

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 33) findes i tidenden sp. 583).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

vedtoges med 83 stemmer mod 82; 1 medlem stemte hverken for eller imod.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 34) findes i tidenden 583).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

vedtoges med 83 stemmer mod 82; 1 medlem stemte hverken for eller imod.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om nedlæggelse af Københavns havnebane mellem Langebro og Slotsholmsgade.*

(Lovforslaget (nr. 16) findes i tillæg A. sp. 305, fremsættelsen i tidenden sp. 283).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Knud Damgaard:** Da mit partis ordfører, hr. Alsing Andersen, er fraværende, skal jeg i hans sted sige følgende: dette lovforslags saglige indhold, der på glædelig vis afspejler fuld overensstemmelse mellem staten og den lokale planlægningsmyndighed, kan ikke give anledning til bemærkninger. Socialdemokratiet kan anbefale.

Men om selve fremsættelsen vil jeg sige: vi klager over antallet af lovforslag her i tinget. Der var måske god grund til, om man på rette sted overvejede, om det er muligt at finde en formel, hvorved man uden at træde rimelige hensyn for nær finder frem til, at ting fra småtingsafdelingen som dette kan løses ad administrativ vej.

**Formanden:** Jeg går ud fra, at vi om et øjeblik får en chance for at høre talerne i nogenlunde ro.

**Stæhr Johansen:** Det foreliggende lovforslag giver mig ikke anledning til mange bemærkninger.

Forholdet er det, at banen allerede for ca. 40 år siden blev nedlagt på strækningen fra Nyhavn til Slotsholmsgade, og at der ikke mere af hensyn til skibsfarten er brug for strækningen fra Slotsholmsgade til Langebro. Efter den omlægning, der er sket i udskibning af landbrugseksperten først og fremmest ved benyttelse af havnen i Esbjerg, er pakhusene på Christians Brygge udlejet til virksomheder uden direkte tilknytning til skibsfarten.

I bemærkningerne til lovforslaget er det anført, at transporten til og fra disse pakhus kan udføres af DSB ved hjælp af containere eller vognbjørne, og jeg går da ud fra som en selvfølge, at de virksomheder, der indtil 1979 har lejet pakhusene, er tilfreds med denne løsning.

For Københavns kommune er det af betydning at få sporene væk, særlig på Bryghusbroen, der ellers måtte udvides. Det er et led i kommunens omlægning af Christians Brygge i fortsættelse af de arbejder, der påbegyndtes i 1967 med etablering af forbedringer for den stærke trafik, der ledes langs havnen i forbindelse med Vestmotorvejens midlertidige indføring. Der er her tale om en ganske betydelig trafikal forplig-

[Stæbr Johansen.]

telse, der også vil blive opretholdt, når trafikken fra Vestmotorvejens sydlige gren til sin tid indføres, formentlig via Scandiagade.

Det er tilfredsstillende, at disse vejarbejder langs havnen nu videreføres, efter at de i 1970 blev stillet i bero på statens overvejelser om bebyggelse af Bryghusgrundene. Det er også tilfredsstillende, at den gamle havnebane på denne strækning ikke mere skal være til gene for trafikken og da især for cyklisterne, der kan få hjulene ned i sporene og vælte. På vejarbejderne på Bryghusbroen, hvortil der gives statstilskud, opnås der en besparelse som følge af, at det ikke vil være nødvendigt at udvide broen.

Som det vil fremgå af det, jeg har sagt, har vi fra det konservative folkepartis side ingen indvendinger imod, at lovforslaget gennemføres i den foreliggende form, herunder at ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til ikke alene at nedlægge den sporstrækning, som er direkte berørt af vejarbejderne, men hele strækningen mellem Langebro og Slotsholmsgade.

**Holmberg:** Når vi læser bemærkningerne til lovforslaget om nedlæggelse af den gamle hæderkronede, snart hundredårige bane, kan vi nøjes med at sige, at det egentlig lyder meget fornuftigt, og derfor kan vi fra venstre anbefale.

**Skovmand:** Da folkettinget sidste gang nedlagde en lang række sidebaner, lovede jeg mig selv, at jeg ikke ville medvirke til nedlæggelse af flere banestrækninger, medmindre meget stærke grunde talte herfor. Det forekommer mig, at den af ministeren foreslåede nedlæggelse opfylder dette kriterium, idet jeg ikke kan se, at den hverken vil give væsentlige afbræk i muligheden for betjening af den kollektive trafik eller voldsom sorg for jernbaneentusiaster.

Jeg vil derfor på mit partis vegne give ministeren fuldstændig frie hænder til at brække alle de spor op, han vil, mellem

Slotsholmsgade og Langebro, og jeg vil afstå fra at kræve udvalgsbehandling om sagen.

**Arne Larsen:** Det er jo et lille lovforslag, vi her behandler, og jeg kan ligesom hr. Knud Damgaard udtale en lille smule forundring over, at det virkelig er nødvendigt med lovbebyggelse til nedlæggelse af et godsbanespor.

