

[Engell]

Jeg vil gerne samtidig slå fast, at vi naturligvis i Det Konservative Folkeparti ønsker, at de bæredygtige dele af Københavns Havn ikke alene skal kunne fortsætte, udvikle sig og vokse, men at vi selvfølgelig også må tage hensyn til, at Københavns Havn som selvejende institution har en særlig status.

At planlægge havnens fremtid er en kæmpeopgave. Det er en udfordring, der kalder på fantasi, på kreativitet og på visioner, alle de kvaliteter, som danske arkitekter og byplanlæggere i rigt mål har demonstreret evner for, men fortrinsvis gjort brug af uden for landets grænser, når det gælder havne. I Oslo, i London, i Malmø, i Sydney har danske arkitekter vist, at de er sprængfyldt af ideer. Og føjer vi hertil San Francisco, New York, Boston, Baltimore, ser vi, at mange store byer med kyshånd har grebet chancen for at få deres byer tilbage til vandet, ja ligefrem har benyttet sig af den chance og de muligheder, der ligger i havneområderne, som et springbræt for økonomisk og befolkningsmæssig vækst og udvikling.

På samme måde kan udviklingen af Københavns Havn blive af væsentlig betydning og en væsentlig fordel for Københavns Kommune, hvis problemer jo er velkendte.

Men netop fordi der mange steder, ikke mindst i udlandet, er gjort erfaringer med omdannelsen af havneområderne, kan vi lige så godt herhjemme tage ved lære af andres ideer, men også lære af andres fejtagelser. Jeg mener f.eks., det er vigtigt, at vi satser på en helhedsplanlægning, en samlet løsning for Københavns Havn, så havnens omdannelse ikke sker brudvis og usammenhængende, men som led i en sammenhængende plan. Der er bl.a. i forbindelse med konkurrencen i 1985 kommet mange spændende forslag på bordet, og også siden 1985 har vi set flere idéforslag, så visionerne mangler vi sådan set ikke.

Debatten i dag skal ses på baggrund af det forslag, miljøministeren i oktober fremsatte om nedsættelse af et udvalg, der kan beskrive de problemer og muligheder, som knytter sig til havnearealernes omdannelse, samt komme med forslag til, hvordan arbejdet kan organiseres. Ministeren foreslog også, at Københavns Kommune og Havnevæsenet og Hovedstadsrådet samt staten er med i dette arbejde. Det er et forslag, vi fra konservativ side kan tilslutte os.

Ser vi på de to beslutningsforslag fra henholdsvis Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre, vi i dag har til behandling, kan vi sige, at de har det samme sigte for havnens udvikling, som ligger i ministerens forslag, men de to partier anviser forskellige metoder for selve arbejdets gennemførelse.

Jeg deler helt de betænkeligheder, miljøministeren er fremkommet med i sit indlæg i forbindelse med de fremsatte forslag, men jeg synes også, det er væsentligt at få fremhævet, at der er mere, vi er enige om end uenige om. Derfor må det i det videre arbejde i Miljøudvalget med de to forslag, vi har her, være muligt at nå frem til en fælles holdning, der samler et bredt flertal af partier. Det kunne eksempelvis ske ved, at udvalget snarest i det nye år afgiver en beretning, som lægger retningslinier for det videre arbejde.

Men som et vigtigt udgangspunkt for havnens videre udvikling må vi først have en kortlægning af den aktuelle situation, de organisations- og ejermæssige økonomiske problemer i havneområdet. Det taler også for det udvalg, som miljøministeren har foreslået, først og fremmest med repræsentanter for myndighederne. Men et sådant udvalgsarbejde udelukker efter min opfattelse ikke, at man f.eks. gennem undergrupper, gennem høringsprocesser indhenter ideer og kommentarer fra andre grupper og enkeltpersoner, som er levende optaget af denne sag.

Et af de elementer, der uden tvivl trænger til en nærmere analyse, er de trafikale forhold. I konkurrencen i 1985 har man – så vidt jeg har kunnet se – kun meget perifert inddraget disse vanskelige problemer, som jo er helt centrale i forbindelse med en havneløsning.

Jeg er helt enig med Planstyrelsens direktør, Henning Hummelose, som den 3. december i Politiken skrev, at sagen om havnen også kan blive en løftestang i trafikal henseende. Han skrev, at her er en historisk chance for at tænke stort og huske trafikproblemerne. Det er et synspunkt, jeg er enig i.

Da hele sagen haster ganske meget og det gælder om hurtigst muligt at få nedsat udvalget, mener jeg, det er vigtigt, at vi i Folketinget rimelig hurtigt får taget stilling til sagen. Den har jo også et økonomisk aspekt. Jeg er ganske enig med ministeren i, at der ikke i den periode, hvor udvalget arbejder, bør træffes dispositio-