

slippet, fordi det vil føre til øget biltrafik i området – det er jo sådan en anerkendt kendsgerning, at når man bygger en motorvej, begynder folk at køre mere, og det er også derfor, motorveje ganske ofte ikke fører til, at trængselsproblemer løses bare på halvlang sigt, men erstattes af nye trængselsproblemer – det kan man se overalt, hvor man kommer hen.

Det, der er det spændende her, er, hvad der er forklaringen på, at ministeren ikke langt mere seriøst er gået ind i måske at lave en analyse af, om det var muligt at lave en alternativ løsning, ligesom det blev gjort i Østjylland. Nogle har jo fremlagt alternative løsninger, hvor de siger, at man er i stand til at løse trængselsproblemerne oppe omkring Frederikssund ved hjælp af forbedringer på den eksisterende vej – se, der var et eksempel på, at Enhedslisten godt kunne være med til at investere i veje – og ved en klar forbedring af S-togs-nettet, dvs. bedre forbindelser, afgang, der kører oftere, og at man måske endda ser på prisniveau osv.

Hvad er begrundelsen for, at man ikke går ind i en seriøs analyse af det, når det nu er sådan, at vi er enige om, at transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip skal bringes ned, og vi er enige om, at nye motorveje fører til mere CO<sub>2</sub>-udslip og ikke mindre?

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Transportministeren.

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Der har været lavet seriøse undersøgelser. Vi har jo grundige VVM-undersøgelser af forskellige alternative vejforbindelser og trafikløsninger på mylder- og trængselsproblemerne op langs Frederikssundsfingeren, bl.a. forslaget fra Grøn Trafik og alternative forslag om at gøre den nuværende Frederikssundvej til en motorvej og så det forslag, vi har valgt, som fører trafikken syd om den nuværende vejforbindelse.

Så vi har lavet grundige studier af forskellige modeller og har altså valgt det, der hedder Hovedforslag 1, som er en sydgående løsning med en motorvej, der fortsætter ad det stykke, vi nu er ved at lave mellem Motorring 3 og Motorring 4, op til Frederikssund. Det er bl.a., fordi det er den mest befærdede statsvej i Danmark, hvor der ikke er en motorvej i dag. Det er, fordi man i årevis har kunnet se trængselsproblemerne langs Frederikssundsvej, og derfor er der behov for en effektiv trafikløsning for bilisterne.

Men samtidig skal vi da undersøge, om der er behov for at forbedre kapaciteten på S-togs-nettet. Det er sådan, at vi i det her forlig har lagt op til, at vi skal undersøge, hvor i hovedstadsområdet man med fordel kunne lave overhalingsspor med henblik på at øge kapaciteten på S-togs-nettet. Der kan Frederikssundlinjen på længere sigt bestemt komme i betragtning med hensyn til sådan en løsning.

Kl. 15:26

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Hr. Per Clausen.

Kl. 15:26

**Per Clausen (EL):**

Jeg er enig med ministeren i, at det på grund af energiske menneskers energiske indsats jo sådan set er sandsynliggjort, at de trængselsproblemer, der er i forbindelse med Frederikssundmotorvejen, kunne løses ved hjælp af forbedringer i den kollektive trafik. Det interessante er, hvorfor man så ikke vælger det. Og her er ministerens argument måske ikke helt så logisk og sammenhængende, som de plejer at være, for ministeren siger, at grunden til, at man ikke vælger løsningen med den kollektive trafik og mindre forbedringer af vejen, er, at vi der har den mest befærdede statsvej, som ikke er en motorvej.

Men den eneste måde, man kan løse trængselsproblemer på veje på, er jo ikke ved at bygge bredere veje. Det kan det jo ikke være, når ministeren selv har den vision, at vi skal flytte trafik fra vejene og over til kollektiv trafik. Hvis vi gør det, er der jo ikke brug for flere veje dér, hvor vi flytter trafikken.

Kl. 15:27

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Transportministeren.

Kl. 15:27

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Der er i hvert fald brug for en motorvej til Frederikssund. Det er ikke et spørgsmål om enten-eller, det er et spørgsmål om både-og.

Det er regeringens politik, at vi skal flytte flere over i den kollektive trafik. Vi kan jo se – og der er jeg meget enig med hr. Per Clausen – at med de stigende trafikmængder, der vil være i det her land frem mod 2030, kan vi, som Infrastrukturkommissionen har analyseret sig frem til, ikke løse det hele ved at udbygge vejene, og det vil ud fra en klimamæssig og miljømæssig synsvinkel heller ikke være fornuftigt at gøre det. Derfor skal vi satse på, at flere og flere bruger den kollektive trafik, og det vil sige, at vi