



Til lovforslag nr. L 21

Folketinget 2014-15

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 11. december 2014

Betænkning

over

Forslag til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

[af transportministeren (Magnus Heunicke)]

1. Ændringsforslag

Transportministeren har stillet 3 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 8. oktober 2014 og var til 1. behandling den 23. oktober 2014. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 14. juli 2014 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 340 (folketingsåret 2013-14). Den 10. oktober 2014 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Ekspertmøde

Transportudvalget afholdt den 4. december 2014 et lukket ekspertmøde om lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 52 spørgsmål til transportministeren, som denne har besvaret. Udvalget har endvidere stillet 1 spørgsmål til transportministeren og skatteministeren og 1 spørgsmål til transportministeren og finansministeren til skriftlig besvarelse, som disse har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Socialistisk Folkeparti bemærker:

I forlængelse af det ovennævnte ekspertmøde har ministeren i sit svar på spørgsmål 54 over for udvalget oplyst, at

etableringen af kompenserende foranstaltninger og processen herfor fremgår af selve lovforslaget og desuden er beskrevet nærmere i rapporten »Vurdering jf. habitatdirektivets artikel 6 stk. 4«, som er oversendt til Folketinget (rapporten indgår i bilagsoversigten til betænkningen).

Ministeren slår i den forbindelse fast, at såfremt lovforslaget vedtages, vil de miljømæssige foranstaltninger og tiltag, der er beskrevet i lovforslaget, naturligvis blive efterlevet. Processen i forhold til etablering af de kompenserende foranstaltninger, herunder de angivne overvågningsprocedurer, er som følger:

Vejdirektoratet gennemfører en indledende screening med besigtigelse for at finde arealer/lokaliteter, hvor det kan være muligt at etablere nye strandenge og kalkoverdrev. Beskrivelsen af de egnede lokaliteter indeholder planmæssige bindinger, terræn- og jordbundsforhold, naturforhold og potentiale for naturgenopretning. Egnede lokaliteter forelægges Frederikssund Kommune, og ud fra kommunens detailkendskab til områderne tages der i samarbejde med Vejdirektoratet stilling til, hvilke lokaliteter der skal arbejdes videre med.

Vejdirektoratet udarbejder en rapport med beskrivelse af konkrete fysiske tiltag, der skal gennemføres, for at et bestemt område kan udvikle sig til henholdsvis strandeng og kalkoverdrev. De påvirkede arealer vil blive erstattet i nødvendigt og påkrævet omfang og minimum i forholdet 1:2, og arbejdet gennemføres i tæt samarbejde med Frederikssund Kommune.

Vejdirektoratet tager kontakt til lodsejerne af de forskellige lokaliteter, og der indgås aftale vedrørende de konkrete arealer. Ejerne skal være indforstået med, at de pågældende arealer pålægges servitutter med dyrkningsrestriktioner, og at arealet vil indgå i naturbeskyttelseslovens såkaldte § 3-beskyttelse. Lokaliteterne godkendes af Frederikssund Kommune. Andre relevante kommuner i området kan desuden blive inddraget for at finde de mest hensigtsmæssige arealer. Endelig inddrages Naturstyrelsen for at sikre en optimal

sammenhæng med statens planlægning i Natura 2000-området og samtidig sikre, at der ikke er overlap mellem myndighedernes aktiviteter og de planlagte kompensationsforanstaltninger.

Hele processen vil være gennemført, inden anlægsarbejdet går i gang i områderne med strandenge og kalkoverdrev.

Overvågning og vurdering af udviklingen af den planlagte naturtype i kompensationsområderne, herunder om der er udlagt tilstrækkeligt kompensationsareal, bruges til at vurdere, om der er brug for yderligere tiltag for at forbedre de fysiske eller biologiske forhold i området. Det kan således eksempelvis blive relevant at udføre/intensivere slåning eller græsning for at fremme en lysåben og varieret vegetation både på strandeng og kalkoverdrev som yderligere tiltag. Bekæmpelse af særligt dominerende eller invasive arter i den tidlige successionsfase for områderne kan også blive nødvendig for at sikre den planlagte naturtypes udvikling.

