

den konservative ordfører desværre tingene sammen igen.

Det, der er hele pointen i denne diskussion, er, at der er to forskellige ting, og hvis vi vil fastholde det meget udmærkede helhedsorienteret fokus, som ministeren på glimrende vis gennemgik, skal vi lade være med at udhule udviklingsbistanden med op til 25 pct. Det blev nemlig senest dokumenteret sidste år, at de problemer er til stede, og at de skal løses, uanset om man prioriterer at gøre det eller ej, men det, der bare sker i øjeblikket, er, at de bliver løst på de fattiges landes bekostning.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Udenrigsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Op- hold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 162: Forslag til lov om anlæg af første etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 22/2 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Flemming Damgaard Larsen (V):

Venstre støtter lovforslaget.

Hver dag giver det mange problemer, at Frederikssundmotorvejen aldrig er blevet anlagt. Det er den eneste finger i fingerplanen, som ikke har en motorvej i dag, det skal der naturligvis rettes op på, og derfor glæder det Venstre meget, at det nu er lykkedes at få taget hul på første etape af denne motorvej.

Der har været mange møder, mange forhandlinger og mange synspunkter om, hvordan første etape skulle udformes. De grundige overvejelser er nu afsluttet, og i Venstre er vi meget glade for den løsning, der nu bliver en realitet. Den betyder, at vi både kan tage vidtgående hensyn til fremkommelighed, trafiksikkerhed, natur, miljø og mennesker. Smukkere kan det næsten ikke gøres.

Kl. 17.45

Et trafik anlæg vil altid være meget indgribende i naturen og i miljøet. Disse gener er i dette anlæg søgt minimeret ved, at den lille del af Vestskoven, som ryddes, bliver reetableret et andet sted end i tilknytning til Vestskoven. Men ikke nok med det: Der etableres faktisk dobbelt så meget skov, som der fjernes.

Miljøet tilgodeses ved, at der anlægges en særlig støjsvag asfaltbelægning, samt at der etableres støjvolde ind mod Vestskoven.

Det er rigtig godt, at lovforslaget gennemføres nu, så der kan ske den optimale tilpasning til udvidelsen og ombygningen af Motorring 3, som jo er i fuld gang.

Venstre hilser også med tilfredshed, at trafikafviklingen ved Frederikssund med lovforslaget bliver optimeret i forbindelse med udvidelsen af rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej.

Det meget store antal bilister, som i dag anvender vejstykket mellem Motorring 3 og Motorring 4, kan se frem til at få en langt bedre og meget mere sikker trafikafvikling. Det skylder vi også de mennesker, der hver dag er erhvervs-mæssige grunde må anvende vejstykket.

Venstre giver som sagt fuld opbakning til lovforslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren, og så går vi videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er hr. Jens Christian Lund.

Jens Christian Lund (S):

Indledningsvis vil vi fra Socialdemokraterne anerkende behovet for en udbygning af den manglende motorvejsfinger til Frederikssund, og det går vi helhjertet ind for, og det skal vi også nok støtte.

Langs hele fingeren og i hele Frederikssundområdet sker der en fantastisk udvikling af erhvervslivet, bosættelsesmuligheder, bosættelser og fritidsområder. Trafikken er allerede alt for

dramatisk til den nuværende infrastruktur, så vi presser på for at få infrastrukturen til dette vitale område på plads.

Vi anerkender i princippet, at det er godt, at der kommer et lovforslag om anlæg af første etape af motorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4 samt udbygning af rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej i Frederikssund.

Frederikssundsmotorvejen var jo nok den første store sag, jeg var involveret i, da jeg kom i Folketinget. Jeg opdagede hurtigt, at der var et flertal uden om regeringen, der helst så motorvejen lagt væk fra Vestskoven og lagt op i Jyllingevejstraceet. Det var meget tydeligt, at Dansk Folkeparti og De Radikale – i hvert fald var det det, borgerne opfattede – støttede dette forløb og ikke støttede et forløb nede i Vestskoven.

Personligt deltog jeg i mange borgermøder ude i området, og jeg tilbragte mange timer i området for at være klædt bedst muligt på til de drøftelser, vi skal have her.

I den lokale valgkamp var det et kæmpeemne, hvordan vejforløbet skulle være.

Socialdemokraterne har hele tiden sagt, at det ikke var løsningen at lægge forløbet nede i Vestskoven, så derfor vil vi selvfølgelig under udvalgsbehandlingen fremkomme med et forslag om et ændret forløb analogt med det, som De Radikale og især Dansk Folkeparti støttede dramatisk. Det er vigtigt for os at sige det til befolkningen, så befolkningen ved, hvem det er, der har holdt fast i det, de har sagt hele tiden.

Vi erkender, at man kan blive klogere, og det er i orden, men så må befolkningen også have at vide, hvad årsagen til den ændrede holdning og den nufundne klogskab er.

Hvis der nu ikke kan skabes et flertal for Jyllingevejstraceet, så er det væsentligt, at vi virkelig inddrager de lokale kommuner i detaljerne. Specielt er der en del relevante bemærkninger om støjvolde, stier m.v., som vi bør behandle seriøst i udvalget.

Vi anbefaler også, at Frederikssund Kommunes bemærkninger om det tidsmæssige og om byudviklingen virkelig vurderes nøje.

Min konklusion er: Det er et væsentligt forslag med en meget lav skønsværdi i debatten, og vi vil som sagt fremkomme med et alternativt forslag under udvalgsbehandlingen.

Kl. 17.50

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Der er foreløbig en, der har bedt om en kort bemærkning, nemlig hr. Flemming Damgaard Larsen.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Hr. Jens Christian Lund svinger sig højt op over det indgreb, der sker i Vestskoven. Og så vil jeg høre, om hr. Jens Christian Lund kan bekræfte, at det indgreb, der sker i Vestskoven, svarer til 2 pct. af Vestskoven.

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Det vil jeg meget gerne bekræfte. Her er det jo noget med politik og troværdighed. Men det, som jeg har konstateret, er, at borgerne har fået et andet indtryk, og det er jeg selvfølgelig nødt til at nævne som en ærlig og troværdig person. Jeg vil meget gerne bekræfte, at det kun er 2 pct. Det er der bestemt intet problem i.

