

[Formanden]

jø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 34:

Forslag til folketingsbeslutning om Københavns havneområder.

Af Leif Hermann (SF) m.fl.
(Fremsat 23/11 89).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Socialistisk Folkeparti foreslår, at Folketinget pålægger regeringen at genforhandle den aftale, jeg har indgået med Københavns overborgmester om godkendelse af kommuneplannens havnedel.

Jeg beklager at måtte sige til SF, at det er jeg ikke indstillet på. Det er faktisk min overbevisning, at den indgåede aftale er god, og at den er udarbejdet i overensstemmelse med intentionerne i Havneudvalgets betænkning.

Det er ikke det samme som at sige, at ethvert ord i aftalen er fuldstændig i overensstemmelse med mine inderste ønsker, men sådan er det jo aldrig, hvis man forhandler mellem forskellige parter. Man prøver fra hver sin side at fremsætte sine ønsker, og så drejer det sig om at finde et eller andet resultat, som man så nogenlunde kan stå bag, og det er det, jeg har forsøgt her i en dialog med Københavns Kommune.

Jeg synes, at det med den indgåede aftale er blevet muligt at få færdigbehandlet Københavns kommuneplaner og få fastlagt, hvad der kan bygges såvel ved havnen som i resten af kommunen.

Når jeg har syntes, det var rigtigt at lave denne aftale, er det, fordi mange års usikkerhed og diskussioner dermed kan ophøre, og kræfterne kan samles om en udvikling af København til gavn for hele regionen og for Danmark, og det tror jeg i øvrigt er et synspunkt, vi alle sammen er enige om.

Men det er også klart, at der er knyttet en række problemer til hovedstadens fremtidige

udvikling. Lad mig specielt nævne trafiksidens, hvor jeg mener der er brug for både en styrkelse af den kollektive trafik og en regulering af privatbilismen.

Derfor synes jeg, det er vigtigt, at vi nu prøver på at gå ind i den type konkrete diskussioner frem for at holde hinanden fast i nogle låste positioner og frem for at blive ved med at kritisere, om den ene aftale nu kunne have været lidt bedre end den anden.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at aftalen om planlægningsbestemmelserne for havneområderne hverken kan eller skal ses isoleret. Som det fastslås i beretningen af 7. april 1988 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, må en samlet løsning af de organisatoriske problemer, der knytter sig til havnens omdannelse, anses for at være den nok vigtigste forudsætning for en hensigtsmæssig udvikling af området.

Her er dannelsen af et selskab i fokus. Et selskab bør efter min opfattelse påtage sig opgaver af både almennyttig og privatøkonomisk karakter.

I Havneudvalgets betænkning er det påpeget, at omdannelsen af havneområderne kræver, at der over en årrække foretages en række investeringer af mere almennyttig karakter. Og det er ikke småpenge, det drejer sig om. Men vi ved fra udenlandske erfaringer, at disse penge hensigtsmæssigt udnyttet kan komme igen ved hjælp af de private investeringer, der skal foretages.

Ved siden af de almennyttige formål bør selskabet også på almindelige markedsvilkår kunne deltage i omdannelsen af havnen. Mulighederne for at tiltrække store private investorer vil være større, når selskabet kan tilbyde sig som samarbejdspartner.

Jeg ønsker derfor, at der etableres et aktieselskab for Københavns Havn, men det tager tid at få etableret et sådant selskab, og det ville ikke være ansvarligt, at afklaringen af det planlægningsmæssige grundlag skulle afvente dannelsen af et selskab. Formålet er ikke at skabe en større usikkerhed om udviklingsmulighederne for havnen, men tværtimod at fremme udviklingen til gavn for hele hovedstaden.

Kommunevalget her i november måned har selvfølgelig også medført, at der er gået lidt mere tid, end jeg synes har været helt hensigtsmæssigt.

[Miljøministeren]

Men aftalen med Københavns Kommune skal altså ses på denne baggrund, og i fuld overensstemmelse med aftalen undersøges mulighederne for dannelsen af et selskab for øjeblikket.

Jeg skal herefter knytte nogle yderligere bemærkninger til beslutningsforslaget fra SF.

For det første efterlyses en plan for udbygningen af infrastrukturen med angivelse af finansiering. Det mener jeg, som jeg allerede har været inde på, bør indgå i de diskussioner, der i øjeblikket er om en styrkelse af den kollektive trafik. Jeg mener også, det bør indgå i de diskussioner, der er om behovet for og mulighederne for at regulere privatbilismen.

Det er nok det afgørende for hele infrastrukturen, at vi får taget nogle diskussioner om det i en større sammenhæng vedrørende den kollektive trafik.

Derudover er der nogle helt konkrete ting, som der også er peget på i Havneudvalgets betænkning, og som også indgår i aftalen, for i aftalen forudsættes nogle overordnede gang- og cykelstianlæg fra omkringliggende byområder til havneområderne og langs havneområderne.

Finansiering heraf kan ske i forbindelse med realisering af de enkelte projekter som kommunale offentlige anlæg eller af midler tilvejebragt af et selskab, som står for den samlede havneomdannelse.

I aftalen fastlægges en Gittervej fra Østerport til Nordhavnen. Det forudsættes, at konsekvenserne af en forlængelse af Gittervej til Lyngbyvej i nord og Refshaleøen og Amager i syd vurderes ved den kommende kommuneplanrevision.

Disse vejanlæg hænger sammen med den trafikafvikling, jeg allerede har været inde på i hele København, og finansieringen heraf kan ikke ses isoleret i en havnesammenhæng. Som jeg også har været inde på, gælder det for de overvejelser om forbedring af den kollektive trafik, som er behandlet i Havneudvalgets betænkning.

For det andet ønskes aftalens formulering om bygningsbevaring og tilpasning af ny bebyggelse til allerede eksisterende bygninger præciseret. I aftalen står faktisk, at omdannelsen af Københavns Havn skal understrege den karakter, der er et særkende for de eksisterende bydele, hvori havneområderne er beliggende, at nye bygningsanlægs proportioner og ud-

formning skal understrege denne karakter, og at bevaringsværdige bygninger og anlæg i så vid udstrækning som muligt skal indgå i omdannelsen af havnearealerne, herunder Dahlerups Pakhus på Langelinje.

Jeg har ærlig talt meget svært ved at se en forskel mellem disse formuleringer og formuleringerne i Havneudvalgets betænkning.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at Planstyrelsen i 1988 udsendte en registrering over bevaringsværdige bygninger og anlæg i Københavns Havn. Dette arbejde fortsætter, og den bevaringsværdige bebyggelse i havnen gennemgås i øjeblikket med henblik på en stillingtagen til yderligere fredninger.

For det tredje fremfører SF det synspunkt, at der ikke er en tilstrækkelig sammenhæng mellem hovedstrukturen og rammedelen i den godkendte kommuneplans havnedel. Det er jo en diskussion, vi også har haft i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, og ligesom dengang er jeg heller ikke nu enig med Socialistisk Folkeparti. De dele af aftalen, der står i det såkaldte hovedstrukturafsnit, har en lang tidshorisont, måske 25-30 år, svarende til Havneudvalgets betænkning.

Det relevante spørgsmål er derfor efter min opfattelse, hvordan disse langsigtede planlægningsstrategier kan omsættes til kortsigtede og bindende rammedelsbestemmelser uden at virke skadelige for eksisterende arbejdspladser og medføre omfattende krav om offentlig overtagelse af ejendommen. Det kan godt være, det er det, SF ønsker, men det er altså ikke det, jeg går ind for.

F.eks. er det eksisterende industrikvarter på Islands Brygge i rammedelen udlagt til fortsat industrianvendelse. I strukturen forudsættes området på længere sigt omdannet til boligkvarter, når Sojakagefabrikken flyttes fra området.

Omdannelsen af Islands Brygges industrikvarter forudsættes taget op til vurdering ved kommende kommuneplanrevisioner, og jeg mener faktisk ikke, en langsigtet aftale kan bygges principielt anderledes op, uden at man løber ind i en række af de problemer, jeg allerede har været inde på.