Overvågningsprogrammet gennemføres årligt de første 5 år efter udlægning af erstatningsarealerne og herefter med større mellemrum, indtil kompensationsområderne har opnået den planlagte tilstand og kan udpeges som habitatnaturtype, hvorefter arealerne indgår i den samlede forvaltning af Natura 2000-området.

Metoden for overvågning vil følge den nationale metode for kortlægning af terrestriske naturtyper (DCE TA-N03). Metoden er anvendt af Naturstyrelsen til registrering af habitatnaturtyper i Natura 2000-områderne som led i NOVA-NA (National Overvågning af Vand og Natur).

Socialistisk Folkeparti har under behandlingen af lovforslaget lagt vægt på, at der er sket en grundig beskrivelse af de konkrete kompensationsforanstaltninger. SF vil derfor fremhæve den grundige beskrivelse af de fremtidige tiltag, som myndighederne vil foretage sig. SF finder, at den supplerende undersøgelse, Vejdirektoratet har fået foretaget, er sket på så godt et grundlag som muligt set i lyset af den dom, der blev afsagt, mens den oprindelige VVM-redegørelse blev foretaget. SF forventer samtidig, at ministeren vil orientere udvalget om de konkrete kompensationsforanstaltninger, inden anlægsarbejdet sættes i gang i områderne med de berørte naturtyper. SF har naturligvis en begrundet forventning om, at man nøje vil lægge de processuelle krav, der er indeholdt i dommen, til grund for arbejdet med fremtidige VVM-redegørelser – hvilket med dette lovforslag var vanskeligt, alene af den grund at dommen blev afsagt så sent i forløbet.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod de stillede ændringsforslag.

Trafikforholdene ved Kronprins Fredederiks Bro i Frederikssund er ikke tilfredsstillende – nogle få timer om dagen. Sådan er det overalt på vejnettet i myldretimerne, resten af dagen glider trafikken for det meste jævnt og roligt.

Ikke desto mindre bruges myldretidens trængsel som argument for, at der nu skal anlægges en vejbro syd for byen. At løse trængslen ved at se på alternativerne i form af ombygning af vejene i lokalområdet, udbygning af den kollektive trafik, ændret lokalisering af arbejdspladser og indkøbsmuligheder m.v. er kun forsøgt i ringe grad, om overhove-

det. Den vedvarende forringelse af den fjordkrydsende busstrafik, har ej heller gjort situationen bedre.

Som vanligt kendes der kun ét svar på trængsel på vejene: Byg en ny vej eller som her en bro.

Broen placeres i et område, der er belagt med en halv snes naturbeskyttelsesbestemmelser, og som tillige er af stor rekreativ værdi, lokalt som regionalt.

Ganske vist skal der foretages kompenserende tiltag andetsteds, hvor nye habitater vil blive oprettet, spuns nedrammes, og støjskærme opsættes. Det ændrer dog ikke ved, at en bro vil forringe området markant.

Naturbeskyttelsesbestemmelserne har bragt projektet på kollisionskurs med EU's meget strikse regler om hensynet til habitater. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at der i maj 2014 blev afsagt en dom ved EU-domstolen, der skærpede kravet til, at der skulle foreligge bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser. Et ønske om at fjerne en kortvarig myldretidstrængsel kan næppe kaldes for en væsentlig samfundsinteresse.

Det hedder bl.a. i habitatsdirektivet, at hvis det på grundlag af konsekvensvurderingen ikke kan afvises, at projektet vil skade Natura 2000-områdets integritet (udpegningsgrundlag), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

De betingelser, der her sigtes til, er, at der skal vælges det mindst miljøbelastende alternativ, og det kan en bro ikke siges af være. En tunnel vil også sætte sine aftryk på den berørte lokalitet, men dog i langt mindre grad end en bro. Af økonomiske årsager er en tunnel fravalgt.

