

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 0. april 2010

2. udkast

Betænkning

over

Forslag til lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød

[af transportministeren (Hans Christian Schmidt)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 25. februar 2010 og var til 1. behandling den 15. marts 2010. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i <> møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 28. januar 2010 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 196. Den 5. marts 2010 sendte transportministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Grundejerlauget Holte Avlsgård
Movia og
Rudersdal Kommune.

Transportministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Rudersdal Kommune og Holte Avlsgård Grundejerforening mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget:

Spørgsmål

Udvalget har stillet 10 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, [som denne har besvaret.] 1 af udvalgets spørgsmål på L 133 og ministerens svar herpå er optrykt som bilag i betænkningen.

2. Tilkendegivelse fra transportministeren

Af bemærkningerne til lovforslaget om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød fremgår, at det er hensigten at bevare de eksisterende tilslutningsanlæg på strækningen, men ombygge disse i forskelligt omfang, som følge af vejudvidelsen.

Rudersdal Kommune har i forbindelse med høringen af lovforslaget og ved fremmøde i Trafikudvalget den 8. april 2010 fremsat ønske om, at tilslutningsanlæg 11, Gøngehusvej nedlægges, og at tilslutningsanlæg 12, Elleslettegårdsvej udbygges til et fuldt tilslutningsanlæg.

Forligskredsen bag aftalen om ”Bedre Veje mv.” af 2. december 2009, hvori udbygningen af Helsingørmotorvejen indgår, har drøftet sagen, og er enige om, at projektet for så vidt angår tilslutningsanlæg 11 og 12 bør udformes som foreslået af Rudersdal Kommune.

Der er i forligskredsen enighed om, at udforme tilslutningsanlæg 12 ved Elleslettegårdsvej som et trompetanlæg. Dette vil medføre en merudgift på ca. 20 mio. kr. (samlet anlægsoverslag, prisniveau 2010, indeks 180,8).

Merudgiften finansieres ved de besparelser, der er opnået ved de eksterne kvalitetssikringer af 1. etape af Køge Bugt Motorvejen samt 1. etape af Helsingørmotorvejen.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et <>tal (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Bilkøerne omkring København forsvinder ikke, selv om regionens motorveje udbygges. Det løser ingen problemer, og skaber blot nye køer andre steder i systemet. Der *er* ikke plads til flere biler i de indre bydele, så i realiteten flyttes der blot rundt på køerne. Idealet er ikke Los Angeles, hvor man når/hvis der var bilkøer, har udvidet vejene. Los Angeles er den by i USA, der har de værste trængselsproblemer. Er det det, man vil?

Københavns Kommune, der lider under den voldsomme trafik fra indfaldsvejene, ønsker at stoppe udvidelser af indfaldsvejene. Det sker ud fra en erkendelse af, at det vil få uheldige konsekvenser, og vil modarbejde bestræbelserne på at styrke brugen af kollektiv trafik. Regeringen og forligspartierne er ligeglade.

Der mangler konsekvens mellem målsætninger og midler, men dette afholder dog ikke Folketingets flertal fra at begive sig ud i endnu en serie lappeløsninger for at fjerne lokale flaskehalse i vej-systemet, hvis langsigtede effekt ingen kender. Hverken når det gælder aflæggereffekter i andre dele af vejsystemet, og/eller hvordan den fortsatte udbygning af vejnettet vil påvirke pendling, bopættelsesmønsteret samt lokalisering af arbejdspladser. Ønsket om nye motorveje vil gøre det sværere for Danmark at opfylde målet om at beskære CO²-udslippet. Er der forskere, der påpeger dette indlysende forhold, da får de at vide, at de bærer skyklapper, thi de har ikke forstået, at borgerlig trafikpolitik består i at opstille flotte reduktionsmål – og så gøre det modsatte.

I Trafikaftalen af 29. januar 2009 fremføres det, at »parterne er enige om, at CO₂-udledningen fra transport skal reduceres, og at en række af overordnede indsatsområder vil bidrage til at opnå dette mål på sigt, herunder den markante styrkelse af jernbanetrafikken, grønne kørselsafgifter og nye bæredygtige teknologier.« Til det er at sige, at udvidelsen af Helsingørmotorvejen vil forøge udslippet af de klimaskadelige stoffer. På denne strækning drejer de sig om 2.800 tons CO² pr. år. Det forøgede udslip bevidner atter, at den bekymring for klodens tilstand, som kom til udtryk op til klimatopmødet i december ikke står til troende.

