget til grin ude i Europa, hvis vi lige pludselig siger: Nej, heroppe i København kan vi altså ikke rigtig finde ud af det, så der vil vi hellere lægge det på en lørdag. Hvis Europa har valgt den 22. september, så er det ret besynderligt, hvis København pludselig skal til at finde en anden dag, fordi vi er ikke lige så gode som de andre åbenbart.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Lars Hutter (L): I går kunne Berlingske Tidende med triumf meddele, at der ikke blev nogen miljøtrafikuge og bilfri dag i København. Det var åbenbart det, som var sket ifølge borgmester Søren Pinds meddelelse til Berlingske Tidende.

Jeg kan bedre forstå, at Søren Pind så for lidt siden var meget ophidset her på talerstolen. For der skal ikke være nogen som helst tvivl om, at Venstre og ikke mindst Søren Pind med sit Trafikforum vil gøre alt for at forhindre, at vi i København kan begynde at manifestere, at der er altså mening i, at vi gerne vil være Europas miljøhovedstad.

Jeg skal ikke i dag gå ind på hele diskussionen omkring, hvordan og hvorledes vi kan gøre det, fordi det får vi sandsynligvis god mulighed for. Jeg vil bare godt sige, at jeg undrede mig kolossalt forleden dag i Økonomiudvalget, at der sad altså et rimelig stort flertal i Økonomiudvalget, som godt ville tage seriøst og konkret og praktisk op, at København skulle være Europas miljøhovedstad og i den anledning også lægge sig i forlængelse af de drøftelser, der har været med Trafikministeriet og Miljøministeriet. Der lå efter min mening et godt udgangspunkt fra forvaltningen.

Alligevel kunne jeg høre på Økonomiudvalget, at der ikke skulle være nogen diskussioner ifølge Søren Pind, afstemning, sagde Søren Pind, afstemning, og Søren Pind fik sin afstemning og kunne åbenbart bagefter gå ud til Berlingske Tidende og til københavnernes og sige, at det ikke bliver til noget.

Jeg er meget glad for den vending, der er kommet. Jeg vil advare på det kraftigste ikke mindst mine gamle venner i Enhedslisten: Lad være med at falde i Venstres og Søren Pinds og Trafikforums fælde. De vil gøre alt muligt for at forhindre, at københavnernes får mulighed for at få en fornuftig miljøtrafikuge og en fornuftig bilfri dag, hvor vi kan sætte nogle andre dagsordener, end at vi bare hele tiden skal have udbygget gadenettet, så bilerne kan køre og drøne ind.

Jeg er også glad for, at vi i Borgerrepræsentationen formentlig kan nå frem til, at vi henviser det forslag, Bo Asmus Kjeldgaard og Charlotte Wieth-Klitgaard fra SF har stillet, til Økonomiudvalget. Sådan som jeg også har forstået det, så bliver det til høring af Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget, således at de 3 forvaltninger, der oprindeligt lå i forvaltningens papirer, på en god måde bliver koblet ind i det, så vi når frem til det, som Lars Engberg sagde, at det skal være en festlig dag, en festlig uge for københavnernes, hvor helt konkret københavnernes kommer til at opleve, at der er mening og perspektiv i, at København skal være Europas miljøhovedstad.

A. Benhaddou (D): Det er jo nok ikke nogen overraskelse, at CD selvfølgelig ikke skal være med til at støtte en bilfri dag. Det er da hundrede procent sikkert.

Altså det, jeg mangler, og som jeg gerne vil spørge dem, der er tilhængere af sådan en bilfri dag, om, er: Hvad er formålet? Hvad opnår man af resultater af en bilfri dag? Hvad opnås der? Det kan jeg godt fortælle: Mange irriterede københavnere, mange børnefamilier, der ikke kan få transporteret deres børn den dag, fordi det hele skal gå så langsomt, og alle er irriterede på hinanden, og alle medarbejdere er gale, fordi det hele skal være i dag, det har vi bestemt som politikere.

Hvad mener man med et bedre miljø? Jo, man mener selvfølgelig bedre sundhed. Altså bedre miljø er jo ensbetydende med bedre sundhed, det er jo en kendsgerning, og det er det, vi går efter alle sammen. Så jeg savner på et eller andet tidspunkt, at vi alle sammen bliver ærlige, også på venstrefløjens, og pådutter alle københavnere at holde op med at ryge og holde op med at drikke, for det er faktisk det, der skader københavnernes mest. Det er det, som københavnernes dør mest af. Så en bilfri dag til eller fra vil overho-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

vedet ikke hjælpe københavnernes en dyt. Tværtimod vil det kun skabe problemer for mange mennesker.

Hvis man skal gøre noget miljømæssigt, trafikmæssigt, så skal det være mere målrettet, mere langsigtet, en bedre handlingsplan. En bilfri dag er ren dyt for CD.

Preben Bille-Brahe (V): Jeg synes, det er latterligt, at man overhovedet kan finde på at bruge tvang i denne forbindelse.

Jeg kan slet ikke forstå, hvorfor borgerne hele tiden skal generes og belemres af systemet. Hvorfor skal borgerne hele tiden prikkes på skulderen? Hvorfor kan de ikke få lov til at være i fred? Hvorfor kan de ikke få lov til at bestemme selv?

Jeg synes, at hvis vi endelig skal lave en fridag for borgerne, så skulle vi lave en politikerfri dag eller en skatte- og afgiftsfri dag. Så ville der da være noget, som var godt for borgerne.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Må jeg sige, at denne sag var i Økonomiudvalget og også i medierne her de sidste par dage ved at udvikle sig til lidt af en faderskabssag, ikke som faderskabssager måske er normalt, men næsten med omvendt fortegn.

