

stilling til spørgsmålet. Da det ydermere er et spørgsmål af vidtrækkende økonomisk betydning for Ørestadsselskabet, har jeg lagt op til, at der skal findes en løsning på spørgsmålet i forbindelse med de kommende forhandlinger om en metrocityring og den fremtidige organisering af metro- og Ørestadsprojektet.

Der er altså ikke taget stilling til det; det vil indgå i de forhandlinger, vi skal have.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg takker for besvarelsen.

Jeg er meget enig med ministeren i, at det her er et politisk spørgsmål. Men selv om ministeren ikke har taget stilling endnu, kan han vel godt svare på det, jeg har spurgt om, nemlig: Hvis man fastsætter taksten til 8,16 kr. for metroselskabet, hvor meget vil det så koste DSB S-tog og bus? Det er det, spørgsmålet går ud på.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Hvis vi ser på 2005, og vi kender forskellen, den er 2 kr. for seks af dem til 8,16 kr., så betyder forskellen for Ørestadsselskabet i 2005 ca. 90 mio. kr.

Martin Lidegaard (RV):

Er det så rigtigt forstået, at de 90 mio. kr. vil blive taget fra DSB S-tog og HUR, der så vil få en tilsvarende nedgang i indtægterne? Og kan ministeren, uanset hvad han måtte finde af løsninger på Ørestadsselskabets problemer, stadfæste den garanti, han gav den 10. marts, at metroens økonomiske problemer ikke skal gå ud over den øvrige kollektive trafik i hovedstadsområdet?

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Som sagt – og jeg kan kun gentage det for hr. Martin Lidegaard, jeg beklager det – vil spørgsmålet blive taget op i forbindelse med de kommende forhandlinger om metrocityringen og den fremtidige organisering af Ørestads- og metroprojektet, og dem vil hr. Martin Lidegaard jo blive inviteret til, som han ved.

Jeg kan derfor ikke garantere nogen bestemt løsning, men jeg kan sige, at jeg gerne vil kommentere spørgsmålets præmisser om overførsel af midler og forringelse af den kollektive trafik som følge af metron. Metroen har klart bidraget til en forbedring af den kollektive trafik i København. Det har betydet, at den samlede indtægtskage er forøget. Denne skal imidlertid fordeles mellem flere parter efter nogle kriterier, og

disse kriterier vil skulle fastlægges i forbindelse med de kommende forhandlinger.

Jeg kan ikke komme det nærmere.

Martin Lidegaard (RV):

Ministeren må vel bekræfte, at hvis Ørestadsselskabet får 90 mio. kr. mere, så er der nogle andre, der får 90 mio. kr. mindre. Jeg tror godt, at trafikministeren kan slippe af sted med at sige, at sådan hænger det sammen.

Ministeren udstedte meget præcist den garanti for 7 måneder siden, at det her ikke ville gå ud over DSB og ikke ville gå ud over busserne i HUR, uanset hvilke økonomiske problemer metron måtte løbe ind i. Det er i og for sig, synes jeg, en lille smule rystende, at ministeren ikke kan gentage den garanti nu.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan kun gentage, at det vil indgå i de kommende forhandlinger, hvortil hr. Martin Lidegaard også vil blive inviteret.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 657

18) Til ministeren for nordisk samarbejde af:

Elisabeth Arnold (RV):

»Er ministeren enig i det signal, der udsendes fra det nordiske samarbejde, når en stort anlagt konference om »Nyt Nordisk Køkken« udelukkende har medvirken af mandlige kokke?«

Elisabeth Arnold (RV):

Det var en dejlig oplevelse at være til Nordisk Råds session i Stockholm for en uge siden, og det var især dejligt at opleve den utrolig stærke position, ligestillingsspørgsmålet havde på Nordisk Råds dagsorden. Der var lange debatter, og der var meget selvros fra de nordiske regeringer om, hvor god man er til at fremme ligestillingsspørgsmål i de nordiske lande.

Stor er derfor min forbløffelse, da jeg opdager, at en stort anlagt konference om det nye nordiske køkken, som finder sted den 18. til 19. november, og som bl.a. er sponsoreret af Nordisk Ministerråd, kun har deltagelse af mandlige kokke.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han er enig i det signal, der herved udsendes til offentligheden fra Nordisk Råd.