

De mange hørings svar, der er indkommet i forbindelse med VVM-processen skal behandles seriøst, naturligvis. Det skylder vi de mange borgere, interesseorganisationer, virksomheder, offentlige myndigheder, der har bidraget med hørings svar.

En ny VVM-undersøgelse tager tid og koster mange penge. Endvidere vil igangsættelsen af nye undersøgelser naturligvis påvirke borgerne langs den korridor, som en ny VVM-undersøgelse vil omhandle.

En ny undersøgelse vil også betyde, at der ikke skabes nogen afklaring for de borgere, der berøres af de forslag, som er indeholdt i den VVM-undersøgelse, som Vejdirektoratet fremlagde i efteråret. Det er derfor væsentligt, at vi har et godt grundlag, før vi eventuelt træffer beslutning om en ny undersøgelse.

På den baggrund vil regeringen derfor afvise beslutningsforslaget fra SF, men ligesom ved det forrige forslag lytter jeg med meget stor interesse til den debat, der også vil følge dette forslag.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Jeg var lidt skuffet over ikke at få trafikministerens svar på mine spørgsmål under den foregående debat, så derfor skynder jeg mig at stille dem nu i håb om så at få svarene under det her forslag.

Ministeren siger, at der ikke er nogen EF-habitatområder, der bliver berørt af de forslag til linjeføringer, som ligger i den her VVM-rapport. Næh, det er rigtigt, men det var der til gengæld, da vi snakkede motorvej gennem Gudenådalene, og der var det ikke noget, der på trods af mine forespørgsler kunne få regeringen til at kommentere det. Derfor forstår jeg ikke, hvad den modsatte argumentation her skal gøre godt for.

Men jeg vil gerne spørge, om det ikke er rigtigt, at der vil være ganske store påvirkninger af Vestvolden, som er fredet; at der vil være store påvirkninger af Vestskoven, som er fredet, og som man nu har bygget op gennem årtier med en stor folkelig indsats, og at der vil være ganske store berøringer af fredede områder med store, store naturværdier, selv om de ikke er EF-udpegede habitatområder.

Så vil jeg gerne spørge til støjniveauet. Synes trafikministeren, at det er et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag ikke at kende støjbelastningen af boliger og fritidshuse i niveauet mellem f.eks. 30 og 50 decibel, men udelukkende at koncentrere sig om belastninger over 50?

Gudrun Laub (V):

Venstre kan ikke støtte SF's forslag. Den eksisterende Frederikssundsvej er i dag er kraftigt belastet. Der er specielt problemer på strækningen mellem Ballerup og Måløv, og strækningen gennem Ballerup har i dag en årsdøgnstrafik på ca. 40.000 biler.

Ifølge regeringens trafikinvesteringsplan er anlægsudgiften til en motorvej i Frederikssund-fingeren fra Motorring 3 til Frederikssund anslået til at koste mellem 2,5 og 4,1 mia. kr. afhængigt af, hvilken linjeføring der vælges. Der er foreløbig afsat godt en milliard kroner til første etape af projektet, uden at der er truffet beslutning om linjeføring og etapeafgrænsning.

Der er udarbejdet VVM-redegørelse for en ny højklassevej i Frederikssundfingeren, og den har været sendt ud i offentlig høring. Det har resulteret i 360 hørings svar, bl.a. har foreningen Grøn Trafik i Bycirklen afgivet et meget omfattende hørings svar.

Vejdirektoratet er i øjeblikket i gang med at gennemgå og vurdere materialet for at kunne komme med en indstilling til Trafikministeriet. Trafikministeren følger den normale procedure. Venstre ønsker at afvente Vejdirektoratets vurdering, før vi går videre med at drøfte linjeføring.

SF ønsker med beslutningsforslaget at fremprovokere et vidtgående undersøgelsesarbejde, et forslag, som vist i første række er ment som forsøg på at forsinke arbejdet og sabotere muligheden for en motorvej.

Kl. 21.30

I bemærkningerne anfører SF, at den danske natur er trængt og på tilbagetog. Det er jeg ikke enig i. Det ligger Venstre meget på sinde at beskytte naturen og at give gode muligheder for naturoplevelser. Derfor er det også magtpåliggende at finde gode løsninger for infrastrukturen, således at vejanlæg og for den sags skyld også jernbaneanlæg etableres og udbygges i balance med naturværdierne i de berørte landskaber.

Men hensyn til landskab og natur kan ikke blive så vidtgående, at vi afskærer os selv fra at etablere en god infrastruktur og forbedre farlige og utilstrækkelige vejforbindelser. Forbedring af vejforholdene i Frederikssundfingeren har været diskuteret i årevis, så det er nu på tide, at vi kommer videre med arbejdet. Om vi skal vælge at opgradere den eksisterende Frederikssundsvej eller bygge en motorvej, og hvordan linjefø-