Der vil jeg bare sige til mine venner i SF, at man skal passe på med, at man vil en sag så meget, at man kommer til at stoppe noget, der måske næsten er lige så godt eller ikke er helt så godt efter ens opfattelse.

Tænk, hvis det nu var bydelsrådsagen, dette handlede om, at man ville noget så voldsomt, og andre ikke ville det helt så meget, og så blev konsekvensen af, at andre ikke ville det helt så meget, at det, man meget gerne ville, ikke blev til noget. Dette er sagt uden relation til den sag i øvrigt.

Må jeg så sige, at København er medlem af et netværk, der hedder Carfree Cities, hvor København har haft formandskabet i flere perioder. København er medlem af Eurocities, og et netværk under Eurocities er Carfree Cities.

Der har København, kan man sige, stolte traditioner i Carfree Cities. Jeg ved godt, det piner, og derfor vil jeg lade være med at træde mere i det. Men Carfree Cities har været i front ved gennemførelse af dette projekt sidste år i mere end 150 byer i Europa.

Jeg vil godt sige, at for mig at se ville det være tæt på pinligt, hvis København, der selverklæret kalder sig Europas miljøhovedstad, ikke ville være med i et projekt, der kører og kommer til at køre i masser af byer i Europa, endnu flere end sidste år, som er anbefalet af kommissær Wallström, som er anbefalet af den danske regering og formentlig også ville være anbefalet af den regering, Søren Pind allerhelst så sad.

Så meget om det. Efter min opfattelse ville det være tæt på pinligt, hvis København ikke var med i et projekt af den karakter.

Det her med frivillighed, altså jeg fik en mail fra en fyr her for nylig, der skrev til mig: Hvad skal jeg sige til min onkel, der bor i Hvidovre og arbejder i Lufthavnen, hvordan skal han komme på arbejde den pågældende dag? Så mailede jeg tilbage, at hvis jeg boede i Hvidovre og arbejdede i Lufthavnen, så ville jeg formentlig bruge lufthavnsmotorvejen, hvis jeg vel at mærke kørte i bil, og det ville jeg anbefale, at han anbefalede sin onkel at gøre.

Vi skal jo ikke spærre byen af, det ligger ikke i min idé om det her. Vi skal ikke spærre byen af med store, tunge betonklodser nede på boulevarden og lave ting, som generer folk. Det ville da være dybt absurd at lade København den dag være eksperimenta-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

rium for trafiksammenbrud. Men den dag og den uge kan naturligvis bruges ganske spændende, og jeg tror også, vi skal se på, hvilke erfaringer man har haft i den række af byer, der har gennemført det her.

Frivillighed, ja, hvis man vælger at lukke dele af Skindergade af, så er det jo ikke frivilligt at køre der, men det er frivilligt, om han, der arbejder i Lufthavnen og bor i Hvidovre, vil tage sin bil til arbejde eller ej. Men vi kan bruge den dag og den uge til at sætte fokus på de udfordringer, vi står med og står over for på både trafik- og miljøområdet.

Så for mig at se tæt på pinligt eller mere end pinligt, hvis København ikke er med.

Så kom Søren Pind med en idé, og det synes jeg, vi skulle tage med, når vi skal besøge vores venner i Malmø på tirsdag. Jeg ved ikke, om Malmø har tilmeldt sig, men jeg synes, det kunne være spændende, om man kunne lave sådan et fælles projekt København-Malmø den pågældende dag.

Jeg har overskredet taletiden – tæt på.

Så er det Ole Hentzen. Må jeg lige sige, inden Ole Hentzen kommer op, at jeg forestiller mig, at der ud af det her kommer et tværsektorielt samarbejde. Naturligvis på samme måde, som det forudsattes i Økonomiforvaltningens indstilling, at det tværsektorielle samarbejde baserer sig på den kompetence, man har i de respektive udvalg. Dermed får man i de 3 udvalg, som stiller med embedsmænd til det samarbejde, det være sig Bygge- og Teknikudvalget eller Miljø- og Forsyningsudvalget eller Økonomiudvalget, de drøftelser inden for det, der nu engang er de ressortområder, de pågældende udvalg dækker.

Ole Hentzen (C): Hvor ville det dog være rart, hvis denne her store forbrødring ligesom havde fundet sted noget tidligere, altså kort sagt, hvis SF ligesom ikke havde fået formuleret det her med bilfri dag på den måde, som de havde, hvis overborgmesteren måske også lidt tidligere havde fortalt, at det her med frivillighed var sådan set også noget, han mente. Ja, det var sådan set oven i købet noget, ministeren mente, men ministeren er måske også blevet klogere i mellemtiden.

Jeg tænker på miljøministeren, siden han bliver nødsaget til at skrive store indlæg og blive citeret for dem i den københavnske presse, om, at bilen jo er et absolut livsnødvendigt og godt redskab i transporten. Derfor er der selvfølgelig slet ikke tale om nogen som helst tvang, alt skal være på frivillighedens basis, og alt kan ligesom komme godt af sted på frivillighedens basis.

Så ville man måske også kunne have nået at få denne sag ligesom afviklet. Men hele denne mellempperiode, hvor man skulle slå om et eller andet omvendt faderskab om, hvor meget frivillighed der skulle være i det, og hvor meget bilfri der i det hele taget skulle være i det, har jo selvfølgelig gjort, at man er blevet låst fast i nogle positioner.

Selvfølgelig har vi da fra konservativ side intet som helst imod, at man snakker omfanget af frivillighed. Men man kan selvfølgelig blive bekymret, når udgangspunkterne har været så vidt forskellige, og at SF og Socialdemokratiets bøjning mod hinanden måske er ligesom sådan nogle bambushistorier, så når de slipper, ryger de tilbage igen til de her faste positioner, eller også bliver de ved at stå og svaje der i vinden lidt frem og tilbage, uden at vi andre ved, hvad de egentlig vil.

