



Til lovforslag nr. L 14

Folketinget 2010-11

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 25. november 2010

Betænkning

over

Forslag til lov om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge

[af transportministeren (Hans Christian Schmidt)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 6. oktober 2010 og var til 1. behandling den 14. oktober 2010. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 2. juli 2010 dette udkast til udvalget, jf. (folketingsåret 2009-10) TRU alm. del – bilag 408. Den 8. oktober 2010 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 20 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af RV og EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (RV og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Enhedslistens medlem af udvalget udtaler, at investeringer i veje sker efter devisen: Den ene investering trækker den næste med sig. Først anlægges en omfartsvej, så stiger trafikken, og vejen forlænges et stykke. Så anlægges nok en omfartsvej og så endnu en etape, og til sidst bindes stumperne sammen i én lang motorvej.

Med tiden er trafikken vokset så meget, at der opstår trængsel, og så udvides motorvejen på visse strækninger med ekstra vognbaner, og så vil der logisk nok opstå flaskehalse, der hvor den sekssporede motorvej snævrer ind til fire vognbaner. Derefter giver det sig selv, at der jo så ikke er andet for end at

udbygge hele motorvejen, så den er lige bred på hele strækningen.

Således også med dette lovforslag om den sydligste etape af Køge Bugt Motorvejen fra Greve til udfletningen, hvor Vest- og Sydmotorvejen deles. Selv om transportministeren afviser det, tilsiger den indbyggede automatik i al motorvejsbyggeri, at på et tidspunkt vil Vestmotorvejen mod Storebælt blive udvidet med ekstra vognbaner. Således sørger Vejdirektoratet for, at der hele tiden er noget at lave, for Vejdirektoratet ved jo godt, at uanset hvad, så siger Folketingets trafikpolitiske flertal aldrig nej.

Folketinget sagde i foråret nej til det fysisk set nærliggende alternativ til en udbygning af motorvejen. Det skete, da Folketinget ganske vist sagde ja til anlæg af nybygningsløsningen, men uden samtidig at vedtage at udbygge den nye station i Køge Nord til et regionalt jernbaneknudepunkt, der betjener nybygningsløsningen, Lille Syd, S-toget og Østbanen, hvorved den ikke kan bruges som omstigningsstation. Rejsende til/fra Østbanen skal fortsat skifte både på Køge Nord og på Køge Station. Koordination har aldrig stået højt i dansk trafikplanlægning.

Køge Nord bør derfor enten flyttes længere mod syd, så Nybygningsløsningen kan blive flettet sammen med det nuværende Lille Syd-spor, eller også bør Lille Syds spor forlægges til nord for Snogebækken ved Egedesvej, hvor sporet sammenflettes med nybygningsløsningen.

En udbygning af Køge Nord kan dog ikke stå alene. På Syd- og Vestsjælland bør et net af tilbringerbusser etableres med god korrespondance til nærmeste station, og der bør anlægges lokale parkeringspladser, så pendlerne hurtigt kan komme til det tog, der bringer dem direkte ind til hovedstadsområdet.

Anlægsomkostningerne ved at udbygge Køge Nord vil ikke alene være markant lavere end udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen. Det vil også lette presset på vejnettet, og fremtidige udvidelser af vejnettet vil kunne undgås. Ligeledes kan der spares anlæg af et park-and-ride anlæg, der fra dag ét vil vise sig at være for lille, da det »kun« har kapacitet til

900-2.700 biler svarende til 0,75-2,25 pct., hvilket må siges at være yderst beskedent i forhold til det antal biler, der kører på Køge Bugt Motorvejen.

Af ministerens svar fremgår det, at P&R-anlægget måske ikke vil være på højde med tilsvarende europæiske anlæg, hvor det er praksis at informere bilisterne om næste togafgang. Også her er der fare for at forspilde en oplagt »systemfordel« takket være den vante manglende koordination.

To nye motorvejsspor vil kun have én virkning: endnu flere biler, endnu mere forurening, og et endnu større forbrug af de fossile brændstoffer, der er ved at slippe op. Og så skal Folketinget om føje år alligevel vedtage endnu en udbygning af motorvejen. Er der plads til en sådan udvidelse? Ja, svarer transportministeren (jf. svaret på L 14 – spm 15). Er der

råd til det? Vil der være ressourcer til det? Det afstår ministeren klogelig nok fra at svare på.