Som det nævnes i bilaget til beslutningsforslaget, vil en videreudvikling i havnen afhænge af, hvorledes Københavns Kommune løbende reviderer kommuneplanen, hvorledes Køben-

[Miljøministeren]

havns Kommune og Miljøministeriet reagerer på større aktuelle sager i strid med intentionerne i kommuneplanens hovedstruktur, og hvorledes den fremtidige udvikling i havneområderne tilrettelægges organisatorisk.

Miljøministeriet har efter lovgivningen både beføjelser til at følge revisioner i kommuneplanen for København og beføjelser til at følge lokalplanlægningen, herunder kalde sager ind til ministeriets behandling.

Afslutningsvis vil jeg endnu en gang fastslå – men det er jo uden videre fremgået – at regeringen ikke kan tilslutte sig beslutningsforslaget, og jeg mener, at indsatsen nu må koncentreres om dannelsen af et selskab frem for en gold debat om småjusteringer af kommuneplanen.

Baadsgaard (S):

Jeg skal allerede indledningsvis sige, at Socialdemokratiet ikke kan støtte det fremsatte beslutningsforslag om en genforhandling af aftalen mellem miljøministeren og Københavns Kommune.

Det har aldrig være Socialdemokratiets opfattelse, at den fremtidige anvendelse af havnearealerne skulle fastlægges uden om Københavns Kommune. Det forekommer mig, at SF ønsker, at en detailplanlægning for Københavns Havn skal ske her i Folketinget, og det finder vi ikke er rimeligt.

Vi mener i Socialdemokratiet, at det er godt, at man fandt frem til en aftale mellem Københavns Kommune og miljøministeren om de overordnede bestemmelser for planlægningen af havnearealerne og deres fremtidige anvendelse. I en sådan aftale vil der altid være forhold, der vurderes forskelligt. Jeg skal ikke gå ind i nogen detaljeret gennemgang af den aftale, der blev opnået, men blot fremhæve to forhold.

Det er for Socialdemokratiet meget afgørende, at der hurtigt bliver dannet et ejerselskab eller et udviklingsselskab, hvad man nu vil kalde det. Det er en væsentlig del af aftalen mellem Københavns Kommune og miljøministeren. Et sådant selskab vil kunne spille en betydelig rolle i realiseringen af de store muligheder, der ligger i havnearealernes fremtidige udnyttelse, og det vil også kunne sikre, at kommende værdistigninger for arealerne bliver udnyttet til gavn for helheden.

De arealer, som forskellige parter i dag bedst kunne inddrages i en planlagt nyanvendelse gennem dannelse af et ejerselskab.

Som sagt lægger vi altså stor vægt på det, og jeg er glad for de bemærkninger, miljøministeren også gav på det område, og vil gerne opfordre miljøministeren til at presse på som aftalepartner, at dette selskab kommer op at stå hurtigst muligt.

Det andet forhold, jeg gerne vil drage frem, er vedrørende samarbejdet mellem parterne om den overordnede trafik, de overordnede trafikproblemer. Her synes jeg der stadig mangler meget.

Udbygning af det overordnede trafiknet og finansiering heraf er en væsentlig del af den samlede udvikling. Det er opfattelsen i Socialdemokratiet, at regeringen tager for let på de forpligtelser, staten har med hensyn til det overordnede trafiknet. Statens forpligtelse bliver jo heller ikke mindre af, at man har besluttet af nedlægge Hovedstadsrådet. Det er de to forhold, jeg gerne vil fremhæve og opfordre ministeren til at se på med megen alvor og gøre, hvad ministeren kan for at få de dele med i det videre arbejde.

Med disse ord skal jeg endnu en gang gentage, at vi afviser forslaget.

Ole Bernt Henriksen (KF):

Jeg skal gøre ministerens ord til mine og sige, at Det Konservative Folkeparti også afviser SF's forslag.

Når der ikke desto mindre måske kunne komme noget godt ud af denne diskussion – jeg synes ikke, at grundlaget er særlig fornuftigt, men enmet er særlig fornuftigt – så er det, fordi man jo kan bruge lejligheden til at sige nogle mere principielle ting om Københavns Havn.

Det første, jeg har lyst til at sige, er, at jeg tror, ministeren har megen ret i, at alle i Danmark ønsker, at København skal være en smuk og en stærk hovedstad. En sådan hovedstad skal have en velfungerende havn.

Jeg må gøre opmærksom på, at Københavns Havn er andet end landområder, altså jord. Der er faktisk også tale om vand, og det vand får voksende interesse med den politiske udvikling, der i gang i Østersølandene. Man må regne med, at Københavns Havn vil komme ind i en meget betydelig vækst som conferencehavn

[Ole Bernt Henriksen]

til formidling af trafikken fra de østeruropæiske havne, som ikke selv har konferencetrafik. Det er vel i virkeligheden mange hundrede år siden, København har haft muligheder som dem, samspillet mellem konferencetrafik og udviklingen i Østeruropa giver. Jeg synes, det er værd at tage i betragtning, idet der jo er gået en del tid og sket en meget betydelig udvikling, siden denne diskussion begyndte.

For det andet synes jeg, det er meget vigtigt at understrege, at denne havn ikke skal være en enklave i byen, men en levende del af byen. Byen og havnen skal vokse sammen, også trafikalt, og man skal kunne komme til og fra havnen. Jeg kan egentlig bedre lide udtrykket, at man skal kunne komme til og fra havnen og færdes i den, end jeg kan lide nogen andre formuleringer, for det er jo det, det drejer sig om.

Mange har vel erindringer om den tid, da Københavns Havn var et åndehul for byen, oven i købet noget, man sang om. Det er med et vist vemod, man tænker tilbage på de dage, men nu er det vel også med en vis fortrøstning om, at Københavns Havn atter kan få store og spændende tider.

Jeg havde lyst til at sige dette, fordi det ikke er sagt før. Jeg havde også lyst til at sige det – og her er jeg forhåbentlig ikke uenig med ministeren – for at vi kunne få en omfattende og livfuld debat svarende til den, man har f.eks. i London, om udnyttelse af havnen, om arkitekturen i den og om, hvordan man får havnen til at fungere i stedet for det, som SF gør med dette beslutningsforslag, nemlig at blande sig i planlægningen.

Jeg skal slutte mit indlæg med at opfordre til en sådan diskussion, mens selskabet bliver dannet, og håber, at selskabet får, om jeg så må sige, en sådan konstitution, at det kan deltage i en sådan drøftelse.

Ingerlise Koefoed (SF):

Jeg kan jo tage tråden op dér, hvor hr. Ole Bernt Henriksen sluttede, og sige, at den diskussion, som hr. Ole Bernt Henriksen efterlyser om Københavns Havn, har vi jo haft længe. Vi har talt om Københavns Havn her, om bebyggelse, om herlighedsværdi, om erhvervsliv og om alt muligt vedrørende havnen i mange, mange år.

Vi har gjort det i al den tid, jeg har siddet i Folketinget, og jeg startede altså i det herrens

år 1979. Jeg var knap kommet ind, før jeg fik en henvendelse fra nogle kunstnere, der arbejdede med et meget flot projekt om at gøre Københavns Frihavn til et stort og levende kulturområde i København.

Så kom debatten for alvor i gang i løbet af 1980'erne. I spidsen for debatten stod Akademirådet, arkitekterne Anne Marie Rubin og Ulrik Plesner, og der kom nogle glimrende og flotte oplæg, bl.a. i dagbladet Politiken, som medførte, at Folketinget gjorde det rigtige. Det kiggede på tingene, det tog debatten op, og to af partierne i Folketinget fik udarbejdet et beslutningsforslag om, hvordan man efter deres mening skulle gå videre med at gøre Københavns Havn til – som hr. Ole Bernt Henriksen ganske rigtigt siger – et levende punkt i samkvemet mellem Danmark og andre lande, et levende sted for befolkningen i København og for alle de turister, der måtte forventes at komme til København.

