

[Erling Christensen]

På hovedvej 9 mellem Odense og Svendborg ved Ringe ses et tydeligt eksempel på, hvorledes sikkerhed er opprioriteret frem for fremkommelighed. At det skyldes uhensigtsmæssig trafikplanlægning, er tydeligt for alle fynboer. På en hovedvej med en årsdøgnstrafik på over 12.000 biler anlægges en rundkørsel. Det er ikke udtryk for særlig højt begavet planlægning. Jo, uheldstallet er faldet efter etablering af rundkørslen, men miljømæssigt og fremkommeligt er det en særdeles ubegavet løsning. Den sikkerheds- og miljømæssigt rigtige løsning på hovedvej 9 ville være den løsning, der også betyder større og bedre fremkommelighed og bedre miljø, nemlig anlæg af en motorvej eller motortrafikvej mellem Odense og Svendborg.

Når jeg har bedt om ordet i dag, er mit hovederinde at understrege, at vi i Socialdemokratiet fortsat fastholder den færdselssikkerhedsmæssige hovedmålsætning; færre uheld i trafikken. Vi støtter ethvert velbegrundet initiativ, der leder i den retning. Trafikministerens redegørelse er i sit indhold en udmærket sammenfatning af, hvad der er gjort og skal gøres i fremtiden for at forbedre trafikssikkerheden på vore veje.

Tove Lindbo Larsen (S):

Der bor 1,3 mio. mennesker i hovedstadsområdet, 400.000 mennesker bruger hver dag den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Men hvem er så de 400.000 passagerer? Langt den største del bruger den kollektive trafik som transportmiddel mellem hjem og arbejde eller uddannelsessted. En hel del af byens ældre benytter den offentlige trafik, ligesom turisterne i storbyen bruger den.

Ved tilrettelæggelsen af en trafikpolitik i hovedstaden tæller målsætninger som miljøhensyn, fremkommelighed, effektivitet og sikkerhed næsten stærkere, ikke mindst på grund af trafiktætheden. Det er derfor en overordnet målsætning at flytte mest muligt fra biler til kollektiv trafik og cykler.

Jeg vil gerne prøve at se sagen fra borgernes side. Jeg mener, at man når målet og den største tilfredshed hos kunderne med et varieret udbud af kollektiv trafik. Der er brug for både tog, busser, letbaner, små, hurtige citybusser og såmænd også vandbusser. Men hvad skal vi vælge, og hvor skal de køre, eller hvad det nu

er, de skal? For at kunne svare er der behov for både forsøg, forskning og afklaring af de økonomiske muligheder.

Det er meget tilfredsstillende, at Trafikforskningsrådet tager fat på hovedstadens trafik, udarbejder analyser og meget mere. Det er bestemt også en interessant holdningsundersøgelse, som HT netop har gennemført. Jeg hæfter mig især ved brugernes interesse for udvikelse og anvendelse af den kollektive trafik, også holdningen til anvendelse af penge set i forhold til udbygning af veje i hovedstadsområdet.

Det får mig straks til at pege på, at hovedstaden har et behov for en portion af de puljemidler, regeringen stiller til rådighed. De passagerer, der benytter kollektiv trafik fra hjem til arbejde eller uddannelsessted, har brug for et samspil mellem de forskellige trafikformer, både hvad angår fælles takster, samordnede køreplaner, stabilitet og ikke mindst tryghed. Jeg har i den henseende store forventninger til de nye S-tog, der er så hårdt brug for. Men mange steder er der behov for udvidelser; jeg kan nævne et eksempel som Ballerup-Frederiks-sund, som er meget hårdt trængt. Nu skal vi ikke tage stilling til konkrete sager i dag, men jeg nævner det som et af eksemplerne.

På Amager glæder vi os over de nye kollektive trafikforbindelser, der skabes, især i forbindelse med Øresundsbroen fra Københavns Lufthavn til Hovedbanen og i forbindelse med Ørestaden, hvor hele strækningen Frederiksberg-Kongens Nytorv og ud over Øst- og Vestamager bliver betjent. Men jeg appellerer til, at der tages omfattende støjhensyn til miljøet, og dette gælder især fortsættelsen fra Øresundsforbindelsen.

Jeg skal ikke gå ind i øvrige enkeltprojekter i dag, men jeg bliver nødt til at sige, at såfremt der etableres en tunnel under Københavns Havn, må den videre trafik derfra ikke føres ud ad Amager Strandvej. Det vil være en hån imod Amagers befolkning og ødelægge det rekreative område. Den kommende Ørestads Boulevard kunne måske være en mulighed i stedet for.

I hovedstadsområdet udføres en del handicapkørsel, og det er helt fint, men jeg finder, at ud over fysisk handicappede må også psykisk handicappede få dette kørselstilbud. Efter de oplysninger, vi har fået, ser det også ud, som