

delse i et tredje spor på en strækning af 6 km til et beløb af 196 mio. kr.

Jeg vil gerne gøre lidt ud af den vej, fordi mit parti er blevet angrebet for at have sagt ja til det. Hovedgrunden til, at vi er gået med til denne vejudvidelse, er, at man rent faktisk laver en trafikikkerheds-mæssigt langt bedre løsning end den, man har i øjeblikket. Man flytter ca. 3.000 biler i døgnet fra omliggende veje ned på Helsingørsmotorvejen. Det er Kongevejen, det er Strandvejen, og det er alle de andre omliggende overbelastede vejnet, der herved bliver aflastet, og det vil sige med færre uheld m.m. til følge. Det er efter vores opfattelse en god ting, og derfor har vi sagt ja til denne udvidelse.

Dernæst er der noget, som jeg ikke synes at nogen rigtig har været inde på i denne pakke. Der er sat 35 mio. kr. ud af hele beløbet af til trafikinformatik, så man bl.a. kan få bilisterne til at holde hastigheden på hele strækningen.

Endelig er der sat 12 mio. kr. af til støjbekæmpelse. Hele Helsingørsmotorvejens udvidelse, i hvert fald fra Øverødvej til Skodsborg, bliver støjafskærmet i begge sider, og jeg håber også, at der bliver mulighed for at lave en støjafskærmning syd for motorvejen, altså syd for Skodsborgvej, sådan at man bruger den afgravede jord på visse steder af strækningen til at lægge op, så man kan lave en støjafskærmning specielt i Nærum. Jeg kan gøre opmærksom på, at der er i den fredning, der hedder Mølleåfredningen, er taget højde for, at et sådant projekt kan gennemføres.

Jeg vil bare slutte med at sige, at alle tre forslag har vores støtte.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg bliver nødt til at bedrøve fru Vibeke Peschardt med at gøre opmærksom på, at hvis hun fulgte beregningerne i Færdselssikkerhedskommissionen af de investeringer, vi bevilger for at opnå noget for færdselssikkerheden – nu var færdselssikkerheden jo det argument, der blev brugt, da de andre var braset sammen – ville hun vide, at det er en meget stor investering for at opnå en reduktion på 0,5 personskade. Det er et meget beskedent resultat at opnå for så mange penge. Som færdselssikkerhedsargument gælder altså det samme for dette som næsten alle de andre vejbyggerier: Der er ingen af dem, der kan holde en meter, hvis de udsættes for sådan en færdselssikkerheds-vurdering. Det er altså nogle pynteargumenter,

man kommer på, som altid har godt af at blive sendt i kommissionen til en god og solid analyse. Lad være med at bruge det argument, det duer ikke!

Lad mig så lige sige noget om det med de få busser. Det er ganske rigtigt, at der i øjeblikket ikke kører så mange busser – jeg tror, det er noget med én i minuttet eller sådan noget – men de kan jo have enormt mange mennesker med i forhold til, hvis de pågældende skulle køre i hver sin bil alene. Så det er jo en fremragende udnyttelse af kapaciteten i forhold til privatkørsel.

Vi så gerne, at der kom mange flere, hvis systemet blev godt og det blev koblet med et højklassificeret bussystem på Tværvejen, sådan at alle passagerne kunne finde ud af dreje til højre, så vi var sikre på, som ministeren siger, at de drejer til højre.

**Jette Gottlieb (EL):**

Det foreliggende lovforslag er lige præcis udtryk for det, vi diskuterede i går: Den fuldstændige mangel på sammenhæng mellem de erklærede målsætninger om miljøpolitiske hensyn og så den praktiske trafikpolitik.

Lad mig minde om, at målsætningerne dels rummer en nedsættelse af det samlede transportbehov, dels rummer en omlægning af trafikken fra privatbilisme til kollektiv transport og cykel/gang. På den baggrund er det jo mangeløst, at de første forslag fra Trafikministeriet, vi derefter skal behandle, er tre stykker vej, der alle vil fremme bilismen.

Trafikministeren viser med disse forslag sine sande hensigter. Desuden sørger han for at kæde tre forslag, der kun har den overordnede bilfetichisme fælles, sammen til ét forslag, hvilket gør det endnu mere uspiseligt.

Der er én ting til, de tre forslag har fælles: De er alle tre stumper af vejsystemer, som i hvert fald nogle ønsker at fortsætte, udvide, gøre længere og gøre bredere. Dermed risikerer man, at vedtagelsen af stumperne bliver det direkte argument for den næste stump og til sidst for hele den totale asfaltering.

Udvidelsen af Helsingørsmotorvejen. Her har ministeriet virkelig slået sig på flasken. Flasken skal være mere og mere buttet, men halsen er stadig den samme, og proppen ved Hans Knudsens Plads sidder stadig i. Jeg ved ikke, hvor mange milliarder der i tidens løb er brugt på at flytte rundt på bilstrømmene i stedet for at reducere dem gennem investering i den kollektive transport.