Af habitatsdirektivets art. 6, stk. 4, fremgår det, at »... hvis en plan eller et projekt, på trods af at virkningerne på lokaliteten vurderes negativt, alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning, træffer medlemsstaten alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes. Medlemsstaten underretter Kommissionen om, hvilke kompensationsforanstaltninger der træffes. Hvis der er tale om en lokalitet med en prioriteret naturtype og/eller en prioriteret art, kan der alene henvises til hensynet til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet, eller, efter udtalelse fra Kommissionen, andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.« Som nævnt finder Enhedslisten ikke, at projektet tilgodeser væsentlige samfundsinteresser, ligesom ej heller menneskers sundhed, den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet er involveret her. Tværtimod medfører broen i kraft af øget biltrafik en forringelse af miljøtilstanden og af menneskers sundhed.

Krænkelser af de unikke naturområder langs Roskilde Fjord er Enhedslistens primære anke mod projektet, men langt fra den eneste.

Broen er »kun« relevant for de bilister, der skal fra Hornsherred mod København og vestegnskommunerne, men ikke for de mange, der skal til Frederikssund, Frederiksværk, Hillerød og Farum, og det er formodentlig den største del af bi-

listerne. Broen vil heller ikke være til nogen nytte for de tusinder af sommerhusbeboere, der om sommeren strømmer til Frederikssund for at proviantere. De vil fortsat klumpe sig sammen på Kronprins Frederiks Bro.

Forslaget om, at de bilister, der passerer den nye bro, skal betale for at køre over, er lidet gennemtænkt, for nu kommer det til at koste at køre fra den ene del af kommunen til den anden, enten for de utålmodige eller for køretøjer over 3,5 t.

Er ønsket at omdirigere det meste af biltrafikken til den nye bro, vil en broafgift virke mod sin hensigt, og der vil ikke ske den aflastning af vejnettet i Frederikssund, som man stræber efter.

Blot 44 pct. af de bilister, der i dag kører over Kronprins Frederiks Bro, forventes at køre over den nye bro – og så må man jo spørge til den samfundsmæssige forrentning. Den er ikke god, for her er der en tilbagebetalingstid på ca. 40 år.

Ministeren erkender, at betalingsbroen muligvis vil være den første af flere lignende projekter her i landet. Enhedslisten er ikke tilhænger af, at der skal opkræves afgifter for at passere visse veje eller broer (de store faste forbindelser dog undtaget i kraft af deres størrelse). Afgifterne vil ofte resultere i, at der ikke sker den aflastning af de veje, hvor det var hensigten at mindske trafikken, og kan – som det ses i lande med betalingsveje – føre til, at tung trafik søger ud på de gratis veje, som det jo var meningen at gøre mere trafiksikre.

Enhedslisten undres over den snørklede bureaukratiske knopskydning, der vil opstå i forbindelse med betaling for at passere den nye bro. Hvis det endelig skulle være, så var det dog mest oplagt at lade Sund & Bælt stå for opkrævningen, da Sund & Bælt har mere end en halv snes års erfaringer med den slags på Storebæltsbroen og Øresundsbroen. Nu sættes både Vejdirektoratet og endnu en virksomhed til at klare den forholdsvis beskedne opgave. I stedet for at stræbe efter forenkling af hensyn til gennemsigtighed og koordination, så går dette lovforslag den stik modsatte vej og involverer endnu flere aktører i opgaven. Det kan kun gøre det hele endnu mere besværligt og dyrere.

Enhedslisten medvirker gerne til, at Frederikssund aflastes for den gennemkørende trafik, og har stillet konkrete forslag om ombygning af vejene i tilknytning til Kronprins Frederiks Bro samt til udbygning af den kollektive trafik. Dette er blevet afvist rutinemæssigt.