Jeg har intet imod, at man foretager det i forslaget forudsatte. Jeg har dog været nede og besigtige området, der jo ligger her bag ved Christiansborg, og har konstateret, at man allerede har taget forskud på glæderne, idet sporet på broen over Frederiksholms Kanal allerede er opbrudt. Men bortset fra det er vi positivt indstillet over for dette lovforslag.

Problemerne med at nedlægge overflødige godsbanespor er jo ikke særlig store, men hvad der er ulige mere interessant, er vel oprettelse af nye godsspor — jeg håber, at ministeren lige vil høre efter et øjeblik, men det ser ikke ud til, at han er interesseret i, hvad man siger her oppe fra talerstolen. Spørgsmålet om oprettelse af nye godsbanespor er som sagt mere interessant, idet jo industri- og erhvervsudviklingen tit og ofte fører med sig, at det er nødvendigt at oprette sådanne. Nu håber jeg, at den tidligere miljøminister vil være positivt indstillet over for, at dér, hvor man altså nødsages til at oprette sådanne spor, gør man det på en så god og menneskekærlig måde som overhovedet muligt.

Jeg er bekendt med, at ude i sydvestkvarteret har såvel havnevæsenet som DSB nogle planer om at oprette nye godsspor. Desværre berører disse bebyggede områder, nemlig nogle store haveforeninger, Mozart og Frederikshøj. Det er vist meningen, at der skal nedlægges ca. 30-40 helårsbebyggelser, og det er klart, at det berører på smertelig og beklagelig måde de mennesker, som bor her. Imidlertid er det muligt at lave dette godssporanlæg på en anden måde, således at det ikke berører bebyggel-

[Arne Larsen.]

sen. Det bliver godt nok noget dyrere, men jeg håber, at ministeren vil se meget velvilligt herpå, således at vi i videst muligt omfang beskytter bestående bebyggelser, at vi undgår nedrivninger af boliger. Jeg synes, det er nødvendigt at tage sådanne hensyn.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Det er jo svært at svinge sig op til den samme begejstring over dette lovforslag som hos de tidligere talere. Det er, ligesom sammenligningen halter, når man ser på vægtfylden i dette lovforslag, og hvad vi ellers tidligere har været udsat for i dag — og i øvrigt også heldigvis i trafikudvalget. Derfor kan jeg indskrænke mig til at takke for velvillig modtagelse.

Jeg forstod, at hr. Arne Larsen benyttede lejligheden til at rejse et spørgsmål, der havde en vis tilknytning til hans valgkreds; det var nemlig ikke noget, der havde relevans til spørgsmålet om sporene hernede ved Langebro, men derimod til et andet godsbanespor i sydvestkvarteret. Det er et spørgsmål, vi tidligere har drøftet, og som jeg fortsat vil tilse at se velvilligt på.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om overførsel til andet land af retsforfølgning i straffesager.*

(Lovforslaget (nr. 17) findes i tillæg A. sp. 253, fremsættelsen i tidenden sp. 283).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Helle Degn:** Lovforslaget om overførsel til andet land af retsforfølgning i straffesager tilsigter i forbindelse med det forslag til

ændring af straffeloven, som jeg forstår vil blive fremsat i løbet af få dage, at muliggøre Danmarks tiltræden til Europarådets konvention om overførsel af retsforfølgning i straffesager.

Hovedformålet med denne konvention er at skabe mulighed for, at retsforfølgning af lovovertrædelser finder sted i det land, hvor det findes at være mest hensigtsmæssigt, f.eks. i det land, hvor lovovertræderen bor, eller hvor gerningen er begået. Til gennemførelse af dette formål fastsætter konventionen en ordning, hvorefter et land, der efter sine egne regler har kompetence til at retsforfølge en lovovertrædelse, kan anmode et andet land om at overtage retsforfølgningen og gennem denne anmodning overføre kompetencen til retsforfølgning til det anmodede land. Ordningen indebærer således, at det ikke vil være muligt for en lovovertræder at undgå straf ved at spille på de forskellige landes begrænsede jurisdiktionskompetence og f.eks. tage ophold i et land, hvis kompetenceregler ikke muliggør en retsforfølgning af de lovovertrædelser, den pågældende har begået.

Jeg vil imidlertid gerne fremhæve, at ordningen ikke alene indebærer en større effektivitet i retsforfølgningen af lovovertrædelser, men også, at det ud fra hensynet til lovovertræderen — og her tænker jeg ikke mindst på resocialiseringssynspunktet — er værdifuldt, at der skabes mulighed for, at en retsforfølgning kan foregå i det land, hvortil lovovertræderen har den største tilknytning.

Det øgede samkvem mellem landene nødvendiggør internationalt samarbejde også på det strafferetlige område. Imellem de nordiske lande har der allerede igennem flere år eksisteret en ordning, der gør det muligt at overføre retsforfølgning i straffesager. Det er ud fra denne nordiske ordning, Europarådet har arbejdet, og resultatet er blevet denne europæiske konvention, som lovforslaget bygger på.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, agter de andre nordiske lande også at tilslutte sig konventionen. Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at en lang række implicerede parter har været hørt under udarbejdelsen af lovforslaget, og at loven ingen forøgede udgifter vil medføre. Vi må glæde os over, at den nordiske ord-