

men det har hun sikkert gjort – hvad der skete mellem første og anden behandling, og hvad der skete mellem anden og tredje behandling, inden den nuværende lov om Københavns Havn blev gennemført. Der var store juridiske problemer, der var problemer i Trafikministeriet og i særdeleshed på det økonomiske område. Havde man gennemført en lov noget i retning af lovforslaget her, var Københavns Havn gået fallit, for den var økonomisk set meget trængt for at sige det pænt.

Jeg vil sige det rent ud i dag: Det, man laver her, er en finanspolitisk løsning. At trække 1,75 mia. kr. ud kan ikke lade sig gøre over en 4-års-periode. Man kan ikke tvinge folk til at sælge grunde, når de ikke er rensset, hvis det er forurenede grunde, der skal sælges, for med den økonomi, de har dernede i øjeblikket, finder der ikke nogen rensning sted.

Jeg vil gerne stille mig på det hold, der tror, at dette er ekspropriation, og jeg kan godt love ministeren, at når hun har fået dette lovforslag godkendt ved tredjebehandlingen, vil vi henholde os til grundlovens § 73, stk. 2. Her fra denne talerstol skal statsministeren give en redegørelse, og hvis statsministeren stadig fastholder, at forslaget ikke er grundlovsstridigt, vil jeg gøre brug af loven om, at et folketingsmedlem kan føre en retssag mod staten ved Højesteret. Dermed har jeg sagt, hvad vi vil, for vi tager det her meget alvorligt.

Jeg mener, at man ødelægger Københavns Havn totalt bare med de 750 mio. kr., man trækker ud nu i første omgang, for slet ikke at tale om de 250 mio. kr. om året de næste 4 år. Glem alt om tankerne om samarbejde med Malmö Havn, som vi var nogle, der brændte for. Vi ville skabe en storhavn og en udvikling i Malmö-København-Lund-Roskildeområdet, altså metropolområdet omkring København, men nu ødelægger man det, fordi man absolut skal trække så mange penge ud af dette foretagende, som er kommet til at gå godt netop på grund af den lovgivning, vi gennemførte dengang. Samspillet mellem salg af grunde, skibsvirksomheden og havnevirksomheden kører jo flot i dag, men der er ikke den kapital til rådighed, som regeringen regner med, og når så store dele af erhvervslivet, havnebestyrelsen og Københavns Magistrat er imod det og mener, det er ekspropriation, så står jeg altså ikke helt alene, det vil jeg gerne have lov at sige. Endvidere må jeg nok sige, at der er så meget juridisk uoverensstemmelse, at jeg forventer, at regerin-

gen ikke gennemfører lovforslaget ved tredjebehandlingen, før retten har talt.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg vil godt spørge, om hr. Kaj Ikast har haft mulighed for at læse det brev, som jeg lige selv har hentet ude i mit rum, bilag 12 til lovforslag nr. L 163, Trafikudvalget, som er kommet i dag. Ellers vil jeg gerne læse højt af det. Hr. Kaj Ikast nævnte, at arrangementet med Malmø Port – sådan forstod jeg i hvert fald hr. Kaj Ikast – nærmest kunne komme til at synke i grus. Men der står i Københavns Kommunes svar, som til gengæld er yderst positivt, at Københavns Havn får mulighed for sammen med Malmø Havn at etablere et fælles selskab, Malmø Port, og at Københavns Kommune støtter osv., osv., osv.. Det er ikke specielt negativt, hvad man egentlig skulle have troet ud fra hr. Kaj Ikasts indlæg.

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Jeg vil gerne sige, at jeg deler hr. Kaj Ikasts opfattelse af, at vi skal sikre nogle gode betingelser og vilkår for søfarten og dermed også for havnevirksomheden, og vi skal sikre os, at alle danske havne, som kan indgå i et transportnet, kan komme til at fungere på et professionelt godt grundlag. Derfor vil jeg spørge hr. Kaj Ikast, om han ikke har været opmærksom på det, der står i lovforslaget om finansieringen, om den del, der skal trækkes ud af havnen. Der står udtrykkeligt: »Der synes endvidere at være plads til yderligere overførsel af midler fra havnen til staten, men tidshorisonten er i forhold til værdierne i Københavns Havn en væsentlig faktor, der må tages hensyn til.«

Det er selvfølgelig, fordi ingen har interesse i at tage midler ud af havnen i et hurtigere tempo, end der er grundlag for at drive både havnen som arealudviklingselskab og som erhvervshavn videre på et fornuftigt grundlag. Netop derfor har vi fået det sat ind i lovforslaget.

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne svare hr. Ole Sohn først: Det er jeg meget glad for, og det håber jeg sandelig også, SF som forligspartner lever fuldstændig op til, for jeg kan se, at de første 750 mio. jo allerede er på finansloven. Vi kan lige så godt erkende, de er sat på, og de kører, og de næste er jo for så