

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**9) Tredje 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. Første behandling 29/3 95. Betænkning 18/5 95. Anden behandling 23/5 95).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling****Margrete Auken (SF):**

Det her er så et af de ikke særlig sjældne, men meget sørgelige tilfælde, hvor vi igen skal rejse et monument over umuligheden af at føre en ordentlig miljøpolitik i dette Folketing.

Og det er ekstra sørgeligt, for hvis ikke vi kan, hvem i hele verden regner vi så med kan? Vi ved det alt sammen, vi har alle planerne, vi har halvdelen af en regering, der siger, at der skal føres miljøpolitik. Den anden halvdel stemmer i med ord; og så flytter de alle pengene over til privatbilismen, al bekvemmeligheden over til privatbilismen, og så er der ingen grund til at have skygge af håb – jo, det er der måske nok, men i hvert fald ikke nogen optimisme, for det går lige lukket den gale vej.

Det, man har gjort med dette lovforslag, er, at den lille bitte begrænsning, der lå på privatbilismen i det område i Nordsjælland – nemlig at man, hvis man partout ville køre i myldretiden, skulle vente et par minutter – fjerner man nu, og vi har Vejdirektoratets egne beregninger af, at det vil øge privatbilismen.

Det næste spørgsmål bliver jo så midt i denne her misere, hvad der så sker, når de kommer ind til Hans Knudsens Plads? Jeg ved godt, at trafikministeren siger, at de alle sammen vil dreje til højre. Inden de når frem til Hans Knudsens Plads vil de dreje til højre, og derfor får vi ikke

noget problem ved Hans Knudsens Plads – for dér kan jo ikke være flere biler, har både Vej- direktoratet og Trafikministeriet erkendt.

Hvem tror på det? Hvem tror på, at der ikke kommer flere af de biler, der skal ind til København? Og hvad vil der så ske? Ja, nu kommer jeg til den virkelige skandale i denne her sag, nemlig Det Radikale Venstre. Én ting er, at CD og halvdelen af Socialdemokratiet betragter mange biler og trafikpropper som vækst, fremgang og opsving. De betragter det som en succes, hvis der er masser af biler. Det har de til fælles med Venstre og De Konservative, at de mener, at jo tættere trafikmarmeladen er, jo bedre går det. Så det er ikke hverken CD eller halvdelen af Socialdemokratiet, vi har fat i her. Det er Det Radikale Venstre, som virkelig mangler en trafikpolitiker, der kan sine ting, og derfor er hoppet på den dér med, at bare man baner bilernes veje og gør deres stier lette, så er det en fordel for miljøet.

Jeg husker lovforslagets første behandling, hvor den radikale ordfører var heroppe og sige, at det ville hjælpe på miljøet. Det kunne vi jo så ved hjælp af de beregninger, der lå i selve lovforslaget, vise hende ikke ville hjælpe. Så sagde den radikale ordfører: Jamen så vil det hjælpe på trafikulykkerne. Og det er rigtigt, de bliver reduceret med en halv personskade om året. Det er en vældig fremgang.

Og det, vi vil se, er, at Det Radikale Venstre, når nu trafikproppen bliver voldsom – hele højrefløjen siger, det går fremad, for der er store trafikpropper, og halvdelen af Socialdemokratiet siger, der er opsving, for der er store trafikpropper – så kommer og siger: Vi må gøre noget for miljøet, vi må lave en bredere motorvej, for hvis de kører andre steder end på motorvejen, så har vi for megen støj og snavs der ude på sidevejene, hvor vi bor, så nu må vi få dem væk fra Det Radikale Venstres sideveje og få dem ind på de store motorveje, og så vil det fortsætte i den retning.

Derfor er det en utrolig sørgelig vedtagelse, vi står over for nu, og den er jo især sørgelig, fordi vi ser Det Radikale Venstres fuldstændige mangel på konsekvens og alvor i miljøpolitikken, når det kommer til stykket; og stykket hedder her næsten altid trafikpolitikken, for det er dér, de store ting foregår.

**Formanden:**

Vi går ind i ordførerrækken med fru Sonja Mikkelsen, dernæst hr. Svend Heiselberg og så fru Vibeke Peschardt.

**Sonja Mikkelsen (S):**

SF og Enhedslisten afviser at renovere og udvide Helsingørmotorvejen, fordi de mener, at det vil medføre en forringelse af miljøet, og overser i øvrigt, at halvdelen af pengene skal bruges til en nødvendig reparation af broerne, som bærer den eksisterende vej.

