

male klasser på 25 pct., vil jeg sige, at det kan man jo udforme på forskellige måder. Og én måde er jo en simpel hensigtserklæring om, at man tilstræber det, og frivillighed. Blot det, at man kommer med en sådan erklæring, tror jeg betyder noget i sig selv.

Mange af de fremmede tosprogede børn vil i hvert fald gerne være sammen med andre børn og måske også mange andre, og så kan denne måde at gøre det på måske skade dem på længere sigt, fordi de ikke får lært nok dansk og danske begreber. Det tænker børn jo ikke på, men så kunne man håbe, at deres forældre tænker på det. Men den ene måde at gøre det på er ved hjælp af en frivillig hensigtserklæring.

Der er flere måder at gøre det på, men en anden måde er altså ved en regelændring i loven om skoledistrikter eller ved at bruge den eksisterende lov, hvis man kan det – ministeren behøver ikke at svare nu; vi kan få oplysningen i udvalget – det vil sige den bestemmelse i den gældende lov, der drejer sig om børn og unge med forskellige former for handicap, som kan henvises til andre skoler end lige distriktsskolen.

Den bestemmelse kunne man jo godt bruge, hvis man opstillede en række kriterier, der går ud på, om der tales dansk i hjemmet, om familien har dansk indfødsret, og om, hvor længe familien har været i Danmark, og en række andre kriterier, ikke firkantet fortolket, men alligevel nogle kriterier, ifølge hvilke man kan sige: Her er tale om, at det falder ind under den paragraf, hvor familien ikke har krav på, at barnet bliver undervist i den nærmeste distriktsskole. Det var også en vej frem, men selvfølgelig er frivillighed at foretrække.

Jeg tror desværre, at forfatteren af den kronik, som faktisk har givet anledning til dette forslag, nemlig inspektøren på Gjellerupskolen i Århus, som skrev en kronik den 12. januar i Politiken, har ret, når han skriver, at frivillighed alene gør det ikke i denne sag. Og det er en mand, der har problemerne helt inde på livet i den praktiske hverdag.

Men tak for en god og sober debat. Så håber jeg på et godt arbejde i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Forslagenes overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

### Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 4) Første behandling af lovforslag nr. L 193: Forslag til lov om udvidelse af Helsingørsmotorvejen og anlæg af 1. etape af Tværvej samt anlæg af omfartsvej Viborg Syd.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 22/3 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Sonja Mikkelsen (S):

Dette lovforslag bemyndiger trafikministeren til at sætte tre vejprojekter i gang, hvoraf de to i hovedstadsområdet skal ses i snæver sammenhæng med en række andre beslutninger, der retter sig mod både at forbedre trafikmiljøet, sikkerheden og fremkommeligheden i Københavnsområdet.

For det første vedrører det en påkrævet renovering af den ældste strækning af Helsingørmotorvejen, og i den sammenhæng udvides motorvejen fra fire til seks spor. Det er gavnligt både for miljøet, for sikkerheden og for fremkommeligheden. Mange bilister vælger i dag at bruge mindre, parallelle veje, herunder villaveje, i stedet for at sidde fast i bilkøer på motorvejen. Det belaster bysamfundene, og det medfører en større ulykkesrisiko, end hvis bilerne holdt sig på motorvejen, og det vil de gøre, når vejen er udvidet.

Busserne sidder også fast på Helsingørmotorvejen, og det begrænser interessen for at benytte sig af denne del af den kollektive trafik. En udvidelse af motorvejen vil give busserne mulighed for at overholde køreplanerne, ikke

mindst fordi man på Hans Knudsens Plads har busprioritering, således at busserne hermed slipper for bilkøerne. Det vil uden tvivl få flere til at bruge bussen.

Forbedringen af Helsingørmotorvejen skal efter Socialdemokratiets opfattelse også ses i sammenhæng med, at jernbanebetjeningen på Kystbanen styrkes med flere tog – og tog til tiden! Og med de moderne elektriske regionaltog vil det tiltrække flere kunder til toget frem for privatbilen.

Det andet forslag drejer sig om en lille delstrækning af Tværvej baseret på en projekteringslov fra 1967 om en fjerde ringvej. Strækningen bygges for at sikre en direkte forbindelse mellem motorvejsnettet og det transportcenter, der efterhånden er bygget op i Høje Taastrup. Med denne lille vejstrækning kan Høje Taastrups bymidte aflastes med et par tusinde lastbilkøretøjer i døgnet – en trafik, der næppe bliver mindre i fremtiden, efterhånden som transportcenteret udvides. Det interessante ved transportcenteret er, at man her har direkte forbindelse mellem jernbanen og lastbilen, hvilket uden tvivl fremmer brugen af kombitrafik med mere gods på tog, hvilket er ønskeligt af hensyn til miljøet.

Begge de projekter, jeg indtil nu har nævnt, var oprindelig med i aftalen med Københavns Amt sammen med en række andre trafikprojekter. Til det formål havde regeringen afsat 350 mio. kr., og meningen var så, at Københavns Amt skulle bruge et tilsvarende antal kroner. Københavns Amt har dog ikke ønsket at fastholde aftalen. Men vi finder i Socialdemokratiet, at det alligevel er velbegrundet at anvende de 350 mio. kr. i hovedstadsområdet til at løse nogle af de trafikale problemer.

Hertil kommer en række andre investeringer til fremme af den kollektive trafik anvendelse. Et projekt, der således ikke er med, er en forlængelse af Frederikssundmotorvejen. Her har vi fra Socialdemokratiets side i stedet lagt megen vægt på i forbindelse med DSB-aftalen at få et dobbelt jernbanespor til Frederikssund og nogle flere stationer på strækningen i et forsøg på at få en hel del af pendlertrafikken fra den del af hovedstadsområdet væk fra bilen og over på jernbanen, og det har vi stor tiltro til vil lykkes.

Vi investerer også meget i nye S-tog i den kommende tid. Samtidig udvides Amagermotorvejen, og der bliver en større investering i støjafskærmning, og man tager trafikinformatik i brug for at udnytte den eksisterende vejkapacitet bedre til fordel for miljø og sikkerhed.

Den sidste del af lovforslaget er en omfartsvej ved Viborg, der skal føre trafikken sydvest om byen. Det er en strækning, der har været brugt for længe, og som skal aflaste Viborgs befolkning for en stærk miljøbelastning, der har været knyttet til den gennemgående trafik.

Den vejstrækning, der her er tale om, er en del af regeringens beskæftigelsespakke fra 1993. Vejen er også et udtryk for den nyorientering af trafikpolitikken, som indvarsledes med den første Nyrupregering, og hvor miljøet og sikkerheden skal have langt højere prioritet, end hvad der hidtil har været gældende.

Med denne omfartsvej og de øvrige omfartsveje, der bliver bygget på strækningen mellem Århus og Hansholm, vil vejforsyningen være i orden, og der er således ikke grund til overhovedet at overveje en ny vej til erstatning for den eksisterende rute 26.