Efter at man så har set, hvordan det er gået, må man jo sige, at der kom en udmærket betænkning fra Folketingets Miljøudvalg, hvor man sammenstrikkede de to foreliggende beslutningsforslag og fik nedsat et havneudvalg med den meget dynamiske Mette Koefoed Bjørnsen i spidsen. Havneudvalget kom også med en glimrende betænkning, som tog højde for mange af de synspunkter, der var kommet frem. Alle var begejstrede, nu skulle der ske noget, men ingen forventede naturligvis, at det, som kom fra Havneudvalget, alene ville blive bestemmende for Københavns fremtid.

Der er ikke nogen her – selv om hr. Baadsgaard siger det – der har syntes, at man skulle holde København uden for de beslutninger, der skulle tages om Københavns Havn. Det er der ikke nogen der har tænkt på. Vi har alle sammen været i tæt kontakt – og af og til i skænderier – med nogle af vore medlemmer i Borgerrepræsentationen, men København ønskede ikke at deltage i Havneudvalgets arbejde.

Derfor synes vi, at det er lidt mærkeligt, at miljøministeren, som selv, da hun ikke var miljøminister, stillede et glimrende forslag om Københavns Havn, har følt sig så forpligtet til at samarbejde med Københavns Kommune, at man næsten kan sige, at nu er det Københavns Kommune, der høster glæden af det, som de egentlig ikke var spor interesserede i at være med til at udforme. De synes, at det kunne de selv.

[Ingerlise Koefoed]

Jeg vil slutte med at spørge miljøministeren om, hvordan det kan være, at man har fået så mange implicerede til at arbejde dygtigt og kærligt med Københavns Havn, fået udformet så gode forslag, og at man så ender med at gå ind i en aftale med Københavns Havn, der ganske rigtigt indeholder nogle pæne intentioner, men som forekommer så usikker, at ingen af os kan vide, hvordan det kommer til at gå videre frem, hvornår der kommer til at ske noget, og om det hele ender, sådan som mange kunne ønske. Det vil afhænge af de kommende kommuneplanrevisioner, og det er jo noget, der kan tage mere tid, end godt er.

Mejdahl (V):

SF foreslår i dette beslutningsforslag, at regeringen pålægges at genforhandle den aftale, der er truffet mellem miljøministeren og Københavns overborgmester om havneområdernes indplacering i kommuneplanen for København, og SF sætter retningslinierne for genforhandlingerne op i fem punkter.

SF er naturligvis i sin gode ret til at mene, at denne aftale ikke er god nok, og at den derfor skal genforhandles, fordi den tilsidesætter de forudsætninger for planlægning af den fremtidige udvikling i havnen, som SF mener var forudsat. I Venstre er vi ikke enige med SF i dette spørgsmål.

Angående vore principielle synspunkter om havnen skal jeg henvise til min ordførertale den 10. december 1987. Da Venstre støttede, at forhandlingerne i Miljø- og Planlægningsudvalget om de to beslutningsforslag B 25 og B 34 i folketingsåret 1987-88 mundede ud i en beretning afgivet den 7. april 1988, var det ikke vores forudsætning, at Folketinget vedblivende skulle have Københavns Havn på dagsordenen.

Vi betragtede beretningen og det udvalgsarbejde, der dengang blev iværksat, og som resulterede i en udmærket, illustrativ og omfattende betænkning fra april 1989, som en første, grundlæggende fase i arbejdet med Københavns Havns planlægning og omdannelse.

Vi havde vore bevæggrunde for at gå så vidt, som vi gjorde, selv om vi principielt var og er af den opfattelse, at planlægning af havnen er et kommunalt anliggende. Disse bevæggrunde står i beretningen og henviser til områdets særlige karakter, og dem står vi naturligvis ved. Det var et startskud, som åbentbart var til-

trængt for Københavns Kommune og Københavns Havn.

En anden fase og eventuelt flere faser i det videre forløb mener vi ikke er et folketingsanliggende. Vi kan få nok at gøre, hvis vi skal holde kommunerne i hånden på den måde.

Derfor afviser vi SF's beslutningsforslag, og vi støtter miljøministerens aftale med Københavns Kommune, som vi mener er i samklang med beretningen fra Miljø- og Planlægningsudvalget og betænkningen fra Havneudvalget.

Knud Lind (FP):

Fremskridtspartiet er imod papirusseri. SF's forslag om genforhandling af den aftale, der er indgået mellem miljøministeren og Københavns overborgmester, er mere papirusseri. SF's forslag vil kun udskyde færdiggørelsen af havneområderne og vil derfor være til skade for de selv samme havneområder. Hvis formålet er, at der skal ske en naturlig tilsanding af havneområderne, er forslaget udmærket.

Jeg har mange gange mønstret ud med skibe fra Københavns Havn, f.eks. dampskibe som S/S »Hebe«, »Selandia« osv., og derfor er det med lidt vemod, at man må høre på den snak, der har været i Folketinget. I Danmark taler man altid om, hvordan man får omdannet Københavns Havn. I f.eks. Rotterdam og Hamburg taler man om, hvordan man kan få flere skibe til havnene. I København er man lidt irriteret over, når broerne en enkelt gang er oppe. I Rotterdam og Hamburg glæder man sig over den indtægtsgivende skibstrafik, som er skyld i det. Det er forskellen.

Jeg havde hellere set en debat om, hvordan vi får liv i Københavns Havn, altså liv med skibe, der sejler med nogle laster. Den debat er der ikke. Det er noget helt andet, om nogle hoteller, kommuneplaner osv. »At rejse er at leve«, sagde H. C. Andersen. At sejle er at overleve for København, også økonomisk.

Marianne Jelved (RV):

Sagen om Københavns Havn er kommet et skridt i den rigtige retning. Da Folketinget vedtog at gribe ind i Københavns Kommunes kompetence vedrørende planlægning, var det med den betænkning, der altid vil være, når der gribes ind i faste ansvars- og kompetenceforhold, men sagen krævede det, også efter Det Radikale Venstres opfattelse.

[Marianne Jelved]

Udvalget blev nedsat og har afleveret sit forslag til den organisatoriske og økonomiske tilrettelæggelse af de dele af havnen, der ikke længere bruges til havneformål, og der er også kommet alternative forslag om havneområdets fremtidige udvikling.

Men det er klart, at det næste, der skulle ske, måtte være at få plankompetencen tilbage til Københavns Kommune, og det måtte naturligvis ske ved en forhandling, og det er sket.

Det har altså aldrig efter Det Radikale Venstres opfattelse været hensigten, at der skulle ske en detailplanlægning gennem Folketingets arbejde, men en samordning i udviklingen mellem de forskellige ejeres arealer.

Derfor er det vigtigt nu, at der etableres et selskab, der kan være med til at præge realiseringen af den kommende udvikling. Det forventer vi selvfølgelig sker, og ministeren arbejder på det. Derfor kan Det Radikale Venstre ikke støtte SF's forslag.

Duetoft (CD):

København skal være en dynamo og et af de største aktiver, vi har i Danmark. Hvis vi ser det internationalt, er det vel sådan, at når man kommer uden for Europa, ved enhver, at København er hovedstaden i Tivoli, og derfor kender man både navnet og Den lille Havfrue osv. Og det er jo egentlig en meget privilegeret situation, at et land på Danmarks størrelse har en by, der kan gøre sig så godt internationalt, som København faktisk gør.

Derfor synes jeg, det er lidt sørgeligt at høre på hr. Knud Linds romantik i dag. Det kan godt være, at vi skal have sejlskibstiden tilbage, og det kan også godt være, at hr. Knud Lind skulle have været valgt til Folketinget for 100 år siden, men nu er det altså sådan, at skibsfarten har andre forhold i dag end for 30, 40 eller 50 år siden.

