

[Margrete Auken]

turtegnning. Erhvervsfolk er sådan nogle, der ikke kan tåle at cykle eller gå eller bruge kollektiv trafik.

Jeg deler ikke hr. Ivar Hansens fordomme. Jeg mener ikke alene, at erhvervsfolk bør kunne, jeg mener også, at der er adskillige, der viser, at de kan uden at gå i stykker.

Derudover har vi aldrig nogen sinde fra SF's side sagt, at der ikke måtte komme biler til København. Der skal være varekørsel i stor udstrækning, det ved vi godt, og der skal være plads til de taxier, som dels er nødvendige, dels må reserveres til de grupper inden for bl.a. erhvervslivet, som mener, at deres værdighed er brudt sammen, hvis ikke de kommer på fire hjul. Jeg har ikke nogen fordomme af den art, som gør, at jeg vil forhindre det, og endelig mener jeg naturligvis også, vi skal have korttids-parkering i København, sådan at tilgængeligheden hele tiden opretholdes.

Det, vi ikke skal have – og det tror jeg heller ikke hr. Ivar Hansen ønsker sig – er et af de værste skræmmebilleder, vi kan få af storbyer nu, nemlig det, hvor alle sidder fast. Ingen storbyer har i øjeblikket løst det problem, og det ved hr. Ivar Hansen sandsynligvis også godt. Alle spørger: Hvad gør vi for at komme ud over det trafikkaos, der har vist sig alle steder? I den sammenhæng synes jeg, det ville være dejligt, om selv Venstre ville udvise lidt nytænkning og lidt fantasi og ikke hænge så meget fast i fordommene, at man tror, at erhvervslivet går i stå, fordi vi har lidt nye trafikløsninger.

Jane Oksen (FP):

Alle partier i Folketinget undtagen Fremskridtspartiet står bag dagens forespørgsel om hovedstadens fremtid. Når Fremskridtspartiet ikke tilsluttede sig forespørgslen, var det ud fra det synspunkt, at København først og fremmest selv må løse byens problemer. Men vi fornemede også, at det ville udmunde i øgede offentlige udgifter, og man kan godt sige, at debatten har bekræftet vores værste anelser.

Vi er alligevel glade for, at der er en debat om København, men formålet med denne debat burde først og fremmest være at styrke Københavns erhvervsliv, så byen bliver i stand til at klare sig selv. Her spiller lovgivningen selvfølgelig en vigtig rolle, og her har Folketinget naturligvis det største ansvar.

Der er et enormt bureaukrati i Københavns Kommune. Det er utrolig tungt for erhvervslivet at få sagerne igennem – det kan faktisk tage år. Det er et problem, Københavns Kommune selv bør løse.

De københavnske folketingsmedlemmer betragter Københavns problemer som deres egen mærkesag, men jeg tvivler nu på, at de fleste københavnske folketingspolitikere har hele baglandet med, når de næsten alle sammen lover København øgede økonomiske midler. Der er mange, der ikke har ønsket, at der skal tales om udligningsordninger i denne debat; i det hele taget er økonomien det ømme punkt. Der har været talt om et beløb på 80 mia. kr., hvis alle Københavns ønsker skulle opfyldes. Derfor synes jeg ikke, vi kan lade økonomien helt ligge.

I de afsluttende bemærkninger i hovedstadsrapporten fra initiativgruppen er det da også anført, at gennemførelsen af de stillede forslag vil forudsætte øgede investeringer fra såvel statens og kommunernes som det private erhvervslivs side. Man erkender altså klart, at der skal pumpes flere offentlige midler i hovedstadsområdet.

Det kan ikke være rimeligt, at stat og kommuner skal bidrage til at dække et københavnsk overforbrug og et milliardunderskud på Københavns budget, for alle landets kommuner har store problemer i denne tid med at få budgetterne til at nå sammen. Og der var jo også engang, den borgerlige regering lovede skatenedsættelser, men det er der vel ingen der tror på længere. Vi giver i forvejen København ekstraordinære tilskud fra staten, så jeg tvivler på, at der er økonomiske midler til rådighed.

I statsministerens besvarelse af forespørgslen var nogle af de hyppigst forekommende ord »der skal gøres en indsats, og der skal investeres«, men vi savnede egentlig nogle reelle løsninger i statsministerens besvarelse.

Det er jo altid det letteste at nedsætte et udvalg eller et råd, og nu skal vi have både et udviklingsselskab og et udviklingsråd for hovedstaden. Vi var lige så glade for, at Hovedstadsrådet var blevet nedlagt, men nu genopstår det formentlig i en anden skikkelse.

Vi savner helt konkrete forslag, der trækker Københavns udvikling den rigtige vej. Et af de vigtigste forslag i redegørelsen om København er Øresundsforbindelsen, og der er heller ingen tvivl om, at en etablering af en Øresundsforbin-