Med disse bemærkninger skal jeg på Socialdemokratiets vegne give tilslutning til lovforslaget og til en hurtig behandling af sagen i udvalget.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken** (SF):

Jeg troede ikke mine egne ører, så nu skal jeg lige høre, om jeg hørte rigtigt: Så vidt jeg hørte, sagde Socialdemokratiets ordfører, at man med en udvidelse med et tredje spor vil få flere til at tage bussen. Dertil vil jeg sige, at i den rapport, som jeg efterhånden har rost mange gange – det var under Schlüterregeringen, og Vejdirektoratet havde åbenbart nogle bedre opdrag dengang, end det får nu, men det var nogenlunde det samme vejdirektorat – er der en glimrende oversigt over, hvad der vil ske, hvis der er frit valg og man får et ekstra spor, og der står, at det vil flytte 39 passagerer fra jernbanen og 24 passagerer fra busserne over til private biler, hvis der er frit valg i spidsbelastningstimen.

Så jeg vil gerne lige høre, hvor den beregning stammer fra, at det skulle begynde at gå den modsatte vej.

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen** (S):

Jeg vil gerne henlede fru Margrete Aukens opmærksomhed på, at den rapport, som fru Margrete Auken ved flere lejligheder har fremdraget i denne sal, er fra 1987. Der er altså gået 8 år, og der er faktisk sket temmelig meget med trafikafviklingen i Københavnsområdet, både på vejområdet, på bilområdet og på jernbane-

området – f.eks. er vi i øjeblikket ved at styrke jernbanedriften på Kystbanen – og det er selvfølgelig forhold, som overhovedet ikke kunne inddrages i overvejelserne i 1987. Så der er slet ingen tvivl om, at med den samlede indsats, der gøres i Københavnsområdet med nye S-tog og med en styrkelse af kystbanestrækningen, vil vi se, at den kollektive trafik vil komme styrket ud af det her.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil altså bare sige, at rapporten fra 1993 ikke indeholder nogen form for dokumentation, der afviser det her. Der mumler man sig lidt ud af det, og jeg har også set på selve forslaget, hvordan man håndterer sagen. Det er noget mumleri.

Jeg vil da godt høre, hvor fru Sonja Mikkelsen har de klare beviser henne. Det er faktisk her, det grundige arbejde ligger, og der henvises i øvrigt til de referencer stort set hele tiden. Jeg ved godt, at man tror, at det hjælper – jeg ved det ikke, men jeg håber, at man tror det. Jeg har en mistanke om, at man dukker hovedet og håber, at den debat hurtigt går over, men det kan jeg forsikre at den ikke gør.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Så er vi der allerede igen: Beviser for, om prognoser er rigtige eller ej, skal man altså være spåmand eller profet og have en masse kaffegrums eller en meget god glaskugle for at kunne komme med! Vi hørte fru Margrete Auken sige, at 24 passagerer ville gå derfra og dertil, og at 39 ville gå derfra og dertil, men hvem ved noget om det?

Mennesker retter sig altså ikke efter prognoser. Hvordan trafikken vil udvikle sig, har noget med adfærdsmønsteret at gøre, når trafikken er sådan indrettet, at der er valgfrihed og fremkommelighed for flere trafikformer. Og om toget skal hævde sig, har ikke ret meget med tredje spor på Helsingørmotorvejen at gøre, men har noget at gøre med, om togene går præcist, og om togene betjenes serviceminded. Det er det, der er afgørende for, om de mennesker, der har mulighed for at benytte toget, vil gøre det.

Desuden skal man jo huske, at de fleste mennesker først skal med ét befordringsmiddel hen til toget og bagefter med et andet befordringsmiddel fra toget hen til arbejdsstedet, eller hvor

de ellers skal hen, og det vil sige, at der skal to gange to befordringsmidler, nemlig bilen, eller to gange tre befordringsmidler i alt til for hver af disse ture.

Så alt det, fru Margrete Auken diskuterer med her, er sjovt at have og godt at beregne, men så kan man lægge det i skuffen og bruge sin sunde fornuft, og det vil jeg gerne opfordre til.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Hr. Arne Melchior hævder, at man ikke kan stole på prognoser, og deri er jeg fuldstændig enig med hr. Arne Melchior. Det forholder sig nemlig sådan, at prognoserne altid er funderet på bestemte forudsætninger og påvirket af de beslutninger, der træffes her. Det er jo klar snak.

Problemet, når man snakker om disse ting, er, at alle de beslutninger, man træffer, peger i retning af nogle bestemte beslutninger, der fører til nogle bestemte handlinger og nogle bestemte valg inden for trafikken.

Når vi derfor antyder, at man kan øge forståelsen ved at bruge nogle prognosetal, er det jo, fordi man derved kan vise, hvad det er for nogle valg, der bliver truffet, og der er da ikke noget mystik i, at hvis det er nemmere og billigere at tage bilen, så tager man bilen.

Hvis de beslutninger, vi træffer i Folketinget, fører til, at det er nemmere og billigere at tage bilen, tager man bilen, og hvis det, vi beslutter i Folketinget, fører til, at det er nemmere og billigere at tage med toget, tager folk med toget, og så er der et nyt prognosegrundlag, som giver nogle nye resultater.

Alt, hvad der ligger i prognoserne, er sådan set bare fremskrivninger af de beslutninger, vi træffer her, og det er derfor, vi reagerer, hver gang der kommer nogle beslutninger, der peger i den modsatte retning af de målsætninger, vi stiller op, for vi er meget ofte ret enige om de målsætninger, der bliver stillet op; men hver enkelt beslutning, der uafhængigt af hinanden bliver truffet, fører som regel i den stik modsatte retning, og det gælder også dette forslag.

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen (S):**

Jeg må sige til fru Margrete Auken, at Socialdemokratiet ikke bøjer hovedet og håber på, at denne debat snart går over, for vi mener faktisk det, vi står og siger, og der er slet ingen tvivl om, at i det øjeblik vi udvider Helsingørmotorvejen, så trafikken ikke klumper sammen dér og

man i stedet kan lede trafikken ind igennem byen og busserne kan få busprioritet, betyder det, at busserne rent faktisk kan komme til at overholde køreplanen – i modsætning til i dag. Det vil sige, at busserne bliver til at regne med, og i det øjeblik er busserne alt andet lige selvfølgelig mere interessante for folk, end de er i dag. Det er da logisk.

Det er også sådan, at både i prognosen fra 1987 og i de efterfølgende ting, der er kommet, har man jo ikke indregnet effekten af den forbedrede service på Kystbanen, som også hr. Arne Melchior var inde på, og det skal man jo også tage i betragtning her. Man kan jo ikke se Helsingørmotorvejens udvidelse isoleret. Man bliver nødt til at se den i sammenhæng med de øvrige ting, der sker, herunder ikke mindst styrkelsen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Og så vil jeg gerne henvise til, at vi jo faktisk laver et kollektivt eksperiment i storskala: Vi har jo netop besluttet ikke at fremme et projekt, der handlede om at forlænge Frederikssundmotorvejen, men helt bevidst valgt et dobbeltspor, flere stationer osv. for på den måde at forsøge at få mindre pendlertrafik ind i København i bil og i stedet få den med tog, og det håber jeg lykkes. Men vi gør altså også noget på Kystbanen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det var jo interessant at høre, at hr. Arne Melchior ikke tror på prognoser. Så forstår jeg bedre, at han går med til det ene vanvittige projekt efter det andet i Nordjylland, og hvor det ellers er, for når man ikke laver beregninger eller ikke regner med de beregninger, der foreligger, kan man jo forsvare hvad som helst, fordi man ikke behøver at forsvare noget som helst. Det var en ejendommelig oplysning.

