

[Miljøministeren]

andre faktisk stort set har løst disse problemer. Nogle byer har fortsat store bevaringsinteresser, for andre er det noget mindre centralt.

Heroverfor står selvfølgelig, at byer – og ikke mindst storbyer – har en helt særlig charme og noget udefinerligt interessant og tiltrækkende, der ofte kan få os til at lukke øjnene for støj, os, larm osv. Mange af os, der har haft lejlighed til at besøge New York, kender denne dualistiske holdning.

Men dette skal nu alligevel ikke få os til at affinde os med byernes virkelige problemer; de skal selvfølgelig løses.

I store byer har vi så også den største koncentration af kilder, der forurenar: støj, røg, spildevand osv., kilder, der først og fremmest er relateret til erhverv og trafik. Men vi bor også i byerne, og samspillet mellem erhvervsområder, trafik og boligområder er derfor vigtig og er i dag absolut ikke en harmonisk symfoni. Problemerne er mangeartede, og løsningerne bør derfor være forskellige. Byernes miljø og udvikling kan således ikke klares med enkle, firkantede løsninger og stive regelsæt. Derfor tror jeg heller ikke på større lovkomplekser med mange detaljerede regler. Der må derimod findes nye, nuancerede måder at angribe byspørgsmålet på. Jeg tror, vi trænger til en debat om, hvorledes vi skal udforme en bypolitik, der tager hensyn til, at vore byer er levende organismer, der skal kunne udvikle sig på bæredygtig vis.

For mig at se må en bæredygtig udvikling for byerne også bygge på budskaberne i Brundtland-kommissionens rapport og må indeholde fire hovedkomponenter. For det første må der skabes en bedre økologisk balance i byerne mellem ressourceforbrug og genanvendelse af affald. For det andet må forureningen i byerne nedsættes. For det tredje må byerne sikres som ramme om befolkningens trivsel såvel socialt og sundhedsmæssigt som kulturelt.

For det fjerde må byernes funktion som rammen om samfundets økonomiske og erhvervs-mæssige udvikling styrkes. Vi må erkende, at der er forskel på det, der skal ske i København og i Ribe, for slet ikke at tale om Skive.

Byen er en stor, samlet, ressourceforbrugende og forurenende organisme. Gennem byen strømmer ressourcer som bl.a. energi, vand, byggematerialer og forbrugsvarer. I den sidste ende produceres affald, der sendes ud til omgi-

velserne. Når problemerne skal løses, er det ikke tilstrækkeligt at se på én sektor eller én ressourcestrøm for sig. Den mest optimale løsning findes kun ved at se på de samlede ressourcestrømme gennem byen og finde frem til nogle helhedsløsninger, sådan som der også gives udtryk for i Brundtland-kommissionens tankegang.

Bestræbelserne for at skabe en bæredygtig udvikling i byerne kræver derfor, at der til staidighed sker en afvejning af modstående interesser, og der må findes løsninger, der tilgodeser modstående hensyn.

Trafikken skaber et fremtrædende problem for byerne. 240.000 boliger er belastet med et for højt støjniveau fra biltrafikken. Luftforureningen i de tætte byområder nærmer sig nogle steder et uacceptabelt niveau og er en gene for beboere med luftvejssygdomme. Luftforureningen angriber også bevaringsværdige bygninger, om end måske mere her end nogle af de steder, vi har set navnlig i Østeuropa og her specielt Polen.

Antallet af tilskadekomme ved trafikuheld pr. kørt kilometer er dobbelt så stort i byerne som på landet.

For at løse disse problemer må den kollektive trafik og cykeltrafikken have de bedst mulige vilkår. Så mange som muligt må lade bilen blive uden for byerne.

Som anbefalet af trafik- og kommunikationsministerens udvalg om hovedstadsområdets trafik kan dette ske ved at samle serviceerhvervene tæt ved knudepunkter for den kollektive trafik.

Trafik- og kommunikationsministeren har netop fremsat forslag om den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Forslaget skal bl.a. føre til en effektivisering af bane- og bustrafikken.

Hertil kommer fra samme minister en række initiativer, som har til hensigt at forbedre miljøet i byerne. I flere kommuner er der således ydet støtte til cykelruteprojekter, som kan forbedre fremkommeligheden, sikkerheden og trygheden for cyklisterne i de centrale bydele. Der anlægges også nye cykelstier og kantbaner på hovedlandevejsnettet.

Endvidere er der forskellige andre forsøg i gang; f.eks. har man i Fredericia ydet støtte til forsøg, der kan lette de handicappedes færdsel i byen. Der anlægges omfartsveje, som leder gennemkørende trafik uden om byernes centra-