

fikken, der kører på det, til gavn for vores erhvervsliv. Det tror jeg nok fremgik af vores ordførertale i går og hele debatten.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Nu er det jo ligegyldigt, hvor bilen holder stille, om det er ude på Helsingørmotorvejen, eller det er inde på Hans Knudsens Plads; forureningen er vel sådan set den samme. Det, der er interessant, er, at busserne kan komme igennem.

Men jeg vil gerne stille hr. Stefan G. Rasmussen et spørgsmål. Jeg blev faktisk ikke fuldstændig klar over, om De Konservative går ind for det samlede lovforslag eller man ikke går ind for det samlede lovforslag.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg skal til glæde for fru Sonja Mikkelsen læse de første to linjer op af min ordførertale:

»Den Konservative folketingsgruppe kan støtte regeringens forslag.«

Det var det!

Margrete Auken (SF):

I dag får vi – for at nævne et eksempel – i Politiken et malende billede af, hvad det er, der er ved at ske, hvis vi ikke griber ind. Vi vil se dramatiske stigninger, som vi allerede har set dem i biltrafikken, i nye biler og i kørselen. Jeg tror, at alle til venstre for i hvert fald de tilstedeværende borgerlige er enige i, at det er et meget alvorligt scenarie.

Jeg tror ikke, der er nogen, hverken blandt Socialdemokraterne, CD eller De Radikale, der vil gå op og sige: Det klarer vi på den måde, som hr. Rasmussen gjorde lige før, med lidt flere dingenoter og duppeditter, lidt krav til bilerne og sådan noget. Det tror jeg ikke der er nogen her der vil sige. I så fald vil jeg gerne høre det. Jeg tror heller ikke, der er nogen her, der blander kulbrinter og kultveilter sammen, osv. Vi ved godt, at vi har et enormt problem med hensyn til kultveiltet.

Spørgsmålet er så, hvad man gør ved det. Jeg sagde i går, at miljøet havde sejret i retorikken, men at pengene jo altså stadig væk gik til de store bilinvesteringer, og at det var pengene, det drejede sig om.

Det forslag, vi sidder med i dag, er et lysende klart bevis på, at når man faktisk skal gøre noget, så gør man det modsatte, nemlig udvider vejene, skaffer bedre plads til bilerne, bøjer sig

for det pres, hr. Arne Melchior beskrev før, og som er ganske voldsomt – det er stærke lobbyister; jeg ved, at halvdelen af Folketingets Trafikudvalg skal til smøremøde hos D.A.F. i morgen; presset er solidt og konstant – og så udvider man altså vejene.

Jeg synes, at det forslag, der foreligger først og fremmest vedrørende Helsingørmotorvejen, er katastrofalt. Det kan kun forsvares, hvis man siger: Ja, men der er jo ikke noget at gøre, vi er nødt til at give bilerne bedre plads, og så tager vi et lidt forsigtigt forslag i denne ende, og så håber vi, de bliver trætte, når de kommer ind til Hans Knudsens Plads, af den prop, der jo vil vokse, selv om jeg godt ved, at ministeren og ministeriet åbenbart tror, at de alle sammen vil dreje til højre, når de kommer kørende, og tage en tur vestover, men der er ikke noget synderlig godt bevis for, at det er sådan, det vil gå, for vi har et voldsomt pres længere inde.

Hvornår bøjer man sig så for, at nu skal vi til at gøre noget ved Hans Knudsens Plads? Presset bliver voldsomt, pressionen bliver voldsom. Man flytter bare marginerne hele tiden. Hvis vi går Helsingørmotorvejsforslaget igennem, kan vi se, at det på næsten alle punkter er dårligt. Vi får et forøget udslip af CO₂. Det kan godt være, at fru Vibeke Peschardt kan sige, at det trods alt er småting i sammenligning med Avedøreværket, o.k., men der sker jo ingenting, hvis det er på den måde, vi hele tiden ser tingene. I går fik vi jo også bevist, at trafikken åbenbart skal have lov til at brede sig lidt ind over energien, så nu gør vi noget ved Avedøreværket; så behøver vi ikke at gøre så meget ved trafikken. Det var jo stort set, hvad der blev sagt under forespørgselsdebatten i går.

Når det gælder fredningen – og der er nogle fantastiske fredninger langs dette område – siger man: Vi må lige flytte lidt på nogle veje hist og pist. Hvad angår færdselssikkerheden, er det så lidt, den bliver bedre, at det er på nippet til at ligne det med de 11 øre. Jeg tror, det var 0,5 personskade pr. år, man ville forbedre trafikken. Så det er ikke meget bevendt at bruge færdselssikkerheden som argument her. Jeg ved godt, der kommer nogle buler i de biler, der kører op i hinanden, men på en eller anden måde kan vi overlade det til forsikringsselskaberne.

Endelig vil jeg sige, at forslaget overhovedet ikke forholder sig seriøst til diskussionen om eventuelt at bruge det til en busbane. De argumenter, der ligger i 1993-rapporten, er besværgende i forhold til det arbejde, der er lavet i