

[Tommy Dinesen]

anden dialog er god, og jeg synes modsat hr. Arne Melchior, at man har nogle gode diskussioner i Jernbanerådet, f.eks. når DSB siger, at de kan overtage så og så meget af godstrafikken, og industrien så sætter nogle spørgsmål ved det. En så god dialog tror jeg ikke vi havde fået i Trafikudvalget alene.

Hr. Helge Sander vil have rådet nedlagt, og det fatter jeg måske ikke rigtig, for hr. Helge Sander plejer da bl.a. dér at stille nogle spørgsmål, men det kan man selvfølgelig også gøre andre steder.

Hr. Køpke Christensen sagde nej, og hr. Arne Melchior har jeg svaret nogle gange. Måske skal jeg lige sige, at jeg skrev en artikel i Politiken i sommer med baggrund i, at pendlere var ude, som de var, hvor jeg bl.a. skrev, at pendlere skulle forene sig for ligesom at danne en modvægt over for DSB. Det er rigtigt, at man godt kan gøre det på andre måder, men det er det, der ligger til grund for mine tanker. Det var dér, jeg fik ideen til at tage dem med på denne måde.

Jeg vil sige tak til ordførerne, og så må vi se, om der kommer noget ud af forslaget om at få de pendlere med, som jeg mener er grundstammen i DSB's økonomi.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 57:

Forslag til lov om Københavns Havn A/S og Københavns Havnefront.

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 23/10 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Henning Gjellerod (S):

Da lovforslaget om Københavns Havn og Københavns Havnefront i maj måned i år var til forhandling, udtrykte Socialdemokratiet, at vi var enige i intentionen med forslaget. Vi erklærede os enige i, at der kræves en helhedsløsning for havnens fremtid, der på én gang tager hensyn til erhvervsudviklingen, til boligpolitikken og ikke mindst til sammenhængen mellem løsningen af de trafikale problemstillinger og en nødvendig forbedring af miljøet i Københavns indre by. Vi meddelte ligeledes, at vi er bevidst om, at en helhedsløsning bør indeholde en sikring af de kulturelle værdier, der rummes i havnens bygningsmasse, samt at havnefronten også i fremtiden bør indeholde rekreative værdier for befolkningen i København. Vi gav også udtryk for, at muligheden for, at Københavns Havn kan udnytte sin beliggenhed ved indgangsporten til Østersøområdet, ikke må forpasses, nu hvor denne region står over for en forhåbentlig ekspansiv udvikling.

Disse synspunkter vil vi meget gerne gentage, for havnens ve og vel, med de mange arbejdspladser, med det liv og den aktivitet, der følger af at være basishavn for transporten over lange afstande, ligger os meget på sinde.

Derfor gav vi også udtryk for, at det er rigtigt med sikkerhed for, at udviklingsselskabet eller den statslige forvaltningsenhed, som det nu benævnes i lovforslaget, kan præstere tilstrækkelig kapital til finansiering af moderniseringen og omlægningen af driften i havneselskabet.

Vi ønskede en afklaring af, hvorvidt den selvejende institution, Københavns Havnevæsen, er omfattet af grundlovens § 73 om ekspropriation. Det gør vi stadig væk. Vi vil ligeledes fortsat gerne diskutere bestyrelsessammensætningen, samt hvorledes vi sikrer det bedst mulige samarbejde med planlægningsmyndigheden, Københavns Kommune.

Som vi læser det nu fremsatte forslag, adskiller det sig kun på et enkelt punkt fra lovforslag nr. L 184 fra maj måned, og denne forandring løser kun et skatteteknisk problem. Vi vil derfor gerne gentage ønsket om et konstruktivt udvalgsarbejde, og skulle der vise sig en enkel, ikke for bureaukratisk løsning, så deltager vi meget gerne.