SF og Enhedslisten gør sig skyldige i at se dette projekt isoleret frem for i sammenhæng med, hvad der i øvrigt sker i hovedstaden på trafikområdet de kommende år, som i høj grad tager sigte på at forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne over for privatbilismen. F.eks. skal vi i næste samling vedtage en anlægslov for udbygning af Frederikssundbanen med et ekstra spor og flere stationer, og det har vi valgt at gøre frem for at forlænge motorvejen mod Frederikssund. Her foretager vi et ganske gedigent valg til fordel for den kollektive trafik.

Rammeaftalen for DSB indebærer anskaftelse af nye S-tog i stor stil med plads til flere end i de eksisterende tog, og fra 1998 er der ikke tvivl om, at der skal sættes nye mål for udviklingen af den kollektive trafik i hovedstaden. Der er også forbindelsen mod Ringsted, som skal vurderes – det ligger også i rammeaftalen – med henblik på at sikre, at kapaciteten på strækningen er i orden.

Enhedslisten nævner i sit betænkningsskildring til lovforslaget her en sporvognsrute i det nordlige København, men når man kommer vestfra, kan det undre, at der ikke for længst er lavet en S-togs-ring uden om selve København, så ikke alle skal ind over Hovedbanegården.

Det stopper jo ikke med det lovforslag, vi har liggende her. Der skal fortsat ske en styrkelse af den kollektive trafik ikke mindst i hovedstadsområdet, fordi det er her, vi har den store pendlertrafik, og det er her, vi har de store muligheder for at udnytte den kollektive trafiks styrke.

Det er også nødvendigt at se på benzinpriserne sammenlignet med priserne på den kollektive trafik. Hvis man ser på stigningen i priserne på den kollektive trafik op igennem 1980'erne i forhold til benzinprisstigningerne i samme periode, så er der sket en stærk forringelse af konkurrenceevnen for den kollektive trafik. Med skattereformen forøger vi benzinafgifterne, og der rettes dermed lidt op på den uheldige udvikling, der er gennemført i 1980'erne under andre regeringers ledelse.

Men det er også den vej, vi skal videre ad. Den nyorientering af trafikpolitikken, som fulgte med regeringsskiftet i 1993, begynder nu at

sætte sine spor; men at ændre retning i trafikinvesteringerne er som at ændre kurs på en supertanker: Den lange planlægningsperiode, der går forud for trafik anlæg, indebærer, at anlæg først realiseres flere år efter, at projekterne er præsenteret og besluttet. De fleste nye vejanlæg, der er i gang, er således besluttet under borgerlige regeringer, hvorimod de projekter, der er besluttet under den Socialdemokratiske regerings ledelse her det sidste par år, primært tager sigte på at forbedre miljøet og trafiksikkerheden bl.a. via omfartsveje og så i øvrigt på at styrke den kollektive trafik.

Men jeg vil gerne spørge: Når Enhedslisten og SF afviser at stemme for dette lovforslag, uden at man har gjort en eneste bemærkning om de to andre projekter, der er i dette lovforslag, nemlig tværvejen ude i Høje Tåstrup og et stykke ringvej vest for Viborg, er det så udtryk for, at de er fuldstændig ligeglade med de to projekter, selv om det jo er projekter, der fremmer et bedre miljø for den lokale befolkning, henholdsvis lokalbefolkningen i Høje Tåstrup og lokalbefolkningen i Viborg? Er man fuldstændig ligeglade med det, eller har man bare ikke gidet stille ændringsforslag? Er det alene det projekt, man åbenbart er imod, og som man har tilkendegivet, at man er imod, nemlig Helsingørmotorvejen, man vil stemme imod? Er det sådan en konsekvent holdning, man har i de to partier, at man overhovedet ikke vil være med til vejinvesteringer i dette land?

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg er glad for, at Folketinget om lidt kan vedtage dette lovforslag. Det er et tiltrængt lovforslag, der bliver vedtaget, sådan at vi kan få en vejudbygning. Det er der behov for mange steder i landet, og jeg håber, at regeringen vil drage omsorg for, at vi får endnu mere vejudbygning i Danmark. Der er jo nogle, som ikke kan tilrettelægge deres tilværelse sådan, at de kan klare sig med at cykle frem og tilbage, så jeg tror, at vi kan sige tak på tusindvis af menneskers, bilmesters vegne, fordi dette lovforslag nu nyder fremme, så der er nogle, der i deres dagligdag kan få glæde af nogle af de investeringer, som staten foretager.