Man kan selvfølgelig blive bekymret, når nu overborgmesteren i denne svajeproses siger, at det kunne da godt være, vi skulle snakke med Malmø om sådan et eller andet fællesprojekt i september. Og et fællesprojekt med Malmø kunne jo kun være, at man spærrede broen. Hvad pokker skulle man ellers lave fællesprojekt med Malmø om, hvis

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

det ikke skulle være at spærre broen? Hvad har de to byer tilfælles? Det kan ikke være formandskabet, fordi det er der en eller anden rejseglad københavner, der har siddet på i mange år. Vi har intet som helst tilfælles med dem, ud over at vi har en bro, der forbinder de 2 byer.

Så lad os nu få den dersens ultraskarpe, klare udmelding fra overborgmesteren: Er det sådan nogle ting, han har i tankerne sådan på frivillighedens basis at spærre forbindelsen mellem de 2 byer her en gang den 22. september i år 2000, eller hvad er det? En fælles cykeltur over broen med udlevering af brochurer og sådan nogle ting? For ellers er det her jo noget luft.

Jeg vil da gerne være med til at dele flag ud, og det er festligt, og det kan vi da gøre. Vi kan sikkert også få HT's busser til efter dispensation at lege, at det er en eller anden konges fødselsdag, så de får lov til at have flag på i den pågældende uge. Det ville da også være festligt selvfølgelig, meget festligt.

Er det ikke lidt idioti efterhånden? Det er rent idioti. Hvis man vil lave nogle miljøtiltag, så gør man det, og det har man et udvalg til, og det synes jeg er glimrende, så kunne de komme med forslag til det. Hvis der er et flertal i Bygge- og Teknikudvalget, der mener, at H.C. Andersens Boulevard ligesom kan spærres af den pågældende dag, så kommer de med det, og så kommer denne forsamling til at tage stilling til det.

Men positionerne har været så vidt forskellige, nemlig at byen skulle spærres af, og den skulle være fuldstændig bilfri. Det var SF's kongstanke. Det var også overborgmesterens, indtil han blev belært om noget andet, og nu er det selvfølgelig på frivillighedens basis og bakket op af ministeren.

SF's bøjning i dag har kostet mange, jeg håber ikke, at miljøborgmesteren har fået hold i ryggen af det, for han har jo hængt ind over Enhedslistebordet en times tid dernede, for at de kunne finde ud af, hvordan man nu kunne undgå at skulle stemme for det ene eller det andet. Jeg håber ikke, det har givet varige miljøskader på miljøborgmesteren at komme til at hænge en times tid derovre. Jeg troede et øjeblik, at det var et partiskifte, men det var det så ikke, fik jeg at vide. Det var partitaktiske hensyn, han var nødsaget til.

Lad nu det der Økonomiudvalg hygge sig med det og lad de andre udvalg slippe for at beskæftige sig med det her pjat. Så må det der berømte Økonomiudvalg finde ud af, hvad de vil ofre af penge på det her. Hvad er det for en frivillighed, der egentlig skal være? Efter konservativ tankegang er man fri, eller også er man ikke fri. Og en bilfri dag betyder selvfølgelig, at vi har friheden til at benytte bilen, mens I andre mener det modsatte.

Wallait Khan (F): Jeg er helt enig med mine partifæller, jeg støtter dem. Der er noget, der hedder solidaritet, det har vi i SF. Selv om mine venner godt kan glemme det en gang imellem, gør jeg det ikke.

Men jeg vil også sige, at er det nok, at man gør det bare symbolsk? Hvorfor gør man ikke noget for, at det kan hjælpe rigtigt miljømæssigt? Det er at give vejene til biler, at de kommer hurtigere væk fra byerne eller fra gaderne, at de ikke forurener så meget, som de gør lige nu. Det kan man godt gøre.

Vi kan f.eks. se, at når man skal finde en parkeringsplads, så skal man bare køre rundt og rundt og rundt og forurener så meget. Kan vi ikke gøre det lidt nemmere for dem, så de hurtigt kan finde en parkeringsplads, og så har vi mindre forurening?

Så har vi også set, at folk bare skal holde i kø og forurene så meget i byen. Kan man ikke give dem en alternativ vej, f.eks. havnetunnelen? Kan man ikke tænke rigtigt og gøre

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

noget rigtigt miljømæssigt for, at der bliver et bedre miljø i København? Hvorfor skal man kun gøre det symbolsk?

Men jeg vil støtte mine partifæller i dette forslag.

Peter Skaarup (O): Jeg skal gøre det meget, meget kort, fordi hvis alle medlemmer af Borgerrepræsentationen skal op og sige, at de vil støtte deres partifæller, så får vi jo hele natten til at gå.

Blot til Lars Rimfalk og De Radikale, som ligesom sagde, at de vil have bilfri by om lørdagen. Det, jeg sagde, var, at man kunne overveje, ikke tvangsmæssigt, men frivilligt, at gøre det om søndagen. Der har folk alligevel fri, og man må regne med, at de fleste slapper af og skal ikke bevæge sig ud af byen alligevel. Det vil ikke medføre de helt store problemer, hvis det endelig var.

Men jeg mener altså, at vi sagtens kan være med i denne kampagne, som overborgmesteren har ret i, at det er da et godt signal, at København er med sammen med andre byer uden at lave en bilfri dag om fredagen, hvor alle folk knokler rundt og skal nå en masse ting, sætte deres børn i børnehave og skal bruge bilen til det. Hvorfor søren vælge en fredag?

