

trække sig mere trafik med mindre belastning til følge på det mere uheldsramte tilstødende vejnet.

Høringssvarene fra de berørte kommuner, Københavns Amt og HUR går i det væsentligste på bemærkninger omkring støjreduktioner af forskellig art. Vi må konstatere, at hovedforslaget medfører væsentlige støjreduktioner i forhold til i dag. Der vil altid være en økonomisk afvejning af støjreduktionens størrelse sat i forhold til meromkostningen. Dansk Folkeparti har forståelse for, at der etableres en fremtidssikret støjreduktion.

Af høringssvarene fremgår også klart et ønske om en samtidig etablering af en forbindelsesrampe fra Lyngby Omfartsvej til en skønnet meromkostning på 54 mio. kr., og det bør overvejes under udvalgsarbejdet.

Dansk Folkeparti kan umiddelbart tilslutte sig bemyndigelsen til ministeren.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Morten Homann som ordfører.

Morten Homann (SF):

I SF er vi enige i, at der er behov for en styrkelse af trafikken på tværs af fingrene i Københavnsområdet, og der er ikke nogen tvivl om, at der er behov for, at der bliver lavet nogle nye løsninger.

Det, man kan stille spørgsmål om, er dels, om det at udvide Motorring 3 vil være en fremtidssikret løsning, dels om det vil være en løsning i det hele taget, om det i det hele taget vil løse problemet.

Det skal ses i lyset af, at biltrafikken i Københavnsområdet er ekstremt tæt i forvejen, og det skal ses i lyset af, at det jo ikke, uanset hvor meget man udbygger Motorring 3, vil løse de transportproblemer, som den store del af befolkningen i hovedstadsområdet, der ikke har bil, har.

Så for SF at se er der i hvert fald én ting, som er en helt afgørende nødvendighed, hvis man skal løse transportproblemerne på tværs i hovedstadsområdet, sådan at folk får den nødvendige mobilitet, og sådan at man får en miljømæssig og trafikal bæredygtig løsning, og det er at få etableret en banebaseret løsning på tværs af området fra Lyngby ned over Glostrup, som så passende kan få opgraderet sin position som trafikknudepunkt, og videre ned mod Ishøj.

Det er det, der er alfa og omega, hvis man skal have skabt en trafikafvikling, som kan medtage det nødvendige antal passagerer, og som

kan være en tilstrækkelig fornuftig miljømæssig løsning.

Så jeg er langt fra overbevist om, at det, at man så skulle bruge et stort milliardbeløb på at udvide Motorring 3, vil være en løsning på problemet, og det vil under ingen omstændigheder være en tilstrækkelig løsning på problemet.

Så under udvalgsarbejdet vil vi i SF stille os meget kritiske over for, om det her overhovedet er et redskab til at løse dette problem, og vi vil meget kraftigt anbefale, at man i stedet for kigger på at få lavet nogle løsninger, som går på tværs, som også står til rådighed for folk uden bil, som løser trafikproblemerne, og som løser dem på en miljømæssigt ansvarlig måde. Det tror jeg vi skylder de mange beboere i området, og det tror jeg vi skylder de mange mennesker, som er afhængige af at kunne være mobile i hovedstadsområdet.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Den motorvej, vi diskuterer i dag, er jo en af de motorveje, der giver mening. Det er en motorvej, der fjerner en del trafik fra den indre by i København. Denne udvidelse imødekommer en lang række trængselsproblemer, som vi har, og vil også skabe større trafikikkerhed.

Derfor vil Det Radikale Venstre også støtte lovforslaget, som vi har gjort hele vejen igennem. Det er nemlig ikke sådan, at vi i mit parti pr. definition er imod motorveje, men vi synes, de skal laves dér, hvor der er trafik til dem, og det er der her.

Kl. 15.25

Det har så været diskuteret, om man fra starten skulle inkludere en tilslutning til en eventuel kommende Frederikssundmotorvej. Her vil jeg gerne indikere ligesom ordføreren fra Dansk Folkeparti, at det synes vi ikke nødvendigvis er nogen automatisk og selvfølgelig beslutning. Det må jo bero på de undersøgelser, vi laver om Frederikssundmotorvejen.

Der er det som bekendt De Radikales indstilling, at vi skal have undersøgt alle muligheder, inden vi beslutter os endeligt for en motorvej, og indtil den proces er færdig, kan vi ikke umiddelbart stemme for, at vi pr. definition skal have den motorvejstilslutning, for det vil være dumt, kan man sige, at lave sådan en, hvis der ikke skal være en motorvej senere.