Til fru Sonja Mikkelsen vil jeg sige, at fra den næste rapport, fra oktober 1993, kan jeg f.eks. citere følgende:

»Det er beregnet, at udbygningen af Helsingørmotorvejen, motorringvejen, kan medføre, at ca. 500 kollektivt rejsende overflyttes til privatbil.«

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg vil gerne støtte det indlæg, fru Sonja Mikkelsen kom med, for jeg mener faktisk nøjagtig det samme selv:

Jeg er engang i 1988 i Søllerød Kommunalbestyrelse, som jeg er medlem af, gået ind for det busspor, som fru Margrete Auken nævner, og som hun også henviste til under debatten i går, og jeg vil godt sige, at det gør jeg ikke længere; jeg er faktisk blevet klogere.

Som jeg læser indledningen til den lyseblå rapport, som fru Margrete Auken står og vifter med, så er der opstillet tre modeller for disse busspor, og i virkeligheden er der for mig at se ikke nogen modsætning mellem det, der står dér, og det, der står i bemærkningerne til lovforslaget i dag. Jeg mener faktisk ikke, at der vil komme flere biler ind i København af, at man laver den udvidelse, for proppen ved Hans Knudsens Plads vil stoppe dem.

Dernæst har man altså busbaner så langt ude på Lyngbyvej, at busserne uhindret kan komme forbi proppen og stadig væk vil bringe trafikanterne hurtigere ind til byen.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Hr. Arne Melchior har ordet for en kort bemærkning, og så tror jeg vi kan gå videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Ja, undskyld, jeg måtte lige reagere på det med de vanvittige projekter! Nu har jeg beskæftiget mig aktivt med trafikpolitik i ca. 13 år, og det er til dato ikke lykkedes fru Margrete Auken eller andre efterfølgende at påvise eller dokumentere, at nogen af de projekter, mit parti eller jeg eller de regeringer, jeg har haft den ære at være medlem af, har planlagt, stemt for og gennemført, har været vanvittige.

Og så vil jeg da lege spåmand og sige, at det i fremtiden heller ikke vil lykkes fru Auken at påvise noget sådant. Det er gode og sunde projekter, og jeg har endnu ikke hørt, at nogen har ønsket at nedlægge nogen af de veje eller nedrive nogen af de broer igen. Tværtimod bestormes vi i udvalget og i partigrupperne af deputationer for at få flere og bedre veje og bredere og sikrere veje, og det kombinerer CD og undertegnede altså med en styrkelse af den kollektive trafiks kvalitet og omfang. Det er der fornuft i.

Og i går havde vi jo en parade her af folketingsmedlemmer, der stillede sig op og talte for en strækning her og en strækning hist og en strækning alle vegne.

Så kom ikke her og sig, at noget af det har været overflødigt, endsige vanvittigt! Det er mundsvejr.

**Svend Heiselberg (V):**

Som det fremgik af debatten i går, kan Venstre støtte ethvert tiltag til forbedring af vores vej-system. Bilerne skal ud af byerne til gavn for miljøet, og de vejstrækninger, der her er tale om, har vi jo talt om i flere år. Men vi undrer os lidt over, at Frederikssundmotorvejen ikke er taget med. Det er jo også en stærkt trafikeret vej.

Vi kan selvfølgelig også glæde os over, at når det regner på præsten, så drypper det på degnen. Jeg tænker her på, at omfartsvejens tredje etape ved Viborg også er kommet med.

Som sagt kan Venstre tilsige sin fulde støtte til lovforslaget.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Det er en kort bemærkning til hr. Arne Melchior: Er hr. Arne Melchior vidende om, at bilerne producerer en meget væsentlig andel af det CO<sub>2</sub>-udslip, der er i Danmark? Er hr. Arne Melchior vidende om, at dette CO<sub>2</sub>-udslip er stigende? Og har hr. Arne Melchior nogen forslag til, hvordan man bare får sænket det til under det niveau, der var i 1988, siden hvilket år der er blevet anlagt meget væsentlige vejstrækninger og ført en meget væsentlig politik for en stigning i biltrafikken?

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg vil bare gøre fru Jette Gottlieb opmærksom på, at det regionale CO<sub>2</sub>-udslip i forbindelse med Helsingørmotorvejens udvidelse er 200 t om året.

Det er altså en forøgelse, og den fremkommer efter min opfattelse snarere, fordi man flytter trafik fra de omliggende veje derind, hvor den hører hjemme, nemlig på Helsingørmotorvejen.

I øvrigt er der andre ting, som jeg tror jeg kan blive enig med fru Jette Gottlieb om, nemlig at CO<sub>2</sub>-udslippet generelt skal nedsættes. Jeg vil lige minde om, at udslippet fra et kulfyret kraftværk som Avedøre er 2 mio. t om året, og kataranførger fra Kalundborg til Århus er fuldstændig utrolig energislugende. Dette her er altså ikke noget stort problem, lige når det gælder Helsingørmotorvejen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Fru Vibeke Peschardts beregninger viser, at hvert eneste tiltag, der bliver taget, går i den gale retning alligevel. Men jeg vil lige sige til hr.

Arne Melchior, at den oplevelse, vi havde i går, skyldtes jo dog heldigvis hverken SF's eller Enhedslistens folk, for vi ved godt, hvad vi taler om, og når jeg kalder de nordjyske motorveje for de vanvittige forslag – det er dem, der skal hedde Risgaard og Knudsen, for ellers vil man ikke kunne forstå, hvorfor de ligger der – er det, fordi de jo ikke er bygget endnu. De er vedtaget, men de tomme veje ligger der ikke endnu. Jeg ved godt, at det har været visse partiers braklægningsstrategi, at man asfalterer al jorden, for så kan man jo braklægge på den måde.

Men der er en række af de andre projekter. Da man tilsidesatte Vejdirektoratets beregninger og prognoser, begyndte man bare at vedtage sådan lidt efter, hvilken slags pression man var ude for, netop alle de deputationer, der kom renderende, alle de folketingsmedlemmer, der bestemte de talerstolen osv. Jeg ved godt, at det pres er der – jeg kan høre det fra Venstre og De Konservative – jeg er bare frygtelig rystet over, at Det Radikale Venstre og for den sags skyld også Socialdemokratiet er hoppet på det – og egentlig også hr. Arne Melchior.

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen (S):**

Nu er Socialdemokratiet jo et parti, der står ved sine aftaler, og det gælder også i trafikpolitikken, men jeg tror, det er gået fuldstændig sporeløst hen over hovedet på fru Margrete Auken, at der med den første Nyrupregering også blev varslet en ny politik på trafikområdet, som jo indebærer, at vi ikke pr. automatik vælger en motorvej, hver gang der er et trafikproblem. Vi vælger primært omfartsveje til at løse de miljøproblemer og trafikikkerhedsmæssige problemer, der er i byerne, men de aftaler, der nu engang er indgået, vedstår vi, og vi er meget tilfredse med, at vores regeringsparti og medpartier accepterer, at vi vedstår dem. Det er vi meget tilfredse med.

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Den konservative folketingsgruppe kan støtte regeringens forslag, men jeg vil ganske klart understrege, at vi ikke er særlig imponerede over trafikministerens udspil. Som så meget andet på det trafikpolitiske område tegner det profilen af regeringen, der kun tager de halve skridt, som kun er klar med lappeløsninger, hvor især utallige lokale socialdemokratiske forslag og udspil står i en skærende kontrast til en regering, der ikke vil ret meget på vejområdet – slet ikke, når det gælder motorvejene.

