

## [Baadsgaard]

gen i og til området. Det er klart, at her kommer staten ind, hvad angår finansiering af den overordnede trafik, de overordnede vejanlæg.

Københavns Kommune er hårdt trængt økonomisk, og vi vil gerne her give udtryk for den holdning, at staten har en forpligtelse her i forbindelse med vejanlæg, og det må vi have til at indgå i udvalgets arbejde. Jeg er glad for at kunne konstatere, at jeg her er enig med ministeren.

I de to forslag er der enighed om, at salg og langtidsudlejning må stoppe for en tid. Der skal i det hele taget så vidt muligt ikke ske noget, som kan foregribe planlægningen. Jeg tænker her på byggerier og opfyldninger m.v.

Når vi taler om udvalgets afsluttende arbejde, nævner det radikale forslag et landsplandirektiv som en mulighed, og det kan jo ikke nægtes, at det er en mulighed. Vi betragter udvalgets arbejde som en første fase af et mangeårigt forløb. I første fase skal der ske en kortlægning og beskrivelse af området, og de overordnede principper for den fysiske planlægning skal fastlægges. De økonomiske muligheder og planer og den organisatoriske struktur for det videre arbejde med at føre planerne ud i livet mener vi også skal indgå i udvalgets arbejde.

Nu skal vi jo ikke foregribe udvalgets arbejde og dets konklusioner, men det kunne måske være hensigtsmæssigt, at et selvstændigt selskab med en bestyrelse fik den opgave at stå for den videre udvikling og for den nødvendige fremdrift. Det er ministeren, der efter forslagene skal nedsætte et udvalg, og så er det naturligt, at udvalget afleverer resultatet af udvalgsarbejdet til ministeren. Og vi er åbne over for drøftelse af, hvordan udvalgets forslag kan iværksættes, og hvordan vi kan sikre den fornødne fremdrift i planernes realisering.

I kommuneplanforslaget for Københavns Kommune er de sammenfattende mål for Københavns planlægning formuleret således:

»De langsigtede mål for udviklingen er gradvis at ændre byens fysiske miljøer, sådan at de i højere grad bliver attraktive for befolkningsgrupper, der gradvis kan supplere den nuværende befolkning hen imod en i alders-, uddannelses- og erhvervs-mæssig henseende mere afbalanceret befolkningssammensætning.

Sideløbende hermed vil kommunen søge at understøtte de fag og brancher, der især har behov for en central placering i forhold til den

samlede storbyens alsidige udbud af arbejdskraft og nære forbindelser til kommunikations-, uddannelses- og forskningscentre og til de store markeder, og dermed bidrage til at fremme erhvervslivets aktuelle omstillingsproces fra produktion af industriprodukter til produktion af serviceydelser i bred forstand.«

En fornuftig og hensigtsmæssig udnyttelse af havnearealerne vil bl.a. bidrage til at opfylde det mål, bystyret her har formuleret. Hvis denne sag bliver grebet rigtigt an, har København alle tiders mulighed for en positiv udvikling befolkningsmæssigt og erhvervs-mæssigt.

Det forslag, som er kommet fra anden side til det fremsatte kommuneplanforslag om udvikling på godsbanearialet og sporarealet syd for Københavns Hovedbanegård, den såkaldte »Baneby«, peger på lignende udviklingsmuligheder. Geografisk og idé-mæssigt er forslagene om Københavns Havn og »Banebyen« hinanden nærtstående. De burde måske betragtes under ét.

Vi er alle stolte af vor hovedstad. Vi er alle interesseret i dens fortsatte udvikling. København skal være en hovedstad, der kan tiltrække international opmærksomhed turistmæssigt og erhvervs-mæssigt. Jeg tror, de to forslag, vi behandler her, og mange andre gode kræfter kan og vil bidrage til en god og progressiv udvikling af København.

**Engell (KF):**

Vi er i den konservative folketingsgruppe meget tilfredse med denne mulighed for at drøfte Københavns Havns fremtid. Vi har naturligvis i vor gruppe principielle betænkeligheder ved at gå ind i en sag, som vedrører en enkelt kommunes planlægning, men vi finder omvendt, at denne sag er så vigtigt et enkeltspørgsmål, at det er rigtigt med et bredt samarbejde mellem statslige og kommunale myndigheder.

Gennem de seneste ti år er havnevirk-somheden ændret væsentligt: Faldende godsomsætning, stærkt reduceret passagertrafik, overgang til nye trafikformer, brug af større skibstyper og krav om øgede vanddybder. Denne udvikling har frigjort betydelige arealer, og hermed åbnes der for nye og også spændende perspektiver, hvor der i hovedstaden kan skabes et helt nyt centrum.