

[Finansministeren]

er det faktisk, fordi lovforslaget er baseret på et interessentskab, og det ligger i selve den selskabsforms struktur, at interessenterne garanterer for projektet. Det ligger ikke i aktieselskabsformen, at staten og kommunerne skal gå ind, så derfor har det ikke været nødvendigt at skrive det.

Det er en præcisering, jeg meget kommer med ved denne lejlighed, og det er også mit afsluttende udtryk for tillid til projektet.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Jeg vil lige sige til finansministeren, at jeg naturligvis er bekendt med det samarbejde, der har været i Würzenudvalget, også med Københavns Kommune.

Jeg kritiserede heller ikke det forslag, der foreligger, men jeg frygtede nogle tidsforskydninger, der kunne bevirke, at resultaterne for Amagers befolkning udeblev eller i hvert tilfælde blev udskudt, og jeg vil godt sige, at vi faktisk er lidt ømfindtlige på Amager.

Vi har i mange år på vores ønskeseddel haft en tunnelbane, som skulle gå under Amagerbrogade, de tætbefolkede områder. Men jeg har erkendt de økonomiske vilkår og kan da godt indse, at skal der ske noget med den kollektive trafik, med udbygningen både inde i Cityområdet og ude på Amager, så må man være realistisk.

Derfor vil jeg støtte dette lovforslag, ingen tvivl om det, men vil alligevel udtale: Pas nu på, at de ikke snyder os på Amager!

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 179:*Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik.*

Af trafikministeren (Ikast).

(Fremsat 3/5 91).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Tove Lindbo Larsen (S):**

Forslaget indebærer, at lette bybaner kan inddrages i den kollektive trafikplanlægning i hovedstadsområdet, sådan som der er lagt op til i det forslag, vi netop har behandlet, om Ørestaden.

Det er naturligvis nødvendigt at koordinere de forskellige transportsystemer i planlægningen i hovedstadsområdet. Det vil i praksis sige, at HT i samarbejde med DSB udarbejder planer for den kollektive persontrafik og inddrager letbaneselskaberne, når de måtte blive etableret. Det skabes der grundlag for ved den lovændring, der er til behandling nu.

Det er selvfølgelig også vigtigt, at der er harmoni, hvad angår takster, billetsystemer og selvfølgelig også med hensyn til fordeling af indtægterne fra de forskellige systemer.

Da lovforslaget er en følgelov til lovforslaget om Ørestaden, vil vi i Trafikudvalget følge arbejdet med Ørestaden nøje, sådan at lovgivningerne kommer til at følges ad.

Eva Møller (KF):

Da mit partis ordfører, fru Agnete Laustsen, desværre er forhindret i at være til stede, skal jeg på Det Konservative Folkepartis vegne sige følgende:

Trafiksystemet er naturligvis en meget væsentlig del af det netop behandlede forslag om Ørestaden. Der skal tænkes visionært, nye typer af kollektiv transport skal introduceres, så både beboere og erhvervslivet kan blive betjent effektivt og hurtigt.

Letbanen, som jo er kendt ude i den store verden, vil blive en ny og naturlig del af de nye trafiksystemer. Vi finder det derfor fra konservativ side helt naturligt, at trafikministeren foreslår, at lette bybaner inddrages i den kollektive trafikplanlægning i hovedstadsområdet.

Det er som bekendt HT, der ifølge gældende lov skal udarbejde den samlede plan for rutekørsel med bus, med tog under DSB, for så vidt

[Eva Møller]

angår hovedstadsområdet og i øvrigt privatbanerne. I konsekvens heraf fastsætter HT også takstpolitikken og fordeling af indtægterne mellem de implicerede parter, et system, som nu foreslås også at omfatte de kommende letbaner. Også dette kan vi tilslutte os, idet det er vigtigt at bevare helheden i hovedstadens trafiksystem.

Lad mig sluttelig i relation til både det kollektive trafiksystem, som det fungerer nu, og det kommende udvidede, udtrykke det håb, at det må blive forbedret og effektiviseret, så det opfattes som en attraktiv valgmulighed i forhold til individuel transport. Sådan tror jeg ikke altid det opfattes i dag, hvor mange desværre ser det som en sur nødvendighed, fordi man ikke er i stand til at befordre sig på anden vis.

Bodil Thrane (V):

Da Venstres ordfører på dette område ikke kan være til stede, har jeg lovet at fremkomme med følgende:

Med dette lovforslag tages der yderligere skridt til at fremme hele udviklingen i Københavnsområdet. Lovforslaget er en følge af hele Ørestadsprojektet, hvor der foreslås letbaner. Vi anser det også i Venstre for vigtigt, at helheden i det kollektive trafiksystem bliver bevaret. Ellers må man sige, at lovforslaget er kort i sin formulering.

Venstre kan støtte lovforslaget, ville hr. Svend Heiselberg have sagt.

Gade (SF):

Forslaget er i realiteten en del af det, vi har behandlet, og skal efter vores opfattelse også behandles sådan i udvalget.

Jeg skal benytte lejligheden til at sige, at efter vores opfattelse både er og har der længe på Amager været et helt aktuelt behov for en bedre kollektiv trafik og også en baneforbindelse.