I bemærkningerne til lovforslaget kan bl.a. ses, at trafikministeren i december 1992 indgik en principaftale med Københavns Amt. Fru Sonja Mikkelsen kommenterede det i sin ordførertale, men fortalte ikke hvorfor. Jeg synes, trafikministeren skylder Folketinget at forklare, hvad der er sket. Har man i amtet pludselig ændret trafikpolitisk synspunkt? Eller er det mangelen på ca. 275 mio. kr. fra uheldige børspekulationer, der skal gå ud over de storkøbenhavnske trafikanter? Det har i hvert fald påvirket udbygningen af motorringvejen samt Frederikssundsvejens forlængelse.

Nu står vi så med en lap, som højst sandsynligt ikke vil bedre trafikforløbet på Helsingørsmotorvejen, men blot flytte proppen. Så kan bilerne her i den nye prop med sneglefart fylde luften med argumenter i CO<sub>2</sub>-debatten, for ministeren og for øvrigt også fru Margrete Auken og fru Jette Gottlieb er vel klar over, at en bil forurener mest pr. længdeenhed ved tomgangskørsel. Det faktum er i sig selv en god grund til at udbygge vejnettet, således at trafikken kan forløbe flydende.

Den udvidelse af Helsingørsmotorvejen, der lægges op til i regeringens forslag, løser kun en del – endog en ret begrænset del – af de trafikproblemer, der er på denne strækning. Vi taler her om en af landets mest befærdede veje, hvor der i myldretiden er trafikpropper i et omfang, man kun kender få steder i Danmark.

Derfor burde regeringen i sit forslag være gået videre med udvidelsen, og jeg vil gerne spørge ministeren, hvorfor man i forbindelse med denne udbygning ikke er gået op til Isterødskrydset, hvor trafikintensiteten normalt tager voldsomt til i omfang. Jeg vil gerne vide, hvorfor regeringen kun vil løse en lille del af problemet; hvorfor man ikke tager skridtet fuldt ud og forlænger med den ekstra bid, der virkelig kunne have haft betydning for trafikanterne.

Ministerens bør vide, at vi her taler om en strækning, hvor det kollektive trafikudbud er ganske omfattende, men enhver, der har fulgt udviklingen på Kystbanen, vil vide, at DSB's utallige forsinkelser har skabt en sådan mistillid til den kollektive trafik, at de mange tusinde, der pendler på strækningen, ikke længere anser den for at være et fristende alternativ.

Men jeg vil bede ministeren besvare mit spørgsmål.

Hvad angår lovforslagets afsnit vedrørende 1. etape af Tværvejen, skal det heller ikke være nogen hemmelighed, at vi gerne havde set, at

Tværvejen var anlagt som anbefalet i Tværvejsrapporten, nemlig helt op til Måløv.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

For at der ikke skal være nogen som helst tvivl om det, vil jeg bare sige, at jeg slet ikke forstår Det Konservative Folkepartis ordfører og den tale, han lige har holdt her.

Det er jo endnu flere millioner til motorveje, og det er vi på ingen måde med på.

Jeg skal ikke foregribe de besvarelser, ministeren kommer med, men som meget lokalkendt i det område vil jeg bare sige, at udvidelse fra Isterødvej og ind til Øverødvej, altså en yderligere udbygning af sporet den vej op, er fuldkommen overflødig. Vejen er renoveret for nogle år siden, og der er lavet nødspor osv., så det er ikke nødvendigt.

Endelig mener jeg, at hr. Stefan Rasmussen sagde noget fuldkommen forkert, da han talte om forurening. Det, jeg taler om, og det, jeg tænker på, når jeg siger det her, er selvfølgelig, at den øgede biltrafik giver øgede CO<sub>2</sub>-udslip. Der er andre forureningskilder – det var vi inde på i går – som kan dæmpes ved brug af katalysatorer og teknologi og al den slags, men det store problem i denne sammenhæng og i det hele taget er CO<sub>2</sub>-udslippet, som ændrer temperaturen på Jorden, og det synes jeg hr. Stefan Rasmussen skulle sætte sig lidt ind i.

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Jeg tog ikke som fru Vibeke Peschardt stilling til mængden af CO<sub>2</sub>-udslip. Jeg anlagde bare en anden betragtning om det, nemlig det faktum, at når en bil står stille, så laver den, uanset hvor stor mængden skulle være, mere CO<sub>2</sub>-udslip pr. længdeenhed, end hvis den kører. Det kan man vist ikke på nogen måde betvivle. Sådan forklarede jeg dette.

Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt Tværvejen skulle forlænges yderligere, skal jeg blot sige, at mine betragtninger stammer fra de mennesker, som kører på vejen daglig. Jeg tror også, at der i fremtiden vil være en stigende trafik oppe fra den region nedad, og det vil da ikke gøre trafikken mindre.

Men for at fru Peschardt ikke skal være i tvivl om det, kan jeg oplyse, at De Konservative er vældig interesserede i, at vi får udbygget det danske motorvejsnet således, at det kan fungere som et godt transportsystem for den del af tra-

fikken, der kører på det, til gavn for vores erhvervsliv. Det tror jeg nok fremgik af vores ordførertale i går og hele debatten.

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen (S):**

Nu er det jo ligegyldigt, hvor bilen holder stille, om det er ude på Helsingørmotorvejen, eller det er inde på Hans Knudsens Plads; forureningen er vel sådan set den samme. Det, der er interessant, er, at busserne kan komme igennem.

Men jeg vil gerne stille hr. Stefan G. Rasmussen et spørgsmål. Jeg blev faktisk ikke fuldstændig klar over, om De Konservative går ind for det samlede lovforslag eller man ikke går ind for det samlede lovforslag.

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Jeg skal til glæde for fru Sonja Mikkelsen læse de første to linjer op af min ordførertale:

»Den Konservative folketingsgruppe kan støtte regeringens forslag.«

Det var det!

**Margrete Auken (SF):**

I dag får vi – for at nævne et eksempel – i Politiken et malende billede af, hvad det er, der er ved at ske, hvis vi ikke griber ind. Vi vil se dramatiske stigninger, som vi allerede har set dem i biltrafikken, i nye biler og i kørselen. Jeg tror, at alle til venstre for i hvert fald de tilstedeværende borgerlige er enige i, at det er et meget alvorligt scenarie.

Jeg tror ikke, der er nogen, hverken blandt Socialdemokraterne, CD eller De Radikale, der vil gå op og sige: Det klarer vi på den måde, som hr. Rasmussen gjorde lige før, med lidt flere dingenoter og duppeditter, lidt krav til bilerne og sådan noget. Det tror jeg ikke der er nogen her der vil sige. I så fald vil jeg gerne høre det. Jeg tror heller ikke, der er nogen her, der blander kulbrinter og kultveilter sammen, osv. Vi ved godt, at vi har et enormt problem med hensyn til kultveilte.

Spørgsmålet er så, hvad man gør ved det. Jeg sagde i går, at miljøet havde sejret i retorikken, men at pengene jo altså stadig væk gik til de store bilinvesteringer, og at det var pengene, det drejede sig om.

Det forslag, vi sidder med i dag, er et lysende klart bevis på, at når man faktisk skal gøre noget, så gør man det modsatte, nemlig udvider vejene, skaffer bedre plads til bilerne, bøjer sig

for det pres, hr. Arne Melchior beskrev før, og som er ganske voldsomt – det er stærke lobbyister; jeg ved, at halvdelen af Folketingets Trafikudvalg skal til smøremøde hos D.A.F. i morgen; presset er solidt og konstant – og så udvider man altså vejene.

