

tiv, og dels altså fået begrænset privatbilismen, for de to ting skal nemlig sammenkobles.

Det lod sig altså gøre i de byer, for dér var der åbenbart handlekraft, og så må der altså have været nogle politikere på den anden fløj, som enten manglede eller havde for lidt indflydelse. Og jeg er såmænd ligeglad med, om det er det ene eller det andet, bare vi dog kunne få Socialdemokraterne – for det er jo Socialdemokraterne, det drejer sig om, kan vi høre her i dag – bare vi dog kunne få Socialdemokraterne til at tage deres miljøpolitik alvorligt. Det er det, det hele går ud på, for så vil de også kunne komme igennem over for Københavns Borgerrepræsentation.

Der er også et andet punkt, som jeg synes jeg lige vil nævne her, når vi taler om trafikken i København, men jeg ved ikke, om det stadigvæk er justitsministeren eller det nu er trafikministeren, der skal kigge på det:

Københavns Politi har åbenbart ikke tænkt sig at sørge for at få overholdt 10-meters-parkeringsreglen. De har i hvert fald ikke gjort noget ved det endnu. Men hvis man begyndte at overholde 10-meters-parkeringsreglen, ville det være noget, der ville betyde en hel del, og det står faktisk i loven, at den regel skal overholdes, og det må der altså være plads til. Men de gør ikke noget ved det.

Jeg ved godt, at Københavns Politi altid har været imod den regel, men det er jo ikke ensbetydende med, at de så selv bestemmer, om den skal overholdes eller ej, men det tror de åbenbart. Så det ligger stadigvæk hen, så man kan parkere, som man vil. Ikke engang den gamle 5-meters-regel overholdes og i hvert fald slet ikke 10-meters-reglen.

Det ville nemlig også hjælpe på trafikken, hvis vi fik det antal færre parkeringspladser, som det ville medføre, for det er jo også et spørgsmål om at kunne komme af med bilen. Og det er så en af de kombinationer, man kunne tage med, hvis der skulle gøres noget ved den københavnske trafik, og i øjeblikket er det altså først og fremmest København, der har problemet.

Det første forslag, vi lavede – i 1986 eller 1987, tror jeg det var – var meget nøje udarbejdet og meget detaljeret med hensyn til, hvordan det hele skulle gøres, fordi vi på det tidspunkt tog hensyn til Verdensbankens rapport om, at det var vigtigt at have hele målsætningen for, hvordan det skulle gøres, og dengang havde vi altså de dér fonde med, der skulle til for at sik-

re, at de penge, der kom ind, gik til styrkelse af pendlernes kollektive trafik.

Men det har vi ikke gjort siden. Det sidste par gange har vi i vores forslag i højere grad lagt vægt på, at der bare skal skabes lovmulighed for, at de kommuner, der vil gøre det, kan komme i gang med det. Og jeg kan trods alt forstå på regeringen – og det vil jeg i og for sig godt have bekræftet her – at hvis der f.eks. kommer et ønske fra Københavns Kommune om at gøre det, altså hvis det nu lykkes Det Radikale Venstre og SF sammen med Enhedslisten i de forhandlinger, der i øjeblikket pågår på Rådhuset, at få overtalt Socialdemokraterne til at gøre noget ved det her problem, så er regeringen på plads med det samme, og så er De Radikale glade for alligevel at kunne stemme for det, som de faktisk går ind for, i stedet for at skulle stemme imod det, som de går ind for. Og hvis det kan ske, så er det i og for sig, jeg vil ikke sige lige så godt, men næsten lige så godt.

Jeg vil godt føje til her, at Enhedslistens forslag ville jeg på en måde hellere have end vores, for jeg synes, der er så mange rigtige ideer i det forslag, og det passer mit temperament godt, at det præciserer, hvordan det nogenlunde skal gøres. Og jeg synes i hvert tilfælde, at vi i fællesskab skal sige til Københavns Kommune, at den konklusion, der bl.a. er i Transportrådets rapport om det her: at man skal vide, hvordan man skal bruge pengene, og at de ikke bare må gå i den store, slunkne kommunekasse, er vigtig, for at systemet kan komme til at virke. Det synes jeg i hvert tilfælde at vi skal sige i fællesskab.

Jeg tror også, det er vigtigt, at vi får sagt, at hvis det her skal have en chance, så skal der altså satses kraftigt på den kollektive trafik. For når f.eks. bare det, at Christians Brygge blev lukket, kunne skabe så meget kaos, så siger det sig selv, at der altså er problemer, og at der skal meget lidt til i København, før det begynder at gå galt det ene og det andet sted. Og i øjeblikket har den kollektive trafik altså ikke kapacitet til at klare den virkning, som vi gerne vil have ud af, at der oprettes bomringe, især ikke, hvis der oprettes to bomringe, altså både den indre omkring bymidten og den ydre til at tage pendlertrafikken ude ved ringvejene, for det er jo lige ved, at Transportrådet foreslår begge dele.

Og så er vi altså også nødt til at gøre noget for pendlere, for der skal selvfølgelig investeres meget kraftigt i pendlernes jernbanesystemer, i togvogne og spor – det blev der også talt