

trafik, som glider, og et trafikunderlag, som gør, at vi kan få et vækstsamfund i i denne region. Vi har holdt tilbage så mange gange med investeringer i Københavnsområdet, at det er næsten pinligt, så langt vi er tilbage.

Jeg ved godt, at fru Margrete Auken næsten nærer et personligt had til privatbilisterne, men jeg må sige, at der er mennesker, der har behov for dagligt at benytte dette værktøj, som de bruger som led i deres færden frem og tilbage til deres arbejde.

Ligeledes er det også således, at vi gerne fra vort partis side så, at man netop fik lavet den sammenhæng, de snitflader, som ligger imellem den kollektive trafik og de eventuelle privatbilstiske tiltag, der er.

Lad mig endelig sige til fru Sonja Mikkelsen, at så vidt jeg erindrer, er det nok den konservative regering, der har været med til at initiere nogle af de største tiltag, de største investeringer, på den kollektive trafik.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Det kan godt undre mig, at sagen om Helsingørsmotorvejen, som handler om et tredje spor på 7½ km, i den grad har fået en symbolværdi i miljøpolitikken, som jeg i hvert fald aldrig havde regnet med. Det, denne sag drejer sig om, er udvidelsen af et stykke af Danmarks ældste motorvej. Der kører 62.000 biler på den i døgnet, og der er kapacitetsproblemer. Det betyder, at de omliggende vejstrækninger er hårdt belastet, og en af hensigterne med at udvide vejen er at flytte biler fra Strandvejen og Kongevejen og lokale veje over til Helsingørsmotorvejen.

Halvdelen af udgifterne til vejens udvidelse er driftsudgifter; vejen koster ca. 200 millioner. Og hvis man skal se på det miljømæssige, så mener jeg, at det, man virkelig skulle gøre noget ved, var at begrænse antallet af biler – og det gør man altså på en helt anden måde end den her.

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Når Enhedslisten stemmer imod dette lovforslag, så er det ikke mindst, fordi det er et eklatant eksempel på manglende sammenhæng i trafikpolitikken. Forslaget har jo til formål at skovle lidt flere biler lidt hurtigere halvvejs ind i København uden løsning på, hvad der så skal ske.

Når det har fået sådan en symbolværdi, som det har, er det jo ikke så underligt, fordi det er en investering, der bliver foretaget netop på et

tidspunkt, hvor det er helt utvetydigt klart, at bilerne yder et meget væsentligt bidrag til det CO<sub>2</sub>-udslip, der foregår. Under de omstændigheder er det altså vanvittigt, at man gør noget for at fremme bilismen, samtidig med at man havde mulighed for at gøre det for den kollektive trafik i stedet for.

Det, man ser, er altså, at man foretager en større investering i sikring af flere biler. Der er udtrykkeligt i forslaget forudsat, at ca. tusind personer daglig vil flytte deres transport fra den kollektive transport over i biler; og det er altså ikke det, vi har brug for i øjeblikket.

Med hensyn til de andre dele af forslaget: I forvejen har vi jo protesteret imod, at man slår tre tilfældige vejanlæg sammen i ét lovforslag. Med hensyn til de andre vejanlæg har vi ikke været begejstrede for dem. Det er de heller ikke i Viborg. I Viborg har man haft den største underskriftindsamling i mands minde i forbindelse med netop det vejanlæg. Og vejanlægget i Høje Taastrup er kun fornuftigt, hvis man kun sikrer adgang til det for lastbiler og ikke for personbiler.

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg er selvfølgelig stadig væk spændt på at høre, om trafikministeren vil fastholde, at alle de ekstra biler, der kommer, vil dreje til højre og ikke vil køre ind til Hans Knudsens Plads. Det mangler vi stadig væk svar på.

Og så kan Det Radikale Venstre, når svaret er givet, gå op og love at udvide også den sidste strækning og sørge for, at der bliver fri bane ind til København. Jeg ved, at det vil Venstre og De Konservative, CD og halvdelen af Socialdemokratiet støtte dem i, fordi det jo er udtryk for vækst og fremgang og opsving, hvis der er masser af biler. Jeg må sige til fru Vibeke Peschardt, at det er godt, hun har opdaget, at det var en grim sag.

Og så håber vi, at det er sidste gang, vi står i sådan en historie her, for det var og er en meget grim sag. Den har ikke noget med miljø og sikkerhed at gøre. På sikkerhedssiden er det ikke de investeringer, man skal lave, hvis det er sikkerheden, man ønsker at øge; og hvis det er miljøhensyn, man ønsker at varetage, er det altså nogle helt modsatte.

Så vil jeg sige til fru Sonja Mikkelsen, at vi ikke er tilfredse med løfter, for det viser sig hver eneste gang, når det kommer til stykket, at så går det den modsatte vej. Vi har i øjeblikket jeg ved ikke hvor mange fugle på taget: der skal