Placeringen af det, der ligger i projektet, er ikke først og fremmest lavet af hensyn til folk på Amager. Det synes vi er et af de grundlæggende problemer, vi skal se på, sådan at en eventuel erhvervs-mæssig udbygning på Amager kan gå hånd i hånd med, at det også er de mennesker, der faktisk bor på Amager, der får den rigtige kollektive forbindelse.

Ernst B. Schmidt (FP):

Da vores partis ordfører, hr. Ole Donner, er

forhindret i at være til stede, skal jeg fremføre, at Fremskridtspartiet kan støtte trafikministerens forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Det er ikke, fordi Fremskridtspartiet har særlig stor sympati for disse offentlige trafikskelskaber, men alene af den årsag, at det vil være praktisk i den kommende planlægning også at tage hensyn til letbanerne. Når planerne så er færdige, kan man jo altid overveje at privatisere det hele.

Fremskridtspartiet kan altså støtte lovforslaget.

Arne Melchior (CD):

Lad os se på sagen.

Glønborg (KRF):

Loven om hovedstadsområdets kollektive persontrafik vil opnå en klar forbedring ved at komme til at indeholde begrebet letbaner. »Letbaner« lyder godt. Jeg er meget glad for, at det kommer til at stå i loven.

Lone Dybkjær (RV):

Sådan set kan jeg godt være enig med hr. Glønborg i, at ordet letbaner lyder udmærket. Det minder mig om blylet benzin og den slags ting.

Da mit partis ordfører ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne sige, at under forudsætning af, at der i øvrigt skal være en Ørestad, som vi jo altså ikke har givet tilslutning til, mener vi også, at der skal være mulighed for at skabe letbaner. Den nærmere udformning, hvor de skal placeres og den slags, hører vel naturligt hjemme i Ørestadsforslaget. Jeg er ikke sikker på, at man dér har nået den optimale placering, men det er jo noget, der kan blive nærmere diskuteret.

Med disse ord imødeser jeg en eller anden form for konstruktivt udvalgsarbejde.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg skal takke de ordførere, der har givet udtryk for en positiv holdning til lovforslaget.

Lovforslaget er en følge af forslaget til lov om Ørestaden, hvori indgår oprettelsen af letbaner i hovedstadsområdet.

Ved den foreslåede udbygning af det kollektive trafiksystem i Storkøbenhavn må letbanerne naturligvis indordnes i den overordnede

[Trafikministeren]

planlægning af persontrafikken, som foretages af Hovedstadsområdets Trafikselskab, i daglig tale HT.

Samtidig vil letbanetrafikken blive omfattet af HT's takstfastsættelse, og letbaneselskaberne bliver omfattet af den fordeling af indtægter fra kort- og billetsalget, der findes i den gældende lov.

Ved lovforslaget vil helheden i det kollektive trafiksystem i hovedstadsområdet blive bevareret.

Jeg skal hermed takke for de indlæg, der har været, og er klar til at besvare alle spørgsmål i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 184:

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

Af trafikministeren (Ikast).
(Fremsat 3/5 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Henning Gjellerød (S):**

Socialdemokratiet vil gerne rose trafikministeren for initiativet til lovforslaget.

Socialdemokratiet har selv i oktober 1987 fremsat et forslag til folketingsbeslutning om Københavns Havns fremtid. Forslaget blev som bekendt behandlet sammen med et lignende forslag fra Det Radikale Venstre. I april 1988 blev der afgivet en beretning, der resulterede i nedsættelse af et havneudvalg, der et år senere afgav betænkning.

Man kan ikke just sige, at Havneudvalget diskuterede sig frem til nogen afrikansk enighed eller konsensus, om man vil. Der står faktisk i betænkningens forord:

»Et uenigt Havneudvalg fremlægger hermed sin betænkning efter 9 måneders arbejde.«

Betænkningen blev afgivet med flere særudtalelser, og der oprulles i teksten adskillige problemer, der kræver juridisk og/eller politisk afklaring og stillingtagen.

Socialdemokratiet er enig 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.

Socialdemokratiet er ligeledes 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.

Også Socialdemokratiet har været inde på tanken om et selskab, der skulle virke som en dynamo i området og samtidig forhindre, at værdistigninger bliver genstand for spekulation. Vi går fuldt ud ind for, at værdistigninger, der kommer i kraft af den fornyede og af det offentlige stimulerede aktivitet, samles op og geninvesteres i områdets udvikling.

Det er kendt fra mange byer rundt i Europa, at hvis byområder i stagnation eller forfald saneres efter en plan med format og stil arkitektonisk, kunstnerisk og funktionelt, så stimulerer det området til videre udvikling og vækst. Ikke nok med det: Tendensen breder sig som ringe i vandet til nabokvarterer. Lad os bare i flæng nævne gennembruddene af boulevarderne i Paris i forrige århundrede, og fra de seneste årtier er der talrige eksempler at hente i Berlin, Paris, London og mange andre byer.

Men også herhjemme kan der gives eksempler. Tænk bare på områderne omkring Musikhuset i Århus og omkring Brandts Klædefabrik i Odense. Heldigvis findes der også eksempler på frugtbart samarbejde mellem den offentlige planlægning og private investorer i København, bl.a. Baron Boltens Gård, der indvies i dag. Det gode resultat opnås, når den fysiske, økonomiske og kulturelle planlægning går op i en højere enhed.