

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det er korrekt, at regeringen har planer om at udbygge Helsingørmotorvejen på strækningen fra Øverødvej til Jægersborg. Hensigten er at forbedre fremkommeligheden for såvel den individuelle trafik som den kollektive trafik.

Udbygningen vil være til fordel for såvel trafik rettet mod København som trafik, der fortsætter ad motorringvejen uden om København. Andelen af den trafik, der fortsætter ad motorringvejen, er større end andelen af trafik mod København.

På motorringvejen vil der i øvrigt, kan jeg oplyse, blive afsat penge i et kommende lovfor-slag, endda betydelige midler, til en bedre trafikinformation, der på motorringvejen samt på en række andre strækninger i hovedstads-området skal medvirke til en bedre afvikling med mere trafik på de allerede eksisterende vejstrækninger.

I forbindelse med arbejdet i udvalget om hovedstadsområdet og trafikinvesteringer blev der i 1990 udviklet en trafikmodel for hovedstadsområdet. Modellen sigter primært på at beskrive de overordnede trafikstrømme i regionen. Den er i sin oprindelige udformning mindre velegnet, må man sige, til at komme med præcise udsagn om trafikken på specifikke vej- og banestrækninger eller for den sags skyld om overflytning af trafik mellem vej og bane på sådanne vejstrækninger.

Vejdirektoratet har derfor udviklet modellen og tilpasset den i forhold til det omliggende vejnet. Der er således foretaget beregninger af ændringerne i biltrafikken og dennes fordeling på vejnettet i hele hovedstadsområdet.

Beregningerne viser, at en udbygning ikke blot tilgodeser de bilister, der i dag benytter vejen. Nok så væsentlig er effekten af en udbygning af Helsingørmotorvejen i de lokalområder, der i dag belastes af uvedkommende trafik, fordi Helsingørmotorvejen er overbelastet.

Udbygningen af Helsingørmotorvejen vil ifølge beregningerne ikke medføre øget trafik til Københavns city. Trafikken på Helsingørmotorvejens inderste strækning i Københavns Kommune vil som bekendt fortsat være begrænset af kapaciteten i det signalregulerede kryds på Hans Knudsens Plads.

Margrete Auken (SF):

Når man beskæftiger sig med miljøpolitik, er man i regel et forholdsvis mismodigt menneske, og hvis man oven i købet kobler trafikpolitikken på, så bliver det en meget sørgelig sag.

Og det går oven i købet tilbage. Jeg kan fortælle ministeren, at Vejdirektoratet under Schlüter-regeringen åbenbart havde et noget mere positivt syn på kollektiv trafik, end det er tilfældet nu.

Den rapport, der er lavet i 1987 om præcis den vejstrækning, fastslår for det første, uden at det senere er dementeret, at man på kort sigt kan opnå nogle fordele, men på længere sigt må kapacitetsudvidelsen forventes opbrugt af den stigning, som muliggøres ved kapacitetsudvidelsen. Det ser man over hele verden, og det har Vejdirektoratet da også vidst indtil for nylig.

I den samme rapport viser man også, at hvis man udvider »varme« spor, ja, så overfører man, om jeg så må sige, adskillige passagerer fra den kollektive trafik til privatbilismen.

Ministeren siger: Men de skal jo køre uden om alle sammen. Det kunne jeg høre i svaret nu. Det er slet ikke meningen, at de skal ind, siger ministeren – og det står også i 1987-rapporten – for ved Hans Knudsens Plads er der altså en prop, og den prop bliver jo ved at være der. Med de planer, jeg indtil videre har hørt om, kan jeg ikke se rettere, end at det, man gør nu, bare forstærker den prop.

Så synes jeg, det er fint at lave noget trafikinformation, men vi behøver bare ikke at sætte et stort system op. Man kan faktisk forudsætte, at nogle af de mennesker, der kører ind, er lidt mere intelligente og kører bare 10 minutter senere. De mest begavede af dem vil selvfølgelig tage den kollektive trafik, men jeg er klar over, at vi ikke – når vi i øvrigt privilegerer privatbilismen meget – kan regne med det.

Jeg vil godt spørge ministeren, om de beregninger, der ligger fra 1987-rapporten, er blevet dementeret siden hen. Når man tager 1993-rapporten, som jeg jo også har studeret til denne lejlighed, kan man se, at det ikke af den fremgår, at tallene er blevet bedre. Her står der bare underlige påstande om, at det ikke vil hjælpe ret meget med den ekstra busbane, som man kunne lave – og det er jo ikke rigtigt, for selvfølgelig vil 7 km busbane på en presset strækning hjælpe enormt, hvis det var det, man ville.

Jeg kan slet ikke se, hvad det er man vil i denne her sag.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg beklager, men forretningsordenens bestemmelser tillader ikke et langt og omfattende svar.

Jeg tror, fru Margrete Aukens opfattelse i al fald delvis bygger på den fejlantagelse, at hvis