

NOTAT

Dato 7. september 2010
Dok.id
J. nr. 2010-2950

Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve S og Køge

Udkast til forslag til lov om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve S og Køge har været i høring fra 2. juli til 20. august 2010. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen borger.dk.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, og Liberal Alliance om "Bedre veje mv."

Med loven bemyndiges transportministeren til at udbygge Køge Bugt Motorvejen mellem Greve S og Køge.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt: Køge Kommune, Greve Kommune, Solrød Kommune, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Forenede Danske Motorejere (FDM), og Movia.

1. Hørings svar med bemærkninger

./ Transportministeriet har modtaget 3 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringssnotatet.

I det følgende gennemgås og kommenteres høringssvarene i hovedtræk.

Køge Kommune

Køge Kommune støtter den planlagte udvidelse efter Vejdirektoratets hovedforslag, men anbefaler at der i det videre arbejde lægges vægt på forhold vedrørende støj, vejbelysning samt udformning af vejanlægget.



Køge Kommune opfordrer til at gennemføre det samlede projekt hurtigst muligt, da kommunen mener, at de trafikale problemer vil blive forværret, hvis udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen slutter i Solrød.

Køge Kommune ønsker en samlet støjafskærmning for motorvej og jernbane ved det nye byudviklingsområde i Køge Nord.

Køge Kommune opfordrer til, at motorvejsudbygningen i videst mulig omfang koordineres med anlæg af jernbanen mellem København og Ringsted med henblik på at mindske generne for de omkringboende og erhvervet.

Køge Kommune ønsker hurtigst muligt at indgå i en dialog med Vejdirektoratet omkring tidsplan og videre proces. Det gælder specielt for det nye tilslutningsanlæg ved Egedesvej, som indgår i 1. etape.

Bemærkninger

Der er i anlægsloven indarbejdet et forslag til en sammenhængende støjafskærmning på østsiden af motorvejen fra Ølbyvej og frem til nord for Lyngvej.

Der vil så vidt muligt, under hensyntagen til de tekniske og økonomiske muligheder, blive sikret, at det sker en koordinering med anlæg af jernbanen mellem København og Ringsted.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med detailprojektet gå i dialog med Køge Kommune om tidsplanen og forholdene omkring det nye tilslutningsanlæg ved Egedesvej.

Solrød Kommune

Solrød Kommune bemærker, at det af lovforslaget fremgår, at Solrød Kommune anbefaler Vejdirektoratets hovedforslag. Ifølge Solrød Kommunes hørings svar fra 26. maj 2008 ønsker kommunen en asymmetrisk udvidelse på vestsiden af motorvejen.

Solrød Kommune er imod, at der pålægges byggelinier på 120 m, der skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af motorvejen til en større bredde. Kommunen anfører, at det berører de fleste af de ejendomme, der ligger tættest på motorvejen og dermed forhindrer disse i at foretage yderligere bebyggelse.

Solrød Kommune anfører, at det fremgår af Vejdirektoratets høringsnotat, at der opsættes støjskærm udfor Solrød Gl. Skole, men det ikke fremgår af lovforslaget. Kommunen finder, at støjskærme også bør indarbejdes i loven. Ligeledes anfører Solrød Kommune, at loven bør indeholde krav til støjforanstaltninger på vestsiden af motorvejen udfor Solrød Landsby og Jersie skole.

Endelig anfører kommunen, at der ønskes bemærkninger til det hørings svar som kommunen afgav i forbindelse med høringen af VVM-redegørelsen.



Bemærkninger

Det er korrekt, at Solrød Kommune i høringsvar fra den 26. maj 2008, på baggrund af idefasen anbefaler en asymmetrisk udvidelse mod vest. Dette vil blive anført i lovforslagets bemærkninger.

I lovforslaget gives hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand op til 120 m. I forbindelse med en kommende ekspropriationsforretning vil der blive udarbejdet et konkret projekt med pålæg af byggelinjer langs strækningen.

I forhold til bemærkninger omkring støjafskærmning anbefaler Vejdirektoratet i deres høringsnotat, at der opsættes supplerende støjskærm udfor Solrød Gl. Skole. Støjskærmen kan opsættes for en udgift på ca. 5 mio. kr. (samlet bevilning).