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

Jeg skal da også sige, at Det Konservative Folkeparti fuldt ud støtter det lovforslag, som vi her har til behandling, ikke fordi vi alene vil have privatbilisme, men fordi vi gerne vil have en

trafik, som glider, og et trafikunderlag, som gør, at vi kan få et vækstsamfund i i denne region. Vi har holdt tilbage så mange gange med investeringer i Københavnsområdet, at det er næsten pinligt, så langt vi er tilbage.

Jeg ved godt, at fru Margrete Auken næsten nærer et personligt had til privatbilisterne, men jeg må sige, at der er mennesker, der har behov for dagligt at benytte dette værktøj, som de bruger som led i deres færden frem og tilbage til deres arbejde.

Ligeledes er det også således, at vi gerne fra vort partis side så, at man netop fik lavet den sammenhæng, de snitflader, som ligger imellem den kollektive trafik og de eventuelle privatbilstiske tiltag, der er.

Lad mig endelig sige til fru Sonja Mikkelsen, at så vidt jeg erindrer, er det nok den konservative regering, der har været med til at initiere nogle af de største tiltag, de største investeringer, på den kollektive trafik.

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

Det kan godt undre mig, at sagen om Helsingørsmotorvejen, som handler om et tredje spor på 7½ km, i den grad har fået en symbolværdi i miljøpolitikken, som jeg i hvert fald aldrig havde regnet med. Det, denne sag drejer sig om, er udvidelsen af et stykke af Danmarks ældste motorvej. Der kører 62.000 biler på den i døgnet, og der er kapacitetsproblemer. Det betyder, at de omliggende vejstrækninger er hårdt belastet, og en af hensigterne med at udvide vejen er at flytte biler fra Strandvejen og Kongevejen og lokale veje over til Helsingørsmotorvejen.

Halvdelen af udgifterne til vejens udvidelse er driftsudgifter; vejen koster ca. 200 millioner. Og hvis man skal se på det miljømæssige, så mener jeg, at det, man virkelig skulle gøre noget ved, var at begrænse antallet af biler – og det gør man altså på en helt anden måde end den her.

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Når Enhedslisten stemmer imod dette lovforslag, så er det ikke mindst, fordi det er et eklatant eksempel på manglende sammenhæng i trafikpolitikken. Forslaget har jo til formål at skovle lidt flere biler lidt hurtigere halvvejs ind i København uden løsning på, hvad der så skal ske.

Når det har fået sådan en symbolværdi, som det har, er det jo ikke så underligt, fordi det er en investering, der bliver foretaget netop på et

tidspunkt, hvor det er helt utvetydigt klart, at bilerne yder et meget væsentligt bidrag til det CO<sub>2</sub>-udslip, der foregår. Under de omstændigheder er det altså vanvittigt, at man gør noget for at fremme bilismen, samtidig med at man havde mulighed for at gøre det for den kollektive trafik i stedet for.

Det, man ser, er altså, at man foretager en større investering i sikring af flere biler. Der er udtrykkeligt i forslaget forudsat, at ca. tusind personer daglig vil flytte deres transport fra den kollektive transport over i biler; og det er altså ikke det, vi har brug for i øjeblikket.

Med hensyn til de andre dele af forslaget: I forvejen har vi jo protesteret imod, at man slår tre tilfældige vejanlæg sammen i ét lovforslag. Med hensyn til de andre vejanlæg har vi ikke været begejstrede for dem. Det er de heller ikke i Viborg. I Viborg har man haft den største underskriftindsamling i mands minde i forbindelse med netop det vejanlæg. Og vejanlægget i Høje Taastrup er kun fornuftigt, hvis man kun sikrer adgang til det for lastbiler og ikke for personbiler.

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg er selvfølgelig stadig væk spændt på at høre, om trafikministeren vil fastholde, at alle de ekstra biler, der kommer, vil dreje til højre og ikke vil køre ind til Hans Knudsens Plads. Det mangler vi stadig væk svar på.

Og så kan Det Radikale Venstre, når svaret er givet, gå op og love at udvide også den sidste strækning og sørge for, at der bliver fri bane ind til København. Jeg ved, at det vil Venstre og De Konservative, CD og halvdelen af Socialdemokratiet støtte dem i, fordi det jo er udtryk for vækst og fremgang og opsving, hvis der er masser af biler. Jeg må sige til fru Vibeke Peschardt, at det er godt, hun har opdaget, at det var en grim sag.

