

(Kort bemærkning).

Lis Noer Holmberg (CD):

Jeg vil gerne sige til hr. Leif Hermann, at man jo godt kan komme galt af sted, og at det er bedre at komme galt af sted end slet ikke at komme af sted. Jeg nævnte Gunna Starck, men burde i stedet have sagt Viljo Sigmundsson, så havde det været bedre. Men lad os så bare dvæle ved Gunna Starck. Nu, da man har fjernet Gunna Starck og der er sket en svækkelse af venstrefløjen, er der da håb forude.

Når vi nu taler om biler, bytrafik, cykler og alt det dér, vil jeg gerne spørge: Vi har jo i mange år efterlyst nogle parkeringspladser. Hvad har man egentlig gjort f.eks. ved de ikke overdækkede S-togsbaner fra Østerport til banegården? Og der kunne være andre, som man kunne overbygge og lave om til parkeringshuse. Sådan noget har man da i høj grad forsømt. Det syntes jeg lige skulle med.

Margrete Auken (SF):

Først til fru Lis Noer Holmberg: Hvis man er på cykel, er det altså bedre slet ikke at komme af sted end at komme galt af sted, vil jeg lige sige i al almindelighed sige.

Dagen i dag har været en god dag, forstået på den måde, at pludselig står alle gode viljer sammen om København, og i betragtning af, hvordan byen tidligere har været behandlet i Folketinget, er det jo et enormt fremskridt.

Der er to ting, man bliver ved med at vende tilbage til: Vi skal have liv i byen, vi skal have vækst, vi skal være et kraftcentrum, en levende hovedstad. Den anden ting, der måske har spillet knap så stor en rolle, selv om alle sikkert vil protestere over for den påstand, er miljøet: Vi skal have et bedre miljø i København.

Et af de centrale områder er trafikken. Trafikken er Københavns største miljøproblem, og samtidig er trafik jo et tegn på liv. Der er simpelt hen i reglen en modsigelse mellem et godt miljø, som er sundt at være i, og så megen trafik. Indtil videre har så at sige ingen storbyer klaret det problem, og det er så hidtil blevet forsøgt klaret meget traditionelt ved, at man har udbygget faciliteterne, som det hedder, for bilerne. Ikke desto mindre er det sådan, at i alle storbyer – faktisk bortset fra København – sidder bilerne fast i en stor klump. Det har ikke meget at gøre med liv i byen, det har ikke meget med mobilitet at gøre.

I den elendighed kan man vælge at gå to veje. Den ene er at gøre bilen til et bekvemt sted at tilbringe sin formiddag og sin aften, og det gør man så ved at installere kontoret i bilen med telefon, telefax osv. Det hjælper ikke på miljøet, og det har altså ikke så forfærdelig meget med liv i byen at gøre. Man kan også gå en anden vej, nemlig at skabe en by, som har en livlig trafik for alle grupper, så alle grupper kan komme af sted, og på en sådan måde, at hvis man f.eks. kommer galt af sted på sin cykel, er det ikke livsfarligt, men drejer sig højst om en bule i panden. Man kan oven i købet gøre det på en sådan måde, at man får et godt miljø.

Hidtil er det blevet mødt med megen overbærenhed, når der er blevet stillet forslag om at udbygge bytrafikken på en sådan måde, men ikke desto mindre er det det, vi skal satse på i København, og vi skal satse på det således, at vi kan blive forbillede for andre byer. Der er faktisk mange, der spørger: Hvad har I tænkt jer at gøre i København, for I står over for nogle afgørende valg i de næste par år?

Det, vi skal satse på i København, er naturligvis først og fremmest god kollektiv trafik med stor persontilgængelighed; derfor er SF meget energisk tilhænger af den faste Øresundsforbindelse som en centrum-centrumforbindelse, der kan transportere mennesker uden at være en belastning for miljøet, og derfor går vi ind for jernbanetunnelen, som i alle henseender er den mest bevagede, menneskevenlige og miljørigtige løsning.

Derudover skal vi selvfølgelig satse på cykler, på en kombination af cykler og kollektiv trafik. Og så skal bilerne selvfølgelig også have lov til at komme der. Der er transportopgaver, som kun kan løses ved hjælp af biler, og der er også noget, der hedder dovenskab og forfængelighed og mange andre ting, som vi ikke vil forbyde, men det skal være sådan, at biler ikke tager plads fra hinanden eller fra andre. Derfor skal vi have trafikken til at forløbe på de andre trafikantgruppers betingelser i centrum af København. Og derfor skal vi have begrænset bilersternes antal.

Der er en del forslag om, hvordan man kan gøre det. Et af dem er, at man begrænser parkeringspladserne, og det synes jeg man skal. Et andet virkemiddel blandt mange andre er SF's forslag om en miljøafgift, det såkaldte bompengeforslag, som fik en rimelig bred opbakning