

[Finansministeren]

er det faktisk, fordi lovforslaget er baseret på et interessentskab, og det ligger i selve den selskabsforms struktur, at interessenterne garanterer for projektet. Det ligger ikke i aktieselskabsformen, at staten og kommunerne skal gå ind, så derfor har det ikke været nødvendigt at skrive det.

Det er en præcisering, jeg meget kommer med ved denne lejlighed, og det er også mit afsluttende udtryk for tillid til projektet.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Jeg vil lige sige til finansministeren, at jeg naturligvis er bekendt med det samarbejde, der har været i Würtzenudvalget, også med Københavns Kommune.

Jeg kritiserede heller ikke det forslag, der foreligger, men jeg frygtede nogle tidsforskydninger, der kunne bevirke, at resultaterne for Amagers befolkning udeblev eller i hvert tilfælde blev udskudt, og jeg vil godt sige, at vi faktisk er lidt ømfindtlige på Amager.

Vi har i mange år på vores ønskeseddel haft en tunnelbane, som skulle gå under Amagerbrogade, de tætbefolkede områder. Men jeg har erkendt de økonomiske vilkår og kan da godt indse, at skal der ske noget med den kollektive trafik, med udbygningen både inde i Cityområdet og ude på Amager, så må man være realistisk.

Derfor vil jeg støtte dette lovforslag, ingen tvivl om det, men vil alligevel udtale: Pas nu på, at de ikke snyder os på Amager!

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 179:*Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik.*

Af trafikministeren (Ikast).

(Fremsat 3/5 91).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Tove Lindbo Larsen (S):**

Forslaget indebærer, at lette bybaner kan inddrages i den kollektive trafikplanlægning i hovedstadsområdet, sådan som der er lagt op til i det forslag, vi netop har behandlet, om Ørestaden.

Det er naturligvis nødvendigt at koordinere de forskellige transportsystemer i planlægningen i hovedstadsområdet. Det vil i praksis sige, at HT i samarbejde med DSB udarbejder planer for den kollektive persontrafik og inddrager letbaneselskaberne, når de måtte blive etableret. Det skabes der grundlag for ved den lovændring, der er til behandling nu.

Det er selvfølgelig også vigtigt, at der er harmoni, hvad angår takster, billetsystemer og selvfølgelig også med hensyn til fordeling af indtægterne fra de forskellige systemer.

Da lovforslaget er en følgelov til lovforslaget om Ørestaden, vil vi i Trafikudvalget følge arbejdet med Ørestaden nøje, sådan at lovgivningerne kommer til at følges ad.

Eva Møller (KF):

Da mit partis ordfører, fru Agnete Laustsen, desværre er forhindret i at være til stede, skal jeg på Det Konservative Folkepartis vegne sige følgende:

Trafiksystemet er naturligvis en meget væsentlig del af det netop behandlede forslag om Ørestaden. Der skal tænkes visionært, nye typer af kollektiv transport skal introduceres, så både beboere og erhvervslivet kan blive betjent effektivt og hurtigt.

Letbanen, som jo er kendt ude i den store verden, vil blive en ny og naturlig del af de nye trafiksystemer. Vi finder det derfor fra konservativ side helt naturligt, at trafikministeren foreslår, at lette bybaner inddrages i den kollektive trafikplanlægning i hovedstadsområdet.

Det er som bekendt HT, der ifølge gældende lov skal udarbejde den samlede plan for rutekørsel med bus, med tog under DSB, for så vidt