

vil det være med udbygningen af Helsingørsmotorvejen, der jo primært er en udbygning og en renovering af de eksisterende broer. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at regeringen jo netop har indgået en aftale – hvori SF desværre ikke deltog – omkring DSB's investeringer i de kommende fire år. Her kan man se, at det, vi har sat i gang nu, er investeringer i S-tog for 9 mia. kr. i hovedstadsområdet.

Dertil kommer, at man bygger for flere milliarder kroner jernbanestrækning mellem Københavns Hovedbanegård og Kastrup, også en betragtelig forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Dertil kommer, at vi udvider jernbanen til Frederikssund med dobbeltspor og bygger nye stationer. Så der gøres altså temmelig meget for den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Så vil jeg gerne sige omkring Kystbanen: Jeg tror ikke på, at mange, der potentielt kan benytte Kystbanen, vil blive nye trafikanter på Helsingørsmotorvejen, og jeg tror på, at vi har alle tiders muligheder for at forbedre den kollektive trafik på Kystbanen. Det sker primært ved, at de nye elektriske regionaltoget, efterhånden som de nu bliver indsat, også kommer til at trafikbetjene Kystbanen.

Margrete Auken (SF):

Jeg er ked af, at jeg helst tyr tilbage til den gamle rapport fra 1987, da jeg kan forstå, at ministeren har stoppet al fornuftig udvikling. Nu snakker vi om den østlige del af det her område. Vi snakker ikke om Frederikssunds S-bane; vi snakker om den østlige del af området, hvor der er alle disse biler.

Jeg kan sige, hvis man går tilbage til den rapport, der blev udarbejdet under Schlüter-regeringen, ligger der altså nogle hensigter om at udbygge med ekspresbusser. Der ligger faktisk nogle modeller for, hvor meget trafik man vil overføre. Der er nogle meget fine tegninger, som jeg vil henvise til, på side 28, hvor der står, hvad der sker, hvis man laver en ekstra busbane og får ekspresbus, og hvordan man overfører trafikken, og hvad der sker, hvis man laver et spor ekstra.

Det er altså meget fine og klare tal, og jeg kan ikke se, at ministeren har argumenteret for, at det skulle hjælpe gevaldigt på de her tal, ved at sige, at vi får en Øresundsbro. Det er jo ikke Sverigestrafikken, der kommer i de to myldretider, som vi har om morgenen og om eftermiddagen.

Det er jo to ganske korte tider; det er ikke den store, lange trafik, der er der jo ikke nogen problemer derude.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne bekræfte det sidste, at det ikke er Sverigestrafikken, der belaster de to gange to timer om dagen, hvor faktisk 25 pct. af den trafik, der kører på Helsingørsmotorvejen, er belastet af kødannelser. Så det er faktisk, hvis vi taler motorvejsinvesteringer i Danmark, en strækning, hvor man må sige, at forrentningsmæssigt set, altså ud fra, hvad man får af trafikafvikling for pengene, er det fornuftigt at udbygge dér.

Nu tør jeg ikke sige, hvilket projekt fru Margrete Auken henviser til, men det kunne jo meget vel være, hvad skal vi sige, det store, forkromede projekt om Helsingørsmotorvejen, hvor motorringvejen osv. udbygges, og hvor vi udnytter de muligheder, der er for at udvide broerne, så vi kan få en stor, forkromet motorvejsløsning.

Det, regeringen satser på, er at bruge pengene så hensigtsmæssigt som muligt. Vi løser de trafikale problemer, der er. Vi investerer faktisk kun 100 mio. kr. i udvidelser af selve vejen. Resten går til renovering af selve vejstrækningen, udgifter, som vi under alle omstændigheder skulle afholde.

Når lovforslaget kommer frem her i Folketinget, og vi får mulighed for at debattere det, stille spørgsmål og forsvare osv., vil jeg vil meget gerne gå ind i en diskussion omkring busbanen; men jeg vil gerne gøre opmærksom på allerede nu, at det efter min opfattelse ikke kan lade sig gøre, primært fordi der er så mange til- og frakørsler, at det er vanskeligt at forestille sig, at man med nogen rimelighed kan opretholde regler, hvor man friholder et spor, der også er til- og frakørselsspor for almindelige personbiler, for trafik på en fornuftig måde, således at der bliver en decideret busbane på strækningen.

Margrete Auken (SF):

Jamen så må jeg da fortælle ministeren, at det kan eller kunne Vejdirektoratet godt finde ud af. Der er jo ikke tale om, at man siger, at man ikke kan lave busbaner, fordi der er til- og frakørsler; det er altså for tosset.

Jeg mener, det her det handler om trafik, der går fra det nordlige København og ind til byens midte. Det er det, vi snakker om her, og som ligger i den rapport – som ikke er en stor forkro-