Jeg synes, at det forslag, der foreligger først og fremmest vedrørende Helsingørmotorvejen, er katastrofalt. Det kan kun forsvares, hvis man siger: Ja, men der er jo ikke noget at gøre, vi er nødt til at give bilerne bedre plads, og så tager vi et lidt forsigtigt forslag i denne ende, og så håber vi, de bliver trætte, når de kommer ind til Hans Knudsens Plads, af den prop, der jo vil vokse, selv om jeg godt ved, at ministeren og ministeriet åbenbart tror, at de alle sammen vil dreje til højre, når de kommer kørende, og tage en tur vestover, men der er ikke noget synderligt godt bevis for, at det er sådan, det vil gå, for vi har et voldsomt pres længere inde.

Hvornår bøjer man sig så for, at nu skal vi til at gøre noget ved Hans Knudsens Plads? Presset bliver voldsomt, pressionen bliver voldsom. Man flytter bare marginerne hele tiden. Hvis vi går Helsingørmotorvejsforslaget igennem, kan vi se, at det på næsten alle punkter er dårligt. Vi får et forøget udslip af CO<sub>2</sub>. Det kan godt være, at fru Vibeke Peschardt kan sige, at det trods alt er småting i sammenligning med Avedøreværket, o.k., men der sker jo ingenting, hvis det er på den måde, vi hele tiden ser tingene. I går fik vi jo også bevist, at trafikken åbenbart skal have lov til at brede sig lidt ind over energien, så nu gør vi noget ved Avedøreværket; så behøver vi ikke at gøre så meget ved trafikken. Det var jo stort set, hvad der blev sagt under forespørgselsdebatten i går.

Når det gælder fredningen – og der er nogle fantastiske fredninger langs dette område – siger man: Vi må lige flytte lidt på nogle veje hist og pist. Hvad angår færdselssikkerheden, er det så lidt, den bliver bedre, at det er på nippet til at ligne det med de 11 øre. Jeg tror, det var 0,5 personskade pr. år, man ville forbedre trafikken. Så det er ikke meget bevendt at bruge færdselssikkerheden som argument her. Jeg ved godt, der kommer nogle buler i de biler, der kører op i hinanden, men på en eller anden måde kan vi overlade det til forsikringsselskaberne.

Endelig vil jeg sige, at forslaget overhovedet ikke forholder sig seriøst til diskussionen om eventuelt at bruge det til en busbane. De argumenter, der ligger i 1993-rapporten, er besværgende i forhold til det arbejde, der er lavet i

1987, og argumenterne i det foreliggende lovforslag er mildt sagt håbløse. F.eks. står der, at hvis man bruger det yderste spor til busser, har man kun to spor, og så kan lastbiler ikke overhale, da det inderste spor er for smalt til lastbiler med høj hastighed. Hør, hvad er det for en hastighed, man pludselig giver lastbiler lov til at køre med dér? Lastbiler må køre 70 km/t. Er sporet for smalt til, at der kan køre lastbiler med 70 km i timen, er det et uforvarligt spor, og så tror jeg, vi helt skal lade være med at lave det, for de andre vil jo køre betragtelig stærkere og være mere pladskrævende.

Jeg synes, vi kunne gå ind i den diskussion, hvis det var et forslag om at udvide busbanen, sådan at alle de smukke ord om kollektiv trafik også havde noget kraft bag sig, så man f.eks. forestillede sig, at det kunne blive en fødelinje til den tværvej, hvorom det i 1993-rapporten siges, at man ved at etablere den i et højklassificeret busbanesystem ikke bare ville kunne opveje de 500 personer, der ville blive overført fra kollektiv trafik til privatbiler, men også ville kunne flytte yderligere over.

Hvis vi fik nogle af de argumenter på bordet, tror jeg, det ville være til at have med at gøre, men nu er min tid udløbet, så nu vil jeg blot sige til sidst, at Tværvejen har nogle gode argumenter med containertrafikken, så den skal få nogle positive ord med på vejen.

#### **Ole Donner (FP):**

Fru Margrete Auken sagde for et øjeblik siden, at halvdelen af Trafikudvalget skulle til, jeg tror, hun kaldte det smøremøde hos Danmarks Automobilhandler Forening.

Nu er det knap halvdelen, der skal af sted, og det er da ærgerligt, at fru Margrete Auken ikke tager med. Jeg tror egentlig, hun ville have godt af at møde disse mennesker og høre deres argumentation, og man kunne jo lave en deal, så når fru Margrete Auken skal til smøremøde hos Dansk Cyklist Forbund, kunne det være, der var flere fra Trafikudvalget, som ville tage med dér.

I øvrigt vil sige om det foreliggende lovforslag, at lige da jeg så det første gang, forekom det mig på sædvanlig måde at være en beføjelse til ministeren om næsten at få frit spil til at gennemføre disse forslag. Det plejer vi at sige at vi ikke vil være med til, men jeg kan se ud af dette her, at ministeren regner med, at vi når at få alle høringssvarene fra de forskellige kommuner og amter og fra de forskellige områder, så vi er faktisk positive over for ministerens forslag.

Jeg kan endvidere tilsige ministeren, at vi gerne vil være med til at lave den omkørselsvej i Viborg. Vi vil dog gerne afvente resultaterne af høringen, inden vi præcis afgør, hvilket løsningsforslag vi går ind for, men vi er positivt indstillet over for, at der sker noget derovre.

Også når det gælder Tværvejen, kan vi give tilsagn om støtte.

Hvad angår den sidste, Helsingørmotorvejen, blev jeg faktisk lidt betænkelig, da jeg hørte den konservative ordfører sige, at regeringen kun gør det halvt. Jeg blev helt nervøs for, at der skulle være 12 spor, men det var altså ikke det, hr. Stefan G. Rasmussen ønskede, og det var jeg glad for.

Vi kan tilsige regeringen støtte til at gennemføre løsningen med de seks vognbaner. Vi kan godt se, det er en nødløsning, men vi mener dog, at det bliver væsentlig bedre, end det er i dag.

Imidlertid er et af de store aktuelle problemer efter min mening bustransporten. I dag, hvor der faktisk kun er to spor, standser hele trafikken i det inderste spor, hver eneste gang der kommer en bus ud fra et af de stoppesteder, der er, fordi de jo ikke er så hurtige i optrækket og også bremser ned i god tid. Det medfører, at der bliver ekstra lange køer på motorvejen.

Derfor var jeg meget glad for, da jeg i bemærkningerne så, at man ikke havde tænkt sig at holde et helt spor fri til busserne i begge sider, men at man netop har gjort opmærksom på, at man ikke vil gøre det, fordi der er en forholdsvis lille bustrafik på motorvejen. Men den forholdsvis lille trafik, der er i øjeblikket, er altså efter min mening årsagen til, at trafikken går særlig langsomt i det område.

Vi kan som sagt sige til regeringen, at vi er med på alle tre forslag.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Debatten om Helsingørmotorvejen og Tværvej og omfartsvejen Viborg Syd handler om tre anlæg, hvoraf i hvert fald det ene af dem er en del af beskæftigelsespakken til 800 mio. kr., som vi også talte om i går, nemlig den, der hedder omfartsvej Viborg Syd.

Jeg var glad for at høre fru Margrete Auken gå ind for Tværvejen, for det viser mig da, at man også i den sag kan finde et fornuftigt input i vejdebatten fra SF.

