

nen, så ville vi der kunne løse mange ting på en gang. Så kunne man tage metroen ind til Kgs. Nytorv, hvis man skal derhen, og der var jo ingen grund til at bygge den der kæmpe parkeringsplads inde på Kgs. Nytorv.

Et punkt, som jeg slet ikke har kunnet berøre nok, er hele partikkelproblemet og miljøproblemerne i de store byer, hvor jeg er meget glad for de forsøg, vi nu har fået i Odense. Men vi er hele tiden på forsøg, på forsøg, på forsøg. Er det ikke snart på tide, at vi kan få lavet noget og vi siger: Nu gør vi det altså sådan her? Det er igen altid forsøg og forsøg. Tænk hvis ministeren sagde: Jamen den forsøgsperiode med miljøzonerne skal i hvert fald være kort, ligesom vi meget hurtigt vil skride til, at færdselssikkerheden også skal styrkes ved, at de nu uendelige forsøg med fotofartfælderne bliver gjort permanente og også en del flere steder kommer til at lave en masse af det helt nødvendige arbejde for færdselssikkerheden.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Den underlægningsmusik, vi her har til vores debat, viser jo også, hvad borgerinddragelse i politiske beslutninger betyder, hvad engagement betyder. Det synes jeg er interessant også i det, vi drøfter nu her, med hensyn til decentralisering af kompetence.

Jeg er glad for, at fru Margrete Auken har læst trafikvisionerne fra Socialdemokratiet. Fru Margrete Auken beklager sig over bløde formuleringer, men jeg synes, man skulle glæde sig over, at der stadig er sket forbedringer efter den målsætning, vi sætter op. Det sker stille og roligt.

Når så fru Margrete Auken nævner roadpricing, så kunne det jo være, fru Margrete Auken kunne fortælle EU og Danmark og alle os andre: Hvornår er det teknisk muligt at gennemføre roadpricing? Det kunne da være interessant. Jeg ved, at der er masser af dygtige folk, der ser på muligheder for, hvordan man kan gennemføre det. Men hvornår er det muligt, spørger jeg fru Margrete Auken.

Lad mig så citere fra det, jeg sagde indledningsvis, for det der problem med bilismen er jo det, som Ringe Kommune siger i sin færdselssikkerhedsplan: Det er forældrenes færdselskultur eller mangel på samme, der er årsag til problemerne. Men vi kan glæde os over Gladsaxes forsøg, som virker, og hvor der har været borgerinddragelse.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er enig med hr. Erling Christensen i, at vi f.eks. har fået flere cykelstier, men til gengæld har vi altså også fået mange, mange flere biler, og det har vi jo ikke mindst i København, og det er jo det, det drejer sig om. Der er andre initiativer, men hvordan får vi begrænset bilismen i København?

Hvad angår roadpricing: Hvis jeg kan få Socialdemokratiet og regeringen til at sige, at så snart det kan laves, så går vi i gang, så er vi tæt på at ville kunne lave det.

Så vil jeg da endelig sige, at en af de ting, som jeg i øvrigt burde have nævnt i min tale, og som jeg godt vil spørge hr. Erling Christensen om, er, om han ikke godt vil være med til at støtte ideen om, at man i de store byer laver sådan en slags omvendte motorveje. Altså, vi laver steder, hvor vi tillader al anden trafik end bilerne. Hvad med at vi i storbyerne lavede nogle hovedstrøg, steder, hvor vi fjernede bilerne og så kun havde kollektiv trafik og cykler? Vi kunne f.eks. starte med, at vi lavede det på Amagerbrogade i København. Vi kunne lave det forskellige andre steder. Det ville være en enorm billig måde at øge både den kollektive trafiks kapacitet, færdselssikkerheden, fremkommeligheden og tillokkelsen for cyklerne på, hvis man gjorde det sådan.

Jeg har i øvrigt, skal jeg så sige, inden jeg nu får forslaget i hovedet af Venstre og De Konservative, faktisk fået støtte til forslaget fra bilimportørerne og sådan nogle, som kunne se, at der var en vis pointe i, at man nogle steder prøvede at lave en omvendt motorvej, altså hvor der ikke var biler. Og jeg kan fortælle hr. Svend Heiselberg, at der er mange andre steder, hvor bilen kan køre ind uden at behøve at køre ad Amagerbrogade, og især hvis man så sagde: Der lægger vi så busserne. De vil jo få en enorm kapacitetsforøgelse, hvis de ikke skal holde i kø hele tiden, og så kunne vi f.eks. flytte cyklerne ind på midten af vejen, så vi ikke havde konflikten mellem fodgængere og cykler. Det ville være en af de visioner, man kunne arbejde på. Hvis man f.eks. kunne få god støtte herindefra til at sige – det er ikke os, der skal bestemme det, det skal man ude i kommunerne, det er jeg med på – at sådan noget vil vi godt prøve at sætte i centrum af det, vi skal gøre, så ville vi virkelig lave noget, hvor vi fik fremkommelighed.