Og så håber vi, at det er sidste gang, vi står i sådan en historie her, for det var og er en meget grim sag. Den har ikke noget med miljø og sikkerhed at gøre. På sikkerhedssiden er det ikke de investeringer, man skal lave, hvis det er sikkerheden, man ønsker at øge; og hvis det er miljøhensyn, man ønsker at varetage, er det altså nogle helt modsatte.

Så vil jeg sige til fru Sonja Mikkelsen, at vi ikke er tilfredse med løfter, for det viser sig hver eneste gang, når det kommer til stykket, at så går det den modsatte vej. Vi har i øjeblikket jeg ved ikke hvor mange fugle på taget: der skal

nok blive investeret lidt mere i lidt jernbane her, der skal nok blive investeret i noget andet kollektiv trafik dér; og så vil man nok en gang gøre noget ved benzinpriserne, og jeg tror oven i købet, fru Sonja Mikkelsen tillod sig at sammenligne med den kollektive trafiks prisstigninger.

Jeg minder fru Sonja Mikkelsen om, at benzinprisen skal op på 12-13 kr. pr. liter, hvis den skal sammenlignes med dem. Det har vi haft en konsensuskonference, der har sagt, og det har en masse andre. De dér 11 øre, vi fedter rundt med i øjeblikket, er igen et bevis på, at når det kommer til stykket, altså når vi skal til at lave love herinde, så bliver det til udvidelse af Helsingørsmotorvejen og så bliver det til 11 øre på benzinen med De Radikales stemmers støtte.

Og så skal jeg lige sige til hr. Stefan G. Rasmussen, som jo bekræftede alle mine fordomme om, hvordan Venstre og De Konservative ville stemme. I første omgang vil jeg bare sige tak for det, selv om det er sørgeligt at få sine fordomme bekræftet.

Jeg skal til gengæld fjerne én fra hr. Stefan G. Rasmussen: Jeg hader ikke privatbilister – jeg er selv en af dem – men jeg hader folk, der ikke kan tænke sig om, og som oven i købet forkæles af det her Folketing, sådan at det altid er attraktivt at tage bilen frem for at gøre noget andet og kun bruge bilen, når det er nødvendigt.

#### Vibeke Peschardt (RV):

Til fru Margrete Auken vil jeg bare sige, at der overhovedet ingen aktuelle planer er fra vores side om at udvide fra Jægersborg og rundt om København.

Men jeg vil godt sige omkring differentieringen af trafikken: Dette forslag vil efter min opfattelse ikke bringe flere biler ind i København af den ene grund, at de vil standse i propen inde ved Hans Knudsens Plads.

Med hensyn til det miljømæssige vil jeg nok sige, at jeg synes, fru Margrete Auken er en anelse hyklerisk. På den ene side siger man, at man ikke vil være med til at stemme for en forhøjelse af benzinafgiften på 11 øre, fordi det er for lidt; og på den anden side kritiserer man altså her noget, som jeg anser for en driftsopgave.

#### Arne Melchior (CD):

Nu har vi to gange fra fru Margrete Auken hørt tale om, hvad halvdelen af Socialdemokratiets medlemmer her i salen vil gøre. Så vidt jeg kunne høre igennem støjen her, var der ikke i den socialdemokratiske ordførers indlæg nogen

markering af, at Socialdemokratiet er delt midt over i denne sag. Ergo må denne to gange fremsatte påstand fra fru Margrete Auken være et slag i luften.

Og så må hun altså åbenbart falde for sin egen udtalelse, som jeg synes, jeg gerne vil sømme op: at fru Margrete Auken hader folk, der ikke kan tænke sig om. Det har vi lige fået at vide; og dommeren over, hvem der kan tænke, og hvem der ikke kan tænke, er selvfølgelig fru Margrete Auken selv.

Jeg hader altså ikke folk, der tænker anderledes end jeg, og heller ikke folk, der siger sådan noget dumt noget, som at Socialdemokratiet skulle være delt midt over i denne sag.

(Kort bemærkning).

#### Margrete Auken (SF):

Jeg vil straks komme med en stor undskyldning. Ordet had havde jeg fået fra hr. Stefan G. Rasmussen, og jeg beklager, at jeg hoppede på den. Jeg bryder mig ikke om dem, skal vi så sige det sådan? Undskyld, hr. Melchior. For ikke at få hr. Melchior på talerstolen igen med den store patos beklager jeg meget, at jeg kom til at overtage den konservative sprogbrug dér.