Men det, der har været anstødsstenen og specielt anstødsstenen fra SF over for Det Radikale Venstre, har været Helsingørmotorvejens udvi-



delse i et tredje spor på en strækning af 6 km til et beløb af 196 mio. kr.

Jeg vil gerne gøre lidt ud af den vej, fordi mit parti er blevet angrebet for at have sagt ja til det. Hovedgrunden til, at vi er gået med til denne vejudvidelse, er, at man rent faktisk laver en trafikikkerheds-mæssigt langt bedre løsning end den, man har i øjeblikket. Man flytter ca. 3.000 biler i døgnet fra omliggende veje ned på Helsingørsmotorvejen. Det er Kongevejen, det er Strandvejen, og det er alle de andre omliggende overbelastede vejnet, der herved bliver aflastet, og det vil sige med færre uheld m.m. til følge. Det er efter vores opfattelse en god ting, og derfor har vi sagt ja til denne udvidelse.

Dernæst er der noget, som jeg ikke synes at nogen rigtig har været inde på i denne pakke. Der er sat 35 mio. kr. ud af hele beløbet af til trafikinformatik, så man bl.a. kan få bilisterne til at holde hastigheden på hele strækningen.

Endelig er der sat 12 mio. kr. af til støjbekæmpelse. Hele Helsingørsmotorvejens udvidelse, i hvert fald fra Øverødvej til Skodsborg, bliver støjafskærmet i begge sider, og jeg håber også, at der bliver mulighed for at lave en støjafskærmning syd for motorvejen, altså syd for Skodsborgvej, sådan at man bruger den afgravede jord på visse steder af strækningen til at lægge op, så man kan lave en støjafskærmning specielt i Nærum. Jeg kan gøre opmærksom på, at der er i den fredning, der hedder Mølleåfredningen, er taget højde for, at et sådant projekt kan gennemføres.

Jeg vil bare slutte med at sige, at alle tre forslag har vores støtte.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg bliver nødt til at bedrøve fru Vibeke Peschardt med at gøre opmærksom på, at hvis hun fulgte beregningerne i Færdselssikkerhedskommissionen af de investeringer, vi bevilger for at opnå noget for færdselssikkerheden – nu var færdselssikkerheden jo det argument, der blev brugt, da de andre var braset sammen – ville hun vide, at det er en meget stor investering for at opnå en reduktion på 0,5 personskade. Det er et meget beskedent resultat at opnå for så mange penge. Som færdselssikkerhedsargument gælder altså det samme for dette som næsten alle de andre vejbyggerier: Der er ingen af dem, der kan holde en meter, hvis de udsættes for sådan en færdselssikkerheds-vurdering. Det er altså nogle pynteargumenter,

man kommer på, som altid har godt af at blive sendt i kommissionen til en god og solid analyse. Lad være med at bruge det argument, det duer ikke!

Lad mig så lige sige noget om det med de få busser. Det er ganske rigtigt, at der i øjeblikket ikke kører så mange busser – jeg tror, det er noget med én i minuttet eller sådan noget – men de kan jo have enormt mange mennesker med i forhold til, hvis de pågældende skulle køre i hver sin bil alene. Så det er jo en fremragende udnyttelse af kapaciteten i forhold til privatkørsel.

Vi så gerne, at der kom mange flere, hvis systemet blev godt og det blev koblet med et højklassificeret bussystem på Tværvejen, sådan at alle passagerne kunne finde ud af dreje til højre, så vi var sikre på, som ministeren siger, at de drejer til højre.

**Jette Gottlieb (EL):**

Det foreliggende lovforslag er lige præcis udtryk for det, vi diskuterede i går: Den fuldstændige mangel på sammenhæng mellem de erklærede målsætninger om miljøpolitiske hensyn og så den praktiske trafikpolitik.

Lad mig minde om, at målsætningerne dels rummer en nedsættelse af det samlede transportbehov, dels rummer en omlægning af trafikken fra privatbilisme til kollektiv transport og cykel/gang. På den baggrund er det jo mangeløst, at de første forslag fra Trafikministeriet, vi derefter skal behandle, er tre stykker vej, der alle vil fremme bilismen.

Trafikministeren viser med disse forslag sine sande hensigter. Desuden sørger han for at kæde tre forslag, der kun har den overordnede bilfetichisme fælles, sammen til ét forslag, hvilket gør det endnu mere uspiseligt.

Der er én ting til, de tre forslag har fælles: De er alle tre stumper af vejsystemer, som i hvert fald nogle ønsker at fortsætte, udvide, gøre længere og gøre bredere. Dermed risikerer man, at vedtagelsen af stumperne bliver det direkte argument for den næste stump og til sidst for hele den totale asfaltering.

Udvidelsen af Helsingørsmotorvejen. Her har ministeriet virkelig slået sig på flasken. Flasken skal være mere og mere buttet, men halsen er stadig den samme, og proppen ved Hans Knudsens Plads sidder stadig i. Jeg ved ikke, hvor mange milliarder der i tidens løb er brugt på at flytte rundt på bilstrømmene i stedet for at reducere dem gennem investering i den kollektive transport.

Jeg forstår, at man venter en overflytning af 1.000 personture pr. døgn fra den kollektive trafik til den private trafik. Ikke én af disse ventes at køre ind ad den inderste del af Lyngbyvejen. Det forekommer at være en særpræget beregning, men det vil historien jo vise.

Min bekymring er snarere, at flaskehalsene på et tidspunkt bliver så meget for meget for bilfeticisterne, at det lykkes at tvinge nye løsninger igennem længere inde på strækningen efter devisen: Bilen skal jo frem.

Det hører med i det samlede billede, at pr. 1. maj nedskæres frekvensen på Kystbanen, kapaciteten er her ikke høj nok. Skulle vi følge miljømålsætningerne i »Plan 2005«, var det her, vi skulle investere yderligere. Og er der endelig et par meter langs Lyngbyvejen, der brænder i lommen, kunne vi jo lægge en sporvogn eller en anden kollektiv transportform ud langs med motorvejen; det ville batte noget i overflytningen fra bilerne.

Tværvejen i Tåstrup. Her er endelig et stykke vej, der er lidt ræson i. Ønsker man at plante godset på banen, er man jo nødt til med den centralisering, der allerede har fundet sted, at skaffe godset hen til DSB's godsterminal. Fint med en tosporet vej med kun adgang for gods-transport, men, men, men – det er jo ikke det, der ligger i forslaget.

Allerede i selve lovteksten står der: Første etape, og så må man blive mistænksom. Når man så ser på, hvad det er første etape af, dukker Ringmotorvejen M5 op i tågerne. Og ser vi på kortbilagene, viser det sig da også, at der er nogle særdeles alvorlige stiplede linjer, der markerer, hvor vedtagelsen af denne vejstump fører hen.

Viborg. Her vil man aflaste den eksisterende ringvej ved at knalde et nyt stykke vej ind gennem et boligområde og tværs over et meget attraktivt naturskræntområde. Det har også udløst en af de største beboerprotester i nyere tid i Viborg. Også denne stump vej er en del af et større vejsystem, som nogle med garanti ønsker at videreudvikle, og hermed bliver vedtagelsen af vejstumpen argument for de næste stumper.

