

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil lige sige til hr. Glønborg, at hvis vi overvejer at lade en ting finansiere privat, skal vi gøre op med os selv, om det er noget, vi har meget hårdt brug for, og hvis vi har det, skal vi lade den finansiere offentligt. Hvis vi derimod siger: Dette er noget, som der måske er brug for, så skal vi lade det finansiere privat. Og så mener jeg det skal være en ægte privat finansiering, ikke dette utrolige misfoster, som f.eks. A/S Storebæltsforbindelsen er, hvor man kalder det privat forstået på den måde, at det er meget svært for os i Folketinget at komme ind og ordentligt få fingre i, hvad der foregår, samtidig med at man binder det op på en statsgaranti og på et statejet selskab. Det er den elendige udgave af planøkonomien, planløs, uøkonomisk planøkonomi, som SF under alle omstændigheder er imod. Lad os privatfinansiere det, som skal ud at bestå markedsprøven, og lad os offentligt finansiere det, som vi mener er en helt nødvendig samfundsopgave.

Jeg tror – men jeg ved det ikke – at en række af de anlæg, vi skal have lavet i centrum af København, skal klares via en offentlig finansiering, for jeg tror ikke, det kan lade sig gøre ved en direkte privat finansiering. Det har man, så vidt jeg er orienteret, ikke kunnet gøre nogen steder i verden indtil nu.

**Leif Hermann (SF):**

Selv om København næppe er den værste europæiske hovedstad med hensyn til miljøproblemer, er der dog store og afgørende miljøproblemer, som lægger sig i vejen for en byudvikling og en byfornyelse i København.

Jeg har tidligere i debatten under korte bemærkninger forsøgt at få trukket noget konkret ud af ordførerne for Det Konservative Folkeparti og Venstre med hensyn til, hvad de i grundten mente med de luftige betragtninger og halve løfter, som de har givet udtryk for dels her i dag og dels tidligere i pressen.

Det har ikke været muligt at få konkret at vide, hvad fru Connie Hedegaard mente med hensyn til de kemikalieforurenede arealer, om de også omfattede de gasværksgrunde, der spiller så betydelig en rolle for den københavnske økonomi.

Men det er jo ikke alene kemikalieaffaldspotentialerne, der udgør et betydeligt problem for

kommunen. Også den støj- og luftforurening, der følger med trafikken, er af afgørende betydning, og dertil kommer de specifikke miljøproblemer, som udviklingen i havnen bringer med sig.

Hvis vi først ser på støj- og luftforureningen, må man nok sige, at såvel Initiativgruppens redegørelse som statsministerens svar på forespørgslen jo unægtelig ikke tager voldsomt præcis stilling til de problemer, som følger de trafikinvesteringer, der skal foretages i de kommende år. Det drejer sig om en eventuelt kommende Øresundsforbindelse, og det drejer sig naturligvis også om de Amagerforbindelser, som fru Tove Lindbo Larsen havde en disput med fru Margrete Auken om.

For så vidt angår havneslam gik man særdeles konkret til værks i Havneudvalgets betænkning og foreslog, at man opstillede et anlæg i havneområdet, der på forsøgsbasis kunne behandle havneslammet. Jeg har stillet nogle spørgsmål til miljøministeren om dette, men tilsyneladende sker der ikke noget særligt på området.

Før man kaster sig ud i de store og vidtflývende planer, ville det være klædeligt, om regeringen havde gjort sig nogle overvejelser om, præcis hvordan man vil komme Københavns Kommune til hjælp i denne situation, hvilke trafikmæssige reguleringer man nødvendigvis vil foretage for at sikre, at luften også bliver sådan, at den bliver attraktiv at indånde for udlændinge, der åbenbart i stort tal skal besøge Danmark.

Men derudover er der også andre problemer, nemlig hvordan denne by skal se ud. I efteråret causerede miljøministeren på årets byplanmøde om København, en by, der efter ministerens opfattelse ikke var »fræk« nok, som udtrykket var. Det var så trist at vende hjem, sagde ministeren, fra London, Paris, New York – eller hvorfra ministeren nu foretrækker at vende hjem. København var ligesom lidt kedelig. Jamen er det Londons og Paris' myldretidstrafik, er det Bruxelles' hastigt fremadskridende destruktion, eller er det den totale mangel på identifikations- og orienteringsmuligheder på Alexanderplatz i Østberlin, ministeren tænker på? Eller tilslutter ministeren sig – det har jeg spurgt om én gang tidligere – Venstres gruppeformands ord og ønsker om en frizone i havnen? Ja, hvad tænkes der i det hele taget på