Så vil jeg også lige sige til hr. Arne Melchior, at nu synes jeg, bagtalelsen af Socialdemokratiet går for vidt. Det er selvfølgelig klart, at det havde været overraskende, hvis fru Sonja Mikkelsen havde sagt, at for så vidt som partiet er interesseret i miljø, er man imod det her lovfor-slag; det havde jeg ikke forventet.

Men jeg ved jo, for jeg hører jo udtalelser fra andre sider om, hvad man vil gøre for miljøet, og derfor ved jeg, at der er mange i Socialdemokratiet, der ikke betragter flere biler som tegn på, at det går ufattelig godt. Til gengæld hører jeg en finansminister, jeg hører en trafikminister, og jeg hører en række andre, der siger, at det er udtryk for, at opsvinget nu har bidt sig fast, og nu går det ufattelig godt. Og det er så det, der svarer til, hvad jeg hører fra højre side af salen: at opsving og fremgang er masser af biler, og jo større trafikpropperne er, jo bedre, for så kan vi virkelig se, at opsvinget har fat i det hele.

Jeg vil bare sige: Jeg tror stadig væk, at halvdelen af Socialdemokratiet godt er klar over, at den er gal. Men jeg vil da gerne lade mig belære – med sorg – om, at hele Socialdemokratiet er enig med Venstre og De Konservative om, at der skal mange biler til.

Så har jeg stadig væk ikke fået svar på spørgsmålet, om det virkelig er rigtigt, at alle i

ramme alvor tror på, at alle bilerne vil dreje til højre, inden de kommer ind til Hans Knudsens Plads.

Nu hørte jeg fru Vibeke Peschardt sige, at det vil de gøre, fordi proppen inde ved Hans Knudsens Plads er for stor. Derfor vil de alle sammen dreje til højre, inden de når derind. Må vi lige høre heroppefra, om det er mig, der har hørt fejl, eller om vi ikke faktisk får lov til at opleve – hvad jeg ikke håber – at De Radikale går i brædderne en gang til, for presset bliver selvfølgelig lagt på dem, når proppen bliver så meget desto større.

#### Sonja Mikkelsen (S):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Aukens beroligelse, at hele den socialdemokratiske folketingsgruppe er fuldstændig klar over, at vi har nogle miljøproblemer i det her land, som fortsat ikke er løst, og vi arbejder ihærdigt med at finde frem til forslag, der kan være med til at løse problemerne på linje med, hvad jeg forstår at et flertal af det her Folketing faktisk også gør.

Som min anden bemærkning til fru Margrete Auken vil jeg gerne sige: Det er jo ærgerligt, at SF ikke er med i den rammeaftale om DSB, som vi har indgået, og som jo faktisk i høj grad indebærer en styrkelse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det er store investeringer, der er aftalt. Det er ikke et spørgsmål om, at det er fugle på taget, det er et spørgsmål om, at vi har nogle faste aftaler med et flertal i Folketinget om at lave de investeringer i den kollektive trafik, som bl.a. skal medføre, at vi ikke i fremtiden ser den voldsomme stigning i privatbilismen, som vi ikke ønsker, heller ikke i hovedstadsområdet, fordi vi gerne vil have, at den kollektive trafik løser flere af transportopgaverne.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 100 stemmer (S, V, KF, FP, RV og CD) mod 15 (SF og EL).

#### Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 10) Tredje behandling af lovforslag nr. L 223: Forslag til lov om ændring af lov om visse selskabers aflæggelse af årsregnskab m.v. (Tilpasning af afgiftsbestemmelser m.v.).

Af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen).  
(Fremsat 19/4 95. Første behandling 27/4 95. Betænkning 16/5 95. Anden behandling 23/5 95).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.  
Ingen bad om ordet.

#### Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 113 stemmer.

#### Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 11) Fortsættelse af tredje behandling af lovforslag nr. L 179:

#### Forslag til lov om afgift af blyakkumulatorer og hermetisk forseglede nikkel-cadmiumakkumulatorer (lukkede nikkel-cadmium-batterier).

Af skatteministeren (Carsten Koch).  
(Fremsat 22/2 95. Første behandling 10/3 95. Betænkning 26/4 95. Tilføjelse til betænkning 18/5 95. Anden behandling 2/5 95. Tillægsbetænkning 10/5 95. 1. del af tredje behandling 18/5 95. Tilføjelse til tillægsbetænkning 18/5 95).

Der var stillet 4 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Der var stillet 5 ændringsforslag i tilføjelsen til tillægsbetænkningen.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.