Som lovforslaget ligger her, tror Enhedslisten ikke på, at en ny sydlig forbindelse giver den aflastning, som ministeren hævder.

Enhedslisten er af den opfattelse, at lovforslaget fortsat ikke opfylder EU's habitatdirektivs artikel 6, stk. 4 (undtagelsesbestemmelsen), idet der faktisk er alternativer til den valgte løsning, idet det ikke er beskrevet, hvilke kompenserende foranstaltninger der iværksættes, og idet de kompenserende foranstaltninger ikke vil blive gennemført før tilladelsen efter artikel 6, stk. 4, meddeles.

Enhedslisten forudser derfor, at Danmark vil blive »slæbt for« EU-Domstolen for overtrædelse af habitatdirektivets artikel 6, stk. 4 – med stor risiko for at tabe sagen.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens af-

givelse 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.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *transportministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af EL):

Til § 10

1) *Stk. 1, 2. pkt.*, udgår.

[Præcisering af, at Vejdirektoratets direktion ikke personligt indsættes som direktion i Fjordforbindelsen Frederikssund]

2) *I stk. 5* indsættes efter »daglige«: »ledelse og«.

[Præcisering af Vejdirektoratets rolle som forretningsfører]

Til § 25

3) *I stk. 1* indsættes som *3. pkt.*:

»Opløsning kan tillige ske uden likvidation ved overdragelse af aktiver og forpligtelser som helhed til staten.«

[Præcisering af mulighederne for opløsning af Fjordforbindelsen Frederikssund]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1 og 2

Det er lovforslagets intention, at Vejdirektoratet som offentlig myndighed indsættes som direktion i Fjordforbindelsen Frederikssund. Som lovforslaget er fremsat, har formuleringen i § 10 givet anledning til tvivl, om hvorvidt der indsættes en eller flere fysiske personer fra Vejdirektoratets direktion som direktion i Fjordforbindelsen Frederikssund, eller om der var tale om, at Vejdirektoratet som offentlig myndighed indsættes. Ved at fjerne § 10, stk. 1, 2. pkt., præciseres det, at det ikke er en eller flere fysiske personer fra Vejdirektoratet, der personligt indsættes som direktion i Fjordforbindelsen Frederikssund. Det præciseres i forlængelse heraf, at Vejdirektoratet som forretningsfører varetager den daglige ledelse og administration i Fjordforbindelsen Frederikssund.

Til nr. 3

Ændringsforslaget sikrer, at lovforslaget bringes i overensstemmelse med de intentioner for opløsning af Fjordforbindelsen Frederikssund, der fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 25. Deri er det således beskrevet, at opløsning af Fjordforbindelsen Frederikssund sker i henhold til de almindelige regler for opløsning i medfør af selskabsloven. Derudover er det beskrevet, at opløsning skal ske ved iagttagelse af selskabslovens § 253, der netop foreskriver opløsning af selskab uden likvidation ved overdragelse af aktiver og forpligtelser som helhed til den danske stat, hvilket ikke

udgør opløsning efter selskabslovens almindelige regler. Lovforslaget har i den form, det blev fremsat, således givet anledning til tvivl, om hvorvidt Fjordforbindelsen Frederikssund kan opløses efter selskabslovens almindelige regler eller efter proceduren i selskabslovens § 253 uden likvidation ved overdragelser af aktiver og forpligtelser som helhed til

staten. Den foreslåede bestemmelse sikrer klar hjemmel til, at Fjordforbindelsen Frederikssund kan opløses efter én af de beskrevne procedurer, dvs. enten efter selskabslovens almindelige regler for selskabers opløsning eller efter den procedure, der er beskrevet i selskabslovens § 253.

