

I Berlin havde man i søndags en folkeafstemning om sammenlægningen af delstaterne Berlin og Brandenburg. Med 4,3 millioner indbyggere i Berlin og 2,5 millioner indbyggere i Brandenburg ville det have givet den tyske forbundshovedstad et befolkningsunderlag på knap 8 millioner indbyggere og dermed have skabt en ganske alvorlig konkurrence til København, der med sine kun 1,7 millioner indbyggere endda er delt op på fem forskellige enheder.

Som bekendt endte afstemningen med, at et flertal af vælgerne i Berlin stemte ja til en sammenslutning, mens et flertal af vælgerne i Brandenburg stemte nej, og sammenslutningen blev derfor heller ikke til noget, i hvert fald ikke i de første år. Herved har vi for Danmarks vedkommende vundet tid til at bringe vores egne forhold på plads, uden at Tyskland får et for stærkt konkurrencemæssigt forspring.

Går vi til Sverige, kan vi se, at man dér er ved at danne et storamt bestående af Malmø Stad, Malmø Len og Kristianstads Len. Der vil lige på den anden side af Øresund opstå en enhed med i alt 1,2 millioner indbyggere, og også på den side af sundet er man ved at ruste sig til de nye konkurrenceforhold efter Murens fald. Det er nødvendigt, at vi gør os det klart, når vi skal vurdere, hvordan vi vil varetage de interesser, der knytter sig til den danske hovedstad.

Ved sammenlægningen af de amtskommunale enheder i hovedstadsområdet ville der givet kunne opnås rationaliseringsgevinster, sådan som vi allerede har set det inden for HS. Vi ville kunne opnå meget gennem udnyttelse af storstadsfordele og specialiseringer f.eks. på sygehusområdet. Det ville være muligt at koncentrere apparatur og højt koncentrerede specialer på de enkelte sygehuse.

For god ordens skyld skal jeg tilføje, at en sådan koncentration meget vel kan finde sted på forskellige sygehuse i hovedstadsområdet; det behøver ikke ske på ét eller nogle få af dem.

Også på affaldsbehandlingsområdet vil der antagelig kunne hentes gevinster hjem til fordel for miljøet f.eks. ved en mere effektiv sortering – her tænker jeg især på kildesortering – og ved et veltilrettelagt genbrug af affaldet fra områdets 1,7 millioner forbrugere.

Spørgsmålet om en hovedstadsreform skal tages op igen, sådan som også regeringens medlemmer gav udtryk for, i folketingssamlingen 1998-99, når opgavefordelingen som ønsket af et stort flertal af partierne her i Folketinget er blevet nærmere belyst.

Udgangspunktet for denne belysning af opgavefordelingen er for os i Socialdemokratiet, at der skal være ensartede regler for opgavefordelingen i hele landet. Udgangspunktet er også, at en sådan ændring af den kommunale inddeling i hovedstadsområdet ikke bør få og ikke vil få afsmittende virkning i resten af landet.

Vi afventer altså en afklaring med hensyn til opgavefordelingen, og indtil vi har den afklaring, og indtil Folketinget har taget stilling til resultatet af det kommissionsarbejde, der nu bliver igangsat, skal vi selvfølgelig sørge for, at hovedstadsområdet ikke sakker bagud, selv om vi ikke har den amtskommunalt optimale struktur.

I forhold til Sverige må vi sikre takster på Øresund, så taksterne ikke kommer til at virke som en hæmsko for regionens udvikling. Vi må overveje en fælles takstpolitik for den kollektive trafik i det, vi lidt flot kalder Ørestaden, altså i HT-området i Danmark og det nye Skånelen i Sverige.

Vi må sikre, at skattesystemerne og de dertil knyttede dobbeltbeskatningsoverenskomster ikke fremmer et uhensigtsmæssigt arbejds- og bosætningsmønster inden for hovedstadsregionen.

I forhold til Tyskland må vi sikre, at København og Danmark ikke bliver et marginaliseret udkantområde. Det er min vurdering, at vi med Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen har sikret gode trafikforhold såvel til Sverige som til kontinentet, så vi ikke af den grund skulle blive et udkantområde.

Så finder jeg anledning til at understrege, at Københavnsområdet har utvivlsomme fordele i dag. Internationalt set er København et lavpriso-område, for så vidt angår bolig- og erhvervs-ejendomme; der er et kæmpe udviklingspotentiale i den danske hovedstad.

København er en by med små forureningsproblemer; tænk bare på de smogproblemer, vi kender fra en række andre storbyer. Det er en kvalitet, der skal fastholdes også i den fremtidige udvikling.

København har internationalt set en lav kriminalitet, man har et internationalt miljø, bl.a. med fremmedsprogede skoler, der er gode trafikforbindelser, der er en velfungerende lufthavn beliggende tæt på centrum, og danskerne har en internationalt set god og høj arbejdsmoral. Kort sagt, der er gode udviklingsmuligheder i den danske hovedstad allerede i dag. Nu gælder det om at udnytte dem, indtil vi har fået