Første næstformand (Svend Auken):

Ønsker hr. Flemming Damgaard Larsen ordet for den anden korte bemærkning? Det gør han, værsgo.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Er det så ikke således – det er det næste spørgsmål, jeg vil stille hr. Jens Christian Lund – at Socialdemokratiet så godt kan støtte, at lovforslaget indeholder, at der nu bliver etableret dobbelt så meget skov, som der bliver fældet?

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Jeg mener, at jeg meget klart har sagt, at vi under udvalgsbehandlingen vil komme med et alternativt forslag. Det burde der være flertal for, for det har borgerne indtryk af at der er flertal for. Så er det jo ikke et problem. Så bliver den lagt der.

Hvis det nu bliver stemt ned, hvad vi ikke tror på, vil vi selvfølgelig meget gerne støtte, at der bliver udlagt dobbelt så meget skov i Vestskoven, som der fjernes, så det er da udmærket. Men det er ikke det, der er problemet her og nu.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Kan hr. Jens Christian Lund måske løfte sløret lidt mere for, hvad det er for et alternativt for-

slag, som Socialdemokraterne fremkommer med, herunder hvad omkostningerne vil være ved forslaget, og hvordan finansieringen ser ud?

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Hr. Jens Christian Lund vil bekræfte, at det forslag, der har været, som jeg erkender der er visse mangler ved i debatten, er det forslag, som man har gået rundt og fortalt om ude i befolkningen, altså at vi vil arbejde for en tracé oppe omkring Jyllingevej. Det vil vi selvfølgelig også arbejde for, og hvis der kan skabes flertal for det, må vi selvfølgelig finde ud af, hvad det kommer til at koste.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg bliver nu nødt til at spørge hr. Jens Christian Lund endnu en gang om finansieringen – nej, måske skal jeg starte et andet sted.

Har hr. Jens Christian Lund læst den VVM-lignende redegørelse om en eventuel motorvej i Jyllingevejens tracé, og er hr. Jens Christian Lund så også klar over, at det faktisk vil indebære omkostninger, som er væsentligt højere, meget, meget, meget højere, 500 mio. kr., hvis man skal lave den løsning?

Derfor bliver jeg jo nødt til at spørge til, om Socialdemokraterne har en finansiering til det, for jeg synes, det er uanstændigt, hvis Socialdemokraterne rent faktisk fremsætter forslag, som de ikke finansierer. Det tror jeg da heller ikke hr. Jens Christian Lund har en interesse i.

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Jeg vil gerne sige til fru Gitte Lillelund Bech, at jeg har læst VVM-rapporten. Jeg har deltaget i alle drøftelserne. Jeg har hørt, hvad Vejdirektoratet har sagt om tingene. Det, der har været afgørende for Socialdemokraterne, er, at vi har foreslået det her hele tiden. Det har været vores holdning hele tiden. Vi har ikke været inddraget i forhandlingerne. Derfor er vi selvfølgelig nødt til at sige, at da befolkningen har fået det indtryk, at der klart er et flertal for det, så må vi afprøve, om det flertal stadig væk eksisterer. Hvis flertallet eksisterer, jamen så må vi finde løsningen på det andet.

Første næstformand (Svend Auken):

Der var ikke flere, der ville have korte bemærkninger. Så siger vi tak til ordføreren. Vi går videre,

og den næste i ordførerrækken er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Frederikssundsmotorvejens første etape omfatter anlæg af en ca. 1,5 km lang motorvej mellem Motorring 3 i Rødovre og Ring 3 i Glostrup ved Ejby og en udbygning af den eksisterende Frederikssundsmotorvej fra fire til seks spor på strækningen mellem Ring 3 og Motorring 4 syd for Ballerup. Desuden udbygges rundkørslen i krydset Frederikssundsvvej og J.F. Willumsens Vej i Frederikssund.

Frederikssundsmotorvejens første etape bliver en integreret og vital del af det overordnede motorvejsnet i og omkring København, hvor fremtidsprognoserne viser, at trafikken vil stige med 22 pct. frem til år 2015. Holder prognoserne, vil 785.842 køretøjer hvert døgn året rundt krydse grænsen til Københavns Kommune til den tid. Det er ca. 140.000 flere køretøjer end i dag.

Kl. 17.55

Endvidere er Frederikssundsmotorvejens første etape forudsætningen for det videre motorvejsforløb til Frederikssundsområdet, som er det hurtigst voksende område i Danmark sammen med Århus. Vi taler altså om et motorvejsprojekt, som samfundsøkonomisk er overordentlig interessant.

Da det er Dansk Folkepartis trafikpolitik at sikre, at både mennesker og miljø nær planlagte motorvejsstrækninger altid tilgodeses bedst muligt, og især at støjgener begrænses med alle midler som f.eks. støjdæmpende asfalt, støjvolde, nedgravning af vejstrækninger, beplantning og lign., var det ganske naturligt for Dansk Folkeparti at foreslå linjeføring lagt i Jyllingevejens tracé, således at hensynet til Vestskoven bliver optimalt.

Dansk Folkeparti havde meget seriøst noteret sig Grøn Trafiks og William Pedersens kommentarer og alternative linjeføringsmodeller. Dansk Folkeparti har således stillet 42 skriftlige spørgsmål til transport- og energiministeren for så vidt angår William Pedersens linjeføringsmodeller 2 D og 2 F.

Transport- og energiministeren har responderet disse 42 skriftlige spørgsmål og meddelt, at Vejdirektoratet af vejtekniske og sikkerhedsmæssige årsager definitivt ikke kunne anbefale William Pedersens linjeføringsmodeller 2 D og 2 F. Foranlediget af Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre besluttede forligspartierne bag

trafikaftalen af 5. november 2003 således den 27. april 2005 at gennemføre en teknisk-økonomisk analyse med udgangspunkt i Jyllingevejens forløb.

Den 31. august 2005 forelå Vejdirektoratets teknisk-økonomisk analyse af Jyllingevejmodellen. Dansk Folkeparti kunne mildt sagt ikke forholde sig til samme. Derfor er Dansk Folkeparti meget tilfreds med, at det efter mange og lange forhandlinger med transport- og energiministeren siden folketingsvalget i februar sidste år er lykkedes at få en række miljøforbedringer igennem i forbindelse med Frederikssundsmotorvejens første etape.

Det betyder bl.a., at Vestskoven i Glostrup påvirkes mindre af motorvejen end i regeringens oprindelige plan; at der lægges støjdæmpende asfalt, etableres flere støjvoldte og afsættes penge til erstatningsskov efter princippet træ for træ; og at der udlægges rekreative områder til hundelufterskov og orienteringsløb i skoven. Stiforløbene i Vestskoven bliver tillige udbygget og forbedret. Endvidere oprettes en Vestskovskonto for yderligere beplantning og andre miljømæssige tiltag.

