

og jeg har brevet her – at det er meget positivt, og at det faktisk i virkeligheden bekræfter det, der også står i lovforslagets bemærkninger, at Københavns Havns videre drift er sikret, og at man godt ved det i Borgerrepræsentationen?

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Jeg vil godt sige til fru Vibeke Peschardt, at jeg også er enig med hr. Arne Melchior i det, han læste op, at det var meget negativt, og at det kun var et uddrag fra den første side.

Så vil jeg godt kvittere for hr. Ole Sohns bemærkning, og jeg modtager selvfølgelig den uforbeholdne undskyldning.

Så siger han, at jeg nok ikke rigtig har forstået det. Jo, jeg har forstået det. Jeg har forstået, at SF har et meget vigtigt budskab her. De skal i hvert fald give indtryk af, som han sagde, at de ønsker at overholde lovgivningen, og det indtryk har jeg fået nu, at det vil de sikkert gerne.

Jeg har også været her i salen de fire gange, hvor hr. Ole Sohn har været oppe og svare på Venstres ordførers indlæg, og hvor han den ene gang sagde, at han ikke var jurist, de to andre gange sagde, at han ingen fantasi havde, og så til sidst henviste til, hvad der stod i lovforslaget.

Det hørte jeg også godt, så jeg synes, det er meget fornuftigt, at vi nu har indtryk af, at SF måske vil være med til at sikre, at loven bliver overholdt.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Lovforslaget er en udløber af finanslovsforligets trafikdel, der delvis skal finansieres via salg af arealer fra Københavns Havn. Salgsprovenuet eller den indbetaling, der skal ske til staten som følge af omdannelsen af havnen til et statsligt aktieselskab, skal bruges til, som der står i bemærkningerne, infrastruktur i Københavnsområdet. Det vil være nærliggende at oversætte det til f.eks. »ombygning af Københavns Hovedbanegård«, der koster omkring 600 mio. kr. Det var den skrabede udgave, man valgte.

Alt i alt er det en ombygning som alle, der har interesse i København, burde være meget optaget af. Jeg tænker her især på Københavns Kommune og Borgerrepræsentation, der har taget meget højlydt til genmæle over for regeringens og flertallets måde at finansiere denne her del af trafikforliget på.

Må jeg minde om, at det faktisk næsten var det samme flertal, som i dag går ind for det her om Københavns Havn og finansieringen, der i

1995 ved en omlægning af de kommunale udligningsordninger skaffede og stadig væk skaffer Københavns Kommune milliardbeløb til kommunens drift fra omegnsamterne, og det er i nævnte rækkefølge Roskilde, Frederiksborg og Københavns Amter. Det har ikke noget med denne sag at gøre, slet ikke, men jeg synes, det skal med for historieskrivningens skyld.

Jeg synes ikke, at Borgerrepræsentationen skal have lov til at glemme, hvad det var for en regering, der hjalp, da det kneb. Det var jo altså den forrige, for det er jo år efter år, at udligningsmillionerne tonser ned i den københavnske kommunekasse. Og vi i Det Radikale Venstre glæder os bestemt over, at Københavns Kommune ved udgangen af 1999 har balance i sit budget. Det var også meningen, at det skulle gå sådan. Folketinget var meget optaget af det, men jeg minder om, at den slags ikke kommer af sig selv.

Min pointe er, at Københavns Kommune er blevet yderst godt behandlet af denne regering og af den forrige regering og af den første Nyrup-regering. Jeg nævner i flæng infrastrukturprojekter – jeg tror, det var Øresundsforbindelsen, der satte det hele i gang – som Den Sorte Diamant, Det Kongelige Teater, universitetsudbygningen, Hovedbanegårdens ombygning, som kommer nu, Ørestaden, Metroen, Ringbanen, Lufthavnen, Øresundsbanen, motorvejen, udbygningen af Helsingørmotorvejen osv.

Jeg kunne godt blive ved, for jeg tror ikke, jeg har fået det hele med. Men jeg siger bare, at jeg synes egentlig godt, Københavns Kommune kunne have kvitteret lige så forsigtigt, men det tager vi så til efterretning at den ikke gør.

Staten har udbygget hovedstaden. Det eneste, der i virkeligheden mangler her i København, er den havnetunnel, vi også har talt om tidligere på dagen. Men nu står vi altså over for at skulle finansiere Københavns Hovedbanegård på denne her måde.

Og så til noget andet:

Københavns Havn er jo, som det også fremgår af alle de papirer, vi har fået tilsendt, og alle de over 50 spørgsmål og svar, der lå, allerede inden lovforslaget her kom frem, en solid og velhavende statslig enhed med en stor soliditet, som er på 84 pct.

Det var den daværende trafikminister, hr. Kaj Ikast, også helt klar over, så han forsøgte i sin tid nogenlunde det samme som det, man udmonter i det her lovforslag. Begge gange har