

dyreste færdselssikkerhed, vi overhovedet kan komme i tanke om at lave.

Jeg har stadig væk et tal, jeg tror, det er fra 1992-93, fra Vejdirektoratet, og derfra kan man sådan set bare eksponere. Dengang sagde de, at det at bekæmpe et personskadeuheld kostede 1,5 mio. kr. med sortpletbekæmpelse, 30 mio. kr. med motortrafikveje og 45 mio. kr. med motorvejsbyggeri. Så hvis det var færdselssikkerhed, der var i fokus, så ville det altså ikke være det her, man gjorde. Det er det selvfølgelig heller ikke, og det har man heller ikke forsøgt sig med her.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken, om hun har læst bemærkningerne til lovforslaget. I så fald har hun sprunget over § 8, stk. 2, som netop omtaler støjforholdene og den moderne indstilling, der er til vejbyggeri i dag, med den lave støjfrekvens. Det er da netop omtalt her.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu taler jeg på andres vegne, så jeg skal ikke lige gå ind på det.

Hvis det kun er et spørgsmål om belægning, hvis den støjbegrænsning, man skal lave, alene drejer sig om belægning, så er jeg alligevel spændt på, om man når at få afværget eller få minimeret støjen, når man åbner for så mange flere biler, som man gør her. Det ville jeg da være overrasket over.

Men jeg er ikke i tvivl om, at det altid er godt at få den rigtige belægning.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Kaj Ikast for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg gør opmærksom på, at nogle af de største investeringer i støjdæmpning har fundet sted i de projekter, vi netop kører omkring København. Når man ser på Ring 3, som vi er ved at være færdige med, så bruger vi der næsten 200 mio. kr. alene på støj dæmpning.

Så jeg synes, at fru Margrete Auken skulle træde i karakter og rose hele vejhistorien her. Det er da aldrig sket før, at der er brugt så mange penge, som vi bruger, på det gode formål at begrænse støjen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt sige her, at hvis det er rigtigt, at der i det her projekt er indbygget andet end belægninger, altså også støjafskærmning osv., så er der et rimeligt håb om, at det ikke bliver værre.

Kl. 18.00

Når man kommer flere biler ind, og det gør man jo med denne her model, så bliver det værre. Men hvis man har gjort det – det kan jeg så ikke svare på – og hvis det er så fint, så vil jeg bestemt rose det. Hvis der er et eller andet, man kan rose i projektet her, så lad os tage det. Det kan jo blive småt for enhver. Så vil jeg gerne rose, at der er sat en frygtelig masse penge af til støjafskærmning, men kunne man ikke have gjort det ved at prøve at få lidt færre biler i stedet for?

Formanden:

Ordføreren skal lige vente et øjeblik. Flemming Damgaard Larsen for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken, om fru Margrete Auken ikke er klar over, at der her er tre ting, vi forbedrer: Det er fremkommelighed, vi forbedrer, det er støjforholdene, vi forbedrer, således at vi får minimeret støjen, og det er også trafikikkerheden, vi forbedrer. Der sker jo også mange uheld med personskade, og det bliver minimeret ved det, der foregår her, alle tre dele. Er fru Margrete Auken ikke klar over det?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF)

Jo, jeg er godt klar over, at man kan finde på at sige det.

Den med trafikikkerheden køber jeg ikke. Der kommer ikke bedre trafikikkerhed, hvis der kommer flere biler.

Fremkommeligheden vil blive bedre i første omgang. Det er derfor, man får flere biler; der kommer flere biler, når der er bedre fremkommelighed. Det kan vi se overalt i verden. Ja, altså, med hensyn til de nordjyske motorveje, hvis de er tomme i forvejen, så gør det ikke noget. Så kan man udbygge lige så meget, man vil, det kommer der ikke flere biler af. Men hvis der er pres på, så kommer der flere biler, og det betyder, at både trafikikkerhed og støjforhold vil blive forringet. Så kan jeg forstå, at man laver kompenserende foranstaltninger med hensyn til