Motorvejsstrækningen er en trafikmæssig nødvendighed og har reelt været det i årevis. Dansk Folkeparti har ikke ønsket at sige ja til motorvejen et øjeblik før, at Dansk Folkeparti havde fået så mange hensyn til Vestskoven, miljøet, de rekreative områder og de omkringboende borgere med som overhovedet muligt.

Som konsekvens af dette kan Dansk Folkeparti støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Jeg vil gerne sige, at jeg synes, det var en udmærket gennemgang foretaget af Dansk Folkeparti. Jeg vil godt sige, at det, hvilket jeg sagde, er den sag, jeg startede med. Jeg synes jo ikke, at der er noget nyt i forhold til det, som Vejdirektoratet har sagt hele tiden.

Kan Dansk Folkeparti ikke anerkende, at befolkningen ude i området på en eller anden måde føler sig snydt ved, at Dansk Folkeparti nu lige pludselig skifter holdning fra Jyllingevejtraceet, på trods af de der ting? For argumenterne, som Dansk Folkeparti fremfører nu, har jeg hørt Vejdirektoratet fremføre i al den tid, jeg har været i Folketinget.

Så kan Dansk Folkeparti ikke forstå, at nogle borgere kan føle, at der er nogle, der løber fra et meget kraftigt løfte?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

I forbindelse med de forhandlinger, der har været siden den 8. februar 2005, har Dansk Folkeparti forholdt sig til de faktuelle ting, og det er, at vi med støtte til lovforslaget kan konstatere, at vi har været med til at allokere yderligere 40 mio. kr. fra den 8. februar til dags dato til miljømæssige forbedringer og forbedringer af teknisk og sikkerhedsmæssig karakter af det forløb, linjeføringen får nu.

Det synes Dansk Folkeparti er godt, og i konsekvens deraf synes Dansk Folkeparti også, at beboerne omkring motorvejsprojektet kan være tilfredse med det. Der er gjort en meget stor indsats fra Dansk Folkepartis side.

Kl. 18.00

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Der var nogle grupper ved de borgermøder, som støttede Dansk Folkepartis synspunkter meget kraftigt under debatten. Er Dansk Folkeparti overbevist om, at disse grupper, der støttede Dansk Folkeparti så meget, og som gav det indtryk, at Dansk Folkeparti havde nogle faste holdninger til vejforløbet, ikke følte sig snydt? Jeg anerkender, at Dansk Folkeparti har været med, jeg vil da også rose regeringen lidt for de 40 mio. kr., så det er ikke bare Dansk Folkeparti. Men vil Dansk Folkeparti erkende, at der er store grupper, der i øjeblikket føler sig snydt?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Det vil Dansk Folkeparti ikke anerkende. Med til den her historie hører jo, at hvis vi skal forholde os til miljøet og de tiltag, der måtte ske qua det her lovforslag, som vi nu får stemt igennem, er det således, at lovforslaget tager omkring 26 ha af Vestskoven væk. Med de andre alternativer er det således, at Jyllingevejmodellen ville skære 15,3 ha væk, altså en difference på 11 ha, og foreløbige beregninger over William Peder-sens model viser, at den vil tage 17 ha af skoven, dvs. 9 ha mindre end det lovforslag, der ligger her.

Det skal så bemærkes, at det er de 40 mio. kr., som Dansk Folkeparti yderligere har allokeret, der går til de miljømæssige forbedringer og sikkerhedsmæssige forhold. Det er der, man skal se proportionerne, og det mener Dansk Folkeparti er rigtig godt.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Ja, ordføreren er kommet lidt ind på det på forhånd, men jeg prøver alligevel at spørge ordføreren om den del af den meget følsomme, eller skal vi sige den mest brugte del af Vestskoven, det er jo den, vi snakker om, og det areal, der bliver bortskåret. Kan ordføreren ikke medgive, at man ikke bare kan bruge det areal, der direkte er belagt, men også det snævre areal, der afskæres ind til den nuværende Jyllingevej, og at vi, hvis man gør det, så snakker om et areal på over 20 ha af den del af skoven, som man skærer væk med det her forslag kontra et forslag, som ville ligge i tracé?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Hr. Poul Henrik Hedeboe må forholde sig til de faktiske forhold. Med lovforslaget bliver der fjernet 26 ha. Med de alternative forslag er vi nede på omkring en difference på 9 ha. Det er det, Dansk Folkeparti forholder sig til.

Så må jeg igen gentage, at vi i forløbet har fået allokeret de her 40 mio. kr., nu har jeg gentaget det to gange, og at det også medfører en optimering af linjeføringen, altså mod nord mod Jyllingevejens linjeføring, så der er gjort et ganske godt stykke arbejde fra Dansk Folkepartis side, og det kan vi stå helt fast på.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil nu stadig væk sige, at ordføreren skulle tælle alle hektarerne med, også de afskårne, og så ser regnestykket anderledes ud.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg kan ikke her fra Folketingets talerstol umiddelbart forholde mig til samtlige tekniske detaljer af arealmæssig karakter. Det har jeg ingen forudsætninger for.

Men jeg er helt sikker på, at Vejdirektoratet, som skal forestå den her motorvejsføring, altså Frederikssundmotorvejens første etape, vil gøre alt for at forholde sig til den aftale, der er indgået mellem regeringen og Dansk Folkeparti. Det er jeg helt, helt overbevist om. Det bliver til glæde for de beboere, der bor i Glostrup.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren, og så går vi videre i ordførerrækken. Den næste er fru Henriette Kjær.

Kl. 18.05

Henriette Kjær (KF):

Det er jo med en vis lettelse, at vi i dag kan behandle det her forslag, i og med at det har været temmelig længe undervejs. Ikke bare det sidste, hvor vi har haft en lang forhandling efter valget, har taget lang tid, men i lovforslaget kan vi læse, at Vejdirektoratet allerede i 1963 udsendte en rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland, hvori den her forbindelse også blev nævnt. Men der skulle jo som bekendt gå lang tid, inden vi så os i stand til at træffe den endelige beslutning. Og den linjeføring, der nu er fastlagt i lovforslaget, har været genstand for mange drøftelser og mange spørgsmål.

