

»Hvad vil ministeren gøre for at bringe »Forslag til landsplanredegørelse« i overensstemmelse med den af Folketinget gentagne gange udtrykte vilje til at styrke landdistrikterne?« (Forespørgsel nr. F 47).

### Skriftlig fremsættelse af forslag

#### Aage Frandsen (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsløshedsforsikring m.v. (A-kasse-kontingent for unge under 25 år). (Lovforslag nr. L 231).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

#### Kjeld Rahbæk Møller (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om banker og sparekasser m.v., lov om forsikringsvirksomhed og realkreditloven. (Orienteringspligt for ministerudpegede bestyrelsesmedlemmer i pengeinstitutter, forsikringsselskaber og realkreditinstitutter). (Lovforslag nr. L 233).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

#### Kristen Touborg (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om formindskelse af kvælstofudvaskningen fra landbruget. (Beslutningsforslag nr. B 121).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

#### 1) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 97:

**Forslag til folketingsbeslutning om etablering af et letbanesystem på Amager gennem ændring af lov om Ørestaden m.v.**

Af Jette Gottlieb (EL) og Bent Hindrup Andersen (EL).  
(Fremsat 23/2 96).

Forslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

#### Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Ved første øjekast kan Enhedslistens beslutningsforslag virke besnærende, men det bygger på en række forkerte forudsætninger.

For det første antager Enhedslisten, at en minimetro koster fire gange så meget som en moderne gadesporvej. Erfaringerne viser, at det ikke er rigtigt. I centrale bydele i udlandet, hvor metroen føres i tunnel, koster den typisk 50-100 pct. mere end sporvejen, men i områder, hvor der uden vanskeligheder kan etableres en selvstændig linjeføring, er anlægsomkostningerne derimod stort set ens for de to systemer.

Forundersøgelserne til bybanen i København har vist, at det sammenlignet med den valgte metroløsning kun vil være 25 pct. billigere med en sporvejsløsning. Det skyldes især, at minimetroen i København kun skal føres i tunnel på 8 ud af de 22 km banestrækning.

Hertil kommer, at driftsomkostningerne er større og passagerindtægterne væsentlig mindre for sporvejen end for minimetroen.

Selv om anlægsomkostningerne er større, har metroen i det centrale København samlet set en bedre økonomi end sporvejen.

For det andet mener Enhedslisten, at minimetroen ikke kan integreres med det øvrige kollektive trafiknet, specielt ikke med HT's planlagte letbanesystem. Her er det nok rimeligt at præcisere, at i modsætning til HT's letbanevisioner er minimetroen allerede indarbejdet i den kollektive trafikplan for hovedstadsområdet, og det er sket i et tæt samarbejde mellem HT, DSB og Ørestadsselskabet.

Man kan altså konstatere, at der er sikret et godt samspil mellem bybanen og de eksisterende kollektive trafiksystemer.

Den tredje begrundelse i Enhedslistens beslutningsforslag er, at moderne gadesporveje