Jens Joel (S) Karin Gaardsted (S) Rasmus Horn Langhoff (S) fmd. Mette Reissmann (S) Orla Hav (S) Rasmus Prehn (S)

Anne Sina (S) Andreas Steenberg (RV) Ida Auken (RV) Lone Loklindt (RV) Anne Baastrup (SF) Jonas Dahl (SF)

Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V) Martin Geertsen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) nfm. Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Karsten Nonbo (V)

Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF) Mette Hjerminde Dencker (DF)

Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Tom Behnke (KF)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Socialdemokratiet (S)	47	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Siumut (SIU)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Sambandsflokkurin (SP)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Enhedslisten (EL)	12	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Liberal Alliance (LA)	9		

Oversigt over bilag vedrørende L 21

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra transportministeren
2	Notat vedrørende håndtering af ændret fortolkning af EU-habitatdirektivet i forbindelse med forslag til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, fra transportministeren
3	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	Rapport samt sammenfatningsnotat om supplerende vurdering efter habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, fra transportministeren
5	Ændringsforslag fra transportministeren
6	Præsentationer fra udvalgets lukkede ekspertmøde om lovforslaget
7	1. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 21

Spm.nr.	Titel
1	Spm., om ministeren finder det hensigtsmæssigt, at Folketinget den 23/10-14 skal førstebehandle L 21, uden at have fuld klarhed over hvad følgerne af lovforslaget vil være, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, på hvilken dato såvel ministeriet som Vejdirektoratet blev gjort bekendt med dom C-521/12 afsagt ved EU-Domstolen den 14/5-14 vedrørende skærpelse af habitatdirektivet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, på hvilken dato såvel ministeriet som Vejdirektoratet tog fat på at sagsbehandle den verserende sag om en fast forbindelse over Roskilde Fjord i lyset af EU-Domstolens dom C-521/12 af 14/5-14, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvorfor lovforslaget fremsættes, inden de nye skærper i habitatreglerne (jf. dom ved EU-Domstolen C-521/12 af 14/5-14) er blevet fagligt forsvarligt indarbejdet i lovforslaget, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvorvidt forsinkelser i lovgivningsprocessen vil medføre økonomiske, organisatoriske, anlægsmæssige forsinkelser for projektet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvorfor en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord er meget følsom over for forsinkelser på grund af den anlægstekniske kompleksitet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvilke af de i VVM-fasen undersøgte muligheder for en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord der påvirker Natura 2000-området mindst i såvel anlægsfasen som permanent, til transportministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm., om det er linjeføringen, der vil belaste Natura 2000-områderne allermost, til transportministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om, hvorvidt Frederikssund Kommune i budgetterne for 2015-2018 har bevilget penge til projektering af en vejforbindelse fra

- tilkørslen til broen på fjordens østside og videre til Frederikssund Sydby, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om, hvorvidt optagning af et lån på ca. 1,4 mia. kr. til anlæg af en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord vil forøge statsgælden, til finansministeren og transportministeren, og ministrenes svar herpå
- 11 Spm. om, hvor mange dispensationer fra gældende miljø- og støjbestemmelser Frederikssund Kommune har udstedt i forbindelse med anlæg af en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord, samt hvorvidt dispensationerne indeholder begrænsninger af nogen art og i givet fald hvilke, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om, ministeren kan be- eller afkræfte, at det ikke alene drejer sig om linjeføringen, men i lige så høj grad drejer sig om spørgsmålet om en bro eller en tunnel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvorfor en tunnel under Roskilde Fjord ikke anses for at være et gennemførligt og mindre skadeligt alternativ til en højbro, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om at uddybe det i bemærkningerne til lovforslagets pkt. 5.1, anførte, at »da projektet ikke berører prioriterede naturtyper eller arter, skal sagen ikke forelægges EU-Kommissionen til udtalelse«, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om, hvorvidt sommerhusbeboerne på Tørslev Hage er omfattet af miljølovens bestemmelser om støjgrænser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om, i hvilket omfang en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord harmonerer med det tidligere Frederiksborg Amts klassifikation af området som »meget værdifuldt landskab«, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm., om en bro over Roskilde Fjord, der i betydelig grad vil forøge støjbelastningen af områder, er i overensstemmelse med regeringens målsætning om, at færre mennesker skal belastes af trafikstøj, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvilke afværgeforanstaltninger der vil blive iværksat for at friholde det rekreative område ved Strandparken i Frederikssund for støj fra broen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm., om det er hensigtsmæssigt at gå efter en løsning med en højbro, når en højbro giver en negativ påvirkning af den miljømæssige tilstand og de visuelle oplevelser omkring Roskilde Fjord, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om at gøre rede for det forventede støjniveau i forbindelse med det aften- og weekendarbejde, der varsles i bemærkningerne til lovforslaget, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm., om ministerens adgang til at kunne tilsidesætte miljøbeskyttelseslovens bestemmelser vedrørende støj er en følge af L 177 (metroloven), samt om dette er i overensstemmelse med Århuskonventionens bestemmelser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om, hvorvidt etableringen af Fjordforbindelsen Frederikssund er en slags forløber for på et senere tidspunkt at etablere lignende beta-