Gad vide, om de lokale vejlobbyister var lige så ivrige, hvis der til enhver beslutning af denne art lå en lokal pligt til at investere et lige så stort beløb i den kollektive trafik lokalt

Vi har med denne debat igen set et trafikpolitisk flertal, som rækker fra De Radikale og til Venstre og Fremskridtspartiet, der underminere-

rer de miljøpolitiske målsætninger i »Plan 2005« med trafikale enkeltbeslutninger, som hellere vil starte i overmorgen end i morgen med den nødvendige reduktion af CO<sub>2</sub>'en og måske allerhelst slet ikke.

Enhedslisten kan altså ikke støtte nogen dele af forslaget og har mange konsekvensspørgsmål at stille i udvalget fremover.

**Arne Melchior (CD):**

CD hilser, som alle for længst har gættet, dette tripelforslag velkommen og kan støtte det fuldt ud.

Det er jo meget sjovt, som dagsordenen somme tider former sig. Vi får på denne måde i dag en epilog til gårsdagens debatter om veje, trafik, sikkerhed og forurening. Det er jo så bevist igen, hvad fru Margrete Auken kom til at sige helt rigtigt i går, at CD og Melchior står i de ting, hvor vi plejer at stå, og det har Venstre og De Konservative efterhånden såmænd også indset.

Hr. Stefan G. Rasmussen har ganske ret, når han påpeger, at tomgang jo også er forurenende, og når man har set køerne – jeg tænker altså på bilernes tomgang – når man har set køerne på visse indfaldsveje, altså bl.a. på Lyngbyvejen, bliver man altså klar over, at der er ikke nogen forurening sparet ved, at de står dér og kører i skridtgang.

Men jeg skal da gerne svare fru Jette Gottlieb, som tidligere spurgte mig – jeg ville ikke forsinke debatten ved at tage en yderligere kort bemærkning – om CO<sub>2</sub>. Det er da et problem, og det skal da løses, men det løses bare altså som sagt ikke ved at lade bilerne stå og køre i tomgang, men det løses ved forskning. I øvrigt skal der jo forskes meget mere også i selve den forurening, som CO<sub>2</sub> betyder.

Man – videnskaben – mener en hel del om det, men det er meget lidt *viden*, man har om det, men den bliver nok forøget, og Danmark går jo i spidsen. En af fremgangsmåderne er at harmonisere CO<sub>2</sub>-bekæmpelsen i EU, og så kunne man måske forvente, at fru Jette Gottlieb og hendes parti ville gå ind for EU-samarbejdet, for det, Danmark og danske biler forurenere, er jo som en dråbe i et ocean. Derfor hjælper det ikke en pind, hvis det ikke gøres i fællesskab med mange lande regionsvis og helst globalt.

Desuden skal man selvfølgelig – kan jeg sige til fru Jette Gottlieb – forbedre den kollektive trafik. Men der er altså bare det ved det, som jeg var inde på i en kort bemærkning tidligere, at det her med at tage bussen kan volde visse pro-

blemer. Hvis bussen nu standser nærmest 2 km fra det sted, hvor en person eller nogle personer eller nogle varer skal hen, og hvis de personer så har noget at slæbe på eller er gamle eller svært gående, så er det mundsvejr, en idealisering, som ikke er realistisk, at sige: De kan bare tage bussen. Langt de fleste kan ikke tage bussen, selv om bussen kører hoveddelen af den strækning, man skal tilbagelægge.

Endelig vil jeg sige et ord om Hans Knudsens Plads-problematikken.

Dér bliver et problem. Nu er det jo dog bedre at køre 150-200 m i skridtgang end at køre mange kilometer i skridtgang, men der er et problem på det smalle stykke af Lyngbyvej. Til gengæld er det ikke kæmpestort, for så snart man kommer til det næste store kryds, deler trafikken sig jo ind mod Københavns forskellige dele: Man kan tage Jagtvejen enten til højre eller venstre, man kan tage Nørre Allé, og man kan tage Øster Allé. Det fordeler sig altså i mange retninger, og knuden opløser sig allerede dér.

Men København får et problem med at kigge på det smalle stykke af Lyngbyvej. Det må være muligt også at udvide med de nødvendige meter her, så den prop ikke bliver generende for det anlæg, som her i dag er til første behandling, og som forhåbentlig får en hurtig og let gang gennem udvalget.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb** (EL):

Hvor stor en del af den danske befolkning, herunder også ældre mennesker, tror hr. Arne Melchior er underkastet de problemer, der er forbundet med, at den kollektive trafik ikke kører dem til døren?

Hvor stor en del af den danske befolkning har mulighed for hver dag og hver gang at bruge en bil?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior** (CD):

Se, det ved jo både fru Jette Gottlieb og jeg en hel del om.

Alle har ikke mulighed for at tage en bil. Nu skal det jo ikke være en eksamination i paratviden, men så vidt jeg erindrer, er der i Danmark et par og tres procent, måske op mod 65 pct., af befolkningen, der har adgang til egen bil daglig. Det vil sige, at der er en tredjedel af befolkningen, der ikke har det, og ikke mindst af hensyn til dem skal den kollektive trafik være fremragende – det er vi jo enige om – og den

skal endda være så fremragende, at de fleste mulige af dem, der har adgang til egen bil, skal lokkes over i den, både af sikkerhedsmæssige, fremkommelighedsmæssige, forureningsmæssige og privat- og nationaløkonomiske årsager.

Men de har demokratisk valgt den fra i hvert fald i den standard, den har i dag. Det har de jo, bl.a. fordi dør til dør-trafikken, som kun bilen muligvis er, er så fordelagtig, når det drejer sig om det, jeg sagde i en tidligere kort bemærkning i debatten, at bor man ikke nær ved stationen, og standser toget eller bussen ikke nær ved ens endemål, altså arbejdssted, eller hvad det nu måtte være, må man jo bruge 6 stk. transportmidler for at komme frem og tilbage, hvor man med bilen kan nøjes med at bruge 2, altså bilen 2 gange. Det ved vi alt sammen, det er kendsgerninger, og derfor skal vi forbedre vejene, så de er fremkommelige, og vi skal på enhver måde forbedre servicen og arten af den kollektive trafik, så den er attraktiv.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb** (EL):

Jeg forstår på hr. Arne Melchior's bemærkninger, at han bekræfter, at det netop ville være argumenter for, at man investerede yderligere i den kollektive trafik, ikke bare på grund af den tredjedel, som i øjeblikket ikke har adgang til en bil, men nok så meget af hensyn til de samfundsmæssige problemer, der ligger i, at bilen sviner.

Når det bliver sagt, at dør til dør-trafikken er så attraktiv, er det jo kun for den enkelte, men ikke for sammenhængen, og det er netop vores opgave at tænke på sammenhængen, så det måtte jo føre til en argumentation for, at hver og en af de kroner, der i dag investeres i at gøre vejene mere fremkommelige for biler, burde investeres i den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior** (CD):

Vi var faktisk inde på de samme ting i går: Det er ikke et enten-eller; det er et både-og.

Mit parti har aldrig i de 20 år, jeg har været her, gået imod øgede bevillinger til kollektiv trafik, så fru Jette Gottlieb kan ikke komme med nogen bebrejdelse imod os dér, men vi sætter foruden fremkommelighed og sikkerhed også valgfrihed højt. Men igen: Det er ikke et enten-eller, det er et både-og.

