

Bemærkninger til forslaget

Dette beslutningsforslag fremsættes, fordi Enhedslisten ønsker et opgør med den asfalttankegang, der i mange år har været enerådende i dansk trafikpolitik. Hver gang, der er opstået et trafikalt problem, kender beslutningstagerne kun ét svar: mere asfalt. Resultatet har været mere trafik og flere køer, hvorefter kravet om endnu mere asfalt atter rejses.

Åbningen den 29. september 2008 af »Danmarks bredeste asfalt« – motorvejsetapen fra Motorring 4 til Greve Syd – understreger absurditeten i den førte trafikpolitik. Motorvejen udvides, således at der er 10 vejbaner på den øverste del af etapen og otte på den sydlige del. Herfra er der »kun« seks vejbaner, og her vil der fra dag 1 opstå trængselsproblemer, hvilket pr. automatik rejser kravet om flere vejbaner. Således udløser den ene vejinvestering den næste og den næste igen.

Anlæg af nye motorveje og/eller udvidelser af de eksisterende skal endvidere ses i lyset af, at Vejdirektoratet erkender, at dette blot er en stakket frist. Det gør de i arbejdsnotatet »Projektkatalog for statsvejnettet« (2000), hvor det hedder: »Det kan være nødvendigt, at udbygge Motorring 3 yderligere efter 2010« og »... at med udbygningen af Motorring 3 til 6 spor, må den potentielle vækst i trafikken på ca. 40 pct. frem til 2010 forventes at blive realiseret. Dermed vil trafikken nogle år efter 2010 nærme sig grænsen for den nye vejs udvidede kapacitet«.

Denne erkendelse ændrer dog intet på regeringens vilje til at hælde endnu mere asfalt ud over det ganske land. Derved bidrages der ikke alene kraftigt til den byspredning, der er bilismens og det høje benzinforsbrugs bedste allierede, men også til forringelsen af by- og naturmiljøer.

Regeringen lægger desværre op til at fortsætte denne linje. I udspillet »Bæredygtig transport – bedre infrastruktur« fra december 2008, jf. TRU alm. del – bilag 134, indgår der således forslag om:

- Anlæg af ny motorvej til Frederikssund.
- Anlæg af ny motorvej ved Silkeborg (Funder-Låsby).
- Anlæg af ny motorvej Kliplev-Sønderborg.

– Anlæg af ny motortrafikvej Holbæk-Vig.

Hertil kommer såvel igangværende som planlagte udvidelser af en række eksisterende motorveje, bl.a. Odense-Middelfart.

I »Bæredygtig transport – bedre infrastruktur« omtales endvidere mulige VVM-undersøgelser for en ny vejbro over Vejle Fjord, en forbindelse over Roskilde fjord, motorveje i Trekantområdet m.v. Endelig indgår forslag om ny forbindelse over Lillebælt og en motorvej langs den jyske hærvej.

Alt dette sker, til trods for at Danmark ikke har en overordnet transportstrategi. En sådan findes kun for Hovedstadsområdet, nemlig »Fingerplanen«. På trods af den manglende transportstrategi er der på det seneste blevet gennemført flere tiltag, som alle styrker asfaltstrategien, og som samtidig negligerer andre transportstrategier:

- Indførsel af modulvogntog, jf. L 35 i folketingsåret 2006-07.
- Udvidelser og nyanlæg af motorveje, f.eks. L 88 i folketingsåret 2005-06 (Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snejbjerg. (Motorvej Herning Ø-Vardevej)) og L 163 i folketingsåret 2005-06 (Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Ølholm og Vejle og udbygning af motortrafikvejen mellem Riis og Ølholm til motorvej (rute 18)).

I samme tidsrum er der sket nedlæggelse af flere »restbaner«, jf. f.eks. L 24 fra Folketingsåret 2005-2006 (Forslag til lov om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner). Det er sket med henvisning til, at der ikke er brug for dem.

Det er på tide med en sammenhængende trafikpolitik og en overordnet strategi for transport i Danmark. Indtil denne foreligger, kan Folketinget ikke fortsætte med at promovere den absolut mest forurenende transportform: bilismen.

Det er også nødvendigt af hensyn til dem, der i dag bruger vejene. Hvis den nuværende udvikling fortsætter, vil det betyde, at vejnettet fuldstændig vil sande til, samtidig med at miljøet og klimaet udsættes for