

Jeg forstår, at man venter en overflytning af 1.000 personture pr. døgn fra den kollektive trafik til den private trafik. Ikke én af disse ventes at køre ind ad den inderste del af Lyngbyvejen. Det forekommer at være en særpræget beregning, men det vil historien jo vise.

Min bekymring er snarere, at flaskehalsene på et tidspunkt bliver så meget for meget for bilfeticisterne, at det lykkes at tvinge nye løsninger igennem længere inde på strækningen efter devisen: Bilen skal jo frem.

Det hører med i det samlede billede, at pr. 1. maj nedskæres frekvensen på Kystbanen, kapaciteten er her ikke høj nok. Skulle vi følge miljømålsætningerne i »Plan 2005«, var det her, vi skulle investere yderligere. Og er der endelig et par meter langs Lyngbyvejen, der brænder i lommen, kunne vi jo lægge en sporvogn eller en anden kollektiv transportform ud langs med motorvejen; det ville batte noget i overflytningen fra bilerne.

Tværvejen i Tåstrup. Her er endelig et stykke vej, der er lidt ræson i. Ønsker man at plante godset på banen, er man jo nødt til med den centralisering, der allerede har fundet sted, at skaffe godset hen til DSB's godsterminal. Fint med en tosporet vej med kun adgang for gods-transport, men, men, men – det er jo ikke det, der ligger i forslaget.

Allerede i selve lovteksten står der: Første etape, og så må man blive mistænksom. Når man så ser på, hvad det er første etape af, dukker Ringmotorvejen M5 op i tågerne. Og ser vi på kortbilagene, viser det sig da også, at der er nogle særdeles alvorlige stiplede linjer, der markerer, hvor vedtagelsen af denne vejstump fører hen.

Viborg. Her vil man aflaste den eksisterende ringvej ved at knalde et nyt stykke vej ind gennem et boligområde og tværs over et meget attraktivt naturskræntområde. Det har også udløst en af de største beboerprotester i nyere tid i Viborg. Også denne stump vej er en del af et større vejsystem, som nogle med garanti ønsker at videreudvikle, og hermed bliver vedtagelsen af vejstumpen argument for de næste stumper.

Gad vide, om de lokale vejlobbyister var lige så ivrige, hvis der til enhver beslutning af denne art lå en lokal pligt til at investere et lige så stort beløb i den kollektive trafik lokalt

Vi har med denne debat igen set et trafikpolitisk flertal, som rækker fra De Radikale og til Venstre og Fremskridtspartiet, der underminere-

rer de miljøpolitiske målsætninger i »Plan 2005« med trafikale enkeltbeslutninger, som hellere vil starte i overmorgen end i morgen med den nødvendige reduktion af CO₂'en og måske allerhelst slet ikke.

Enhedslisten kan altså ikke støtte nogen dele af forslaget og har mange konsekvensspørgsmål at stille i udvalget fremover.

Arne Melchior (CD):

CD hilser, som alle for længst har gættet, dette tripelforslag velkommen og kan støtte det fuldt ud.

Det er jo meget sjovt, som dagsordenen somme tider former sig. Vi får på denne måde i dag en epilog til gårsdagens debatter om veje, trafik, sikkerhed og forurening. Det er jo så bevist igen, hvad fru Margrete Auken kom til at sige helt rigtigt i går, at CD og Melchior står i de ting, hvor vi plejer at stå, og det har Venstre og De Konservative efterhånden såmænd også indset.

Hr. Stefan G. Rasmussen har ganske ret, når han påpeger, at tomgang jo også er forurenende, og når man har set køerne – jeg tænker altså på bilernes tomgang – når man har set køerne på visse indfaldsveje, altså bl.a. på Lyngbyvejen, bliver man altså klar over, at der er ikke nogen forurening sparet ved, at de står dér og kører i skridtgang.

Men jeg skal da gerne svare fru Jette Gottlieb, som tidligere spurgte mig – jeg ville ikke forsinke debatten ved at tage en yderligere kort bemærkning – om CO₂. Det er da et problem, og det skal da løses, men det løses bare altså som sagt ikke ved at lade bilerne stå og køre i tomgang, men det løses ved forskning. I øvrigt skal der jo forskes meget mere også i selve den forurening, som CO₂ betyder.

Man – videnskaben – mener en hel del om det, men det er meget lidt *viden*, man har om det, men den bliver nok forøget, og Danmark går jo i spidsen. En af fremgangsmåderne er at harmonisere CO₂-bekæmpelsen i EU, og så kunne man måske forvente, at fru Jette Gottlieb og hendes parti ville gå ind for EU-samarbejdet, for det, Danmark og danske biler forurenere, er jo som en dråbe i et ocean. Derfor hjælper det ikke en pind, hvis det ikke gøres i fællesskab med mange lande regionsvis og helst globalt.

Desuden skal man selvfølgelig – kan jeg sige til fru Jette Gottlieb – forbedre den kollektive trafik. Men der er altså bare det ved det, som jeg var inde på i en kort bemærkning tidligere, at det her med at tage bussen kan volde visse pro-