

mindst fordi man på Hans Knudsens Plads har busprioritering, således at busserne hermed slipper for bilkøerne. Det vil uden tvivl få flere til at bruge bussen.

Forbedringen af Helsingørmotorvejen skal efter Socialdemokratiets opfattelse også ses i sammenhæng med, at jernbanebetjeningen på Kystbanen styrkes med flere tog – og tog til tiden! Og med de moderne elektriske regionaltog vil det tiltrække flere kunder til toget frem for privatbilen.

Det andet forslag drejer sig om en lille delstrækning af Tværvej baseret på en projekteringslov fra 1967 om en fjerde ringvej. Strækningen bygges for at sikre en direkte forbindelse mellem motorvejsnettet og det transportcenter, der efterhånden er bygget op i Høje Taastrup. Med denne lille vejstrækning kan Høje Taastrups bymidte aflastes med et par tusinde lastbilkøretøjer i døgnet – en trafik, der næppe bliver mindre i fremtiden, efterhånden som transportcenteret udvides. Det interessante ved transportcenteret er, at man her har direkte forbindelse mellem jernbanen og lastbilen, hvilket uden tvivl fremmer brugen af kombitrafik med mere gods på tog, hvilket er ønskeligt af hensyn til miljøet.

Begge de projekter, jeg indtil nu har nævnt, var oprindeligt med i aftalen med Københavns Amt sammen med en række andre trafikprojekter. Til det formål havde regeringen afsat 350 mio. kr., og meningen var så, at Københavns Amt skulle bruge et tilsvarende antal kroner. Københavns Amt har dog ikke ønsket at fastholde aftalen. Men vi finder i Socialdemokratiet, at det alligevel er velbegrundet at anvende de 350 mio. kr. i hovedstadsområdet til at løse nogle af de trafikale problemer.

Hertil kommer en række andre investeringer til fremme af den kollektive trafik anvendelse. Et projekt, der således ikke er med, er en forlængelse af Frederikssundmotorvejen. Her har vi fra Socialdemokratiets side i stedet lagt megen vægt på i forbindelse med DSB-aftalen at få et dobbelt jernbanespor til Frederikssund og nogle flere stationer på strækningen i et forsøg på at få en hel del af pendlertrafikken fra den del af hovedstadsområdet væk fra bilen og over på jernbanen, og det har vi stor tiltro til vil lykkes.

Vi investerer også meget i nye S-tog i den kommende tid. Samtidig udvides Amagermotorvejen, og der bliver en større investering i støjafskærmning, og man tager trafikinformatik i brug for at udnytte den eksisterende vejkapacitet bedre til fordel for miljø og sikkerhed.

Den sidste del af lovforslaget er en omfartsvej ved Viborg, der skal føre trafikken sydvest om byen. Det er en strækning, der har været brugt for længe, og som skal aflaste Viborgs befolkning for en stærk miljøbelastning, der har været knyttet til den gennemgående trafik.

Den vejstrækning, der her er tale om, er en del af regeringens beskæftigelsespakke fra 1993. Vejen er også et udtryk for den nyorientering af trafikpolitikken, som indvarsledes med den første Nyrupregering, og hvor miljøet og sikkerheden skal have langt højere prioritet, end hvad der hidtil har været gældende.

Med denne omfartsvej og de øvrige omfartsveje, der bliver bygget på strækningen mellem Århus og Hansholm, vil vejforsyningen være i orden, og der er således ikke grund til overhovedet at overveje en ny vej til erstatning for den eksisterende rute 26.

Med disse bemærkninger skal jeg på Socialdemokratiets vegne give tilslutning til lovforslaget og til en hurtig behandling af sagen i udvalget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg troede ikke mine egne ører, så nu skal jeg lige høre, om jeg hørte rigtigt: Så vidt jeg hørte, sagde Socialdemokratiets ordfører, at man med en udvidelse med et tredje spor vil få flere til at tage bussen. Dertil vil jeg sige, at i den rapport, som jeg efterhånden har rost mange gange – det var under Schlüterregeringen, og Vejdirektoratet havde åbenbart nogle bedre opdrag dengang, end det får nu, men det var nogenlunde det samme vejdirektorat – er der en glimrende oversigt over, hvad der vil ske, hvis der er frit valg og man får et ekstra spor, og der står, at det vil flytte 39 passagerer fra jernbanen og 24 passagerer fra busserne over til private biler, hvis der er frit valg i spidsbelastningstimen.

Så jeg vil gerne lige høre, hvor den beregning stammer fra, at det skulle begynde at gå den modsatte vej.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Jeg vil gerne henlede fru Margrete Aukens opmærksomhed på, at den rapport, som fru Margrete Auken ved flere lejligheder har fremdraget i denne sal, er fra 1987. Der er altså gået 8 år, og der er faktisk sket temmelig meget med trafikafviklingen i Københavnsområdet, både på vejområdet, på bilområdet og på jernbane-