Det er ironisk, at lovforslaget fremsættes samtidig med, at forholdene på Kystbanen er så kaotiske, som tilfældet er. Så længe dette varer ved, vil stedse flere pendlere vandre fra tog til bil, og sker

der ikke snart den forbedring, der blev stillet i udsigt med udbuddet, er der ingen tvivl om, at de to nye vejbaner på Helsingørmotorvejen nok skal blive brugt.

En landsdækkende trafikmodel har været efterlyst længe, men den har vi ikke set skyggen af. I stedet overdænger transportministeren Folketinget med forslag til nye veje og/eller udvidelser af eksisterende motorveje. Enhedslisten kan ikke støtte lovforslaget. I stedet har EL fremsat Beslutningsforslag nr. B 147 om udbygning af den kollektive trafik i området langs Helsingørmotorvejen.

Liberal Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin 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) nfm. Helge Adam Møller (KF) Magnus Heunicke (S)

Jens Christian Lund (S) Poul Andersen (S) Klaus Hækkerup (S) Pia Olsen Dyhr (SF)

Jesper Petersen (SF) Erika Lorentsen (RV) Per Clausen (EL)

Liberal Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	2
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

Oversigt over bilag vedrørende L 135

Bilagsnr.	Titel
1	Høringsnotat og høringssvar, fra transportministeren
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Kopi af TRU alm. del - svar på spm. 96, fra transportministeren
4	Kopi af TRU alm. del - svar på spm. 484, fra transportministeren
5	Kopi af TRU alm. del - svar på spm. 41, fra transportministeren
6	Henvendelse af 17/3-10 fra Rudersdal Kommune
7	Materiale fra Rudersdal Kommune udleveret ved deres foretræde den 8/4-10
8	Udkast til betænkning
9	Materiale udleveret af Grundejerlauget Holte Avlsgård ved deres foretræde i Trafikudvalget den 22. april 2010
10	Henvendelse af 26/4-10 fra Movia
11	Notat vedrørende lovforslaget

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 135

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvad udgiften vil være, hvis tilslutningsanlægget ved Gøngehusvej nedlægges og tilslutningsanlægget ved Elleslettegårdsvej udbygges med nordlige ramper, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om nødsporet forstærkes ved udbygningen, så busserne kan benytte det i myldertidsperioderne, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvorledes man vil sikre en formindskelse af støjen ved Vejdammen/Gl Holte og Ubberød, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om behovet for nødtelefoner langs motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvor store de årlige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger er for de nødtelefoner, der er etableret langs de danske motorveje, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om faldet i lastbil- og personbiltrafikken har betydning for lovforslaget om udvidelse af motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvad underføring af en skolesti under den nordlige rampe til Hørsholm Kongevej vil koste mv., til transportministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om kommentar til materiale fra en deputation fra Grundejerlauget Holte Avlsgård, til transportministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om, hvor mange af nødtelefonerne langs motorvejene i Dan-

mark, der er blevet benyttet i 2009, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 10 Spm. om kommentar til henvendelse af 26/4-10 fra Movia, til transportministeren, og ministerens svar herpå

Bilag 2**1 af udvalgets spørgsmål på L 133 til transportministeren og dennes svar herpå**

Spørgsmål 1 (L 133) og transportministerens svar herpå er optryk efter ønske fra EL.

Spørgsmål nr. 1 (L 133):

Ministeren bedes gøre rede for, hvordan det konstaterede fald i lastbiltrafikken, jf. artikler fra www.transportnyhederne.dk fra den 16. marts 2010, vil påvirke trafikken på motorvejsnettet, og især på de motorveje, der – jf. lovforslag L 133, L 135 og L 136 nu skal udvides fra fire til seks vejbaner.

Svar:

Jeg mener ikke, at der er grundlag for at ændre på de langsigtede beregninger af den samlede trafik, som er foretaget som en del af beslutningsgrundlaget for projekterne. Og jeg mener under alle omstændigheder, at der er behov for, at vi får udbedret de konkrete strækninger på motorvejsnettet, som allerede i dag udgør flaskehalse for såvel lastbiltrafikken som den øvrige trafik.