Af mange grunde er jeg ikke sikker på, at det ville være særlig lykkeligt at få en stor og stærk trafikhavn i København. Tænk bare på de miljømæssige problemer, det kunne føre til, hvis man skulle have ganske store skibe til at sejle ud og ind af Københavns Havn og Øresund. Så jeg er ikke sikker på, at hr. Knud Linds romantik er særlig velvalgt.

Derfor er vi tilfredse med aftalen mellem ministeren og overborgmesteren. Den har vi bakket op i Borgerrepræsentationen, og det vil jeg da også gøre herfra og ønske ministeren til lykke med den.

Når vi ikke kan støtte SF's forslag, er det, dels fordi vi synes, ministeren har lavet en god aftale, dels fordi jeg tror, vi har en helt anden opfattelse af Københavns fremtid end SF. Hvor SF åbenbart vil have et område i havneområdet, som i høj grad er til for folk uden for København, vil vi gerne have, at havneområdet er med som en del af København.

Når jeg siger uden for København, er det, fordi fru Ingerlise Koefoed snakker om kulturhuse og kulturområder. Det kan da godt være, at der skal være et enkelt moderne museum. Det vil måske være smartere at anbringe det i havneområdet end på en sandstrand nede i Køge Bugt. Men det skal da være et enkeltstående tilfælde. Det skal ikke være sådan, at havneområdet bliver et eller andet stort økologisk grønt område med kulturhuse og legepladser til de børn, der bor ude i Brønshøj eller Husum, eller hvor de nu bor. Det skal være en aktiv del af København. Men måske er grunden til, at vi ønsker, at den aftale, som er indgået, skal føres ud i livet, at vi har et andet mål.

Der er et par konkrete ting, jeg godt vil bemærke i SF's forslag. Det ene er omtalen af Gittervejsprojektet. Så vidt jeg husker, var CD næsten medfødselshjælper på det i sin tid i Københavns Kommune, og jeg vil godt sige her, at vi bakker det projekt meget op. Det er meget apropos, at vi diskuterer forslaget her lige efter depotloven, for så vidt jeg har forstået, er et af de store problemer med projektet, at noget af vejen skal gå over nogle gamle kemikaliedepoter, og det giver lidt problemer.

Det andet er, at vi hilser med glæde, at der er blevet lidt løsere i fugerne omkring de bevaringsværdige bygninger. Ikke fordi vi sådan princip ønsker at nedrive bevaringsværdige bygninger – det er fint, at man ikke gør det – men vi er nu tilhængere af Utzons center ude på Langelinie, og derfor synes vi udmærket, at der kan ryge en enkelt bevaringsværdig bygning, for at Utzon kan få lov til at bygge.

Alt i alt er vi, som det vist også er fremgået, imod SF's beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Jeg vil bare sige til hr. Duetoft, at det, hr. Duetoft omtaler som sådan lidt senromantik fra for 30 år siden, er virkelighed i Rotterdam og andre livgivende havneområder, hvor man

[Knud Lind]

virkelig har plejet skibsfarten i stedet for at tale om alle mulige mærkelige projekter, der skal bygges i stedet for.

Havde der dog bare været nogle flere søfolk. Småskibsfarten er i krise. Det blæser man på. Hvad med de nye områder, som nu kommer til, måske Estland, Letland og Litauen? Der er ting, der skal derover. Man er bedøvende ligeglad med Københavns Havn som skibshavn. Man taler om, hvad man egentlig talt vil bruge denne hendørende havn til i stedet for at genoplive den. Det er det, jeg beklager.

(Kort bemærkning).

Ingerlise Koefoed (SF):

Ja, jeg synes jo nok, at hr. Duetoft gav mine kulturinteresser lidt mere, end de kan bære med hensyn til Københavns Havn. Jeg sagde, at jeg syntes, Københavns Havn skulle være en blanding af boligliv, erhvervsliv og kulturliv. Det synes jeg stadig væk er en god idé. I de tre ord ligger jo faktisk det hele.

Jeg ser gerne et museum for nutidskunst lagt ved Københavns Havn, hvis det er muligt. Jeg ser også gerne, det er Utzon, der bygger det, hvis det er muligt. Men jeg har aldrig sagt, at Københavns Havn skulle være fuld af store, tunge kulturinstitutioner. Det ville jo også være at ødelægge havnen.

(Kort bemærkning).

Duetoft (CD):

Det er nok, fordi jeg normalt er forblændet af fru Ingerlise Koefoeds kulturelle syn, at jeg troede, det var prioriteret så meget højere. Men jeg kan jo så i dag konstatere, at SF og CD kan blive enige om, at det museum skal ligge i havneområdet, og at Utzon skal bygge det. Så kan vi jo i fællesskab arbejde videre på det herinde, og det glæder mig.

Romantikeren hr. Knud Lind vil jeg da gerne spørge – selv om det vel ikke er pænt at spørge i en kort bemærkning – om hr. Knud Lind virkelig tror, når han snakker om Rotterdam og Hamburg, at nogen i København eller Øresundsregionen, eller for så vidt i Danmark, er interesseret i, at de transatlantiske både eller store tankere, der går ind i Rotterdam, skulle komme til Københavns Havn i stedet for. Hvad er det da for en sammenligning? Det er da en havnefunktion, der ligger i de Atlanterhavshav-

ne, der er helt anderledes end den, man kunne drømme om skulle findes i de indre danske farvande.

Det, vi kan glæde os over, er vel at lave Københavns Havn om til en marina, det ville være alle tiders, at turisterne kom sejlene hertil i stedet for at få dem hertil på alle mulige andre måder, men det dér med at sammenligne de store, vestvendte trafikhavne i Europa med Københavns Havn er noget, man kunne gøre, dengang en tremaster var det største skib i verden.

(Kort bemærkning).

Leif Hermann (SF):

Jeg skal ikke komme med denne bemærkning til ordførernes eller de tilstedeværende folketingsmedlemmers oplysning, for jeg går ud fra, at de har haft lejlighed til at sætte sig ind i, hvad beslutningsforslaget er. Men af hensyn til den del af offentligheden, der måtte være til stede, skal jeg gøre opmærksom på, at beslutningsforslaget overhovedet ikke handler om de dele af Københavns Havn, der skal bevare deres fortsatte havnefunktioner, overhovedet ikke.

Derfor vil jeg gerne gøre hr. Knud Lind opmærksom på, at det ville være praktisk, hvis hr. Knud Lind ville forholde sig til det, der står i vores beslutningsforslag, eller hvis hr. Knud Lind eventuelt kunne tænke sig at gøre sig den ulejlighed at sætte sig ind i, hvad problematikken bag henholdsvis det radikale og socialdemokratiske beslutningsforslag var, eller eventuelt, hr. Knud Lind, læse Havneudvalgets betænkning og dér hitte ud af, hvorledes man betragter forholdet mellem de egentlige havnefunktioner, der skal fortsætte og givetvis udbygges – det har hr. Knud Lind fuldstændig ret i, men det er en anden diskussion – og så det emne, vi faktisk diskuterer i dag, nemlig spørgsmålet om planlægningen af de arealer, der udgår af egentligt havnerelaterede formål.

Formanden:

Så får hr. Knud Lind den sidste korte bemærkning i denne armada.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Ja, man kunne næsten sige til hr. Duetoft: Ét er at sejle, at andet skib at føre. Hvis det var så-

[Knud Lind]

dan, at alle de varer, der kommer til Rotterdam, Hamburg og andre steder, skulle bruges dér alle sammen, så var den tese helt, helt rigtig, men således er det ikke. Vi ved alle sammen, at småskibsfarten er i krise, og det har den været i lang tid, men man gør aldrig noget for at hjælpe den op.

Og så vil jeg godt sige, at det, hr. Duetoft gør i dag ved at gå ind i diskussionen om, hvad der nu skal ligge på de steder, hvor der burde have været givtig skibsfart, bevidner jo kun, at man går med på SF's tankegang. For det ene øjeblik er det Københavns Havn, det næste øjeblik er det jo, at trafikken ind til København skal standses, så den ikke må køre ind til Københavns inderkreds. Det er de tanker, som CD åbenbart går ind for.

