

en begrænset udvidelse af det, der i forvejen var tale om, dels er de firmaer, der kan komme i betragtning til sådan en levering her, under alle omstændigheder meget store verdensfirmaer, hvad enten vi ændrer proceduren eller ej.

Der blev også spurgt fra hr. Niels J. Langkildes side omkring udbudet, som jo skal foregå i sommeren 1995, hvornår man regner med at kontrahere. Det regner man med at gøre i foråret 1996.

Fru Jette Gottlieb var inde på, at man var glad for kollektiv trafik, men syntes, at det var en utilfredsstillende organisationsform, der var valgt i det gamle Ørestadsforlig. Det skal jeg ikke genoplive hele debatten om, for der er jo et meget stort politisk flertal bag selve ideen med Ørestadsselskabet, men jeg tror da, vi i hvert fald kan enes om, at uanset organisationsform vil gennemførelsen af disse kollektive trafiksystemer, som nu planlægges, være en meget stor kvalitetsforbedring for borgerne i København og på Frederiksberg, hvis man forestiller sig, at alle dele bliver gennemført.

Fru Anni Svanholt var inde på, hvor mange tunneler vi skulle have til Amager. Jeg tror, vi i hvert fald skal have to, dels den, som banen her fra Ørestadsselskabets side skal gå i, og dels en, der kan bringe trafikken over i den nordlige del af havnen; det er der i øvrigt også et konkret projekt for, som er tæt på en beslutning.

Så blev Transportrådets rolle i sagen fremhævet eller spurgt til af fru Anni Svanholt. Dertil er vel at sige, at Transportrådet egentlig ikke har nogen særlig funktion i forhold til Ørestadsselskabets opgaver, men rådet har været orienteret om selskabets arbejde og om den procedure, der er planlagt. Transportrådet vil i øvrigt også – ligesom alle andre relevante parter – få projektet til høring i forbindelse med den såkaldte VVM-procedure.

Jeg tror, det også var i fru Anni Svanholts indlæg, at spørgsmålet om, hvordan det her spiller sammen med HT's letbaneplaner, blev strejfet. Og svaret på det er vel, at Øresundsselskabets valg af system på ingen måde forhindrer en senere realisering af de letbaneplaner, HT har. Så er det bare nogle andre linjer, HT skal betjene; de skal ikke køre på de samme linjer som Ørestadsselskabet.

Men jeg ser frem til, hvis der er yderligere spørgsmål, at kunne besvare dem meget hurtigt under udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

## Formanden:

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:

### 4) Første behandling af lovforslag nr. L 10: Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsløshedsforsikring m.v. (Forhøjelse af satsen for laveste efterløn og overgangsydelse).

Af Aage Frandsen (SF) m.fl.  
(Fremsat 12/10 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

SF-forslaget indebærer, at efterlønsstørrelsen på trin 2 skal hæves fra 82 pct. til 90 pct. af den højeste dagpengesats. Forslaget går endvidere ud på, at overgangsydelsens faste sats på 82 også forhøjes til 90 pct. af den højeste dagpengesats.

Forslagsstillerne begrundet forslaget med, at efterlønsmodtagere på 2. trin er økonomisk meget dårligere stillet end personer i det sociale system, der har mulighed for en række goder på grund af deres tilhørsforhold til det sociale system.

Endvidere nævnes det i bemærkningerne, at modtagere af overgangsydelse, der måske allerede vælger denne ydelse som 50-årige, først må klare sig på 82 pct.-satsen i 10 år for derefter at komme på efterlønstrin nr. 2 i de følgende 7 år.

Jeg ville naturligvis gerne – regeringen ville gerne – have medvirket til at gøre de økonomiske vilkår for modtagere af overgangsydelser og efterløn på 2. trin bedre, end de er i dag, men det er imidlertid ikke helt tilfældigt, at vi valgte et kompensationsniveau på 80 pct., der så senere er forhøjet til 82 pct.