Lars Engberg (A): Der er noget, jeg ikke forstår i det her. Det er borgmester Søren Pind, som har det synspunkt, at København trafikmæssigt de sidste 6 år har været et levende eksperimentarium, og det har ført til længere bilkøer.

Det, jeg ikke forstår, er, vi ved jo alle sammen, at Søren Pind og Venstre går ind for flere biler ind i byerne, det er faktisk sagt adskillige gange, og jeg kan forstå, at det synspunkt fører til kortere bilkøer. Men der er et eller andet, der halter, i hvert fald i min logik.

Så forsøger borgmester Søren Pind sådan at skubbe en kile ind mellem den dynamiske overborgmester og den, må man formode, lidt mere betonagtige Socialdemokratiske Gruppe. Men det har overborgmesteren jo i sit indlæg fuldstændig dementeret, så det behøver jeg ikke at kommentere mere.

Jeg synes, at denne idé er vigtig, og den er også for vigtig til, at vi i virkeligheden fører den diskussion, vi har nu. Det, vi ønsker i Socialdemokratiet, er, at vi sender om jeg så må sige ideerne tilbage i Økonomiudvalget, så vi dér kan få kød og blod på ideerne.

Jeg vil godt sige, at jeg er overbevist om, er sikker på, at med hensyn til det arbejde, der nu går i gang, med hjælp fra forvaltningerne og med hjælp fra de relevante udvalg, har man dér langt større fantasi end den, Ole Hentzen udviser, som højst kunne svinge sig op til at sige, at det kunne da være, at HT-busserne skulle have flag på ligesom på dronningens fødselsdag. Jeg er sikker på, at kreativiteten nok skal folde sig ud.

Vi synes ikke, at det her skal være surt og kedeligt og med anvendelse af beton, bogstavelig talt, men det skal være nogle festlige events, og det skal være nogle begivenheder, som københavnerne kan tilslutte sig.

Og så endnu en gang, og det er til Skaarup, det er til Benhaddou, også til Lars Rimfalk: Vi taler ikke om at spærre hele København af. Det ville være fuldstændig vanvittigt. Men det kunne godt lyde på den modstand, der er mod det her, som om man tror, at det er det, vi vil.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Og så til Skaarup, men det er blevet sagt: Vi kan altså ikke, når flere hundrede, så vidt jeg ved, byer i Europa lægger sig på den 22. september, som den eneste i hele Europa lægge os på en anden dag. Det ville være noget meningsløst.

Lad mig så slutte med at appellere til Enhedslisten: Lad nu være med alle de her taktiske fif og overvejelser. I synes jo også, det er en god idé, og så lad os da for søren stemme, sådan som vi faktisk synes, at det bør være. Lad os stemme efter hjertet, fordi I går jo også ind for, at vi skal have en miljøtrafikuge, og så stem sådan, at den idé lever videre.

Borgmester **Søren Pind**: Se, nu bliver jeg jo helt beroliget. Roen har slået mit hjerte. Lars Engberg har nu sagt, at det ikke er hele byen, Socialdemokratiet ønsker at lukke af. Tak, Lars Engberg, nu er jeg glad igen. Tænk, at det ikke er hele byen. Det gør mig lykkelig, men jeg er ikke sikker på, at jeg ser frem til, hvilken brøk det så er byen skal deles efter.

Der er åbenbart nogle, enten har jeg udtrykt mig utydeligt, og den byrde løfter jeg gerne op på mine skuldre, eller også er der i hvert fald nogle, der har misforstået noget, når nogle har opfattet det, som om jeg støttede en udvalgshenvisning til Økonomiudvalget. Det gør jeg ikke. Jeg støtter ikke nogen udvalgshenvisning overhovedet af dette forslag.

Men jeg synes, det er meget sigende for forslagsstillernes vedkommende, at man støtter en henvisning til Økonomiudvalget, nemlig til et udvalg, der ikke aner en kæft om trafik, selvfølgelig bortset fra de estimerede medlemmer, der har beskæftiget sig med det generelt.

Men på trods af at Lars Engberg nu siger, at det ikke er hele byen, der skal spærres af, så bliver jeg dog alligevel bekymret, når jeg hører debatten. Det gør jeg, når Lars Hutter siger, at vi skal have en såkaldt fornuftig bilfri dag. Det sammenholder jeg med, at Lars Rimfalk Jensen siger, at det ikke skal være frivilligt, og så hører jeg altså Lars Engberg sige, at det ikke er hele byen, der skal lukkes af. Det sammenholder jeg så med, at i den indstilling, der blev stemt ned i tirsdags i Økonomiudvalget, stod der, at man skulle anvende både pisk og gulerod i det pågældende projekt.

SF's og Enhedslistens holdning kender vi jo, det er jo en rigtig bilfri by, desværre ikke i Ole Hentzens betydning, men i betydningen bilerne ud af byen.

Derfor synes jeg egentlig, Socialdemokratiet må bekende renere kulør, for Socialdemokratiets forslag blev jo stemt ned i Økonomiudvalget forleden dag. Har man en forventning ... jeg beder selvfølgelig overborgmesteren om forladelse, forvaltningens indstilling blev stemt jo ned i Økonomiudvalget forleden dag.

Hvad vil Socialdemokratiet? Vil Socialdemokratiet samarbejde med Enhedslisten og SF omkring trafikpolitikken i denne by, som der jo er lagt op til her? Er det den vej, man ønsker at gå? For så synes jeg, Lars Engberg og også vores dynamiske overborgmester skylder et svar på: Jamen hvor langt er man villig til at strække sig, hvor langt vil man gå for at imødekomme f.eks. Enhedslistens rabiate krav til en sådan trafikal uge? Det synes jeg faktisk Socialdemokratiet skylder svar på i aften, når man nu ved, at forvaltningens eget forslag i hvert fald ikke kunne nyde fremme.