Det er også et spørgsmål om, at så er der også nogle, der bliver ramt her. Det hele skal omformes til et dødt, museumsagtigt område, og det går Fremskridtspartiet ikke ind for. Vi går stadig væk ind for, at skibsfarten og erhvervslivet skal fremmes, og det her er alt andet end det. Det er renlivet papirusseri, når der ligger en aftale i forvejen.

Glønborg (KRF):

Jeg var lige ved at blive helt nervøs over hr. Knud Linds bemærkninger, for jeg var lige ved at blive bange for, om jeg skulle have misforstået, hvad det her drejede sig om. Nu har hr. Leif Hermann sat tingene på plads, og så håber jeg, at vi resten af tiden kan tale om det, som det drejer sig om, nemlig de centrale og gamle dele af Københavns havneområde.

Der har været megen diskussion om det, og det er da ingen hemmelighed, at den forrige miljøminister havde nogle drabelige debatter med folk fra Københavns Kommune. Jeg er glad for, at han viste en vis stædighed og også et vist mod i den sag ved at slå et og andet fast om Københavns Havns nationale betydning.

Jeg har været meget tryk ved det havneudvalg, som den nuværende miljøminister nedsatte og fik til at lave et dejligt stykke arbejde. Jeg synes, at den betænkning, vi har fået om Københavns Havn, har ramt plet og siger så meget godt om, hvad vi i fællesskab kan få ud af disse områder. Der er jo ikke tale om at skubbe fornuftige erhvervsinteresser ud, men der er tale om, skal vi sige at styre erhvervsinteresserne, så også de kulturelle og rekreative interesser kan blive tilgodeset.

Derfor vil jeg nok sige, at jeg blev lidt overrasket, da jeg læste om miljøministerens hurtige overenskomst med Københavns overborgmester om, hvordan det her skulle ordnes. Nogle gange har vi kritiseret miljøministeren for at være for langsom til at få klaret nogle ting. Her vil jeg kritisere miljøministeren for at være lidt for hurtig til at få lavet en aftale.

Jeg kunne godt have ønsket i denne sag, at miljøministeren havde mobiliseret lidt af den stædighed, som hendes forgænger havde, og jeg kunne også tilråde miljøministeren at indkalde det kære havneudvalg til en ny drøftelse. Jeg ved godt, at udvalget har gjort sit arbejde og afleveret sin betænkning, og så er det sådan set afskediget i nåde, men det var måske fornuftigt at tage en drøftelse med udvalget og se, om det synes, at de intentioner, det havde lagt op til i betænkningen, var tilgodeset i den aftale, som miljøministeren havde truffet med overborgmesteren.

Jeg synes faktisk, at SF har rejst en rigtig kritik med beslutningsforslaget her, og jeg synes, at den opfordring til en genforhandling, der ligger heri, er rigtig. Jeg kan meddele, at fra Kristeligt Folkepartis side vil vi give tilslutning til SF's beslutningsforslag.

Leif Hermann (SF):

Jeg vil gerne takke de to ordførere, som har støttet beslutningsforslaget. Dermed er den kvote af tak, som man altid skal have, når man er ordfører for et beslutningsforslag, også brugt.

Det næste, jeg vil gøre, er at stille spørgsmålet: Hvem er det i grunden, der har snydt hvem i denne sag? Er det Folketingets partier, der snyder sig selv ved at rende fra alt, stort set alt, hvad disse partier er kommet med af ideer og beslutningsforslag? Jeg skal senere læse et par lyriske passager op af den daværende konservative ordførers tale ved førstebehandlingen af de beslutningsforslag, der tidligere har været omtalt.

Er det miljøministeren, der har opdaget undervejs, da hun skulle sælge Havneudvalgets fremragende arbejde til overborgmesteren, at det nu var en person af en lidt anden støbning, der sad i stolen på Københavns Rådhus, og derfor behøvede man ikke – om jeg så må sige – at fare så voldsomt frem, som det var tilfældet med den ikke videre populære Egon Weidekamp?

[Leif Hermann]

Det får såmænd være, at folk skifter opfattelse herinde. Det er noget, befolkningen efterhånden er vænnet til og endda vænnet til i en grad, der gør, at man med rette kan tale om politikerlede. En anden ting er, at Københavns befolkning er blevet snydt. Den debat, der startede i sommeren 1987 i dagbladet Politiken, åbnede op for en sand strøm af ideer og initiativer vedrørende udnyttelsen af de områder af havnen, der ikke længere skulle anvendes til egentlige havneformål – en vældig folkelig interesse om de helt centrale elementer i København, som alle har erkendt – den erkendelse består vel stadig væk – er helt og aldeles ubetalelige, hvis de udnyttes rigtigt, hvis de værdier, der ligger i havneområderne, udnyttes på den rigtige og fornuftige måde rekreativt, kulturelt, erhvervsmæssigt.

Ja, de mennesker måtte jo tro, når Folketinget med to beslutningsforslag faktisk desavouerede Københavns kommuneplan, at nu mente Folketinget det alvorligt, nu måtte det være slut med overbossieret fra Københavns Rådhus. Og når man læste beslutningsforslagene, må man nok sige, at så havde befolkningen virkelig anledning til at tro, at Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre havde styringshensigter i en grad, som sjældent var set tidligere, når det drejede sig om at tilsidesætte det kommunale selvstyre, en tilsidesættelse, som Socialistisk Folkeparti fandt fuldstændig berettiget.

Lad mig da så svare hr. Baadsgaard, når han siger, at SF vil detailplanlægge i havneområderne i Københavns Havn: Se, nu har SF jo ikke fremsat noget beslutningsforslag vedrørende arealanvendelsen i havneområderne. SF var nemlig i den lykkelige situation, at vores repræsentation på Københavns Rådhus havde lavet et ganske fremragende alternativt kommuneplanforslag, så det behøvede vi ikke. Men jeg vil da minde hr. Baadsgaard om, at hr. Baadsgaards eget beslutningsforslag, fremsat den 29. oktober 1987, bl.a. pålagde regeringen at nedsætte et ad hoc-udvalg til planlægning af Københavns Havns fremtid med følgende opgaver: »... at udarbejde fysiske og økonomiske planer med tidsfølgeforslag for havneområdenes fremtidige anvendelse efter samråd med alle berørte parter...«. Hvis det ikke er detailplanlægning, der lægges op til dér, hr. Baadsgaard, så ved jeg ikke, hvad detailplanlægning er.

Fru Marianne Jelved sagde: Det har jo aldrig været meningen, og jeg tror, fru Marianne Jelved sagde, at det var Folketinget, der skulle lave en planlægning for havnen. Det tror jeg ikke er rigtigt, for det giver Folketinget sig ikke af med; det giver staten sig af med. Det havde Det Radikale Venstre da også tænkt sig at staten skulle gøre. I beslutningsforslaget fremsat den 3. november 1987 opfordrede Det Radikale Venstre regeringen til bl.a. at udarbejde et landsplandirektiv for Københavns Havn, som bygger på resultatet af planlægningsarbejdet, og fremlægge retningslinjer for tilrettelæggelsen af arbejdet med havneområdets udvikling. Det er muligt, det ikke længere er fru Marianne Jelveds mening, men det har i hvert fald været Det Radikale Venstres mening, dengang beslutningsforslaget blev fremsat; en af medforlagsstillerne til det beslutningsforslag sidder såmænd i dag som minister. En af de andre medforlagsstillere til det beslutningsforslag, nemlig fru Marianne Jelved, har altså en anden opfattelse.

