

[Svend Auken]

udvalget og om, at Kirsten Stallknecht – eller hedder det ikke fru Kirsten Stallknecht, selv om hun ikke er medlem af dette fornemme hus – skulle være formand for udvalget.

Stallknechtudvalget har gjort et godt stykke arbejde og stillet mange og gode, spændende forslag, der knytter sig til de mange spændende forslag, der også ligger i Havneudvalgets betænkning. Vi kan i Socialdemokratiet i det store og hele bakke perspektiverne i forslagene op, og vi har grund til at være stolte over det initiativ, vi var med til at tage, da Stallknechtudvalget blev etableret.

Der er dog et enkelt ræsonnement i rapporten, som Socialdemokratiet ikke er enig i. Rapporten bebrejder folketingsflertallet igennem 1970'erne og 1980'erne, at man har gjort alt for meget for, som man siger, en ligelig udvikling i Danmark gennem f.eks. egnsudvikling, geografisk spredning af statslige investeringer og favorisering af provinsen gennem kommunalreform og udligningsordninger.

For at der ikke skal herske nogen som helst tvivl: Socialdemokratiet står helt bag den førte politik med egnsudvikling og en ligelig udvikling af det danske samfund. Det har absolut ikke været til skade for København, at der er sket noget positivt i Jylland. Tværtimod kunne man godt en gang imellem ønske sig, at nogen i det storkøbenhavnske område lod sig inspirere af de resultater og initiativer, der er gennemført uden for HT-området. Til gengæld mener vi også, at det er til fordel for hele Danmark, også for Jylland og Fyn, hvis det lykkes med en aktiv hovedstadspolitik.

Lad mig nævne nogle hovedpunkter i en sådan aktiv hovedstadspolitik. Lad mig nævne bare fem punkter til støtte for denne debat. For det første værdien for hovedstadsområdet af en overordnet, aktiv arbejdsmarkeds-, uddannelses-, forsknings- og erhvervspolitik. For det andet gennemførelse af langsigtede og miljøvenlige trafikinvesteringer. For det tredje formidling af andre investeringer i hovedstadsområdet – gerne for vores skyld igennem et særligt udviklingsselskab. For det fjerde en løsning af de specielle problemer for Københavns Kommunes økonomi. Og endelig for det femte en mere tidssvarende, mere effektiv kommunal inddeling i Københavnsområdet.

Det første først: Arbejde og uddannelse til alle. Når store dele af bykernen i København i

dag slummer til – lad os bare sige tingene lige ud – så skyldes det først og fremmest, at der bor alt for mange mennesker, der er blevet lukket ude fra det aktive samfundsliv. København har flere modtagere af dagpenge, kontanthjælp og førtidspension end det øvrige land, og det kan ses, og det kan mærkes overalt i bybilledet.

Dertil kommer et stigende antal hjemløse på grund af boligproblemer og en forhastet lukning f.eks. af et stort antal psykiatriske institutionspladser. Jeg læste, at København alene har lige så mange hjemløse som alle de andre nordiske hovedstæder tilsammen.

Det allervigtigste fremskridt for København ville således være at få de ledige i gang igen gennem en dynamisk erhvervs-, arbejdsmarkeds- og uddannelsespolitik. Måske vil det på kort sigt koste nogle flere penge at aktivere mennesker til at gøre noget nyttigt end blot fra samfundets side at betale deres underhold, men vi tror i Socialdemokratiet, at pengene kommer tilbage mængfold.

Jeg er overbevist om, at det allervigtigste for København er at få alle borgerne i sving igen, og det kan ske. Socialdemokratiet har bidraget med en række forslag, som vi har lagt frem også i Folketinget, og i næste måned håber jeg at vi kan komme med et samlet udspil til konkretisering og supplerung af disse felter af det økonomiske program, vi tidligere har lagt frem, nemlig »Gang i 90'erne«.

Også forskningen af den tekniske udvikling hører med i dette billede. Rapporten om hovedstaden fra Stallknechtudvalget konstaterer lakonisk, at Københavns højere læreanstalter undervisnings- og forskningsmæssigt ikke er på niveau med resten af Europas. Jeg tror desværre, at rapportens konstateringer på det felt er rigtige, og de senere års ideologiske og undertiden kaotiske nedskæringspolitik over for grundforskningen og de højere uddannelser er livsfarlig ikke blot for København, men for hele det danske samfunds mulighed for at klare sig i fremtiden.

Det andet punkt, som jeg nævnte, var en langsigtet og miljøvenlig trafikpolitik. Hovedpunkterne er for os en fast Øresundsforbindelse, styrkelse af Københavns Lufthavn, en bane-forbindelse mellem Amager og centrum, aflastning af Langebro og Knippelsbro, færre biler i Københavns bymidte og bedre kollektiv trafik, som det bl.a. blev aftalt i DSB-forliget mellem