- lingsforbindelser/-veje eller betalingselskaber, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om, hvorvidt en fremtidig brug af en række mindre betalingselskaber i stil med Fjordforbindelsen Frederikssund vil være i stand til at oppebære de stordriftsfordele, som f.eks. Sund & Bælt vil kunne gøre det, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om, hvilke juridiske, organisatoriske, strukturelle, økonomiske mv. vilkår der hindrer Sund & Bælt i at varetage samtlige opgaver, som nu tænkes placeret i betalingselskabet Fjordforbindelsen Frederikssund, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om, hvor meget Vejdirektoratet skal have for at administrere bilisternes betaling for at passere en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord, og hvor meget Sund & Bælt skulle have for at løse den samme opgave, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om, hvorvidt betalingselskabet Fjordforbindelsen Frederikssund vil være underlagt de mørklægningsbestemmelser, der gælder for offentlige virksomheder, og som blev indført med offentlighedsloven af juni 2013, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om, hvorvidt de bilistpendlere, der benytter en brobizz for at kunne køre over/under Roskilde Fjord, vil kunne fradrage denne på selvangivelsen på samme måde, som det er muligt for passage af Storbæltforbindelsen, til transportministeren og skatteministeren, og ministrenes svar herpå
- 28 Spm. om, at ved undersøgelsen af bilisters betalingsvillighed er 962 bilister blevet spurgt, mens ca. 10.000 borgere i Frederikssund Kommune vender sig imod at skulle betale for at komme over/under fjorden, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om, hvordan det kan være, at en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord skal tilbagebetales over 40 år, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om, hvilke takster der skønnes at være gældende, når den faste forbindelse over/under Roskilde Fjord åbner i 2019, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om der planlægges yderligere tiltag for at forøge biltallet såfremt trafikudviklingen på den nye bro ikke forløber som planlagt, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm., om der i undersøgelsen af bilisternes villighed til at betale for at køre over den nye bro blev set på, om der var større villighed til at betale blandt de bilister, der kører i myldretiden, frem for de bilister, der kører uden for myldretiden, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm. om at be- eller afkræfte, om der ved en betalingsbro vil være ca. en tredjedel af trafikken, der vil benytte denne, mens to-tredjedele fortsat vil køre over Kronprins Frederiks Bro, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm. om, hvorvidt lastbiler over 3,5 t – tilhørende forsyningselskaber som f.eks. HMN Naturgas, Vestforbrænding, DONG m.fl. – vil være