At det kunne lade sig gøre på basis af beslutningsforslagene, på basis af førstebehandlingen, hvor den konservative ordfører – nu bliver min tid snart knap – svang sig op i ganske betragtelige lyriske vendinger og understregede meget afgørende ting, nemlig at trafikplanlægningen var central at få med i dette arbejde, at forskellige andre sammenhængende, langsigtede planlægningsmønstre skulle ind i billedet, plantyper, som vi endda ikke kendte, gjorde, at Folketingets Miljøudvalg kunne fremkomme med den beretning, der har været nævnt tidligere i debatten.

I denne beretning, som ikke mindst den daværende formand for Folketingets Miljøudvalg, nuværende justitsminister Hans Engell, var mester for, tog initiativ til skulle udarbejdes – møderne foregik på hr. Engells kontor – fremhævedes kravet om en samlet planlægning som grundlag for havnens omdannelse, altså planlægningsamarbejdet, der rækker ud over den kendte planlægnings grænser. En samlet løsning af de organisatoriske og økonomiske problemer, der knytter sig til havnens omdannelse, blev anset for den vigtigste forudsætning for en hensigtsmæssig udvikling af området.

Der kan citeres meget mere fra beretningens klove betragtninger, men det førte så til Havneudvalgets betænkning.

[Leif Hermann]

Det er sjældent set, at et udvalg med så vanskelige arbejdsvilkår på et så politisk ømt felt, som der var tale om her, så hurtigt og så kvalificeret har arbejdet og afsluttet sit arbejde. Loyalt, med visioner og med en utrolig hurtighed arbejdede dette havneudvalg.

Man måtte derfor på baggrund af det politiske klima, jeg netop har skitseret, og på baggrund af det arbejde, som Havneudvalget har lavet, gå ud fra, at ministeren – og nu skal man lige erindre sig, at ministeren i mellemtiden var kommet til at hedde Lone Dybkjær, en af medforslagsstillerne til det radikale beslutningsforslag – i ganske særlig grad måtte føle sig forpligtet til over for Københavns Kommune at sætte de synspunkter igennem, som Havneudvalgets betænkning gav udtryk for. Men hovedsynspunktet om den samlede planlægning, herunder også planlægningen af de problemer, der er knyttet til miljøforholdene i Københavns Havn, er ikke nævnt med ét ord i den aftale, miljøministeren har indgået med overborgmesteren. Miljøministeren hævder ganske vist, at aftalen er udarbejdet i overensstemmelse med intentionerne i Havneudvalgets betænkning, men ministerens egne papirer modsiger det, idet konklusionen er, at hovedstrukturafsnitene i de kommuneplanændringer, der er foretaget efter aftalen, nok i højere grad er i overensstemmelse med Havneudvalgets betænkning, mens rammedelen i højere grad er i overensstemmelse med den kommuneplan, som disse beslutningsforslag netop opponerede imod, og som denne beretning fra Folketingets Miljøudvalg fra april 1988 netop opponerede imod.

Der skal man så erindre sig, at kommuneplanens rammedel er administrationsgrundlaget. Det er det, der bliver lagt til grund i det øjeblik, det er sådan, at der skal tages stilling til konkrete projekter.

Og hvad med den helt afgørende forudsætning for hele selskabsdannelsen? Den skal vi nu i gang med, siger miljøministeren, og til det formål har man udvalgt sig – af alle – Københavns Havns advokat. Ministeren må have mig undskyldt, hvis det er således, at jeg mener, at der her er begået snyderi i et omfang, som hidtil sjældent er set.

Som sagt, skidt være med, at man snyder sig selv og tramper sig selv over tærerne, men at borgerne er blevet tilsidesat, efter at der er skabt forventninger om en bedre og demokratisk løsning på de problemer, er uanstændigt.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Man kan selvfølgelig godt sætte spørgsmålstegn ved, om man skal fortsætte debatten efter hr. Leif Hermanns sidste indlæg, som jeg skal undlade at kommentere andet end ved at sige, at der faktisk er skabt en plan, og her er der altså tale om, at vi er i gang med en proces.

Der er lavet en aftale med Københavns Havn, og som den radikale ordfører var inde på, har det i hvert fald aldrig – da nu hr. Leif Hermann citerede en tidligere ordfører – været Det Radikale Venstres opfattelse, at der skulle laves en detaljeret planlægning, og det vil sige, at hr. Leif Hermann kan ikke tage mine ord fra tidligere for dét.

Der er skabt en samlet plan, der er sat en udvikling i gang. Med andre ord er der taget hul på en proces, og det er fuldstændig afgørende i denne sammenhæng. Vi skal netop ikke begå de fejl, andre byer har begået, med bombastisk at lave en hurtig udvikling. Det fører ikke til noget konstruktivt, og vi ser også, at det ligefrem fører til det modsatte, nemlig noget ghettoliggende byggeri. Og det er ikke det, vi ønsker med Københavns Havn, vi ønsker at sætte gang i en proces.

Til hr. Baadsgaard skal jeg sige, at det også er afgørende for mig, at ejerselskabet dannes. Det er en del af aftalen med den københavnske overborgmester, og jeg går naturligvis ud fra, at Københavns overborgmester overholder sin del af aftalen.

Jeg vil også godt her sige, at jeg er fuldstændig klar over, at initiativet ikke vil komme fra Københavns overborgmester, og at bolden er min.

Når hr. Baadsgaard derfor spørger, om jeg presser på, vil jeg svare: Ja. Der har været den pause, som kommunevalget har lagt op til, synes jeg selv. Det er rigtigt, at overborgmesteren er den samme, men overborgmesteren var, om jeg så må sige, ikke valgt på samme facon før kommunevalget, og derfor har jeg også syntes, at det var rimeligt at give den nye overborgmester tid til at etablere sig som – om man vil – rigtig overborgmester i den demokratiske forståelse.

Jeg mener også, at det må være en fælles opfattelse, som også bør deles af Københavns overborgmester, at kommende værdistigninger skal være til gavn for helheden. Det mener jeg dog er fleres synspunkt, men det er dog også et

[Miljøministeren]

socialdemokratisk synspunkt, og derfor går jeg uden videre ud fra, at man ikke har en borgmester i Københavns Kommune af socialdemokratisk observans, som ikke går ind for det.

Vi presser på. Jeg selv arbejder med det. Jeg skal ærligt indrømme, at vi har tøvet halvanden måneds tid for at se, om vi ved hjælp af nogle forhandlinger på forskellige planer måske kunne sætte tingene i gang, og vi må konstatere, at det kan vi nok ikke. Der skal lidt mere til, og det er vi så begyndt at arbejde på. Sådan er det.

Så siger hr. Baadsgaard også, at når det gælder den overordnede trafik, mangler der meget. Det er jeg meget enig med hr. Baadsgaard i. Det er meget vigtigt, at vi får taget fat på trafikdiskussionen i Københavnsområdet, både når det drejer sig om den kollektive trafik, og når det drejer sig om privatbilismen. Men jeg er også enig i, at det jo ikke kun er et spørgsmål om Københavns Havn, det er et spørgsmål om hele Københavns videre udvikling, herunder Københavns Havn. Jeg skal lade være at kommentere på Hovedstadsrådet; det føler jeg ikke just trang til.

Så vil jeg gerne sige til hr. Ole Bernt Henriksen, at det jo er meget rigtigt, at Københavns Havn er andet end land, og det kan være vigtigt at fastholde dette i denne diskussion. Og så synes jeg, betragtningen om, at byen og havnen skal vokse sammen, er meget rigtig. Jeg har selv kaldt det, jeg synes vi skal have, en blå/grøn vision. Det er det, det drejer sig om.

Hr. Ole Bernt Henriksen tænker med vemod tilbage på, da man sagde, at havnen var et åndehul for byen, og så sagde hr. Ole Bernt Henriksen noget, som jeg synes er meget vigtigt, nemlig at vi nu igen kan se en ny og spændende udvikling. Det er det, jeg synes er perspektivet. Vi kan godt se en ny og spændende udvikling, og vi kan frem for alt også få en ny og spændende udvikling, hvis vi vil. Det er det, det nu drejer sig om at få, og det er det, det nu drejer sig om at bruge tiden på. Det drejer sig ikke om at bruge tiden på at sætte alting i stå, indkalde det ene eller det andet eller det femte udvalg.

