



Til lovforslag nr. L 136

Folketinget 2009-10

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 29. april 2010

Betænkning

over

Forslag til lov om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart

[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 2 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 26. januar 2010 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 189. Den 5. marts 2010 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlig henvendelse

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 1 skriftlig henvendelse fra Helle og Ole Nielsen, Vissenbjerg. Transportministeren har over for udvalget kommenteret den skriftlige henvendelse til udvalget. Henvendelsen og transportministerens kommentarer hertil er optrykt som bilag til betænkningen.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 2 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. 1 af udvalgets spørgsmål samt 1 af udvalgets spørgsmål på L 133 og ministerens svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

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

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

Lovforslaget er den logiske konsekvens af den trafikpolitik, der har været ført, siden Storebæltsforbindelsen åbnede i 1998. Dengang havde DSB planer om en »rullende landevej«, der gik ud på, at der skulle være flere daglige afgang mellem

Høje Tåstrup og Taulov (og retur) med lastbiler, containere og veksellad på skinner for at få mere gods væk fra vejene – en genial idé, der bliver stedse mere populær rundt om i Europa, blot ikke her i Danmark.

Ideen blev ødelagt, da Folketinget nedsatte taksterne på Storebælt med 20 pct. Formålet var at forbedre broens økonomi, men for det daværende DSB Gods blev det nu umuligt at få den »rullende landevej« til at forrente sig, og projektet blev hurtigt skrinlagt.

Dette er ikke det eneste eksempel på, hvordan det trafikpolitiske flertal favoriserer lastbilerne. I 2006 foreslog Trafikstyrelsen, at der blev anlagt et 1,5 km langt overhalingsspor i Tommerup. Overhalingssporet ville forbedre trafikforholdene på Vestfyn, mindske forsinkelserne for person- og godstog og afkorte rejsetiden for godstog mellem Øresund og Padborg.

Overhalingssporet er dog ikke tilstrækkeligt i forhold til behovet, og merkapaciteten vil hurtigt blive spist op af den forøgede trafik. Det mest tilrådelige ville være at anlægge de spor, der er brug for, i stedet for at satse på del- og lappeløsninger. Lidt har dog også ret, og i Enhedslisten troede vi, at det var sikkert, at en så beskeden udvidelse af skinnekapaciteten ville blive gennemført.

Her forregnede vi os. I april 2008 opdagede Trafikstyrelsen, at der i prisoverslaget var regnet med genbrug af signalanlægget fra den nuværende Tommerup Station. Genbrug viste sig imidlertid ikke at være muligt, og et nyt signalanlæg ville fordyre projektet med 21,3 mio. kr., fra 67,5 mio. kr. i 2007 til 88,6 mio. kr. Det var der ikke råd til!

Med henvisning til at der i 2018 indføres et nyt signalsystem, anbefalede styrelsen, at overhalingssporet godt kunne have ventet indtil da. I et svar til Enhedslisten skrev daværende transportminister Carina Christensen, »at det også uden et overhalingsspor ved Tommerup er muligt at gennemføre den forudsatte godstrafik. Godstogene må dog forventes at få en køretidsforlængelse på i størrelsesordenen 10-20 minutter af hensyn til indpasning i køreplanen.« (Svar på TRU alm. del – spm. 415 den 16. april 2008.)

Kun på terminalområdet ser det ud til, at der sker noget af det, der har været ventet på i årevis. Ifølge trafikaftalen fra 2009 afsættes der 200-300 mio. kr. til at forbedre terminalerne i Høje Tåstrup og Taulov, og det skal naturligvis hilses velkomment. Hvad der ikke er velkomment, er, at »det er en forudsætning herfor, at driften af terminalerne sendes i udbud fra år 2020«.

Forslaget om at udbygge motorvejen er løsrevet fra enhver form for overordnet planlægning. Det forholder sig ikke til, at der mangler trafikmodeller uden for hovedstadsområdet, og det fortsætter den sædvanlige ad hoc-planlægning, hvor hvert enkelt projekt lever sig eget liv. Der er behov for en tilbunds-gående analyse af, hvad der reelt er brug for, men det er ikke regeringens og forligspartiernes bord. Her stiller man sig tilfreds med planløshed, uden tanke for hvor ineffektiv og hvor dyrt den slags er.

Vedtages lovforslaget vil det forøge CO₂-udslippet pr. år, ligesom der også vil ske en forøgelse af de øvrige luftforurenende stoffer. Enhedslisten kan naturligvis ikke støtte forslaget om en udbygning af motorvejen. Vi stemmer imod og fremsætter i stedet beslutningsforslag nr. B 148 om anlæg af to nye jernbanespor mellem Odense og Middelfart.

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.

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) 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 136

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
4	Kopi af TRU alm. del – svar på spm. 484
5	Kopi af TRU alm. del – bilag 229 (henvendelse af 11/2-10 fra Helle og Ole Nielsen, Vissenbjerg og transportministerens kommentar hertil)
6	Udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 136

Spm.nr.	Titel
1	Spm., om faldet i lastbil- og personbiltrafikken har betydning for lovforslaget om udvidelse af motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm., om til- og frakørslerne til motorvejsstrækningen er dimensioneret til, at modulvogn tog kan køre på dem, til transportministeren

Bilag 2

2 af udvalgets spørgsmål på L 133 og L 136 til transportministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1 (L 133) og transportministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra EL. Spørgsmål 2 (L 136) og transportministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra S.