- omfattet af forbuddet mod at køre over Kronprins Frederiks Bro, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om, hvor store administrationsomkostningerne ved at opkræve betaling for passage af forbindelsen over/under Roskilde Fjord vil være, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm. om, hvorvidt der vil ske udbud i forbindelse med opkrævning af betaling for passage af en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 37 Spm. om, når det i lovforslagets bemærkninger anføres, at der kun kan ydes rabatter til lokale bilister, bedes det oplyst, hvilken margen der her opereres med, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 38 Spm. om, at det i bemærkningerne til lovforslaget under pkt. 6 – »Trafikale konsekvenser« – hedder, at 12.900 biler (ÅDT) vil benytte den nye bro, mens 16.100 biler fortsat vil køre over Kronprins Frederiks Bro, hvilket tilsammen giver 29.000 biler, og om ministeren anser et sådant trafikspring fra de 20.500 biler, der blev målt i 2009, for at være realistisk, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm., om ministeren finder, at broens samfundsmæssige nytteværdi er så markant, at den legitimerer en investering på ca. 2 mia. kr., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm. om, hvilke tiltag der er gjort i de senere år for at forbedre og udbygge den bustrafik, der krydser Roskilde Fjord, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm. om at gøre rede for antallet af bustimer siden 2007 på de buslinjer, der krydser Roskilde Fjord opgjort år for år, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm. om, hvorvidt det er undersøgt, hvilken indflydelse hyppigere Stogsdrift til/fra Frederikssund koordineret med bedre bustrafik til/fra Hornsherred vil kunne have på antallet af biler på Kronprins Frederiks Bro, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm. om vejene omkring Kronprins Frederiks Bro, f.eks. som over-/underføringer i T-krydset ved Færgelundsvej/ Skovnæsvej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm. om, hvilke forsinkelser der vil komme, hvis det fremlagte lovforslag trækkes tilbage og først genfremsættes efter den 1. januar 2015, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm., om ministeren vil kunne bestemme, at miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke skal finde anvendelse, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm. om, hvorfor der er valgt en gennemsejlingshøjde på 22 m under den planlagte bro, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm. om, hvorvidt der i de samfundsøkonomiske analyser indgår beregninger af, hvor meget en fast forbindelse over/under Roskilde Fjord kan medvirke til at svække handelslivet i Frederikssund, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 48 Spm., om ministeren i forbindelse med udmøntning af beføjelserne i § 3 vil sikre, at støjregler og andre regler i miljøbeskyttelsesloven fastlægges med så god en margen og på et niveau, som er højere end de

- generelle regler, for at sikre, at der ikke vil kunne vindes en klagesag eller sag ved domstolene, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 49 Spm., om ministeren vil overveje at få en udtalelse fra Europa-Kommissionen, når den nye undersøgelse om lovens overensstemmelse med Natura 2000-direktiverne foreligger, for at sikre, at Danmark ikke kan få en retssag, efter loven er vedtaget, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm. om, hvorvidt det ved et udbud af opgaven med at etablere, drive og vedligeholde et betalingsanlæg samt inddrive betaling for passage af den faste forbindelse over/under Roskilde Fjord vil være tilladt at stille krav om, at en kommende operatør skal have en lokal forankring, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm., om der findes lokale virksomheder omkring Roskilde Fjord, der både har erfaring med at opkræve betaling fra bilister for at passere et trafik anlæg, og som tillige vil kunne udnytte allerede eksisterende stordriftsfordele, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm., om ministeren kan erklære sig enig i, at der er tale bureaukratisk knopskydning, når både Vejdirektoratet og en virksomhed skal involveres i betalingsopkrævning, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm., om ministeren er bekendt med andre selskaber/virksomheder end Sund & Bælt, der her i landet har erfaring med at opkræve betaling af bilister for at passere et trafik anlæg, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 54 Spm. om, hvordan der med anlægsloven (L 21) tages stilling til og sikres, at de nødvendige miljømæssige kompensationsforanstaltninger i henhold til habitatdirektivet og deraf følgende praksis iværksættes, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 55 Spm. tilbagetaget