

Mit spørgsmål er jo selvfølgelig så til hr. Lidegaard, som jeg bemærker har rost Vejdirektoratet for godt arbejde. Det synes jeg også det er. Og så må vi vel også sige, at vi ligesom må henholde os til at få lavet det rigtige projekt, og at ingen løber fra nogen aftale.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne sige mange tak til hr. Svend Heiselberg. Vi er meget glade for det trafikforlig. Det ved hr. Svend Heiselberg også udmærket, men det ændrer jo ikke på, at når man indgår et så omfattende forlig som det her, så er der dele af det, som man er mere begejstret for end andet. Det synes jeg er fair nok at sige. Jeg tror, befolkningen ville undre sig, hvis ikke det var sådan. Det har jeg ingen problemer med at bekendtgøre for alverden.

Jeg vil også godt sige, at det, der er forligsteksten, er, at der skal etableres en sekssporsmotorvej på den pågældende strækning, men i selve forligsteksten ligger der jo ingen bindinger på, hvor den strækning i så fald skal ligge henne.

Det er klart, at det bedste og det naturlige vil være, at vi i forligskredsen taler os frem til den løsning, vi skal have, men der er ikke nogen forligsbindinger på, hvor den vej skal ligge.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jo, men jeg forstod, hr. Lidegaard syntes, at det var et godt stykke arbejde, Vejdirektoratet havde lavet. Synes hr. Lidegaard ikke, at det er et godt forslag, som Vejdirektoratet er kommet med, og som vi tager stilling til?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det, jeg roste, var Vejdirektoratets meget store arbejde, fordi det jo altså faktisk har lavet utrolig mange besvarelser på de mange forskellige forslag, der er blevet sendt ind.

Jeg har også noteret mig, at Vejdirektoratet jo faktisk har flyttet sig ganske betydeligt i sine svar, men jeg har i hvert fald en del spørgsmål – det havde jeg også, før foreningen Grøn Trafik anmeldte deres ankomst hos Trafikudvalget – om ting, som jeg undrer mig en lille smule over i den sidste vurdering fra Vejdirektoratet. Så det, at man roser så stort et arbejde, er jo ikke nødvendigvis ensbetydende med, at man sluger konklusionerne råt.

Pia Boisen (EL):

Det lovforslag, vi står med, er jo en ulyksalig følge af det trafikforlig, som De Radikale indgik med regeringen, Kristendemokraterne og Dansk Folkeparti i december 2003. I løbet af debatten er jeg jo så også blevet belært om, at der er en meget længere forhistorie med andre forligspartier.

Det, vi tager stilling til i dag, er jo en udvidelse af den nuværende Frederikssundsvej til en motorvej i et tæt trafikeret område. Det, vi så snakker præcis om i dag, er første etape af hele anlægget.

Den planlagte linjeføring betyder jo, at motorvejens første etape føres igennem Vestskoven, der, som det også tidligere har været nævnt, er et vigtigt rekreativt område for Vestegnen. Når vi kigger på hele projektet videre frem, så vil der være en lang række tilsvarende problemer, efterhånden som motorvejen skal arbejde sig op gennem Nordsjælland.

Motorvejen skal jo aflaste den nuværende Frederikssundsvej, sådan at en del af pendlertrafikken først og fremmest vil bruge motorvejen, men det skønnes, at kun ca. en tredjedel af trafikken vil flytte. Det meste af trafikken vil også fremover køre på den gamle Frederikssundsvej, og hvis stigningstakten i trafikken fortsætter, vil vi snart igen se vejen fyldt op til mætningspunktet.

Man kan også sætte spørgsmålstegn ved, om motorveje vil fremme erhvervsudviklingen ved at gøre varetransporten i området mere effektiv. Uden for myldretiderne er det jo stadig væk til at komme frem, og varetrafikken skal fortsat køre på den gamle Frederikssundsvej, for det er langs den, de fleste virksomheder ligger.

En ny motorvej vil uvægerlig betyde mere trafik ind mod København, og det er der sådan set ikke brug for. De andre fingre ind mod København ad motorvejene vil blot betyde mere trafik, og der er stadig væk køer i myldretiden. Motorvejen løser ikke problemerne, den skaber mere biltrafik; man kan se Lyngbyvejen som eksempel på det.

Mange af de problemer, der findes på Frederikssundsvej, kunne klares ved at udbygge, trimme vejen forskellige steder. Et eksempel er det store kryds i Ballerup ved Ring 4, hvor man også kunne forestille sig at lave ombygninger.

Dernæst er det vigtigt for Enhedslisten at understrege den mulighed, der ligger i at få flere pendlere til at benytte de kollektive trafikformer. Det er noget, som under alle omstændigheder bliver nødvendigt. Når nu S-banen er færdigud-