Der er et spørgsmål, der overhovedet ikke har været oppe i denne debat, og det er nok i virkeligheden det mest væsentlige. Det er meget pudsigt, at vi slet ikke har talt om det. Det er spørgsmålet om, hvilken kollektiv trafik det tilsyneladende eksisterende flertal mener skal kunne aftage følgerne af en bilfri dag i København. Jeg vil godt tage et væd-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

demål om, at langt størstedelen af de byer, som deltager i noget sådant, har en metro, har en ordentlig, velfungerende kollektiv trafik, men det har vi ikke i København.

Jeg synes, det er sørgeligt, at man blot spiller hasard på den måde uden at have noget ordentligt at stille i stedet, og det har vi ikke i København. Det anerkender vi jo også. Det er jo derfor vi bygger en metro, det er jo derfor der kommer en ringbane.

Dette forslag er 3 eller 4 år for tidligt ude, og det er miljøpolitisk plat. Vi i Venstre ville godt have overvejet at drøfte et sådant initiativ, hvis vi havde været sikre på, at den kollektive trafik kunne løfte denne byrde, men som vi alle sammen godt ved fra Enhedslistens talrige foredrag om de for få investeringer i den kollektive trafik, som vi ved fra Socialdemokratiets ønske om at få en metro i denne by – i modsætning i øvrigt til Enhedslisten – kan den ikke løfte den byrde, og derfor må jeg undre mig.

Må jeg rette en misforståelse hos Lars Engberg: Jeg har ikke sagt noget som helst om, at jeg ønsker flere biler ind i byen. Jeg har sagt, at uagtet en fællesanstrengelse fra den yderste venstre fløj til Socialdemokratiet på at lukke gader, fjerne op mod 2.500 parkeringspladser siden 1990, sætte spærrebomme op overalt, så er trafikken steget i denne by. Det bør da give anledning til eftertanke, at det ikke nytter noget at lukke, spærre – jeg vil godt have trukket det fra den næste runde – og fjerne i denne by. Vi bør gøre noget andet i stedet for, nemlig prøve at lede den unødvendige trafik uden om byen, og det har Socialdemokratiet jo altså også skudt ned.

Vi har en bro, der åbner her til sommer. Jeg er meget, meget spændt på at se, hvad i alverden vi så skal gøre. Jeg synes, det er pauvert, og jeg synes, det er meget lidet fremsynet.

Afslutningsvis et spørgsmål til Lars Engberg. Nu sagde Lars Engberg, at den dynamiske overborgmester på overbevisende vis ved sit indlæg havde bevist, at der slet ikke var det der mellem betonsocialdemokratiet og dynamit-Kramer. Må jeg godt spørge om én ting: Hvem er det så, der har fået ret? Er det dynamit-Kramer, der har meldt sig ind i Socialdemokratiet, eller er det Socialdemokratiet, der har meldt sig ind i Kramer? Det fremgik ikke tydeligt, og jeg forstod det i hvert fald ikke på Lars Engbergs indlæg.

Borgmester **Bo Asmus Kjeldgaard**: Nu hører vi jo her på den ene side Skaarup og Benhaddou sige, at de synes, det er forkert, at vi skal spærre hele byen af for biler, og på den anden side siger Ole Hentzen, at han er glad for at høre, at overborgmesteren nu siger, at det her skal basere sig på frivillighed. Der er jo temmelig langt mellem de 2 forskellige opfattelser.

Jeg tror faktisk, som jeg hører debatten her, at de partier, som vil gå ind for den her miljøtrafikuge og den bilfri dag, er rimeligt enige om, at der skal spærres forskellige vejstrækninger af. Jeg hæfter mig også ved, at overborgmesteren siger, at det er klart, det ikke er frivilligt, hvis vi spærre Skindergade af. Det skal vi selvfølgelig, fordi vi også, helt i overensstemmelse med det koncept, som er lagt ud, skal afprøve, hvordan forskellige byrum kan opleves uden de mange biler. Men det er jo kun en del af det.

Søren Pind siger, at vi er alt for tidligt ude. Jamen vi er glade for at være tidligt ude, men vi er også glade for, at vi nu får gang i denne sag, så vi kan planlægge, hvordan den kollektive trafik skal fungere, hvordan vi i det hele taget skal få byen til at fungere i forhold til de strækninger, som vi vil lukke af for biltrafik.

Men det er ikke det vigtigste. Det vigtigste i det her er, at vi bruger hele den vifte af forskellige virkemidler, som ligger i det forslag, som er kommet fra EU, og som jeg har nævnt heroppe tidligere.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Søren Pind har fuldstændig ret i, at der er tale om, at vi eksperimenterer, når vi laver det her. Det var faktisk meningen med det. Meningen med det her er, at vi skal prøve at planlægge, hvordan vi kan få byen til at fungere på andre måder, hvordan vi kan få lavet parker-og-rejs-pladser ved kollektive trafikknudepunkter, hvordan vi kan lave samkørselsdatabaser, hvordan vi kan lave miljøzoner, hvordan vi kan lave cykle på arbejdet-kampagner, hvordan vi kan demonstrere grønne transportformer, hvordan vi kan inddrage lokalområder i det her.

Det er jo det, det går ud på, at vi i den uge skal eksperimenterer og prøve forskellige ting, være åbne over for dem. Nogle af dem vil vi så bagefter konkludere var gode, andre var dårlige, dem dropper vi igen. Det her peger jo fremad mod, at vi kan gøre os nogle konklusioner om, hvordan vi vil indrette byen på en anden måde.

