

kan vi altså ikke løse problemet. Selv hvis vi får de mest elegante benzinøkonomiske biler eller for den sags skyld elbiler, så fylder de stadig væk lige meget. Og de slår stadig væk dem ihjel, der er uden for dem, selv om de måske så ikke forurenere så meget – det vil jeg godt medgive – men alle de andre gener har de også, og det er alle disse gener, vi skal have kigget på, hvis vi skal have gjort noget ved det.

Derudover står vi med problemerne med den kollektive trafikks koordinering. Jeg var glad for, at hr. Heiselberg henviste til Wien. Det er jo præcis den model, vi skulle have haft i Danmark, hvor vi havde haft koordinering. Hele kaos med Nørreport er jo bare – ikke bare, for man siger ikke »bare« om det, der sker der – en illustration, en tilspidsning af, hvordan det er, når man i den grad har spredt ansvaret ud på så mange, der sidder med særinteresser og i hvert fald ikke samarbejder og åbenbart også indimellem, jeg havde nær sagt, direkte skubber til hinanden for at komme til selv.

Man kunne håbe på, som ministeren jo også henviser til, at Hovedstadens Udviklingsråd kan løfte noget af det her, men det er ikke på plads endnu. Og jeg har ikke kunnet se, at der heller dér lå en målsætning, hvor man lagde det op til Hovedstadens Udviklingsråd: Hvordan kan vi gøre det her?

Der er bestemt gode tiltag i redegørelsen. Jeg synes, det er fint, at man flytter rundt på myndighederne i forhold til politi og kommunale myndigheder. Vi har lidt for mange gange set politiet modsætte sig initiativer i byerne. Her i København var det mest pinlige eksempel jo Vester Voldgade, hvor politiet var imod kommunens vedtagelse, og da politiet var imod, så saboterede de det også ganske åbenlyst. De gjorde intet for at få det overholdt. Jeg har ikke selv prøvet at køre igennem med min egen bil, men jeg har da snakket med folk, der har sagt: Det kan man da roligt gøre. Der er ingen grund til at lade være med det, for der er ingen. Der kan stå en politibetjent og være splintrende ligeglad. En sådan åbenlys sabotering burde jo selvfølgelig under ingen omstændigheder have været mulig, heller ikke under den gældende lovgivning. Men vi har set det.

Vi har set det i Færdselssikkerhedskommissionen. Da vi i sin tid foreslog 10-meters-parkering, var politiet imod, hvorfor det jo altså har været et værre dyr at få politiet til overhovedet at overholde den der 10-meters-parkering, skønt det er en billig løsning, som i for-

hold til i hvert fald den gamle plan i Færdselssikkerhedskommissionen havde en meget høj gevinst i forhold til indsatsen. Men da politiet syntes, det var synd for bilisterne, at man tog nogle parkeringspladser fra dem – og sådan omtrent begrundede i hvert fald Københavns Politi det i de fjerne tider i den første Færdselssikkerhedskommission – ja, så kom det ikke. Og det har jo knebet gevaldigt. Jeg går ud fra, at det nu er kommunen, vi skal skælde ud, når det ikke bliver respekteret, i København i hvert fald. Der er jo 14 kommuner, hvor de kan det, og det er stadig væk meget sølle. Det er stadig væk meget sølle. De oversigtsproblemer, det giver, når bilerne parkerer helt frem, har vi mange steder i byerne endnu, så kommunen har altså, i hvert fald i København, ikke fået tilstrækkeligt ud af det. Jeg håber, at i de 14 andre kommuner, hvor man så har påtaget sig det, dér får færdselssikkerhedsmæssig gevinster ud af det. Så får man også økonomiske. Det skal jeg ikke bebrejde nogen. Men først og fremmest vil vi gerne have de færdselssikkerhedsmæssige gevinster. Men det er bare for at sige, at jeg synes, det er fint, at man nu lægger fast, at vægten skal flyttes.

Jeg synes også, det er fint, at man gør noget ud af, at vi skal have »park and ride«, som det hedder, eller »parkér og rejs«. Det er noget, der skal sættes mange flere ressourcer af til. Det er i hvert fald et af de forslag, vi meget gerne vil støtte.

Jeg vil godt sige til ministeren i den sammenhæng, at jeg godt ved, at det ikke direkte sorterer under ministeren, men altså Kgs. Nytorvparkeringen er det stik modsatte af alt, hvad der er foreslået her. Jeg har ikke tænkt mig at prøve at forklare hverken hr. Heiselberg eller hr. Ikast, hvorfor sådan en parkering giver mere trafik, men jeg er ikke i tvivl om, at ministeren ved det. Jeg er ikke i tvivl om, at når man laver en stor central parkeringsplads, så kommer der mere trafik.

Og jeg vil da godt sige, at der er et råd, som man i hvert fald kan give, og der er oven i købet mange løsninger i det på én gang. Jeg vil dog godt bede ministeren prøve at forklare sine partifæller på Rådhuset – jeg tror ikke på, at borgmester Søren Pind kan bruges til en pind – at hvis man nu gjorde det, at man tog den store Israels Plads-parkering, hvor der jo hele tiden er ting, der er udnyttet, det er udlejet til fjernparkering, og byggede en lille fodgængertunnel fra den parkeringsplads og hen til metrostationen.