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.

Spørgsmål nr. 2 (L 136):

Ministeren bedes oplyse, om til- og frakørslerne til motorvejsstrækningen er dimensioneret til, at modulvogntog kan køre på dem. Herunder bedes oplyst,

- hvilke til- og frakørsler, der er forberedt til modulvogntog,
- hvilke til- og frakørsler, der ikke er forberedt til modulvogntog og
- hvor meget det vil koste ekstra at dimensionere de til- og frakørsler, der ikke er forberedt til det, til at modulvogntog kan benytte dem.

Svar:

Vejstrækninger og kryds udenfor forsøgsvejnettet dimensioneres ikke til kørsel med modulvogntog. I forhold til motorvejsstrækninger vil det ofte være krydsene for enden af motorvejsramperne, der ikke indgår i forsøgsvejnettet og derfor ikke kan anvendes til kørsel med modulvogntog. Dette gælder også for Den Vestfynske Motorvej. På Den Vestfynske Motorvej kan modulvogntog køre til og fra motorvejen ved rasteplasserne ved Kildebjerg.

Der er ikke foretaget konkrete beregninger af omkostninger ved at dimensionere kryds mv. ved motorveje til kørsel med modulvogntog udenfor forsøgsvejnettet.

I aftalen om bedre veje af 2. december 2009 er ikke forudsat en tilpasning af de pågældende til- og frakørsler til modulvogntog, da dette ikke indgår i den projekterede løsning. Spørgsmål vedrørende en eventuel udvidelse af forsøget med modulvogntog vil i givet fald skulle aftales mellem partierne bag forsøget.

Bilag 3**Henvendelse fra Helle og Ole Nielsen, Vissenbjerg og transportministerens kommentarer hertil**

Bilaget er optrykt efter ønske fra S.

Til samtlige medlemmer af trafikudvalget 11/2-10

Vedr.: Udbygning af den fynske motorvej.

Vi er en familie, som bliver meget berørt af den kommende udbygning af motorvejen over vestfyn.

Vores ejendom ligger således, at den skal – efter projektet – eksproprieres helt, den ligger lige op af afkørsel 54.

I den forbindelse vil vi høre, hvorledes planerne ser ud rent tidsmæssigt.

Vi har nu i 6 år været stavnsbundne hertil, og finder det ganske urimeligt, hvis denne situation skal fortsætte frem til år 2017.

Vi har både privat beboelse og driver erhverv (butik) fra ejendommen, hvorfor det for os kræver lidt ekstra planlægning ved evt. fraflytning. Vores alder er 60 og 63år, så det er snart på tide, hvis vi skal kunne skabe os en ny tilværelse.

Der er rygter fremme omkring ændring af loven i forbindelse med fuld ekspropriation, og det vil vi gerne høre nærmere om, og vi ønsker at få oplysning om, hvorledes der i så fald skal handles.

Vi mener, at udbygningen er særdeles påkrævet, da der dagligt sker ulykker på motorvejen, så det kan kun gå for langsomt.

Håber at høre fra jer.

Venligst

Helle og Ole Nielsen

Søndersøvej 85

5492 Vissenbjerg

Spørgsmål nr. 908:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 11. februar 2010 fra Helle og Ole Nielsen, Vissenbjerg vedr. udbygning af fynske motorvej, jf. TRU alm. del – bilag 229.

Svar:

Jeg har forelagt sagen for Vejdirektoratet, der oplyser, at Helle og Ole Niensens ejendom efter udbygningen af motorvejen vil ligge mellem motorvejen og frakørselsrampen ved tilslutningsanlæg nr. 54 ved Vissenbjerg. Ejendommen vurderes at skulle totaleksproprieres som anført i Vejdirektoratets VVM-redegørelse.

Der er fremsat forslag til lov om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart, som nu behandles af Folketinget. Hvis det fremsatte forslag til anlægslov bliver vedtaget, anlægges 1. etape mellem Middelfart og Nørre Aaby med forventet åbning i 2015. Det er med aftalen om »Bedre veje mv.« af 2. december 2009 besluttet, at forligspartierne i 2013 vil drøfte finansieringen af den resterende del af strækningen mellem Nørre Aaby og Odense Vest, hvor familiens ejendom er placeret.

Jeg er enig i, at det er en lang tidshorizont for familien. Der er med anlægslovsforslaget åbnet op for muligheden for, at transportministeren i særlige tilfælde kan fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Med særligt indgribende menes almindeligvis, at den pågældende ejendom har udsigt til at skulle totaleksproprieres, og at der yderligere er særlige omstændigheder af økonomisk eller social karakter, herunder sygdom, alder, familieførøgelse eller lignende, der taler for at fremrykke en eventuel ekspropriation.

På baggrund af oplysningerne i Helle og Ole Niensens brev og de omstændigheder, de beskriver, vil jeg opfordre familien til at rette henvendelse til Vejdirektoratet, når en anlægslov er vedtaget, for at få afklaret, om de opfylder kravene til at komme i betragtning ved en fremrykket ekspropriation.

Jeg skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at det ikke er et retskrav at få sin ejendom overtaget af Vejdirektoratet ved en fremrykket ekspropriation.