Det er derfor miljøtrafikugen har en mening, fordi hvis det bare var en enkeltstående manifestation, som ikke havde nogen sammenhæng med planlægningen, og som i øvrigt ikke skulle bruges til andet end en hetz mod bilisterne, som nogle har udlagt det som, så er det klart, at det er fuldstændig ligegyldigt. Det her skal pege fremad, vi skal bruge konklusionerne på den miljøtrafikuge i vores fortsatte trafikplanlægning i København.

(Kort bemærkning).

Lars Engberg (A): Søren Pind spørger, hvem det er der har meldt sig ind. Er det den dynamiske overborgmester, der har meldt sig ind i Den Socialdemokratiske Gruppe, eller er det omvendt? Spørgsmålet er meningsløst, fordi det forudsætter, at der oprindeligt har været en uenighed, og den uenighed eksisterer ikke og har ikke eksisteret. Derfor er spørgsmålet ikke til at besvare og i øvrigt meningsløst.

Men så forstår jeg, og det er den egentlige anledning til, at jeg beder om en kort bemærkning, at Søren Pind aldrig nogen sinde har sagt, at der ikke skal flere biler ind i byen. Det er godt nok noget af en nyhed, det vil jeg sige. Nu har jeg ikke lige adgang til forskellige referater og ting og sager, men det har borgmester Søren Pind sagt utallige gange.

Men må jeg så i stedet for stille Søren Pind et spørgsmål: Mener Søren Pind, at vi skal gøre alt, hvad vi kan, for at holde Trafik- og Miljøplanens målsætning om, at biltrafikken her i byen ikke skal stige?

(Kort bemærkning).

Borgmester **Søren Pind:** Jeg mener, at vi skal gøre alt, hvad vi kan – med sund fornuft, Lars Engberg, ikke eksperimenterer, som Bo Asmus Kjeldgaard siger, ikke lukke vejstrækninger, som Bo Asmus Kjeldgaard siger, ikke spille hasard, få udnyttet de muligheder, der ligger i at skabe en ordentlig kollektiv trafik, og lad os så se på tingene. Men det, man gør nu, er uforsvarligt, og det hænger i hvert fald ikke sammen. Jeg er bekymret over at se Socialdemokratiet løbe sammen med Enhedslisten – Enhedslisten – og SF i en sag som denne.

Lars Rimfalk Jensen (B): Ja man bliver jo helt skræmt. Det var jo altid noget, at han ikke truede De Radikale, fordi vi støtter faktisk også det her forslag, uanset om det er sammen med SF og Socialdemokratiet.

Jeg vil starte med at sige, at Peter Skaarup fortæller, at han synes, at søndag var en bedre dag. Så vil jeg sige, at det er bare sådan set endnu mere fuldstændig ude i hampen. Det er netop fordi så kan vi alle sammen sidde og sige: Gud, hvor er der dejligt herhjem-

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

me i Danmark, og vi kan rigtig hygge os med sådan en dag. Det hænger slet ikke sammen. Det skal være fredag, og det skal være fordi det er det, man er blevet enige om generelt.

Socialdemokratiet fortæller, at der skal være kød og blod på ideen, og at det ikke er hele byen, der skal spærres af. Det er vi godt tilfredse med. Men til gengæld ønsker vi ikke, at det kun er noget med, at man spærre halvdel af Skindergade af, som det blev nævnt heroppe.

Hvis der skal ske noget i det her, så skal det være noget med kød og blod på, noget, der er synligt. Vi tror ikke en døjt på det her med frivilligheden. Enten skal det være sådan, at man helt klart går ud og viser, at man mener noget med den bilfri dag. Det her med at sige til københavnere, at det her er en frivillighed, går ikke.

Søren Pind snakker om, at det her burde i Bygge- og Teknikudvalget. Det her er ikke en bilting, det er ikke en trafikting. Der er mange flere tiltag, der gør, at det skal styres, at det skal koordineres. Det er en markering af København som miljøhovedstad. Det har intet kun med trafik at gøre. Derfor er det en forlængelse af miljøugen, og derfor bør det selvfølgelig være i et meget mere overordnet regi end at ligge i Bygge- og Teknikudvalget.

Endelig vil jeg sige, at jeg håber på, at der kommer en hurtig udmelding fra Økonomiudvalget. Derfor kunne vi sådan set godt tænke os, at overborgmesteren, miljøborgmesteren, måske allerede i dag kunne meddele, hvornår man har tænkt sig, at det her skal være på skinner, så at københavnere har en chance for at være velorienteret om, hvad der skal ske, og de ved, hvad det er for et projekt, vi er i gang med, så vi måske også kan få københavnere til også at støtte op omkring denne idé.

(Kort bemærkning).

Lars Hutter (L): Jeg skal nok gøre det kort. Det er Søren Pind fra Venstre, som næsten er ved at falde ned af talerstolen over, at der bliver citeret fra forvaltningens indstilling om pisk og gulerod.

Hvad er dog det for noget med pisk, siger Søren Pind. Jamen altså, hvor udtalt er Søren Pinds hykleri. Søren Pind ved jo udmærket godt, at er der en, der har ført an, når det endelig gælder en eller anden sag, som Søren Pind brænder for, for med pisk at få spærret gader af, så er det jo Søren Pind.

Ved motorløbet omkring Christiansborg bliver der spærret af for den kollektive trafik en hel weekend, og det generer ualmindelig fantastisk meget københavnere, som gerne vil rundt omkring der og ikke kan komme til. Og så står Søren Pind heroppe og siger: Jeg kunne aldrig – ja, det sagde han måske ikke, men det var det, han mente – drømme om at bruge pisk. Han har faktisk ført an i det, når det gælder motorløb omkring Christiansborg.

