

mennesker. Det kommer an på, hvor langt man skal, hvorfra, hvortil, hvor meget man har at bære på, hvordan man har det fysisk, hvordan temperaturen er, hvem man skal afhente på vejen, osv. Det altså ikke så enkelt.

Jeg kender godt de dér bilen ud af byen-demonstranter, som, når de har rullet transparenterne sammen, går ad nogle små gader hen om hjørnet og henter deres bil derfra.

#### Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil benytte lejligheden til at sige tak for en debat ikke uden humor og indlede med at sige, at efter de to store trafik- og miljødebatter, vi havde i går, var der en kommentar i en af nyhedsudsendelserne, der sagde, at regeringen fik sin vilje. Sådan kunne man også sige her, men det ville være forkert, for det handler jo ikke om, at regeringen får sin vilje. Det handler om, at regeringen har fremsat et så fornuftigt og afbalanceret forslag, at det kan dække holdningen hos et meget bredt flertal i Folketinget.

Det er sådan – for at svare hr. Stefan G. Rasmussen på hans spørgsmål – at efter min opfattelse er der ikke tale om nogen halv løsning her; der er tale om en i bund og grund fornuftig og fremtidsorienteret løsning. Når Københavns Amt i sin tid sagde nej tak til at medfinansiere hovedstadspakken, som var forhandlet på plads, men ikke godkendt af regeringen og Københavns Amt, så skyldtes det naturligvis, at det kneb med pengene i Københavns Amts pengekasse.

Men det, der er vigtigt at slå fast, er, at det samlede projekt om hovedstadspakken jo ikke alene var investeringer i det overordnede vejnet, altså statsveje, det var naturligvis også investeringer i de kommunale veje, og derfor bør det efter min opfattelse nu gennemføres med dette lovforslag. Regeringen står ved sit løfte, om man vil, om at investere 350 mio. kr. i fornuftige vejstrækninger i hovedstaden.

Sagen er den, at for så vidt angår Helsingørsmotorvejen, er der et behov for en betydelig renovering af vejen og for en betydelig renovering af de broer, der er en del af Helsingørsmotorvejen. Det koster ca. 100 mio. kr. De resterende 100 mio. kr. bruger vi så fornuftigvis på at udvide den vej, der vel nok er den mest trafikbelastede vej, vi har i Danmark. Vi får altså en meget høj forrentning af den investering, som vi foretager.

Når jeg gerne vil afkræfte, at der er tale om en halv løsning, skyldes det, at man skal være

opmærksom på, at det af lovforslagets bemærkninger klart fremgår, at vi nu for første gang sætter 35 mio. kr. af til det første substansielle trafikinformationsprojekt i Danmark. Det vil altså sige, at i stedet for blot blindt at bygge veje og tro på, vi kan løse alle problemerne ved at udvide eksisterende vejkapacitet, prøver vi at se på, om vi ikke mere, jeg havde nær sagt intelligent – altså ved et intelligent vejinformationssystem – kunne forsøge at anvende den eksisterende og investerede anlægskapital bedre, således at vi får trafikken ledet af de veje, hvor der er allerstørst kapacitet. Det synes jeg er et spændende og godt element i lovforslaget.

Jeg skal ikke kommentere fru Margrete Aukens indlæg. Jeg risikerer jo, hun kommer for sent til de transportmidler, hun skal benytte nu, men det viste imidlertid ganske udmærket, at trafik og miljø udgør et dilemma. Når der er forurening fra trafik, og når der er trafikproblemer, skyldes det jo, at lobbyisterne, nemlig vælgerne, vælger at transportere sig individuelt på en måde, som måske økonomisk set er irrationel også set fra den enkeltes økonomiske udgangspunkt, men ikke desto mindre er behagelig af transportmæssige grunde og ikke mindst på grund af den frihed, det giver det enkelte menneske, at det har mulighed for at benytte individuel transport.

Jeg tror, det var forhenværende udenrigsminister K.B. Andersen, der i sin tid svarede en kinesisk premierminister, tror jeg det var, på hans anklage, der gik på, at det var jo dekadent kapitalisme, at der var så mange biler i Danmark, og man kunne jo se i Kina, at der næsten ingen biler var, folk kunne nøjes med cykler og i øvrigt kollektiv transport: at man skulle være opmærksom på, at den mulighed, der var for at transportere sig individuelt, og det, at lønmodtagere i Danmark havde mulighed for at erhverve en personbil, gav dem en frihed, som man ikke kendte til i Kina, nemlig friheden til at søge job hos den arbejdsgiver, som gav den bedste løn og de bedste arbejdsforhold. Det er altså fundamentalt vigtigt at forstå, at den frihed er vælgerne, som fru Margrete Auken altså også kalder lobbyisterne, villige til at betale for.

Til hr. Ole Donner: Tak for opbakningen om regeringens forslag. Jeg kan love, at for så vidt angår HT-busserne, stoppestederne og de problemer, der er forbundet hermed, vil Vejdirektoratet sammen med HT undersøge mulighederne for at anvende de bedst mulige løsninger for HT-busserne og stoppestederne i forbindelse med de vejprojekter, som vi her gennemfører.