

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 arbejdspladser.

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 metrering 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-