

[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.