Jeg mener naturligvis, at jeg er i overensstemmelse med de visioner, Havneudvalget lagde frem. Jeg mener, det er den vision, der ligger i den samlede aftale, der er lavet med Københavns Kommune. Om den så bliver realiseret, kan jo kun fremtiden og det fremtidige forløb vise. Herunder er ejerselskabet en væsentlig

del, og det er mig bekendt også fuldstændig centralt for Havneudvalget, at ejerselskabet kommer.

Jeg synes, at vi kan fortsætte den perspektivfyldte diskussion, også sådan som det er her og nu, og hvis der kommer nye forslag frem som f.eks. om, at Utzons hus – sådan måtte jeg opfatte det – blev omdannet til et kunstmuseum, så er det da noget af det, der bør indgå. Man kan måske diskutere, om det ikke er noget af det, Københavns Kommune i hvert fald også selv skal tage stilling til, men jeg synes, at en visionær debat – også for Københavns borgere – er en vigtig ting.

Så nævner fru Ingerlise Koefoed, at det er mærkeligt, at miljøministeren har følt sig forpligtet til at ville samarbejde med København. Det synes jeg faktisk ikke er specielt mærkeligt. Direkte adspurgt: Hvordan kan det så være, vil jeg svare, at jeg ikke tror på, at der kommer noget lykkeligt og konstruktivt ud af Københavns Havn og Københavns udvikling, hvis ikke det sker i samarbejde mellem stat og kommune. Jeg tror ikke på det. Jeg tror ikke på, at man får visionære løsninger, perspektivfyldte beslutninger eller noget som helst andet, hvis man står og slår hinanden i hovedet. Men dér kan vi have forskellige filosofier, bestemt.

Jeg ved godt, der er nogle, der mener, at man skal presse tingene ned over hovedet på folk. Det er ikke min vision. Min vision er samarbejdsvisionen. Min vision er, at vi prøver at have Havneudvalget, at vi prøver på at lave nogle aftaler, som begge parter kan leve med, hvor man på én måde giver Københavns Kommune den selvbestemmelsesret, Københavns Kommune også skal have, og på den anden side også har en visionær del for de kommende 20–25 år, som man løbende i en dialog med Københavns Kommune kan revidere kommuneplanerne i relation til. Og så at man som sagt får det ejerselskab, som jeg gerne vil pointere jo er en del af min aftale med Københavns Kommune.

Så siger fru Ingerlise Koefoed, at man kan være usikker. Ja, det kan man altid være på livet. Man kan aldrig være helt sikker på, hvordan det går, og jeg kan heller ikke være helt sikker på, hvordan Københavns Kommune vil tackle den videre udvikling. Men det, jeg kan, er at prøve på at gå ind i en dialog med Københavns Kommune, sådan at vores synspunkter

[Miljøministeren]

herinde også kommer frem. Sikker på resultatet kan man ikke være, men det gør måske heller ikke så meget, bare det går i den rigtige retning og vi får sat en rigtig proces i gang. Der sker jo også i større og større omfang en løbende diskussion i selve København.

Jeg vil godt sige til hr. Duetoft, at jeg er ikke helt klar over depotproblemstillingen, men den kan jeg vende tilbage til.

Jeg må tage til mig, at Kristeligt Folkeparti mener, at man skal genforhandle. Jeg mener ikke, at det er det, tiden er inde til nu. Nu mener jeg, at vi skal koncentrere os om at få ejerselskabet dannet, fordi det uden al tvivl er en hjørnesten i det videre forløb, for får vi ikke dannet det ejerselskab, får vi ikke de værdistigninger opsamlet til almenyttige formål.

(Kort bemærkning).

Ingerlise Koefoed (SF):

Jeg vil godt gentage over for miljøministeren, hvad jeg sagde i mit første indlæg, nemlig at der selvfølgelig ikke var nogen, der havde forestillet sig, at man skulle kunne lave en udvikling i Københavns Havn uden at snakke med byen København om det.

Men derefter vil jeg også sige, at jeg synes, at det, man mødte fra byen København, i det store og hele var fornærmelse. Jeg kan huske, da vi behandlede Socialdemokratiets og De Radikales beslutningsforslag, hvor vrede de københavnere, der sad på balkonen, så ud, hvor de rystede på hovedet af det her Folketing. Og de fulgte den holdning op ved at sige nej til indbydelsen til at gå ind i Havneudvalget. Det kan man ikke sige ikke er rigtigt, og det kunne måske have gjort, at man fra miljøministerens side kunne have givet sig lidt bedre tid, forholdt sig lidt mere afventende og måske lidt mere konkret til de forhandlinger, der nu har fundet sted, og som har resulteret i den aftale med Københavns Kommune og Miljøministeriet, som jeg stadig væk vil karakterisere som meget uvis, meget usikker. Bare sådan noget som, at vi stadig væk får forsikret, men ikke ved noget om, hvordan det går med ejerselskabet, siger jo lidt om det hele.

Men jeg er da glad for, at miljøministeren siger, at dialogen fortsætter. Jeg er glad for, at miljøministeren er optimistisk og mener, at hun kan sikre, at den går i den rigtige retning. Det vil vi så følge med i, og indimellem vil vi måske

tillade os – uden at ville trække noget ned over hovedet på nogen som helst – at stille nogle spørgsmål om udviklingen.

(Kort bemærkning).

Baadsgaard (S):

Jeg vil gerne takke miljøministeren for bemærkningen om ejerselskabet og også bemærkningerne om behovet for en indsats for den kollektive trafik og også den øvrige trafik. Det er udmærket, at ministeren vil gøre sin del af arbejdet, og jeg skal kun endnu en gang udtrykke ønsket om, at det hurtigt bliver en realitet, at vi får et sådant ejerselskab for at opnå det, som vi kan opnå, og som jeg nævnte i mit første indlæg, med et sådant ejerskab.

Så skal jeg tilbagevise hr. Leif Hermanns påstand om, at vi i Socialdemokratiet med vores beslutningsforslag af 29. oktober 1987 skulle have lagt op til en detaljeret planlægning af Københavns Havns fremtid. Det er ikke tilfældet. Det, der var vores intentioner, og som har været det hele tiden, var, at vi kunne få det samarbejde mellem de forskellige parter, som netop den opgave kaldte på, og det står også direkte i den beretning, der blev afgivet af et flertal i Miljø- og Planlægningsudvalget, at denne opgave fordrer et planlægnings samarbejde, der rækker ud over den kendte planlægnings grænser. Det er helt rigtigt, og det, vi ville have, var netop, at parterne satte sig sammen, de parter, som havde en interesse, som havde jord, som kunne indgå i den fælles planlægning.

Vi synes ikke, og jeg synes ikke, at det var nogen særlig klog beslutning af Københavns Kommune, at den ikke ville deltage i det, men desto større glæde kan vi jo så udtrykke over, at det lykkedes at få en aftale mellem Københavns Kommune og miljøministeren for at komme videre, og det er der mulighed for at komme på dette grundlag.

(Kort bemærkning).

Glønborg (KRF):

Jeg bemærkede, at miljøministeren følte sig i overensstemmelse med intentionerne fra Havneudvalgets betænkning.

Jeg gav i mit første indlæg ministeren det råd at indkalde Havneudvalget til en drøftelse. Jeg spurgte ikke direkte, om ministeren ville gøre det, men eftersom jeg er lidt bange for, at mini-

[Glønborg]

sterens fornemmelse af at være i overensstemmelse med intentionerne ikke er helt rigtig, vil jeg gerne spørge ministeren, om ministeren ikke vil overveje at tage en drøftelse med det udvalg, som har lavet den udmærkede betænkning – som jeg med glæde bemærkede at ministeren ikke tog afstand fra, men faktisk var glad for – for at få konstateret, om udvalget faktisk også føler, at den aftale, der er lavet mellem ministeren og overborgmesteren, er i overensstemmelse med intentionerne i Havneudvalgets betænkning.

