



Til lovforslag nr. L 26

Folketinget 2013-14

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 28. november 2013

## Betænkning

over

### Forslag til lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense

[af transportministeren (Pia Olsen Dyhr)]

#### 1. Ændringsforslag

Transportministeren har stillet 1 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 2. oktober 2013 og var til 1. behandling den 31. oktober 2013. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

#### Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 28. juni 2013 dette udkast til udvalget, jf. folketingsåret 2012-13, TRU alm. del – bilag 304. Den 7. oktober 2013 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 1 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

#### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

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

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

Enhedslistens medlemmer af udvalget er af den opfattelse, at det er en fastslået kendsgerning, at udbygning af motorvejsnettet genererer mere biltrafik, at det faktisk giver anledning til et trafikspring, og at det derfor ikke på længere sigt løser de trængselsproblemer, som er argumentet for at udbygge med motorveje. At dette samtidig betyder en øget udledning af CO<sub>2</sub> og skadelige partikler til skade for klima og miljø, og at det i øvrigt undergraver bestræbelserne på at

flytte bilister over i den kollektive trafik, gør det uforståeligt, at denne regering påtager sig at fremsætte dette lovforslag om udbygning af den fynske motorvej.

Skulle man være i tvivl, kan man kigge efter i lovforslagets bemærkninger. Heraf fremgår f.eks., at trafikmængden i 2020 vil være 14 pct. højere på strækningen mellem Hjallelse og Odense Syd, end hvis man ikke udbyggede motorvejen. Og CO<sub>2</sub>-udledningen vil være 4 pct. større ved udbygningen af motorvejen sammenlignet med 0-alternativet. Det skyldes den stigende trafik! Og det sker på trods af en forventning om større og større energieffektivitet i bilparken.

Der er intet nyt under solen her, og der er heller ikke noget nyt under solen, når man ved motorvejsbyggeri ser, hvordan den ene investering trækker den anden med sig. Knap er Vejdirektoratet gået i gang med at udvide motorvejen Odense-Middelfart fra fire til seks spor, før dette forslag om udvidelse syd om Odense fra fire til seks spor fremlægges. Og går det, som det plejer, vil vi inden længe blive præsenteret for et forslag om at udvide motorvejen Odense-Storø fra fire til seks spor.

Her var ellers en oplagt mulighed for at se, om den planlagte udbygning af den kollektive trafik – såvel landsdelstrafikken som den lokale trafik – vil føre til, at flere bilister vil flytte over i den kollektive trafik og dermed lette presset på motorvejen. Enhedslisten skal her henvise til

- timemodellen,
- nybygningsløsningen,
- opgraderingen af banen Ringsted-Odense,
- ny bane på Vestfyn (som Vejdirektoratet slet ikke forholder sig til) og
- letbane i Odense.

Er dette slet ikke noget, der kunne få regeringen til at overveje – blot for en stund – at stille vejbygningen i bero for i det mindste at undersøge virkningerne af de mange kollektive trafiktiltag? Tæller det slet ikke, at Svendborgbanen inden for de senere år er blevet opgraderet til højere hastigheder og har fået flere afgang og nye tog? Eller at den nye

bane på Vestfyn giver mulighed for hyppigere drift med RE-tog Odense-Fredericia?

Vejdirektoratet anfører selv i sin rapport, »at hvis der skal ske en væsentlig overflytning af den regionale biltrafik, der benytter motorvejen, vil det forudsætte en markant forbedring af den regionale trafik (kollektive), bl.a. i form af hyppigere frekvenser«. Hvad er det ovenfor nævnte, hvis ikke en markant forbedring af den regionale kollektive trafik?

Vejdirektoratets vurderinger forekommer – som altid – som partsindlæg til fordel for motorvejsbyggeri. Det er nærliggende at spørge, hvor omfattende forbedringer af den kollektive trafik der skal til, førend Vejdirektoratet og regeringen vil acceptere dette som et relevant og interessant alternativ til biler og motorveje.

Enhedslisten stemmer imod dette overflødige projekt, idet Enhedslisten dog støtter, at etableringen af den nye tilslutning 50 fremskyndes mest muligt af hensyn til byggeriet af det nye universitetshospital for at sikre ordentlige tilkørsforhold under dette byggeri, således at den omfattende tunge trafik til byggepladsen ikke skal føres ad uegnede veje tæt på boliger.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin 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.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Ændringsforslag

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

*Benny Engelbrecht (S) fmd. Poul Andersen (S) Rasmus Horn Langhoff (S) Mette Reissmann (S) Orla Hav (S)*

*Rasmus Prehn (S) Jesper Petersen (S) Andreas Steenberg (RV) Christian Friis Bach (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) Jørn Dohrmann (DF)*

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

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

Til § 4

1) I stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »medier«: »el.lign.«  
[Præcisering af den efterfølgende offentliggørelsesform]

##### Bemærkninger

Til nr. 1

Det foreslås, at bestemmelsens ordlyd ændres, således at anlægsmyndigheden, dvs. Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, kan vælge at offentliggøre oplysninger om planlagte arkæologiske forundersøgelser i det medie, som efter en konkret vurdering findes at være bedst egnet. Med henblik på at sikre, at anlægsmyndigheden når ud til de relevante lodsejere med oplysningerne, er det afgørende, at der er fleksibel adgang til at vælge den bedst egnede offentliggørelsesform, f.eks. lokale aviser, radio, hjemmesider el.lign.

Det skal endelig bemærkes, at denne fleksible adgang for anlægsmyndigheden til at vælge den bedst egnede offentliggørelsesform er i overensstemmelse med tilsvarende regulering i lov om private fællesveje.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Siumut (SIU)	1
Radikale Venstre (RV)	16	Sambandsflokkurin (SP)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Enhedslisten (EL)	12	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1

Liberal Alliance (LA)

---

9

**Oversigt over bilag vedrørende L 26**

<b>Bilagsnr.</b>	<b>Titel</b>
1	Høringssvar og høringsnotat, fra transportministeren
2	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	Ændringsforslag, fra transportministeren
5	1. udkast til betænkning

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 26**

<b>Spm.nr.</b>	<b>Titel</b>
1	Spm. om fravalget af kollektiv trafik-alternativet, til transportministeren, og ministerens svar herpå