Vejdirektoratet anbefaler ikke yderligere støjafskærmning på vestsiden udfor Jersie skole. Jersie skole ligger i en sådan afstand fra motorvejen, at effekten af en evt. skærm vil være minimal. Der er ligeledes støjbidrag til skolen fra trafikken på Roskildevej.

Vejdirektoratet anbefaler ikke yderligere støjafskærmning på vestsiden af motorvejen udfor Solrød Landsby. Støjbidraget fra motorvejen vil ikke blive ændret i forbindelse med udbygningen.

I forhold til Solrød Kommunes bemærkninger om, at Transportministeriet bedes forholde sig til kommunens høringsvar til VVM-redegørelsen i relation til anlægsloven skal der henvises til Vejdirektoratets høringsnotat som redegør for høringen af VVM-redegørelsen.

DI

DI anfører, at DI gerne havde set at det havde været muligt at udbygge hele strækningen i stedet for i etaper.

DI fremfører ligeledes, at det ville have været hensigtsmæssigt, at der i lovforslaget blev gjort opmærksom på, hvilke trafikale og økonomiske konsekvenser, der er forbundet med en udbygning i etaper.

DI anfører videre, at der i anlægsloven og den forudgående VVM-redegørelse ikke er fokus på, i hvilket omfang projektet egner sig til OPP-samarbejde, både i anlægs- og driftsfasen.

DI bemærker, at det burde have været pointeret, at de samfundsøkonomiske gevinster ved reduktion af spildtiden reelt er markant højere end opgjort i



VVM-undersøgelsen, idet DI mener, at den samfundsøkonomiske værdi af tidsbesparelser for pendlere er højere end for fritidsrejsende.

DI anfører ligeledes, at det burde have været pointeret, at uforudsigelighed i rejsetiderne medfører et produktivitetstab for erhvervslivet.

Afslutningsvist anfører DI, at de gerne havde set, at det i anlægsloven blev pointeret, at den samfundsøkonomiske vurdering alene indregner umiddelbare gevinster i form af rejsetidsbesparelser, men ikke de dynamiske effekter, som eksempelvis adgangen til kvalificeret arbejdskraft og virksomhedernes mulighed for samspil med kunder og leverandører.

Bemærkninger

Det fremgår af den politiske aftale, at hele strækningen ønskes udbygget, men at der endnu ikke er finansiering til dette. Finansieringen af den resterende strækning fra Solrød S til Køge drøftes i 2013. Den årlige tidsbesparelse bliver ca. halveret ved den etapeløsning, der er valgt, i forhold til tidsbesparelsen ved udbygning af hele strækningen. Det bemærkes, at der i lovforslaget er angivet anlægsudgiften for både etape 1 og etape 1+2.

For så vidt gælder bemærkninger om OPP, kan det oplyses, at den konkrete tilrettelæggelse af udbud i forbindelse med anlægget, herunder valg af udbudsform, fastlægges på baggrund af en analyse af fordele og ulemper ved forskellige udbudsformer set i relation til det konkrete projekt og markedssituationen.

De samfundsøkonomiske beregninger, der er anvendt, er gennemført efter det regelsæt og de metoder, som fremgår af "Manual for samfundsøkonomisk analyse – anvendt metode og praksis på transportområdet", Transport- og Energiministeriet 2003. Der er anvendt Transportministeriets transportøkonomiske enhedspriser fra 2009.

Erhvervslivets produktivitetstab ved uforudsigelige rejsetider, samt de dynamiske effekter for erhvervslivet er forhold, som Transportministeriet løbende arbejder på at inddrage i de samfundsøkonomiske beregninger. Arbejdet er endnu ikke tilendebragt, og der foreligger derfor ikke på nuværende tidspunkt et fuldt udviklet redskab til at beregne effekterne. Arbejdet skal i øvrigt ses i sammenhæng med udviklingen af den kommende landstrafikmodel, som skal være færdigudviklet i 2014.

2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Høringssvaret fra Solrød Kommune har givet anledning til en mindre ændring i lovforslagets bemærkninger i afsnittet om VVM-undersøgelse og høring.