Jeg synes, det ville være godt at få det prøvet af, sådan at vi ikke går fejl af hinanden i disse sager. Vi er alle sammen hele vejen rundt glade for det stykke arbejde, som Havneudvalget har lavet, og så vil der jo endnu være tid til at få rettet et og andet ved at optage en genforhandling.

Leif Hermann (SF):

Jeg har her i anden omgang et par bemærkninger til ministeren, selv om ministeren åbenbart ikke er videre begejstret for at skulle fortsætte debatten. Det kan måske være, det er mit tonefald eller sådan noget lignende, så jeg har derfor i anden omgang besluttet mig til at neddæmpe mig til det for ministeren acceptable toneleje.

Tak skal jeg, ligesom hr. Baadsgaard, sige for bemærkningerne om ejerselskabet. Der er bare noget, der er lidt underligt ved det ejerselskab. Se, når man nu tager ministerens pressemeddelelse, der sjovt nok kom lige før kommunevalget, nemlig den 6. oktober, står der, at man har besluttet at lade mulighederne for at etablere et aktieselskab eller anden form for selskab undersøge. Jeg er derfor glad for, at vi nu får så kraftig en understregning af dette ejerselskabs betydning. Men det ændrer jo ikke på det forhold, at Folketingets Miljøudvalg, alle partier – undtagen Fremskridtspartiet, naturligvis – gjorde dette ejerselskab til nok den vigtigste forudsætning for en hensigtsmæssig udvikling af området. Se, den melding frestod ministerens havneudvalg og lavede faktisk et lovfor-slag.

Det vil altså sige, at i hvert fald hvis man ser på Havneudvalgets arbejde, så var den forudsætning på plads. Det er ikke uvæsentligt, at dette, den væsentligste forudsætning, nu var henskudt til landsretssagfører Kristian Mogensens mere eller mindre overfyldte mødekalendar.

Ministeren siger: Der er skabt en samlet plan. Men ministeren ved godt, at der ikke er skabt en samlet plan. Der er lavet en fysisk planlægning i overensstemmelse med de principper, der nu ligger i kommuneplanlovgivningen og i regionplanlovgivningen, principper, som overhovedet ikke har ændret sig fra det øjeblik, Det Radikale Venstre fremsatte deres beslutningsforslag og Socialdemokratiet fremsatte beslutningsforslaget, principper, som ikke har ændret sig fra det øjeblik, beretningen fra Miljøudvalget kom.

Man kendte altså de planmæssige forudsætninger, da disse beslutningsforslag og da beretningen kom. Der var altså ingen undskyldning for at sige: Jamen vi er nødt til at holde os til de kendte rammer, hvis det var således, at man ikke inden for de kendte rammer kunne have lavet sådan en samlet planlægning.

En samlet planlægning er også en planlægning, hvor trafikken spiller en langt, langt større rolle, end trafikken spiller i den aftale, ministeren har lavet med overborgmesteren.

En samlet planlægning er også en planlægning, hvor miljøet spiller en rolle, der i det mindste er synlig, hvad den ikke er i aftalen med overborgmesteren. Men det er rigtigt, at der er lavet en fysisk planlægning af godt gammeldags traditionelt tilsnit med hovedstruktur og rammedel. Det var da også udmærket, hvis det var således, at der så var en indbyrdes sammenhæng mellem disse to ting, hvis det var således, at man kunne se, at oppe i hovedstrukturen forholdt man sig rimelig præcist til den tids-horisont, som ministeren var bekendt med, dengang Folketinget diskuterede beslutningsforslaget.

Det er jo ikke noget nyt, at Havneudvalgets tidshorisont er gået hen og blevet til 20-30 år. Det vidste vi alle sammen, da tingene blev diskuteret ved førstebehandlingen her. Det vidste vi, da vi afgav beretningen fra Folketingets Miljøudvalg. Hvorfor skal det så pludselig være noget, der gør, at det nødvendigvis må have en lidt anden karakter, og så må vi bruge alle disse fine udtryk med »at tilstræbe« og »komme henimod« osv., altså alle de ting, der faktisk skaber forbeholdene, mens administrationsgrundlaget er klart nok? Det er dér, svigtet ligger.

Jeg skal afslutningsvis beklage, at der ikke er flertal for at foretage genforhandlingen. Jeg

[Lelf Hermann]

mener ikke, at det grundlag, der er skabt, er et grundlag, som er tilstrækkelig vigtigt til, at ministeren kan sætte trumf bag de tilsagn, der er kommet, om at holde Københavns Kommune i ørerne med hensyn til udviklingen i havneområdet.

Men så vil jeg godt sige til ministeren, at når nu tilsagnene er kommet – og det har jeg også noteret mig – så skal jeg sandelig love for, at vi skal sørge for, at disse tilsagn bliver fulgt op af konkret handling, lige så snart noget viser sig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 40:

Forslag til folketingsbeslutning om en solidarisk skattereform.

Af Jens Thoft (SF) m.fl.
(Fremsat 28/11 89).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Tiden er på en række punkter løbet fra de to beslutningsforslag om henholdsvis en skattereform og en afgiftsreform, som vi behandler her i dag, det ene forslag under dette punkt og det andet forslag under næste punkt på dagsordenen.

Den aftale, der er lavet mellem regeringen og en række partier om finansloven, betyder, at flere elementer i de to beslutningsforslag allerede er gennemført. Det drejer sig bl.a. om ned-

sættelsen af selskabsskatten, afskaffelsen af investeringsfonds for selskaber, afskaffelsen af forsikringsselskabers fradrag for visse henlægninger til sikkerhedsfonds, forhøjelsen af affaldsafgiften og forøgelsen af forskellen i afgiften på blyfri og blyholdig benzin. Det må også være rigtigt at bemærke, at SF's forslag højst er en skitse til, hvordan skatte- og afgiftssystemet kunne omlægges.

Forslagene ligger i forlængelse af den såkaldt rød-grønne skattereform, som SF fremlagde i foråret 1989. Nu har SF ganske vist strøget ordet »rød« og taler i stedet om »solidarisk«. Det er måske meget forståeligt – det røde er jo ikke så populært i Europa for tiden. Men forslagene er stadig kun overskrifter, og SF mangler fortsat at anvise, hvordan forslagene kan hænge sammen med den generelle økonomiske politik, som skattepolitikken ikke kan ses isoleret fra.

Der er da visse interessante enkeltheder i forslagene, men som helhed giver de to beslutningsforslag slet ingen løsning på de problemer, Danmark står over for i 1990'erne. Tværtimod vil flere af forslagene betyde en kraftig forringelse af erhvervslivets konkurrenceevne. SF's skatte- og afgiftsreform vil ikke blot sætte en effektiv stopper for den gunstige udvikling, vi oplever i dansk økonomi i øjeblikket. Den såkaldte reform vil også blokere for den tilpasning og omstilling af det danske samfund, som er helt nødvendig, hvis Danmark skal klare sig i EF's indre marked.

Hvad er det så, SF foreslår? Ja, det er jo ikke så lidt: indførelse af en direkte forbrugsskat, indførelse af en særlig renteskat af ordningen for huslån, indførelse af en progressiv ejendomsbeskatning, indførelse af en differentieret moms, indførelse af en såkaldt proms, indførelse af en afgift på omsætning af obligationer, nye energiafgifter, beskatning af kursgevinster og mange flere ting. Det kan næsten tage pusten fra en skatteminister at tænke på, hvor mange nye love, cirkulærer og bekendtgørelser SF's forslag ville kræve – for slet ikke at tale om alle de nye edb- og kontrolsystemer, som ville være nødvendige for at administrere forslagene.

Selvfølger er det da positivt, at SF på personskatteområdet går ind for at sænke 22 pct.-skatten til 14 pct., altså med 8 procentpoint. Det er jo en retning, som regeringen er