

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 25. november 2010

Betænkning

over

Forslag til lov om udbygning af Motorring 4 mellem Tåstrup og Frederikssundmotorvejen

[af transportministeren (Hans Christian Schmidt)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 6. oktober 2010 og var til 1. behandling den 14. oktober 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 5. juli 2010 dette udkast til udvalget, jf. (folketingsåret 2009-10) TRU alm. del – bilag 406. Den 8. oktober 2010 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 9 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

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.

Siden midten af 1990'erne har et tilbagevendende emne i debatten om de trafikale udfordringer i Hovedstadsområdet været anlæg af en letbane i Ring 3. Trods de mange og åbenlyse fordele en sådan vil have for trafikafviklingen, har projektet ikke mødt megen forståelse i Folketinget, hvor det urealistiske krav om, at en letbane ikke må hæmme vejtrafikken, og at den ikke må være for dyr, har fået skiftende transportministre til at afvise enhver tale om en letbane langs Ring 3.

I en nylig udsendt rapport vurderer COWI, at en letbane langs Ring 3 vil koste 4-6 mia. kr. Sidste år afsatte regeringen omsider 1,5 mia. kr. til forbedring af den kollektive trafikbe-

tjening i Ring 3, men det rækker langt fra til at finansiere en letbane, og regeringen har heller ikke lagt sig fast på, hvorvidt der skal være en letbane eller højklassede busser i eget tracé.

Så mens der ventes på, at det årtigamle letbaneprojekt måske, måske ikke, omsider realiseres, og mens der ventes på en revision af lov om trafikselskaber, der måske, måske ikke, vil kunne danne udgangspunkt for en mere velfungerende busstrafik, hvor vi ikke mere skal opleve, at otte kommuner i flere år strides om forlængelse af en enkelt buslinje, udvides de motorveje, der ligger klos op ad Ring 3.

Først gjaldt det Motorring 3, der blev udvidet fra fire til seks vognbaner i hele sin længde, og nu er turen så kommet til en 4 km lang etape af Motorring 4 fra Tåstrup til udfletningen ved Frederikssundmotorvejen.

Fælles for dem er, at de udvides, fordi planlægningen og styringen af den kollektive trafik i mange tilfælde er så elendig og usammenhængende, at det ofte er svært at fortænke bilerne i at tage bilen fremfor bussen eller toget.

Fra udvidelsen af Motorring 4 blev besluttet med trafikaltalen af 29. januar 2009, og indtil Vejdirektoratet sendte forslaget i høring, gik der kun 5 måneder. Det viser, at Vejdirektoratet har været så sikker på, at Folketinget ville sige ja til projektet, at al forarbejdet var gjort på forhånd, og at Vejdirektoratet blot skulle tage de færdige undersøgelser og analyser op af skuffen. For den høringsproces, der fandt sted, var jo blot en skueproces, hvor der kun blev foretaget minimale ændringer omkring støjvoldene set i forhold til direktoratets oplæg.

Lovforslaget blev fremsat kort tid efter, at Klimakommissionen havde udsendt sin rapport om udfasning af de fossile brændstoffer. Men postvæsenet er jo ikke, hvad det har været, så rapporten er nok ikke nået frem til Transportministeriet, for hvordan kan transportministeren ellers uanfægtet skrive:

- at trafikken på strækningen vil stige med 17 pct. frem til 2015, svarende til 4,5 pct. pr. hverdagsdøgn, i forhold til 0-alternativet, og

- at CO₂-udslippet vil forøges med ca. 1.855 t. pr. år og samtidig opfatte dette som udtryk for samfundets dynamik, som noget positivt.

I sin indstilling skriver Vejdirektoratet, at trafikmængderne som følge af den økonomiske krise er stagnerende/faldende, men at Vejdirektoratets prognoser og den historiske udvikling omkring disse samfundsmæssige udsving viser, at der igen vil ske fremgang, hvilket indikerer, at heller ikke Vejdirektoratet har forstået, at den billige olies tidsalder er ved at være forbi, og at så længe, der ikke er fundet alternative drivmidler til vejtrafikken, bevæger enhver prognose om den fremtidige trafikudvikling sig på meget tynd is.

Vejdirektoratet vurderer endvidere i sin indstilling af 18. september 2009, at selv med anlæg af Ring 5 (Ydre Ringvej), der placeres få kilometer længere mod vest vil aflastningen af Ring 4 ikke være så markant, at en udbygning efter Vejdirektoratets opfattelse ikke stadig er nødvendig.

Dette modsiges imidlertid af Vejdirektoratets input til Strukturkommissionen (Fremkommelighed på statsvejnettet 2030-2050, 2007). Her tillægges Ring 5 stor betydning for den kommende trafik mellem byfingrene, fordi den bl.a. kan medvirke til at aflaste Motorring 3 og Ring 4, »som uden en sådan forbindelse vil belaste radialer og eksisterende ringforbindelser i betydeligt omfang«. (Citeret fra Ring 5: Ny tværgående vejforbindelse, Vestegnssamarbejdet, august 2007.)

