

**[Mejdahl]**

Det er også en basishavn. Den rummer en lang række historiske og arkitektoniske værdier, og bl.a. derfor har den også national interesse. Havnen og havneområderne kan blive et endnu større aktiv for hovedstaden, end den er nu. Det er årsagen til, at vi vil gå positivt ind i en debat om en eventuel lovgivning på området.

Nu har der i tidens løb været mange planer og ideer for Københavns Havn. Det er ikke ideer, der mangler. Det er måske i højere grad det, som ministeren nævnte: at der mangler en samlet løsning på de strukturelle, økonomiske og organisatoriske problemer, der knytter sig til havnens omdannelse. Det vender jeg tilbage til.

Jeg vil kort kommentere substansen i de to forslag. Målsætningen har jeg på Venstres vegne tilkendegivet enighed om. Vi kan i Venstre også godt se intentionerne med at stoppe salg og langtidssudlejning, men vi kan ikke umiddelbart give tilslutning til dette indgreb. Det vil give en stor usikkerhed, og det vil også bremse initiativ og virkelyst. Vi vil derimod henholde os til det skridt, som havnebestyrelsen allerede har taget i august måned med at stoppe for salg af havnens ejendom. Det viser sig, at havnebestyrelsen selv er opmærksom på problematikken. Staten og kommunen må kunne indtage samme holdning med hensyn til deres arealer uden en lovgivning herom.

Venstre er også enig i, at en planlægning skal tage hensyn til de trafikale forhold. De to beslutningsforslag foreslår to forskellige måder at komme i gang med arbejdet på. Beslutningsforslag nr. B 25 foreslår et ad hoc-udvalg, sammensat af brugere og myndigheder, og B 34 foreslår en bredt sammensat gruppe af eksperter og idéfolk og i nogle faser et panel, som er sammensat af brugere og myndigheder, og at det hele ender i et landsplandirektiv.

Vi kan da se ideen i begge forslag, men vi tror, at vi kommer hurtigere i gang ved at følge ministerens forslag om at lade et hurtigtarbejdende udvalg se på de strukturelle, økonomiske og organisatoriske spørgsmål. Dette udvalg kan trække på håndplukkede idéfolk, som Det Radikale Venstre nævner, i det omfang det må være betimeligt, ikke mindst for at opstille alternative modeller for havneområdernes anvendelse og trafikbetjening, som ministeren nævned.

Jeg vil på Venstres vegne foreslå, at man, når dette grundlæggende arbejde er udført, så over-

vejer at lade et eller flere selskaber forestå det videre planlægnings- og udførelsesarbejde. Jeg vil gerne indrømme, at det er en artikel i Politiken den 13. juli 1987, der har inspireret mig. Den er skrevet af formanden for Danske Arkitekters Landsforbund, Jens Rosenkjær. Forfatteren nævner Storebæltsbroen som en opgave, som det offentlige slet ikke er gearret til at løse, og derfor er den blevet overladt til et nyt andet selskab med erfaren og professionel ledelse. Erfaring kan man jo formentlig også hente i andre lande, hvor man kender den samme problemstilling, som vi taler om her.

Jeg skal på Venstres vegne give udtryk for håbet om, at Folketingets partier kan samles om at få sat skub i denne store opgave. Vi håber også, at de mange interesser: Københavns Havn, Københavns Kommune, staten, de private lodsejere og borgerne vil arbejde positivt med på opgaven. Der ligger så mange ressourcer gemt i dette store område, at det må kunne planlægges og opgaven løses uden at bruge skattepenge til formålet. Det er de forudsætninger, vi stiller i Venstre.

Vi er også sikre på, at der er investorer nok, som vil være interesseret i at finansiere de nødvendige investeringer i området, hvis de får mulighed herfor.

Formålet med initiativet må være at sikre havnen som basishavn og dermed sikre erhvervsinteresserne, at sikre de rekreative, historiske, arkitektoniske og landskabelige værdier og at sikre og skabe bymiljøer og dermed sikre sammenhængen mellem havnen og byen.

**Marianne Jelved (RV):**

Københavns Havns funktioner som havneområde er ændret markant igennem årene, således at der kun er en begrænset del af området, der i dag bruges til egentlig havnefunktion. Derfor ligger store vand- og landområder til disposition for andre formål.

De stykkevise beslutninger, der igennem de senere år er taget af bl.a. havnevæsenet, Københavns Kommune og af staten, viser en tendens til, at hver især løser egne problemer ud fra egne formål. Dette er vel i og for sig forståeligt. Enhver af de berørte parter må tjene egne interesser, og vi anerkender, at det i tilfældet Københavns Havn er resultatet af en struktur, der er historisk begrundet. Men set derfra, hvor vi nu står, er det bare ikke acceptabelt længere.