Så vil jeg sige til Søren Pind i øvrigt, jamen det er jo helt klart, at det i dag ikke konkret kan siges, hvordan og hvorledes tingene skal gøres. Det er jo derfor det er en virkelig god idé at få det her henvist, så det kan gennemarbejdes.

Jeg støtter i øvrigt Lars Rimfalk Jensen, vi vil meget gerne have, hvis det kan lade sig gøre, at der kommer en udmelding om, hvor lang tid planlægningen skal vare. Jeg synes, det er fuldstændig korrekt, som Bo Asmus Kjeldgaard var oppe og sige, at der skal jo planlægges med debiler, det skal planlægges, hvordan man bruger den pågældende uge til måske at cykle noget mere.

Vi har jo lige oplevet, at på grund af overenskomsten har busser ikke kørt her i byen. Det fremkaldte jo lige pludselig, midt på en kold vinterdag utroligt mange, der cyklede.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Det kunne man måske også gøre på sådan en dejlig septemberdag, hvor solen plejer at skinne.

Der er mange ting, der skal planlægges, der er mange ting, der skal drøftes, og Søren Pind og andre får jo indflydelse, hvis der er noget, der sådan set ikke er særlig fornuftigt og ikke kan gennemføres. Det kan man jo så fremføre under udvalgsbehandlingen.

Så lægger jeg altså meget, meget, meget stor vægt på, at hele dette forløb også kommer til at betyde, at man kommer i dialog med københavnernes, som skal være bærere og så ude rundt omkring i lokalområderne af de her ting. Hvis det her skal blive en succes, og det tror jeg bestemt på, at det bliver, så kræver det, at man meget hurtigt også i planlægningsfasen får opbygget det, så de lokale københavnere, græsrodderne og ildsjælene omkring de her ting bliver inddraget i det. Så er jeg helt hundrede procent sikker på, at det bliver en fantastisk vellykket dag, og at det bliver en festlig uge og en festdag for københavnernes, som vi kommer til at mindes.

Jeg tror oven i købet, det bliver så stor en succes, så det bliver noget tilbagevendende for København, så også en Søren Pind, selv om han i dag er meget modvillig ved det, vil sige: Det var saftsusemig rigtigt. Vi fik afprøvet nogle ting, som viste sig at være rigtige.

Peter Skaarup (O): Lars Hutters mener, det bliver en festdag. For en gangs skyld er jeg ikke helt enig med Lars. Vi er ellers meget tit enige om mange ting, men lige nøjagtig på dette punkt synes jeg nok, at du skyder lidt over målet. Jeg tror ikke, det er en festdag for hr. og fru Jensen, der gerne vil aflevere lille Jacob eller lille Ole i børnehaven og ikke kan nå det, fordi den kollektive trafik virkede altså ikke lige, og deres bil måtte de ikke køre i.

Altså jeg synes, det er et forkert forslag, og jeg synes egentlig, at også sådan et parti som Enhedslisten burde tænke sig lidt om. Altså det er jo et EU-forslag, det her, og Enhedslisten plejer jo ikke at være særligt begejstrede for EU. Så kan jeg ikke se, det kan være rigtigt, at Lars Engberg kan sige, jamen bare fordi man i en række byer har besluttet det her, så skal vi absolut følge et sådant forslag. Altså hvornår har vi valgt at sige ja til alt, hvad der kommer fra EU? Vi kan da sagtens med nøjagtig samme tone, med nøjagtig samme signaler sige: Vi synes, det er en rigtig kampagne det her, men vi vil bare ikke være med til, at det skal være på en arbejdsdag. Vi vil godt have, at det skal være frivilligt, og så skal det altså være på en dag, hvor vi alle sammen har fri.

Jeg synes ikke, det gør noget, at vi kan slappe lidt af. Jeg kunne forstå på Lars Rimfalk, at det var han ikke enig i. Jeg synes, det ville være godt nok at tage en dag, hvor vi kan slappe lidt af og tage det stille og roligt, i stedet for at haste rundt og ikke kunne få den kollektive trafik, vi gerne vil have.

Borgmester Søren Pind: Jeg synes, det er synd, at Enhedslisten ikke har deltaget mere i denne debat. Jeg har savnet Enhedslistens kendte holdninger til trafikken. Jeg har savnet dem i debatten. Jeg har sgu ikke savnet dem på gaden, det vil jeg godt skynde mig at sige – undskyld.

Hvad vil Enhedslisten med dette forslag? Jeg mener, Bo Asmus Kjeldgaard har tonet rent flag: Der er strækninger, der skal lukkes. Lars Rimfalk har tonet rent flag: Frivillighed er noget pjat. Socialdemokratiet har for så vidt også tonet rent flag. De er gået væk fra det, der stod i indstillingen til Økonomiudvalget, nemlig at der både skulle anvendes pisk og gulerod. Det var åbenbart ikke stramt nok, derfor støtter man nu SF's forslag om udvalgshenvisning. Det er jo ærligt nok, eller hvad det nu er. Hvad vil Enhedslisten?

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Hvad vil Enhedslisten? Det er nemlig meget, meget sigende for det arbejde, der kommer til at ske i udvalget. Jeg kan søreme se, at Rikke Fog-Møller er på vej op på talerstolen.

Derfor vil jeg bare sige én ting: Jeg er bekymret for Socialdemokratiet, I er i dårligt selskab. Det er, som om ens potentielle datter var gået ud med rockeren henne fra hjørnet. Det er bekymrende. Vi ved jo godt, hvad de partier, I går sammen med, står for. De står for tvang, de står for regulering, restriktioner, neddrøsing af byen. Vi ved det jo. Derfor kom hjem igen, oh, kom dog hjem, og lad os så igen sammen prøve på at udvikle den kollektive trafik, som Enhedslisten taler så meget om, men aldrig stemmer for. Det er jo det, de har gjort. Metroen er et eksempel.