I Det Konservative Folkeparti er vi helt overbeviste om, at det er den rigtige linjeføring. Noget af det, vi har brugt lang tid på at diskutere, er motorvejens placering i forhold til Vestskoven, og jeg er af den klare opfattelse, at vi skal beskytte de skovarealer, vi har i Danmark. Der stilles også tydelige krav om reetablering et andet sted, hvis man grundet et anlægsprojekt bliver nødt til at rydde et areal.

Det vil så også være tilfældet her, endda mere end det, for ud over det, man ifølge loven er forpligtet til at reetablere, vedtager vi med dette lovforslag etableringen af yderligere 26 ha skov, og det kommer til at ske i et tæt samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen. Skov- og Naturstyrelsen vil også bistå, når der skal anlægges støjvold langs Vestskoven og ved kolonihaverne ved Harestrup af den overskudsjord, der vil komme som følge af vejbyggeriet.

Netop støjen er jo en af generne ved en kapacitetsudvidelse af vejene. Alle vil jo gerne have gode og sikre veje samt hurtige vejforbindelser, men det er jo ikke altid lige sjovt at være nabo til. Dette har også været medvirkende til, at det sydgående spor på Motorringvej 3 ved Vestskoven i Glostrup Kommune og Vestvolden i Rødovre Kommune er flyttet mod vest og sænket syd for Jyllingevej.

Motorveje er typisk også sikre veje, og de beregninger, der er lavet i forbindelse med anlægget af første etape af Frederikssundmotorvejen, viser, at man forventer færre trafikuheld som følge af aflastningen af de eksisterende veje. Man mener faktisk, at man kan spare seks per-

sonskadeuheld om året, og det er jo en uvurderlig gevinst.

Det er et både stort og dyrt projekt, vi skal i gang med. Anlægget løber op i noget nær en milliard, 895 mio. kr. Derfor er det også vigtigt, at forarbejdet bliver lavet grundigt, og at vi tager højde for eventuelle faldgruber og selvfølgelig også fremtidens udfordringer.

Vi har allerede haft en lang og indgående diskussion af linjeføringen, og i Det Konservative Folkeparti ser vi frem til en grundig udvalgsbehandling, så alle spørgsmål kan blive belyst, hvis der er behov for det. Men så skal gravemaskinerne også ud at køre. Med de trafiktal, der findes på den strækning, giver det sig selv, at der er behov for større kapacitet.

Så vi er glade for, at det endelig er lykkedes at få det her forslag førstebehandlet, og vi håber ikke, at det lider samme skæbne som sidst, da det hed L 11.

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Jeg vil anerkende, at det, den konservative ordfører har sagt her i dag, er det, den konservative ordfører, som jeg opfatter det, altid har sagt. Så der er ikke nogen kritik i det. Men vil den konservative ordfører bekræfte over for mig, at der i forløbet i debatten har været meget stor forvirring, og at befolkningen med en vis ret kunne have det indtryk, at der har været et flertal for et andet forløb end det, den konservative ordfører anbefaler?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Som jeg også har givet udtryk for i min ordførertale, så havde jeg jo håbet, at vi kunne træffe en hurtig beslutning efter valget. Der har så været en diskussion, og det har nogle haft behov for. Det har været Dansk Folkeparti, der godt ville prøve nogle ting af i forbindelse med William Pedersens forslag. Jeg ved ikke, om det har skabt forvirring. Det er jo en sag mellem Dansk Folkeparti og vælgerne. Så det vil jeg ikke blande mig i. Det er demokratiets spilleregler.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Det vil næppe komme bag på mine ærede kolleger i Tinget og dem, der måtte følge debatten, at Frederikssundmotorvejens første etape ikke er

noget, der har groet i den radikale baghave. Det var noget, vi indgik en aftale om i 2003, og det var en del af den samlede trafikaftale, vi lavede dengang, som vi ikke var specielt begejstrede for.

Kl. 18.10

Jeg kunne egentlig godt tænke mig at benytte lejligheden til oven på hr. Jens Christian Lunds betragtninger lige at ride det historiske forløb op omkring, hvordan hele det her beslutningsgrundlag blev tilvejebragt. Det var også den første større sag, jeg oplevede i Folketinget, helt tilbage i det tidlige 2002, hvor Socialdemokratiet jo pressede på for, at vi nu skulle have en løsning, og derfor i trafikforliget dengang fik ind, at nu skulle man gå i gang med den første etape på Frederikssundmotorvejen.

Da vi sad og forhandlede om det nye trafikforlig i 2003, den 5. november om natten, var det også Socialdemokraterne, der spøgede ude på gangen, selv om de ikke kom med, og sagde, at de mente, det ville være forligsbrud, hvis ikke vi nu også i dette trafikforlig fik Frederikssundvejens første etape med. Derfor er det jo i meget høj grad Socialdemokratiet, der kan tage æren for, at man er gået i gang med det, også selv om man – og det mener Det Radikale Venstre stadig – ville have stået sig bedst ved at afvente den undersøgelse, vi alle sammen var enige om at lave om den resterende del af Frederikssundmotorvejens forløb, i forbindelse med om det skal være en egentlig Frederikssundmotorvej, eller om vi kan løse trafikproblemerne der på en anden måde.

Den kommer jo her om ganske føje måneder, og det ville måske have været logisk at afvente resultaterne derfra, før man besluttede sig for at bygge motorvej på det første stykke, for det kunne jo godt være, at man kunne have nøjedes med en bymotorvej på det sted, vi nu bygger fuld motorvej, eller at der havde været andre løsninger på de trafikale problemer, som alle kan se der er. Men vi har altid syntes, det var lidt mærkeligt at lægge sig fast på motorvejsløsningen fra starten.

Nuvel, det var en del af forliget. Det Radikale Venstre har den tradition at holde sig til forliget, men man kan roligt sige, at det har været en lidt stormomsust tilværelse, vi har haft. Siden vi indgik dette forlig, har vi jo haft en lang, lang diskussion om, hvad den rigtige linjeføring skulle være, for forliget sagde jo ikke noget om, hvor motorvejen så skulle ligge ved den første etape, men kun, at det skulle være motorvej.

