

vi blot i trafikpolitikken benytter de begrænsninger, der består i, at vejenes kapacitet er så begrænset, at der bliver lange køer, ja, så får vi heller ikke mere trafik. Jeg tror, at det – i hvert fald for en stor del – er en fejlantagelse.

Det, vi kan se, når vi taler om Helsingørmotorvejen, er jo, at den trafik, der så at sige presses væk fra Helsingørmotorvejen i dag, ledes ad de mindre veje. Og det, man kan regne sig frem til – også ved at tage den model, som vi anvender i øjeblikket til at estimere trafikstrømmene, i betragtning – er, at vi aflaster meget trafik i lokalområderne ved en beskeden udbygning af Helsingørmotorvejen.

Yderligere vil jeg da gerne sige én ting til rapporten fra 1987, som jeg i øvrigt ikke vil kommentere, og det er, at noget vil der ske i de kommende år, også med trafikstrømmene på den strækning. Det bliver jo givetvis en konsekvens af, at Øresundsforbindelsen bliver en realitet.

Imidlertid er det jo sådan, at vi må bygge vejene, og vi må prognosticere trafikstrømmene ud fra det materiale, vi er i besiddelse af i dag, og de modeller, vi er i besiddelse af i dag. Og disse modeller tilsiger altså, at vi, hvis vi udbygger Helsingørmotorvejen på den pågældende strækning, får bedre vilkår for den kollektive trafik, og vi får ikke øget individuel trafik i Københavns city; og dermed da mener jeg, at vi har fundet en fornuftig løsning.

Jeg tror, at vi må erkende, at bilen er kommet for at blive, og derfor er der altså også behov for udbygning af visse motorvejsstrækninger, også i hovedstadsområdet.

Margrete Auken (SF):

Hvis vi bruger tid på at diskutere, hvorvidt bilen er kommet for at blive, spilder vi vores tid. Det er jo ikke det, vi snakker om.

Hvis ministeren siger, at udbygningspolitikken vil gå efter, at hvis der kommer flere biler, så bygger vi vejene større, kan jeg fortælle, at i Los Angeles lægger man motorveje oven på motorveje, og 5 dage efter, at man har gjort det, er vejen fuld igen, fordi man ikke har en mere langsigtet strategi, som man har i f.eks. San Francisco. Men altså, dér har man åbenbart fået ansat vores bedste genier fra Vejdirektoratet.

Vi har overført dem fra Los Angeles, kan jeg se, og så er de koblet ind i en socialdemokratisk-radikal regering, en socialdemokratisk-radikal regering, hvor vi jo under Schlüter-regeringen åbenbart havde betydelig bedre folk, der sad derovre og gjorde opmærksom på, at de trafik-

strømme faktisk kan flyttes over. Der er en række beregninger, der viser, at de kan flyttes over med ekspressbusser og forbedring af Kystbanen.

Men det er klart, at hvis man ikke vil tænke sådan nogle tanker, men bare går ud og ser fortabt på motorvejen derude og siger: Bilerne kører åbenbart ud over de smalle veje, og så må vi udvide den her, så kan jeg fortælle ministeren, at det, der med sikkerhed sker, er, at der kommer flere biler. Der kommer flere biler; det viser alt i hele systemet, at sådan vil det foregå.

Og så kan ministeren godt sige: Jamen de bliver stoppet inde ved Hans Knudsens Plads – det har ministeren ret i; det fremgår af alle rapporter indtil nu, at kapaciteten er totalt udnyttet dér – men hvornår kommer ministeren så og siger: Søringen? Jamen, det er jo bare det, jeg mener. Det kan jo ikke nytte noget at presse flere – jo, hvis man har kunnet gå sådan i knæ for så dårlige argumenter, som man har her, til så mange penge, og man får så lidt ud af det.

Og påstanden om, at den kollektive trafik også får bedre vilkår, den er jo for så vidt rigtig, som man kan sige, at hvis alle får mere plads, så får busserne selvfølgelig også mere plads, men i samme øjeblik man fylder op igen, så er det altså for ringe for den kollektive trafik.

Hvis det var det, man ville – og igen henviser jeg til 1987-rapporten – hvis det var det, man ville, så lavede man da en ekstra busbane på den strækning. Så kunne man få noget rigtigt ud af det. Så kunne man koble med de andre tværbusser og ringbusser også, hvis det var det, man ville.

Der er intet i den nuværende regerings oplæg til kollektiv trafik i København, der handler om nogen som helst form for sammenhæng, og slet ikke noget, der har med miljøpolitik at gøre. Og så kan det godt være, at ministeren siger trafikinformatik og siger metro på Amager – et sted, hvor der ingen bor – men det vil jeg selvfølgelig ikke være så imponeret af i denne her sammenhæng.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det er formentlig meget vanskeligt at imponere fru Margrete Auken; imidlertid vil jeg da gerne gøre et forsøg på det. Og forsøget er at fortælle en lille smule om, hvad der sker i den kollektive trafik i København.

For det første er det korrekt, at hvis man laver veje med bedre kapacitet, så bilerne i stedet for at holde i kø kan køre nogenlunde jævnt, er det også således, at busserne kan gøre det. Og sådan