

Høringsnotat

Side 1/1

vedrørende forslag til lov om udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen

Udkast til forslag til lov om udbygning Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen har været i høring fra 7. juli 2010 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 (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, og Liberal Alliance om "Bedre veje mv."

Med loven bemyndiges transportministeren til at udbygge Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen fra fire til seks spor.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt: Albertslund Kommune, Ballerup Kommune, Høje Taastrup Kommune, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, DI Transport, Dansk Erhverv, Forenede Danske Motorejere (FDM), og Movia.

1. Høringssvar med bemærkninger

- ./.
- Transportministeriet har modtaget 4 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringssnotatet.

I det følgende gennemgås og kommenteres høringssvarene i hovedtræk.

Ballerup Kommune

Ballerup Kommune har med tilfredshed noteret, at der med lovforslaget er åbnet for en mulighed for at etablere støjvolde langs Motorring 4 på strækningen nord for Frederikssundmotorvejen, idet en sådan løsning vil harmonere fint med kommunens bestræbelser på udvikling af fritidslandskabet i Harrestrup Ådal.

Bemærkninger

Ingen bemærkninger

Høje Taastrup Kommune

Høje Taastrup Kommune har ikke indvendinger til det foreliggende lovforslag.

Høje Taastrup Kommune bemærker dog, at strækningen på Motorring 4 syd for projektstrækningen (Vallensbækgrenen – Roskildevej) er meget støj og trafikbelastet og anfører, at Transportministeriet bør begrænse den afledte trafikstøj her som på de udbyggede motorvejsstrækninger. Kommunen anfører, at



det bør ske efter samme retningslinjer som på projektstrækningen, herunder at støjvolden forlænges til kommunegrænsen i syd.

Høringssvaret er godkendt af Plan- og Miljøudvalget i Høje-Taastrup Kommune og er indsendt med forbehold for endelig godkendelse i Byrådet 31. august 2010. Kommunen har efterfølgende oplyst, at høringssvaret er blevet godkendt af Byrådet i Høje Taastrup Kommune på møde den 31. august 2010.

Bemærkninger

Den omtalte strækning ligger uden for den i anlægsloven omhandlende strækning. En evt. støjbeskyttelse af strækningen vil følge principperne i prioriteringen af støjbeskyttelse på det statslige vejnet.

Region Hovedstaden

Region Hovedstaden finder, at lovforslaget er i overensstemmelse med beskrivelsen af den ønskelige fremtidige udvikling i den regionale udviklingsplan og har derfor ingen bemærkninger til lovforslaget.

Bemærkninger

Ingen bemærkninger

DI

DI ser positivt på forslaget om at udbygge Motorring 4.

DI anfører, 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

For så vidt gælder bemærkninger om OPP, kan det oplyses, at den konkrete tilrettelæggelse af udbud i forbindelse med anlægget, herunder valg af udbuds-



form, 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, 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

Høringen har ikke givet ikke anledning til ændringer af lovforslaget.

Der er foretaget enkelte redaktionelle ændringer i lovforslaget.