Jeg vil gerne benytte lejligheden her til at rette en varm tak til alle de borgergrupper, der har lagt sjæl og energi i at få vendt hver eneste sten i det her projekt. Jeg vil også gerne rette en tak til Vejdirektoratet, der også har brugt meget energi på at vende hver en sten her. Jeg må nok konstatere, at forholdet mellem borgergrupperne og Vejdirektoratet ikke har været lige amourøst hele vejen igennem. Nogle gange er det jo sådan, at når man har forskellige positioner, så har man også forskellige interesser. Sådan har det også været i den her sag.

Jeg var enormt glad for, at det lykkedes Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre i foråret 2005 at få gennemtruffet, at vi kunne få lavet en analyse af en linjeføring i Jyllingevejens regi for at vise, at de borgergrupper skulle tages alvorligt.

Det var vores vurdering, da vi så resultatet af den analyse, at det ikke var realistisk at gå efter den. Jeg skal ikke gøre mig klog på, om der kunne findes en tredje eller en fjerde eller en femte løsning, som vil være endnu bedre end dem, der har været præsenteret. Det er jeg ikke tekniker nok til, og derfor må jeg henholde mig til det, som bliver lagt frem for mig. Det er nu engang en politikers lod, der er indgået et forlig om, at denne strækning skal laves, og vi har nu fået ikke bare en, men to mulige føringer på den, som ikke efterlader tvivl om, at når det endelig skal være, er det mest fornuftige nok det, der nu er lagt op til.

I vores vurdering indgår så også, som flere har været inde på, at vi kan spare en del penge ved at komme i gang nu, fordi vi i forvejen har gang i gravemaskinerne ude ved motorringvejen.

Så jeg kan ikke sige, at det er med stor glæde og fornøjelse, at jeg her giver tilslutning fra Det Radikale Venstre til lovforslaget, men det gør jeg, fordi det er en del af en aftale. Vi har været et langt forløb igennem, og jeg vil gerne kvittere over for alle parter for det store arbejde, der er gjort, og ser frem til udvalgsarbejdet.

Formanden:

Tak til hr. Martin Lidegaard. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg sad og faldt hen over, hvordan hr. Martin Lidegaard nu ville klare den her sag, som næppe kan være en ønskesag, og det var så heller ikke en rose, der var groet i den have.

Om Frederikssundmotorvejen er der flere, der har sagt, at det var deres første sag, det var også min første sag om motorveje, og jeg har da fået nogle erfaringer med den og er blevet overrasket nogle gange.

Kl. 18.15

Jeg vil starte med at sige nogle positive ting: Den lette del er den rundkørsel, der laves ved Frederikssund. Den synes jeg er en god idé.

Når man så ser på forslaget her, er der gjort noget for at forbedre linjeføringen, og der er gjort noget for støjbekæmpelse. Det er også o.k. Og så er der altså heller ikke mere, der er o.k.

I det forløb her har jeg syntes, at det var meget træls, at det var så meget op ad bakke at forsøge at komme igennem med undersøgelser af andre løsninger, og jeg har mange gange spekuleret på, hvorfor det er så træls. Kunne man dog ikke gå positivt ind i at prøve at finde en løsning, som i højere grad beskyttede miljøet?

Set fra sådan almindelig borgerfornuft ligger der en firesporet vej, som er Jyllingevejen. Der er et trafikproblem, som skal løses, og jeg oplevede en massiv modvilje mod at gå ind og arbejde med den løsning. Der har hele tiden, som jeg så det, været afværgeløsninger af det. Det har været frustrerende, for jeg synes godt, at der kunne være arbejdet mere positivt med det. Jeg har ikke set rigtigt gapåmod, ægte vilje til det.

Jeg har desværre set, at der kom meget clinch imellem de grupper, der gik ind for andre løsninger, og Vejdirektoratet, og det var ærgerligt, fordi der burde kunne samarbejdes bedre. Jeg står her ikke med den fornemmelse, at der faktisk er gjort optimalt for at få den løsning, og det er ærgerligt.

Så er der nogle, der snakker procenter af Vestskoven. Jeg mener, at der i det her forslag unødvendigt tages rekreative arealer væk. Rekreative arealer har forskellig værdi, efter hvor de ligger. De har størst værdi, når de ligger tæt på meget bebyggede områder.

Jeg anerkender, at man laver erstatningsskov. Man siger: 2 pct. af Vestskoven er ikke ret meget. Det er rigtigt, men det, det drejer sig om, er, hvor mange hektar af den natur, som benyttes mest, vi tager væk, og så er det mindre værdifuldt, at man laver erstatning. Det er o.k., og det er vi meget med på, og det er også fint, at der bliver lavet mere.

Vi kunne også spørge, hvor mange promise det er af Danmark, og så kunne vi gøre det endnu mindre, men det er jo ikke en realistisk vej.

Det, der ligger tæt på folk, er det, der betyder noget.

Vi er i SF med på at løse problemer, og når der opstår specielle trængselsproblemer, skal de løses trafikmæssigt. Men vi vil altså i højere grad gøre det i respekt for naturen og ville have ønsket, at det var sket her. Vi kan ikke støtte forslaget, og selv om vi støtter rundkørslen i Frederikssund, har vi ikke sagt ja til et helt forløb af en motorvej til Frederikssund. Det er bare lige for at slå det fast.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe, og så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

Først vil jeg gerne sige noget generelt om motorveje. Det er, at vi i Enhedslisten finder det sørgeligt, at vi igen står med et forslag om udbygning og nyetablering af en motorvej i Danmark. Det bliver ikke mindre sørgeligt af, at det område, som det gælder denne gang, ikke er en øde strækning i et tyndt befolket område. Tværtimod er det denne gang en strækning, hvor en god og kollektiv trafikbetjening kunne have haft et fornuftigt passagergrundlag og givet reelle muligheder for pendlere, der skal til og fra arbejdsde.

Vi har for nylig haft rapporten »Natur og Miljø 2005« til behandling i Folketinget, og her fremgår det tydeligt, at vejbyggeri er en af de faktorer, som er medvirkende til, at der er stadig mere natur, der bliver fortrængt. Det fremgår også, at vi på ingen måde har fundet en løsning på, at transportforbruget er stigende, og at biltrafikken udgør en stadig større del af det danske CO₂-problem.

Også derfor er det forstemmende, at regeringen endnu en gang sætter Vejdirektoratet på overarbejde og overhovedet ikke har et bud på, hvordan biltrafikken kan nedbringes, så vi kan undgå at udbygge motorvejsnettet mere og mere.

Kl. 18.20

Når det gælder hovedstadsområdets trafikforhold, bliver den konkrete motorvejsstrækning foreslået udvidet, fordi bilerne holder i kø i myldretiden. Det er selvfølgelig et problem, men diskussionen af hovedstadsregionens trafikudvikling og af, hvilke alternativer der kunne være til en udvidelse af motorvejskapaciteten, er tolt fraværende.

Det er endnu en gang et eksempel på, at der her i Folketinget bliver tænkt i asfalt, asfalt og asfalt, men ikke i alternativer til at plastre landet til med asfalt, f.eks. en forbedring af den kollektive trafik.

Vi ved alle sammen, at der er steder, hvor der ikke kan skabes plads til flere biler, selv om man så bort fra støj, miljø og naturhensyn. Derfor står det meste af hovedstadsregionen stadig tilbage med et spørgsmål, som er ubesvaret af de fleste politikere i den her Folketingssal, og det er: Hvordan vil Folketing og regering medvirke til at løse regionens trafikproblemer? Hvordan skal vi begrænse antallet af biler? Det svar er der ikke et flertal i det her Folketing, som er i stand til at give.

Langt de fleste kan forstå, at der ikke er plads til flere biler i København, og de folk, der bor i de kommuner, som nu bliver berørt af en udbygget motorvej, hvis det bliver til et flertal i den her Folketingssal – og det gør det, vi lever jo i et demokrati – finder det urimeligt, at netop de skal trækkes med mere trafik, og at netop de mister rekreative områder.

Her vil jeg sige, at det er vigtigt for Enhedslisten at understrege, at den mulighed, der ligger i at få flere pendlere til at benytte de kollektive trafikformer, er en vigtig mulighed at diskutere, og det er noget, som under alle omstændigheder bliver nødvendigt at diskutere.

Når S-banen er færdigbygget, kan næste hurtige trin jo være at iværksætte hurtige, hyppige pendlerbuslinjer eksempelvis i Ballerup, som forbinder S-togs-stationerne med arbejdspladser og boligområder. På længere sigt er der heller ingen tvivl om, at en letbane fra Lyngby til Glostrup også vil give en bedre kollektiv trafik og dermed aflaste vejene i området.

Det er tankevækkende i den forbindelse, at vi mangler en sammenhængende trafikpolitisk plan for hovedstadsområdet og en sammenhængende investeringsplan. Den har vi ikke, og alligevel er et flertal i det her Folketing i en sådan situation i gang med at plastre landet til med mere asfalt.

En metroring i de indre dele af Københavns Kommune er ikke et svar for pendlere. En løsning for hovedstadsområdet kræver en sammenhængende trafikplan med vægt på udbygning af den kollektive trafik, en metro kan ikke stå alene.

Der er også vigtige rekreative områder, der bliver fjernet med den her plan. Forligspartierne bag motorvejsudbygningen vil erstatte de miste-

de arealer med nye. Jeg formoder, at de nye arealer ligger så tæt på Vestskoven, at de kan blive en del af den. Jeg synes, det ville være rimeligt, hvis ministeren, inden skovområdet bliver pløjet op for at lave en motorvej, ville vise, hvad det er for arealer, der skal erstattes de dele af Vestskoven, som nu skal asfalteres.

Når vi kigger på hele projektet videre frem, vil der være en lang række tilsvarende problemer, efterhånden som motorvejen måske skal arbejde sig op igennem Nordsjælland – hvis flertallet vel at mærke vælger den her motorvejsløsning. Derfor er der i hvert fald to ting, som jeg synes man kunne kigge på i den sammenhæng:

Den ene er, at det faktisk ville være rimeligt i forbindelse med behandlingen af det her forslag, at partierne, der støtter den her vej, meldte ud, om de nu også ønsker en motorvej hele vejen til Frederikssund, og i givet fald, hvilken linjeføring man så vil støtte. Det er jo én vej, kan man godt argumentere for.

Den anden er, at det nok ville have været mere fornuftigt at afvente den undersøgelse, der pågår i øjeblikket, og som hr. Martin Lidegaard også nævnte i sit ordførerindlæg. Så der må jeg dele kritikken, som hr. Martin Lidegaard fremførte, men med den bemærkning, at Enhedslisten ikke kan støtte det her.

For samlet set ender vi med noget, som er en plan om at plastre landet til med mere asfalt, flere motorveje uden en trafikpolitisk vision for, hvordan vi får folk ud af bilerne og ind i den kollektive trafik, uden en samlet vision for, hvordan vi kan styrke andre trafikformer, som er mindre forurenende, som er mindre larmende, og som giver et bedre liv i byen, samtidig med at vi får en ordentlig kollektiv trafik.

Så Enhedslisten mener ikke, at det her motorvejsbyggeri løser noget, og derfor vil vi ikke støtte forslaget.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund. Og så er det transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg takker for den overvejende og meget store tilslutning til lovforslaget. Mange har sagt, at det har været deres første lovforslag, som har været behandlet flere gange, og vi var meget tæt på at få det vedtaget sidst. Jeg tror, at der skulle skrives betænkning den dag, hvor statsministeren udskrev valg sidste gang. Derfor nåede vi

ikke at få det anden- og tredjebehandlet. Jeg håber ikke, at den situation vil gentage sig, og det tror jeg bestemte heller ikke.

Kl. 18.25

Så vil jeg sige, at når jeg går til de enkelte ordførere, er det ganske åbenlyst, at jo længere man kommer ud på venstrefløjen, desto mere virkelighedsfjern bliver man. Nu tænker jeg specielt på hr. Rune Lund, som tilsyneladende fuldstændig overser, at der faktisk er S-tog til Frederikssund, der er endda et dobbeltspor. Og når man kommer ind omkring Vanløse og Flintholm, kan man skifte til metro, og man kan skifte til den tværgående S-bane.

Det er faktisk ikke muligt at lave mere kollektiv trafik, så derfor synes jeg, at det er meget rimeligt, at der også kommer en motorvej. Men det er åbenbart forbigået hr. Rune Lunds opmærksomhed. Jeg tror i øvrigt, at det er lige meget hvor, når vi taler om motorvej, så vil hr. Rune Lund have den samme opfattelse. Det vil vi sikkert også erfare, når vi kommer til de næste to lovforslag.

Jeg kan så sige med det samme, at jeg ingen planer har om at lægge S-tog ud på heden i Jylland i forbindelse med de næste lovforslag, vi skal behandle.

Så vil jeg også gerne sige, at der ligger – nu har jeg dog prøvet det i snart 4½ år – et fantastisk grundigt forarbejde til dette lovforslag, og jeg vil meget, meget gerne takke forligspartierne, der står bag det her, altså Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti, Venstre og De Konservative. For der har virkelig været lavet et enormt stykke arbejde for at nå frem til den absolut bedste løsning, og jeg er slet ikke i tvivl om, at den er nået.

Jeg tror, at det er meget få, der kan forestille sig, hvor mange møder vi har haft i ministeriet, hvor mange møder vi har haft med Vejdirektoratet, hvor ufattelig mange spørgsmål vi har stillet til Vejdirektoratet, og hvor mange analyser vi har bedt dem lave. Derfor er jeg fuldstændig overbevist om, at det, vi er nået frem til nu, er den rigtige løsning.

Jeg forstod da også på hr. Jens Christian Lund, at han til syvende og sidst nok ville støtte lovforslaget. Man skulle bare vise sin utilfredshed først. Jeg håber, at jeg får et spørgsmål om, hvorfor den løsning, hr. Jens Christian Lund gerne vil have, ikke bliver realiseret; så skal jeg komme et meget langt svar. Jeg har det her, men jeg vil ikke tage hele Folketingets tid med at ridse det op nu. Der er nemlig så mange gode argu-

menter for det, at jeg næppe tror, at hr. Jens Christian Lund kan forestille sig argumenternes omfang. Det har vi netop været igennem i det meget grundige forberedende arbejde, vi har haft.

Så jeg vil gerne takke for den meget stærke opbakning, der har været. Og jeg vil også undtægelsesvis sige, for normalt retter vi ikke tak til vores embedsmænd i Vejdirektoratet eller andre steder, at her er der altså gjort en usædvanlig flot indsats. Vi har stillet fantastisk mange spørgsmål, og vi har fået en meget flot behandling. Den synes jeg der er grund til at takke for ved denne specielle lejlighed.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan forstå, at jeg i det mindste var enig med ministeren i, at Vejdirektoratet er blevet sat på overarbejde i den her sag. Det er måske så den enighed, der kan etableres mellem Enhedslisten og transportministeren.

Men det var ministerens kommentar om, at venstrefløjnen levede i en fantasiverden og ikke kunne forholde sig til virkeligheden, og at jeg åbenbart ikke kender S-togs-linjerne i det her land. Men det tror jeg nu nok jeg gør.

Jeg har faktisk en masse gode ideer til, hvordan vi kunne udbygge den kollektive trafik, så vi ikke behøvede at lave alle de motorveje. Vi kunne lave en letbane langs Ring 3, vi kunne lave letbaner ind ad de store indfaldsveje. Vi kunne måske også kigge på nogle udbygninger af metroen, en metroløsning, som f.eks. kunne ramme nogle af de dele af byen, hvor man krydser en metrocityring for ligesom at udbygge det.

Jeg har masser af gode ideer. Vi har tonsvis af gode ideer i Enhedslisten. Men vi er meget obs på letbaner og kollektiv trafik, og vi synes, at det kunne være fornuftigt at tænke i de løsningsmodeller frem for altid at tænke på, hvordan man kan lave mere asfalt. Så var det noget, ministeren kunne være åben over for?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg noterede med stor tilfredshed og også en lille smule forundring, at hr. Rune Lund nu går ind for mere metro, til trods for at Enhedslisten som det eneste parti i Folketinget stemte nej til metrocityringen. Så jeg er helt uforstående over, at man nu pludselig vil have mere metro.

Men nu er forslaget altså lukket, så der er ikke mulighed for at komme med. Men der er da mu-

lighed for at stemme for metrocityringforslaget, når vi får det til afstemning.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg troede ellers, at vi havde holdt et møde, hvor jeg egentlig på meget pædagogisk vis havde forklaret, hvad problemet var med metrocityringen.

Enhedslisten har ikke noget principielt imod en metro, men vi har noget imod en konstruktion, som ikke løser de trafikale problemer, der er i København, en konstruktion til minimum 15 mia. kr., som ikke vil flytte bilisterne over i den kollektive trafik. Den metroplan, der ligger på bordet nu, vil fjerne 1 pct. af bilisterne og er en milliardinvestering. Det er en meget, meget dårlig måde at bruge penge på. Passagerprognoserne kommer ikke til at passe, og finansieringen er heller ikke særlig god.

Kl. 18.30

Man vil skaffe nogle penge ved at sælge nogle havnearealer. Man sælger altså nogle havnearealer, som har betydning for byudviklingen i København, med henblik på at skaffe penge til en metro. Vi mener, at de havnearealer skulle sælges med henblik på at skabe en rigtig, rigtig lækker hovedstad i det her land.

Så der er utrolig mange problemer med metroen, men det skal ikke ses som udtryk for, at det her er en principiel modstand mod metroen. Metroen kan bare ikke stå alene og slet ikke på den måde, som det forlig, der er lavet, hænger sammen.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan bare konstatere, at det er et statement, som hr. Rune Lund kommer med, så jeg kan ikke rigtig svare på det.

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Jeg vil gerne indledningsvis sige til ministeren, at der i hvert fald ikke fra Socialdemokratiets side har været nogen som helst form for kritik af Vejdirektoratet. Det synes jeg da er væsentligt at få slået fast.

Så vil jeg godt bede ministeren bekræfte, at Vejdirektoratet i hele forløbet har haft nogle meget klare holdninger til, hvilken løsning der var den rigtige, og hvilken løsning man ikke synes

var den rigtige, men at der politisk igennem hele forløbet har været den modsatte opfattelse.

Det er det, som jeg synes at vi som politikere virkelig må begrunde. Hvis vi erkender, at vi er blevet klogere, er det fint, men vi skal være sikre på, at befolkningen ikke føler sig snydt af, at vi laver nogle ting. For jeg synes egentlig, at Vejdirektoratet hele tiden har haft nogle holdninger, som jeg i hvert fald har kunnet forstå. Om jeg så har været enig med dem eller ej, er jo ren politik, men jeg har kunnet forstå dem.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg er fuldstændig enig i, at hr. Jens Christian Lund ikke har udtrykt nogen form for kritik af Vejdirektoratet, og det er jeg enig i at der heller ikke har været grund til. Jeg tror ikke, man kan sige, at Vejdirektoratet har haft en forhåndsindsigt. Det er jo således, at Vejdirektoratet kommer med forskellige løsningsmodeller, som politikerne tager stilling til, og vi stiller så spørgsmål.

Der var så flere, der gerne ville have undersøgt traceet i Jyllingevejen, sådan som det er i dag. Det brugte vi uendelig lang tid på, og det var rigtigt at gøre det, for i dag er vi alle overbevist om, at det ikke er løsningen. Det er der som sagt ufatteligt mange grunde til, som jeg gerne skal give i en skriftlig besvarelse, for ellers bliver vi ikke færdige i dag.

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Jeg vil gerne lige undgå at blive lagt ord i munden. Jeg har ikke sagt, at Vejdirektoratet har en forhåndsindstilling til noget som helst. Jeg tror egentlig, Vejdirektoratet har gjort det så godt som muligt.

Men vil ministeren bekræfte, at Vejdirektoratets vurdering af f.eks. Jyllingevejstraceet ikke har ændret sig i principiel retning, i hvert fald i al den tid, jeg har været med i forhandlingerne, således at når nogle partier, bl.a. mit eget parti, er gået ind for Jyllingevejstraceet, så har det været på trods af Vejdirektoratets anbefalinger, fordi der har været et politisk ønske, og fordi bor-

gerne har fået det løfte af politikerne, at det var det, man ville arbejde for?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jyllingevejstraceet har jo været på banen hele tiden. Der er mange partier og politikere, der har ønsket det, og derfor besluttede regeringen og forligspartierne i foråret 2005, at der skulle gennemføres en teknisk-økonomisk analyse af Jyllingevejmodellen. Den er blevet gennemført, og den gjorde, at det i dag er fuldstændig soleklart for os, at det ikke er den rigtige løsning, mens den løsning, vi står med i dag, er den rigtige løsning. Den er jeg glad for vi fik foretaget, det var ikke billigt, men jeg er glad for, at vi fik foretaget den analyse, så vi i dag er hundrede procent overbevist om, det vi står med, er det rigtige.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu indeholder lovforslaget jo andet end selve Frederikssundmotorvejen. Den indeholder nemlig også det, som står under punkt 3, § 1, at man udbygger rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej i Frederikssund. Jeg er i hvert fald blevet kontaktet af en del borgere i Frederikssund, der glæder sig gevaldigt meget til det, og de har spurgt mig om, hvornår den udbygning af rundkørslen er færdig. Så jeg håber, ministeren kan løfte sløret for det her meget praktiske spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er et godt spørgsmål, og jeg kan godt forstå, at der virkelig spørges til sagen. Det tilstræbes, at detailprojekteringen kan gå i gang allerede i år, og derfor vil rundkørslen stå færdig i starten af 2009. Ting tager tid, og det lyder af lang tid, men 2006 er jo hurtigt gået, og vi kommer i gang i år med detailprojekteringen.

Kl. 18.35

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 163:

Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Ølholm og Vejle og udbygning af motortrafikvejen mellem Riis og Ølholm til motorvej (rute 18).

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 22/2 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Flemming Damgaard Larsen (V):

Da Venstres ordfører, hr. Kurt Kirkegaard, ikke kan være til stede, har jeg lovet at oplæse ordførertalen:

Formålet med dette lovforslag er at give myndighed til at anlægge omkring 15 km motorvej mellem Ølholm og Østjyske Motorvej, E45, samt at udbygge motortrafikvejen mellem Riis og Ølholm på en 10-kilometers-strækning til en motorvej og samtidig nedlægge den nuværende hovedlandevej 348, Vejle-Viborg, som hovedlandevej mellem Ølholm og Vejle.

Forslaget er jo et led i selve gennemførelsen af den aftale, som regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre indgik november 2005.

Formålet med denne vejanlæggelse er at understøtte erhvervsudviklingen i det midt- og vestjyske område samt samtidig forbedre trafiksikkerheden og muligheden for at komme frem.

I VVM-redegørelsen, som er lavet, er der to forskellige linjeføringsforslag. I hovedforslaget føres motorvejen i et tæt forløb med den nuværende hovedlandevej, således at påvirkning af natur og landskab bliver mindst mulig. Vejen, som anlægges som motorvej, indpasses i det omgivende miljø og landskab på en miljømæssigt afbalanceret måde og således, at den trafikmæssige standard bliver høj. Motorvejen dimen-

sioneres for en hastighed på 130 km/t, dog med 110 km/t på den sydlige strækning ved udfletningen med E45.

Under og efter anlægsperioden evalueres anlæggelsens effekt på trafikafvikling, sikkerhed, nabotilfredshed og miljø.

Med den foreslåede linjeføring har man tilstræbt at tage størst muligt hensyn til landskab, natur og tekniske anlæg samt ejendomme i området.

Venstre anbefaler vedtagelse af dette lovforslag.

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Jeg beklager, at jeg må stille et spørgsmål til en, der læser en ordførertale op, og det ville jeg aldrig have gjort, hvis ikke denne tilfældigvis var formanden for Trafikudvalget.

Vil formanden for Trafikudvalget bekræfte, at rute 13, som går fra Sønderup over Viborg til Vejle, ikke lever op til de definitioner, som vi har lavet, i forbindelse med at vi behandlede L 84 i 2005? Og kan ordføreren forstå, hvis der er folk i det midtjyske, der derfor føler, at jo længere man kan komme op med hensyn til rute 13 i dette forslag, jo bedre vil det være?

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Første del af spørgsmålet har jeg lidt svært ved at svare på, for jeg har ikke lige de kriterier present, som skal danne grundlag for besvarelsen.

Hvad angår anden del af spørgsmålet, er det fuldstændig rigtigt, at der er borgere, der bor langs med A13, og trafikanter, der bruger A13, der mener, at det skulle laves på en anden måde, og det er jo klart, at det er noget, vi på et tidspunkt må forholde os til og se på, men jeg kan ikke her i dag sige, hvordan og hvorledes vi lige skal gøre det.

(Kort bemærkning).

Jens Christian Lund (S):

Jeg kan lige forklare formanden for Trafikudvalget, at det, vi vedtog, da vi vedtog L 84, var, at de hovedveje, som optræder i L 84, skulle være erhvervslivets transportkorridorer; altså, det, som vi arbejdede for, var, at erhvervslivet skulle have bedst mulige vilkår for at køre på disse veje.

Jeg tror, at alle vil sige, at rute 13 absolut ikke lever op til det. Derfor kan jeg ikke forstå, at et parti som Venstre, der er meget erhvervsvenligt,