Det er rigtigt, at vi skal sørge for størst mulig helhed, men vi skal ikke tage valgfriheden fra

mennesker. Det kommer an på, hvor langt man skal, hvorfra, hvortil, hvor meget man har at bære på, hvordan man har det fysisk, hvordan temperaturen er, hvem man skal afhente på vejen, osv. Det altså ikke så enkelt.

Jeg kender godt de dér bilen ud af byen-demonstranter, som, når de har rullet transparenterne sammen, går ad nogle små gader hen om hjørnet og henter deres bil derfra.

#### Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil benytte lejligheden til at sige tak for en debat ikke uden humor og indlede med at sige, at efter de to store trafik- og miljødebatter, vi havde i går, var der en kommentar i en af nyhedsudsendelserne, der sagde, at regeringen fik sin vilje. Sådan kunne man også sige her, men det ville være forkert, for det handler jo ikke om, at regeringen får sin vilje. Det handler om, at regeringen har fremsat et så fornuftigt og afbalanceret forslag, at det kan dække holdningen hos et meget bredt flertal i Folketinget.

Det er sådan – for at svare hr. Stefan G. Rasmussen på hans spørgsmål – at efter min opfattelse er der ikke tale om nogen halv løsning her; der er tale om en i bund og grund fornuftig og fremtidsorienteret løsning. Når Københavns Amt i sin tid sagde nej tak til at medfinansiere hovedstadspakken, som var forhandlet på plads, men ikke godkendt af regeringen og Københavns Amt, så skyldtes det naturligvis, at det kneb med pengene i Københavns Amts pengekasse.

Men det, der er vigtigt at slå fast, er, at det samlede projekt om hovedstadspakken jo ikke alene var investeringer i det overordnede vejnet, altså statsveje, det var naturligvis også investeringer i de kommunale veje, og derfor bør det efter min opfattelse nu gennemføres med dette lovforslag. Regeringen står ved sit løfte, om man vil, om at investere 350 mio. kr. i fornuftige vejstrækninger i hovedstaden.

Sagen er den, at for så vidt angår Helsingørsmotorvejen, er der et behov for en betydelig renovering af vejen og for en betydelig renovering af de broer, der er en del af Helsingørsmotorvejen. Det koster ca. 100 mio. kr. De resterende 100 mio. kr. bruger vi så fornuftigvis på at udvide den vej, der vel nok er den mest trafikbelastede vej, vi har i Danmark. Vi får altså en meget høj forrentning af den investering, som vi foretager.

Når jeg gerne vil afkræfte, at der er tale om en halv løsning, skyldes det, at man skal være

opmærksom på, at det af lovforslagets bemærkninger klart fremgår, at vi nu for første gang sætter 35 mio. kr. af til det første substansielle trafikinformationsprojekt i Danmark. Det vil altså sige, at i stedet for blot blindt at bygge veje og tro på, vi kan løse alle problemerne ved at udvide eksisterende vejkapacitet, prøver vi at se på, om vi ikke mere, jeg havde nær sagt intelligent – altså ved et intelligent vejinformationssystem – kunne forsøge at anvende den eksisterende og investerede anlægskapital bedre, således at vi får trafikken ledet af de veje, hvor der er allerstørst kapacitet. Det synes jeg er et spændende og godt element i lovforslaget.

Jeg skal ikke kommentere fru Margrete Aukens indlæg. Jeg risikerer jo, hun kommer for sent til de transportmidler, hun skal benytte nu, men det viste imidlertid ganske udmærket, at trafik og miljø udgør et dilemma. Når der er forurening fra trafik, og når der er trafikproblemer, skyldes det jo, at lobbyisterne, nemlig vælgerne, vælger at transportere sig individuelt på en måde, som måske økonomisk set er irrationel også set fra den enkeltes økonomiske udgangspunkt, men ikke desto mindre er behagelig af transportmæssige grunde og ikke mindst på grund af den frihed, det giver det enkelte menneske, at det har mulighed for at benytte individuel transport.

Jeg tror, det var forhenværende udenrigsminister K.B. Andersen, der i sin tid svarede en kinesisk premierminister, tror jeg det var, på hans anklage, der gik på, at det var jo dekadent kapitalisme, at der var så mange biler i Danmark, og man kunne jo se i Kina, at der næsten ingen biler var, folk kunne nøjes med cykler og i øvrigt kollektiv transport: at man skulle være opmærksom på, at den mulighed, der var for at transportere sig individuelt, og det, at lønmodtagere i Danmark havde mulighed for at erhverve en personbil, gav dem en frihed, som man ikke kendte til i Kina, nemlig friheden til at søge job hos den arbejdsgiver, som gav den bedste løn og de bedste arbejdsforhold. Det er altså fundamentalt vigtigt at forstå, at den frihed er vælgerne, som fru Margrete Auken altså også kalder lobbyisterne, villige til at betale for.

Til hr. Ole Donner: Tak for opbakningen om regeringens forslag. Jeg kan love, at for så vidt angår HT-busserne, stoppestederne og de problemer, der er forbundet hermed, vil Vejdirektoratet sammen med HT undersøge mulighederne for at anvende de bedst mulige løsninger for HT-busserne og stoppestederne i forbindelse med de vejprojekter, som vi her gennemfører.

Så vil jeg sige til fru Vibeke Peschardt, at de investeringer, vi foretager her, er efter min opfattelse også fornuftige. Det er faktisk sådan, at 25 pct. af trafikanterne på Helsingørmotorvejen jævnlig, næsten daglig, oplever kødannelser. Det er ikke ganske få trafikanter, men 25 pct. af de trafikanter, der færdes på vejstrækningen, der oplever, at der er køproblemer på vejstrækningen, så investeringen er meget fornuftig.

For så vidt angår spørgsmålet om støjafskærmning i Nærum, vil jeg sige, at et vigtigt element i hele pakken er, at vi afsætter 12 mio. kr. til at investere i støjafskærmning de steder i hovedstadsområdet, hvor vi får mest støjbekæmpelse for pengene.

Jeg vil gerne tilkendegive, at det er hovedprincippet. Imidlertid vil jeg vise mig forstående over for ønsker om på bl.a. den strækning, som fru Vibeke Peschardt nævnte, nemlig omkring Nærum, at se på, om der kan findes nogle fornuftige løsninger inden for et fornuftigt, økonomisk overkommeligt beløb.

Til fru Jette Gottlieb skal jeg blot sige tak for de pæne bemærkninger om Tværvej. Her var der dog et fornuftigt stykke vej. Hvis man ser det ud fra en økonomisk og trafikmæssig betragtning, synes jeg også, at Helsingørmotorvejen er et særdeles fornuftigt projekt.

Jeg vil blot henvise fru Jette Gottlieb til måske at tage en tur til Viborg og se på den linjeføring, der er foreslået i lovforslaget. Jeg mener, den er ganske fornuftig, og en af de ting, som jeg mener vi skal lægge megen vægt på i Folketinget, som regeringen i al fald lægger vægt på, er, at det forslag med den linjeføring, der er foreslået i lovforslaget, har lokal opbakning af et meget, meget bredt flertal i Viborg Byråd og også et meget bredt flertal i Viborg Amtsråd.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

---

### Meddelelser fra formanden

#### Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

#### Forsvarsudvalget (28/3 95):

Udtræder: Niels Højland (FP)

Ny stedf.: Jan Køpke Christensen (FP)

#### Miljø- og Planlægningsudvalget (28/3 95):

Udtræder: Jørn Jespersen (SF)

Ny stedf.: Kristen Touborg (SF)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 30. marts 1995, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.14

---