Denne by trænger til noget sund fornuft og ikke sådan noget pjat som dette forslag.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Så lykkedes det at få Rikke Fog-Møller op af stolen.

Rikke Fog-Møller (Ø): Jamen Søren Pind. Vi går ind for det forslag, der er stillet af SF. Der står nogle ting i det forslag, så der kan du bl.a. læse, hvad det er, Enhedslisten gerne vil med denne miljøtrafikuge.

Vi kunne særlig godt tænke os at lægge vægt på de initiativer, borgerne nu måtte have i denne anledning, initiativer til f.eks. at lukke lokale områder i de lokale kvarterer for trafik, fordi vi ved, at der er mange, der har ønsker, som måske en skønne dag udmønter sig i lokalplanforslag i en af Søren Pinds afdelinger om at få ændret nogle ting, så man kan få nogle andre trafikforhold lokalt forskellige steder i byen.

Det er nogle af de ting, vi gerne vil. Vi vil også gerne prøve anderledes trafikformer og transportformer. Vi vil godt prøve at se, om man kunne udvide nogle transportmåder, som vi har i dag, og som sikkert godt kunne udbredes meget bedre, end de er.

Så kunne vi godt tænke os, at erhvervslivet blev grundigt inddraget i det her, at de større arbejdspladser her i byen kunne finde ud af at planlægge nogle samkørselsprojekter, hvor deres forskellige medarbejdere kunne køre sammen og spare lidt på benzin og udgifter til transport. Vi kunne tænke os, at de stillede cykler til rådighed for de medarbejdere, der eventuelt ikke havde cykler. Vi kunne tænke os mange, mange, mange ting. Men jeg er sikker på, at fantasien er hos folket, og de er sikkert også i Søren Pinds afdeling.

Overborgmesteren (**Jens Kramer Mikkelsen**): Ikke flere har begæret ordet. Inden vi går i gang med afstemningerne, vil jeg sige til Lars Jensen, mere af oplysende karakter, at jeg kunne da forestille mig, at vi i takt med at arbejdet med konkretisering af projektet skred frem, lavede indimellem en orientering om, hvordan arbejdet forløber. Noget vil man jo selv vide i Bygge- og Teknikudvalget, noget vil man vide i Miljø- og Forsyningsudvalget, afhængigt af de 2 udvalgs ressort og kompetence, og tilsvarende for Økonomiudvalgets vedkommende.

Lars Engberg (A) stillede forslag om, at sagen blev henvist til Økonomiudvalget.

Rikke Fog-Møller (Ø) stillede forslag om, at sagen blev henvist til Bygge- og Teknikudvalget med høring af Miljø- og Forsyningsudvalget.

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Forslaget om sagens henvisning til Økonomiudvalget blev vedtaget med 31 stemmer imod 20.

For stemte: A, F, C, B, P og L.

Imod stemte: V, Ø, O og D.

Hermed var forslaget om sagens henvisning til Bygge- og Teknikudvalget med høring af Miljø- og Forsyningsudvalget bortfaldet.

=====

23) BR 83/2000. Meddelelse fra Den Socialdemokratiske Gruppe om, at Hanne Nielsen midlertidigt indtræder som medlem af bestyrelsen for Musikskolen og af bestyrelsen for Billedskolen under Karen Schmidts orlov, og at Battal Tanriverdi midlertidigt indtræder som medlem af Uddannelses- og Ungdomsudvalget samt som medlem af Storkøbenhavns Taxinævn, Kuratelet for De Forenede Kirkeskoler og Københavns Drengekor, bestyrelsen for Københavns Kommunes Ungdomsskole og som suppleant i Folkeoplysningsudvalget under Karen Schmidts orlov.

Meddelelsen blev taget til efterretning.

=====

24) BR 84/2000. Meddelelse fra Den Socialdemokratiske Gruppe om, at Lars Engberg udtræder som medlem af Bygge- og Teknikudvalget, og at Taner Yilmaz indtræder som medlem af udvalget, samt at Taner Yilmaz udtræder som medlem af Uddannelses- og Ungdomsudvalget, og at der udpeges nyt medlem i stedet for Taner Yilmaz.

Under mødet meddelte Den Socialdemokratiske Gruppe, at Mona Heiberg udpeges som nyt medlem af Uddannelses- og Ungdomsudvalget i stedet for Taner Yilmaz.

Meddelelsen blev taget til efterretning.

=====

25) BR 89/2000. Meddelelse fra Enhedslistens Gruppe om, at Morten Kabell udtræder som medlem af Det for Københavns og Frederiksberg Kommuner Fælles Programråd, og at Jacob Mortensen indtræder som nyt medlem af Programrådet.

Meddelelsen blev taget til efterretning.

=====

Dørene lukkedes kl. 21.45

Københavns Borgerrepræsentations forhandlinger

Mødet 2. marts 2000

Disse sager behandlede for lukkede døre

26) BR 72/2000. Salg af et selskab

(Økonomiudvalget)

Bo Asmus Kjeldgaard, Hamid El Mousti og Ole Hentzen deltog ikke i behandlingen af denne sag på grund af inhabilitet.

Indstillingen blev godkendt med 34 stemmer imod 14

For stemte: A, V, O, C, B, P, L og D.

Imod stemte: F og Ø.

=====
27) BR 86/2000. Indstilling vedrørende en retssag

(Økonomiudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget)

Indstillingen blev godkendt.

=====

Mødet sluttede kl. 21.48.