

møntes i et landsplandirektiv, som jeg forventer kommer inden for en måned. Jeg har selv været aktiv medspiller i besvarelsen af, hvad der kunne være brug for på trafikområdet i den fingerplan.

Vi ved, at der sidder en Infrastrukturkommission, som i løbet af efteråret vil komme med en redegørelse, og så er vi efterhånden ved at have både det planlægningsmæssige grundlag og det idémæssige grundlag for at sige: Hvordan kommer vi så videre med at udbygge den kollektive trafik og den individuelle trafik, ikke bare her i hovedstadsområdet, men i hele landet? Det synes jeg er rigtig godt, og det er selvfølgelig i det perspektiv, vi skal se den beslutning, vi vil træffe på næste fredag, om at etablere Metrocityringen.

Jeg vil også godt sige, at vi helt og fuldt kan tilslutte os det, der står i lovforslaget om at ændre strukturen i de to selskaber, der nu bliver til et arealudviklingselskab og et metroselskab. Når jeg siger det, er det bl.a. på baggrund af den kritik, der tidligere har været fremført af Rigsrevisionen. Her synes jeg, det er fint, at Folketinget nu følger op på det, der er tilkendegivet fra Rigsrevisionens side.

Så var der også fra hr. Rune Lund en lidt sur bemærkning om, at man jo skulle bruge byggemodningen ude i Nordhavnen til at betale for Metrocityringen. Jeg er lige ved at sige: Gid det var så vel. Og jeg er lige ved at sige: Sådan er det heldigvis ikke.

Det, der sker ude i Nordhavnen, er, at man laver en kæmpestor byggemodningsproces, hvis man skal sige det enkelt. De penge, der kommer ind ved den fornyede byggemulighed, der er, ved at der bliver mulighed for at omlægge fra gammel havnedrift til boliger; altså den gevinst, som samfundet scorer her – og jeg synes, det er vigtigt, at det er samfundet, der scorer den – bruger vi så til en del af investeringerne i Metrocityringen. Faktisk skal der herfra medgå 4 mia. kr. til finansieringen.

For vores vedkommende er det imidlertid vigtigt, at den byudvikling, der sker ude i Nordhavnen, ikke alene sker med udgangspunkt i, at det her gælder om at skabe det størst mulige finansieringsbidrag til Metrocityringen. For os er det helt afgørende, at vi fortsat har en levende og aktiv havn, der indgår i den erhvervs-mæssige struktur i Danmark; at vi kan have containere, biler, import; at der er plads til skibe, til turister; at vi har det hele; at vi har en havnefunktion, der fortsat har et ordentligt og velfunderet

eksistensgrundlag. Og jeg kan sige, at det vil vi også have. De oplysninger, vi har fået under drøftelserne, viser, at der endda vil blive øgede havnearealer eller øgede arealer til rådighed til havneformål.

Endelig lægger vi vægt på, at der både som led i en erhvervsaktivitet og som led i en boligudvikling selvfølgelig skal tilvejebringes arealer til rekreative områder. Det er helt klart, at det ikke kun er de miljøer, der er der i dag, og hvoraf nogle måske skal flyttes lidt længere ud, der skal bevares, men at der også skal skabes plads til nye udviklingsområder.

Jeg ved fra beboere og fra fagfolk på området, at Københavns Kommune er i gang med en meget, meget spændende proces med at inddrage borgerne og sørge for, at de også får indflydelse, og at deres ønsker bliver imødekommet med hensyn til: Hvad skal der være af badefaciliteter? Hvad skal der være af grønne områder? Hvad skal der være af cykelveje? osv. osv.

For os i Socialdemokratiet er det, om jeg så må sige, en helt ligeværdig partner, der indgår i det her: hensynet til, at der er et ordentligt miljø i Nordhavnen, også den dag, vi har fået etableret metroen og området er færdigudbygget. Og jeg vil sige, at vi under forhandlingerne med vores forligspartier kun har mødt forståelse og sympati for det synspunkt.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan da sige til hr. Klaus Hækkerup, at vi har diskuteret det her meget indgående i Enhedslisten. Vi diskuterede også på et tidspunkt – som jeg er sikker på at det også er foregået andre steder – at vi måske alligevel skulle stemme for det her, for det er jo kollektiv trafik og det er mange milliarder. Så måske skulle vi bare se gennem fingre med, måske skulle vi bare lukke øjnene for, at økonomien ikke hænger sammen, at linjeføringen er dårlig, at der er for få stationer, at en af måderne at skaffe penge på er, at man sælger nogle arealer i Nordhavnen med henblik på at skaffe penge til en metro frem for at lave penge på de arealer ud fra, hvordan man kan skabe den bedste byudvikling.

Kl. 12.55

Der kan altså godt være en modsætning mellem de to ting. Det går jeg ud fra at Socialdemokraterne er klar over. Man kommer fra en socialistisk tradition og kan godt se, at der kan være en modsætning mellem det at skulle sælge nogle arealer med henblik på at score flest penge og