

tioner, således som de i svækket form er gengivet i hovedstrukturafsnittet, i hænderne på administrationen af kommuneplanens rammedel. Om denne rammedel siges det i det anførte notat: »Med de foretagne ændringer i kommuneplanens rammedel ligger det umiddelbare administrationsgrundlag tættere på kommuneplanforslaget end på Havneudvalgets betænkning.«

Netop de tanker, der var fremført om dette administrationsgrundlag fra Københavns Kommune i forslaget til kommuneplan, var afgørende for de tidligere nævnte forslag til folketingsbeslutninger, beretningen fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg herom samt Havneudvalgets betænkning.

Forslagsstillerne må således konkludere, at den aftale, der er indgået mellem miljøministeren og overborgmesteren, tilsidesætter de forudsætninger for planlægningen af den fremtidige udvikling i havnen i en sådan grad, at aftalen bør genforhandles.

Det forudsættes, at et nyt forhandlingsresultat drøftes med Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, forinden der indgås en endelig aftale med Københavns Kommune om godkendelse af kommuneplanens havneforslag.

Bemærkninger til de enkelte punkter

ad 1.

Miljøministerens godkendelse af kommuneplanforslaget for havnen indeholder kun få og spredte bemærkninger om infrastrukturproblemerne og knytter sig især til gang- og cykelstianlæg. Den for udviklingen af hele det nordlige havneområde helt afgørende forudsætning om forlængelse af Gittervej til Lyngbyvej samt trafikforbindelserne til Amager henskydes til en kommende kommuneplanrevision. En så letfærdig omgang med infrastrukturproblemerne synes at vise enten en udpræget mangel på interesse for væsentlige udviklingsforudsætninger eller en tillid til, at andre organer, der beskæftiger sig med byens udvikling, har gjort sig de fornødne overvejelser. Begge udlægninger er i åbenbar modstrid med Havneudvalgets kommissorium, hvoraf det fremgår at »Udvalget skal i denne sammenhæng også vurdere mulighederne for at etablere effektive transportforbindelser til havneområderne og vurdere trafikforholdene i relation til de omkringliggende byområder, herunder den trafikale sammenhæng mellem Sjællandssiden og Amager.« (Havneudvalgets betænkning del II, bilag 1, side 1).

ad 2.

Det fremgår af det optrykte bilag I vedrørende miljøministerens godkendelse af Københavns kommuneplanforslag fra 1985, »at bevaringsværdige bygninger og anlæg i så vid udstrækning som muligt (skal) indgå i omdannelsen af havnearealerne, herunder Dahlerups pakhuis på Langelinie«. Denne formulering skal sammenholdes med Havneudvalgets formulering på side 20 i betænkningen:

»Ny bebyggelse skal tilpasses bevaringsværdige bygninger – dette begreb taget i bred forstand. Bebyggelser i havnen skal udformes i overensstemmelse med det københavnske bybillede med de bygningshøjder, der er almindelige i København, og som karakteriserer de nærliggende kvarterer.«

ad 3.

Der henvises til de almindelige bemærkninger.

ad 4.

Ejerselskabets etablering og funktion skal udtrykkeligt fremtræde i en ny aftale om godkendelse af kommuneplanen. Netop overvejelserne om en selskabskonstruktion har været centrale både i Miljø- og Planlægningsudvalgets beretning af 7. april 1988 og i Havneudvalgets betænkning. Af miljøministerens pressemeddelelse d. 6. oktober 1989 fremgår, at mulighederne for etablering af et aktieselskab el. lign. skal undersøges. Dermed er ideen om et ejerselskab, dets funktioner og kompetence udsendt til en nærmere undersøgelse uden stillingtagen til det nærmere indhold i selskabets opgaver. Selskabets egnethed som styringsorgan i samarbejde med Københavns Kommune svækkes derved i afgørende grad. Det understreges, at ejerselskabet skal kunne disponere over kommende værdistigninger på de arealer, der er omfattet af den samlede planlægning. I forbindelse med en genforhandling af aftalen skal det afklares, hvilke fremtidige erhvervsarealer der forbliver under Københavns Havnevæsens administration, og hvilke der skal indgå i ejerselskabets dispositioner.

ad 5.

Indkaldelsen af Københavns Kommunes forslag til kommuneplan betød for så vidt angår havnearealerne, at den normale høringsfase ikke blev gennemført. Efter indgåelsen af aftalen mellem miljøministeren og overborgmesteren er denne aftale og ministerens godkendelse fremlagt til efterretning i et møde i Københavns Borgerrepræsentation d. 26. oktober 1989. Den folkelige interesse for havnearealerne gør det naturligt og rigtigt, at et forhandlingsresultat