Enhedslisten kan ikke støtte en sådan miljøskadelig trafikpolitik og stemmer nej til lovforslaget.

Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen. En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen. Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.

Jens Vibjerg (V) Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Kristian Pihl Lorentzen (V) Peter Juel Jensen (V) Karsten Nonbo (V)

Kim Christiansen (DF) Pia Adelsteen (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Helge Adam Møller (KF) Magnus Heunicke (S) Jens

Christian Lund (S) Poul Andersen (S) Klaus Hækkerup (S) Anne Baastrup (SF) Malene Søgaard-Andersen (SF) Johs. Poulsen (RV)

Per Clausen (EL)

Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Kristendemokraterne (KD)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Siumut (SIU)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	17	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Radikale Venstre (RV)	9	Sambandsflokkurinn (SP)	1
Enhedslisten (EL)	4	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	2

Oversigt over bilag vedrørende L 14

Bilagsnr.	Titel
1	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
2	Høringssvar og høringsnotat, fra transportministeren
3	1. udkast til betænkning
4	2. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 14

Spm.nr.	Titel
1	Spm., om det trafikledelsessystem, der informerer bilisterne om trafikken, også vil informere om togafgange fra Køge Nord station, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvor meget det vil koste at gøre Køge Nord til et regionalt jernbaneknudepunkt for nybygningsløsningen, S-tog, Lille Syd og Østbanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvor meget det vil koste at anlægge spor fra den nuværende Køge St. til Køge Nord beregnet på en forlængelse af Østbanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvor meget det vil koste at flytte Lille Syd-sporet til nord for Snogebækken ved Egedesvej, hvor det sammenflettes med nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvor meget et overhalingsspor på Køge Bugt S-banen vil koste, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvor mange bilistpendlere fra Stevns der vil undlade at benytte bilen, såfremt der blev indsat direkte tog mellem stationerne på Stevns og hovedstadsområdet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, på hvilken lokalitet der vil blive etableret erstatning for den fredskov på 6-8 ha, der påvirkes af udbygningen af motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om, hvordan regeringens målsætning om, at dobbelt så mange skal køre dobbelt så meget i tog i 2030, harmonerer med forslaget om at udbygge Køge Bugt Motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om, hvorfor Vejdirektoratet bruger ressourcer på at undersøge alternativer, der omfatter kollektiv trafik, når disse alligevel rutinemæssigt fravælges, til transportministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm. om, hvor mange biler der skal kunne parkere på Parkér & Rejs-anlægget ved Køge Nord, til transportministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm. om, hvor stor en andel det maksimalt antal parkerede biler på Parkér & Rejs-anlægget udgør af det antal biler, der passerer forbi på motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
12	Spm., om Parkér & Rejs-anlægget ved Køge Nord skal rumme andre funktioner end parkering, til transportministeren, og ministerens svar herpå
13	Spm., om der også skal tages fat på at udbygge Vestmotorvejen (Køge Vest-Storebælt) fra fire til seks vejbaner, til transportministeren, og ministerens svar herpå
14	Spm., om der også skal tages fat på at udbygge Sydmotorvejen (Køge Vest-Rødby) fra fire til seks vejbaner, til transportministeren, og ministerens svar herpå
15	Spm. om, hvorvidt der vil være plads til flere udvidelser af motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
16	Spm. om, i hvilket omfang der vil blive etableret støjdæmpende foranstaltninger i motorvejens nærhed, til transportministeren, og ministerens svar herpå
17	Spm. om, hvordan en udbygning af Køge Bugt Motorvejen med 50 pct. kan formindske støjgenerne langs vejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 18 Spm., om ministeren vil sikre, at der ved frakørsel 29 på motorvejen fra København i retning mod Roskilde etableres en erstatningsfrakørsel i etableringsperioden for at mindske generne for trafikanterne, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om vurderinger af alternativer til motorvejsudvidelsen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om redegørelse for, hvornår mætningspunktet for en udbygning af Køge Bugt Motorvejen er nået, samt hvor mange boliger der skal eksproprieres i den anledning, til transportministeren, og ministerens svar herpå