Endnu mere modstridende er Vejdirektoratets egne oplysninger om, hvor slemt det står til med de påståede forsinkelser på Ring 4. Således anføres det i VVM-rapporten og den sammenfattende redegørelse, at det gennemsnitlige antal minutter pr. hverdag i 2005, hvor rejsehastigheden i sydgående retning har været lavere end 40 km/t., er under 5 minutter, mens det i nordgående retning drejer sig om 5-30 minutter. Kun i vejudfletningerne kommer forsinkelserne op på 30-60 minutter. Det er selvfølgelig irriterende for bilisterne, men ikke alarmerende, eftersom forsinkelserne falder i den kortvarige myldretid morgen og eftermiddag.

Vejdirektoratets TRIM-system tirsdag den 12. oktober 2010 kl. 7.45 viste en kø på 1 km i nordgående retning, og at farten på en 6 km lang strækning lå på 20 km/t. I sydgående retning blev trafikken afviklet problemfrit og med en fart af ca. 110 km/t. Kl. 8.15 var farten i nordgående retning steget til 31 km/t, kl. 08.45 til 45 km/t. og kl. 09.30 til »normalen«, nemlig 108 km/t.

Nu har modstridende udsagn fra Vejdirektoratet vist aldrig ført til, at Vejdirektoratet ikke har fået de veje, som direktoratet har ønsket sig, så mon ikke også det går denne gang.

I den værste myldretid er der ca. 6.000 biler i timen – ikke alarmerende for en 4-sporet motorvej, hvor kapaciteten er 2.200 biler i timen pr. spor. Bilister må som alle andre indstille sig på, at ikke alt glider lige så hurtigt, som de kunne ønske. Tilværelsen består af ventetider, også i den kollektive trafik ventes der på busser og tog, og heller ikke cyklisterne når altid frem til tiden, men forsinkes af medtrafikanter. Forsinkelser er altså et grundvilkår.

Om vejudvidelsen hedder det i lovforslagets sammenfattende skema, at udvidelsen vil formindske støjgenerne langs vejen, og det rubriceres som en »positiv konsekvens«. Al logik tilsiger imidlertid, at når et vejareal udvides med 50 pct. og trafikmængderne stiger tilsvarende, sker det modsatte.

Udbygningen af Ring 4 vil forringe det store rekreative område på Københavns Vestegn Vestskoven, og den vil gradvis omdanne området til en motorvejsrabat, uden at dette giver anledning til andet end ganske minimale ændringer i nogle støjvolde. Med en sådan holdning til vejtrafikens støjgener i og omkring de rekreative områder er der brug for en opstramning. Enhedslisten vil senere i denne folketingssamling fremsætte et forslag, der skærper støjbestemmelserne til ikke kun at gælde for beboede områder, men også at omfatte rekreative områder.

Vejbyggerne vil næppe have svært ved at overbevise sig selv og hinanden om, hvor nødvendigt det er at anlægge flere vejbaner for at kunne klare den stigende biltrafik. Især når vejbyggerne lukker øjne og ører for den kendsgerning, at motorvejsbyggeri er et bundløst kar, og at uanset hvor mange motorveje, der anlægges, vil der aldrig være nok, især ikke når forligsparterne samtidig nedsætter registreringsafgiften, hvilket indlysende nok vil få endnu flere til at anskaffe sig en bil til skade for den kollektive trafik, der ellers er udnævnt til at skulle stå for al kommende trafikvækst.

Enhedslisten kan naturligvis ikke støtte en sådan usammenhængende og miljøskadelig trafikpolitik.

Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn 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) nfmd. Helge Adam Møller (KF) Magnus Heunicke (S) Jens

Christian Lund (S) Poul Andersen (S) Klaus Hækkerup (S) Anne Baastrup (SF) Malene Søgaard-Andersen (SF) Johs. Poulsen

(RV) Per Clausen (EL)

Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Kristendemokraterne (KD)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Siumut (SIU)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	17	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Radikale Venstre (RV)	9	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	4	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	2

Oversigt over bilag vedrørende L 16

Bilagsnr.	Titel
1	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
2	Høringssvar og høringsnotat, fra transportministeren
3	1. udkast til betænkning
4	2. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 16

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, på hvilken lokalitet den erstatningsfredskov på 2,5-4 ha, der inddrages i forbindelse med anlægsarbejdet, anlægges, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm., om forøgelsen af vejtrafikkens CO ₂ -udslip som følge af udbygningen af Motorring 4 er i overensstemmelse med regeringens klimastrategi, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvordan der er plads til en stigning på 17 pct. frem til 2015, når al fremtidig vækst i transportarbejdet skal ske i den kollektive trafik, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvilket af Vejdirektoratets to udsagn omkring aflastning af Motorring 4 der er gældende, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm., om en udbygning af Motorring 4 med de kortvarige kødannelser, der opstår morgen og eftermiddag, er analogt med at bygge kirker på basis af besøgstallet juleaften, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvorfor lige netop bilisters ventetider anses for at være værre end de ventetider, der opstår i alle andre relationer i samfunds- og privatlivet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm., om ministeren kan tilslutte sig det synspunkt, at trafikanterne må acceptere ventetider nu og da, og at bilisters tid ikke er mere kostbar end andre borgeres, til transportministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om, hvilke tiltag ministeren vil iværksætte med henblik på at etablere støjdæmpende foranstaltninger langs motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om, hvordan en udbygning af Motorring 4 med 50 pct. kan formindske støjgenerne langs vejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå