



Mandag den 15. marts 2010 (D)

1

(Fremsættelse 25.02.2010).

## 62. møde

Mandag den 15. marts 2010 kl. 13.00

Kl. 13:00

### Dagsorden

**1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 34:**

Forespørgsel til ministeren for udviklingsbistand om 2015-målene.  
Af Jeppe Kofod (S), Steen Gade (SF) og Jørgen Poulsen (RV).  
(Anmeldelse 05.03.2010).

**2) 1. behandling af lovforslag nr. L 133:**

Forslag til lov om udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord.  
Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

**3) 1. behandling af lovforslag nr. L 134:**

Forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.  
Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

**4) 1. behandling af lovforslag nr. L 135:**

Forslag til lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød.  
Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

**5) 1. behandling af lovforslag nr. L 136:**

Forslag til lov om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart.  
Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

**6) 1. behandling af lovforslag nr. L 137:**

Forslag til lov om udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej.  
Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

**7) 1. behandling af lovforslag nr. L 138:**

Forslag til lov om anlæg af motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft (sydlig omfartsvej ved Randers).  
Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

**8) 1. behandling af lovforslag nr. L 139:**

Forslag til lov om Naviair.  
Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).

### Meddelelser fra formanden

**Formanden :**

Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelser:

Per Clausen (EL) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 146 (Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af to nye jernbanespor fra Snoghøj til Århus som alternativ til udbygning af Østjyske Motorvej fra Skærup til Vejle Nord),

Beslutningsforslag nr. B 147 (Forslag til folketingsbeslutning om udbygning af den kollektive trafik i området langs Helsingørmotorvejen),

Beslutningsforslag nr. B 148 (Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af to nye jernbanespor fra Odense til Middelfart) og

Beslutningsforslag nr. B 152 (Forslag om folketingsbeslutning om etablering af en energisparefond).

Marlene Harpsøe (DF) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 149 (Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod import af dyr, der har været udsat for operative kosmetiske indgreb),

Beslutningsforslag nr. B 150 (Forslag til folketingsbeslutning om at indføre obligatorisk udlevering af forbrugerinformation ved køb af kæledyr hos dyrehandlere) og

Beslutningsforslag nr. B 151 (Forslag til folketingsbeslutning om højere bødestraf ved indsmugling af dyr og handel med indsmuglede dyr).

Peter Skaarup (DF) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 153 (Forslag til folketingsbeslutning om at domme for våbenbesiddelse skal fremgå af en privat straffeattest).

Karina Lorentzen Dehnhardt (SF), Pia Adelsteen (DF), Lone Dybkjær (RV) og Line Barfod (EL):

Forespørgsel nr. F 35 (Hvad kan ministeren oplyse om »Scandinavian Star«-ulykken og de nye oplysninger, der er kommet frem i de se-

nere år om bl.a. årsagen til ulykken, nye ejerforhold, retssager i de nordiske lande og forældelsesfrister i mulige retssager?).

Mette Frederiksen (S), Özlem Sara Cekic (SF), Anne Marie Geisler Andersen (RV) og Line Barfod (EL):

Forespørgsel nr. F 36 (På hvilken måde vil ministeren løse fattigdomsproblemerne i Danmark og dermed skabe et bedre fundament for at sikre lige muligheder for alle børn?).

Titlerne på de fremsatte forslag vil fremgå af [www.folketingstiden-de.dk](http://www.folketingstiden-de.dk) (jf. ovenfor).

Det første punkt på dagsordenen er:

**1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 34:  
Forespørgsel til ministeren for udviklingsbistand om 2015-målene.**

Af Jeppe Kofod (S), Steen Gade (SF) og Jørgen Poulsen (RV).  
(Anmeldelse 05.03.2010).

Kl. 13:01

**Formanden :**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke som givet.

Det er givet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**2) 1. behandling af lovforslag nr. L 133:  
Forslag til lov om udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord.**

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

Kl. 13:01

**Forhandling**

**Formanden :**

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet, er hr. Kristian Pihl Lorentzen som ordfører for Venstre.

Kl. 13:01

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Jeg vil starte med at slå fast, at dagen i dag, mandag den 15. marts 2010, er en rigtig god dag for den trafikale infrastruktur i Danmark og dermed en god dag for samfundet som helhed. Vi skal nemlig i dag behandle ikke mindre end seks forslag til anlægslove, som er en direkte opfølgning på de store, brede trafikaftaler fra efteråret 2009. Tiden er nu kommet til, at vi sætter handling bag ordene, når det gælder en påtrængende forbedring af en række veje og baner.

Det første lovforslag, L 133, bemyndiger transportministeren til at igangsætte anlægsarbejdet, der giver mere kapacitet på Østjyske Motorvej mellem Vejle Nord og udfletningen ved Skærup. Vi taler her om Jyllands ubetingede flaskehals nr. 1. Det meste af trafikken til og fra Østjylland, Nordjylland, Nordvestjylland og Midtjylland passerer ned over Vejleflodbroen, hvor døgntrafikallet hastigt nærmer sig 70.000 biler.

Den tætte trafik på strækningen afstedkommer daglige kødannelser, der påfører samfundet store økonomiske tab, samtidig med at den enkelte bag rattet spilder dyrebar livstid på vejen. Der er således virkelig tale om en relevant investering, når vi nu udvider den befærdede motorvejsstrækning fra fire til seks spor.

Den øgede kapacitet vil i særlig grad gavne erhvervslivet og de mange pendlere på strækningen. Venstre glæder sig desuden over, at projektet indebærer en mindre støjbelastning for beboerne langs strækningen.

Projektet koster knap 1,5 mia. kr., og den interne rente er meget høj, nemlig 11 pct., og det er et udtryk for, at vi får rigtig stor effekt for skattekrone, som vi sætter ind her. Kilometerprisen for de 13 km motorvejsudvidelser er i øvrigt ca. 114 mio. kr. pr. kilometer.

Jeg vil afslutningsvis pege på behovet for en varig aflastning af Østjyske Motorvej, herunder at vi undgår på et tidspunkt at skulle udbygge en tvillingebro over Vejle Fjord. Dette kan ske ved at anlægge en parallelmotorvej op gennem det centrale Jylland, den såkaldte hærvejsmotorvej. Jeg ser derfor meget frem til, at vi i løbet af 2011 kan forhandle om en politisk principbeslutning om at satse på at igangsætte en forundersøgelse af den nord-syd-gående vejkapacitet i Jylland. Jeg har i øvrigt noteret mig, at der lige præcis i dag er kommet en screeningundersøgelse, der belyser forskellige vejføringer op igennem Jylland.

Venstre støtter lovforslaget, idet vi er opmærksomme på behovet for senere at afsætte midler til at udvide rastepladserne ved Skærup.

Kl. 13:04

**Formanden :**

Tak. Og der er ønske om korte bemærkninger, først fra hr. Per Clausen.

Kl. 13:04

**Per Clausen (EL):**

Jeg er glad for at høre, at hr. Kristian Pihl Lorentzen tager nye løfter om motorveje med i sin indledende tale. Her i den foregående uge kunne vi jo tro, at hr. Kristian Pihl Lorentzen havde glemt motorvejene, fordi han så havde fundet nogle andre veje, der skulle udvides, både i Jylland og på Sjælland. Men for en Venstremand er alt vel muligt.

Det, jeg godt vil spørge hr. Kristian Pihl Lorentzen om, er, om det ikke er rigtigt, at Infrastrukturkommissionen sådan set anbefalede, at man fik lavet en egentlig helhedsanalyse af, hvordan trafiksituationen var i Østjylland, inden man gik i gang med at bruge penge på nye investeringer, og at det, der sker i dag, jo ikke er udtryk for, at man sådan efter gode og kloge overvejelser i forligspartierne har besluttet sig for at etablere noget mere motorvej eller udvide noget motorvej, men er et udtryk for, at man ignorerer Infrastrukturkommissionens kloge råd om, at man skulle prøve at se på det her i en helhed, inden man gik i gang med nye investeringer.

Kl. 13:05

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 13:05

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Jamen hr. Per Clausen har jo sådan set ret i, at alt er muligt. Hvor der er en vilje, er der en vej, som jeg plejer at sige.

Men man skal passe på, at man ikke blander tingene sammen, og det er jo netop det, hr. Per Clausen gør. Dette konkrete projekt, der drejer sig om en udvidelse til seks spor mellem Vejle Nord og Skærup, er der under alle omstændigheder brug for. Man behøver ikke at have færdedes i det område i ret mange minutter for at forvisse sig om, at det er højst påtrængende at få det her projekt gennemført.

Det mere langsigtede er jo så, at når vi får en stigning i trafikken, vil der opstå et kapacitetsproblem på de nord-syd-gående veje i Jylland, og det er i det lys at vi skal se, at forligskredsen har iværksat en strategisk analyse af vejforbindelserne i Jylland, i øvrigt sammen med de øst-vest-gående forbindelser. Det er den strategiske analyse, vi har meget store forhåbninger til, og der er så kommet et screeningsresultat her i dag, hvor man peger på forskellige linjeføringer.

Så der er fin sammenhæng i tingene. Vi iværksætter nu det, der under alle omstændigheder brug for at gøre på Østjyske Motorvej, og så er vi klar til formentlig engang næste år at træffe en principbeslutning om, hvordan vi løser kapacitetsproblemet i Jylland nord-syd-gående.

Kl. 13:06

**Formanden :**  
Hr. Per Clausen.

Kl. 13:06

**Per Clausen (EL):**

Jeg vil spørge, om hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke kan bekræfte, at det, Infrastrukturkommissionen sagde ville være fornuftigt, var, at man fik lavet en total analyse af transportudviklingen i Østjylland med henblik på at investere på den måde, som både miljømæssigt og økonomisk var den mest fornuftige.

Det springer hr. Kristian Pihl Lorentzen over, og når han gør det så glad i dag, er det, fordi han godt ved, at den beslutning, der bliver truffet om Skærup og Vejle Nord i løbet af den kommende måneds tid, vil skabe et fornyet pres på, at man får yderligere motorveje i Østjylland og Midtjylland, sådan at hr. Kristian Pihl Lorentzen sådan set med den vedtagelse har sikret sig, at vi får mere biltrafik og dermed også et endnu større behov for motorveje fremover. Og det er sådan set også det, der gør hr. Kristian Pihl Lorentzen så glad i dag.

Kl. 13:07

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:07

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Jeg vil godt ramme en pæl igennem, at vi sådan skulle bygge motorveje bare for vejenes skyld. Vi skal bygge motorveje der, hvor der er brug for det. Nogle steder i landet er der brug for nogle gode, solide løsninger, f.eks. to plus en-løsninger, og andre steder er det højst relevant at investere massivt i den kollektive trafik. Så der er ikke sådan et enten-eller-scenarie, som hr. Per Clausen forsøger at mane frem her.

Jeg bekræfter, at Infrastrukturkommissionens anbefalinger var, at vi fik en samlet analyse af nord- og sydgående forbindelser i sammenhæng med udviklingen i Østjylland, og det er lige præcis det, der er igangsat. Men forskellen er bare, at denne motorvejsudvidelse er der brug for under alle omstændigheder, og det har hele trafikforligskredsen, der tæller alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten, jo også erkendt, og derfor står de bag dette forslag.

Kl. 13:08

**Formanden :**  
Så er det fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 13:08

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Ja, jeg noterede mig nemlig i ordførerens tale, at han inddrog hær-motorvejen, som jo ikke er en del af transportforliget. Det forventer jeg at ordføreren bekræfter.

Derudover vil jeg spørge – for ordføreren siger, at vi allerede i 2011 skulle kunne træffe principbeslutning om en sådan motorvej –

om aftalen i forligskredsen ikke er, at vi skal kigge på en hel analyse for Østjylland, før vi lægger os fast på nye vejføringer i det område, og at den analyse først vil ligge færdig i 2013.

Kl. 13:08

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:08

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Det er således, at det er aftalt, at der i 2011 vil ligge en delrapportering om den analyse. Og for Venstre er det ret åbenlyst, at det er langt bedre at satse på en parallel motorvej frem for en meget dyr og kaotisk udbygning af østjyske motorveje, så vi masserer endnu mere trafik ned igennem den ene kant af Jylland. Det står ret klart for os, og derfor er vi klar til i 2011 at forhandle om det her. Det håber vi da også at Socialistisk Folkeparti og andre partier i forligskredsen er.

Kl. 13:09

**Formanden :**  
Fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 13:09

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Det vil sige, at den aftale, vi har i forligskredsen om, at vi kigger på Østjylland som et samlet hele, mener Venstre alligevel ikke mere gælder. Nu mener Venstre, at vi skal bygge en vej, og derefter skal vi kigge på et samlet hele for Østjylland. Her er der bl.a. også hele diskussionen om, hvorvidt vi skal have en Kattegatbro, og om den vil aflaste en østjysk motorvej. Det har været en af diskussionerne. Men her har Venstre altså allerede nu lagt sig fast på den løsning, der skal være for Østjylland. Er det det, jeg skal forstå?

Kl. 13:10

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:10

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Nej, fru Pia Olsen Dyhr skal forstå det, jeg siger, nemlig at der i dag er kommet et indledende screeningsresultat, og hvis fru Pia Olsen Dyhr læser det, vil hun netop se, at det forudsættes, at man ser de her ting i sammenhæng med en eventuel Kattegatforbindelse og andre faste øst-vest-gående forbindelser og udvikling af østjyske bybånd. Det er utrolig vigtigt, og det er jo det arbejde, der nu skal pågå det næste års tid.

Så der er ingen ændringer til det, vi har aftalt. Venstre har bare tilkendegivet her, at vi tror på, som det ser ud nu, at en parallelmotorvej vil være den bedste anvendelse af skattekrone til en varig langsigtet løsning af flaskehalsproblemet i Østjylland.

Kl. 13:10

**Formanden :**

Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen, der er ikke flere korte bemærkninger. Så er det hr. Jens Christian Lund som ordfører for Socialdemokratiet.

Kl. 13:10

(Ordfører)

**Jens Christian Lund (S):**

Som Venstres ordfører sagde, bemyndiger dette forslag ministeren til at udvide E45 fra Skærup til Vejle Nord med to spor til i alt seks spor samt etablere et parallelspor i begge retninger mellem tilslutningsanlæg 61 og tilslutningsanlægget for den nye motortrafikvej.

Jeg vil godt sige til ministeren, at jeg principielt synes, det er noget rod, at vi udvider eksisterende motorveje, medmindre det er ab-

solut nødvendigt, for det giver en masse problemer for borgerne, når det sker. Derfor er det altså vigtigt, hvis der skal laves motorvej, at vi laver den i den rigtige størrelse. Nu ved jeg godt, at vi om lidt skal til at diskutere det for Fyns vedkommende, og der er det ikke muligt og heller ikke andre steder, men når det er muligt, bør vi sørge for enten at få en kollektiv løsning eller at få en parallelvej.

Vi bakker i den konkrete sag helhjertet op om det her forslag, hvad angår parallelsprorene. Jeg foreslår ministeren, at det er nødvendigt af sikkerhedsmæssige årsager at tage afstand til det nærmeste tilslutningsanlæg; ellers bliver det for kort. Det er jo eksperterne, der siger, at sådan skal det være, og det tror vi helt klart på er rigtigt.

Vi erkender, at trafikintensiteten mellem Vejle Nord og Skærup er meget stor, og den bliver endnu større, når motorvejen fra Herning bliver sluttet til nord for Vejle Fjord. Jeg skal nok lade være med at kommentere, hvad jeg synes om den beslutning; den har vi truffet, og den skal vi også nok bakke op om. Men det er i hvert fald med til at øge intensiteten dramatisk.

Området på og omkring Vejlefjordbroen har i årevis i lange perioder været sandet til. Stigningen i antal køretøjer på denne strækning vil udvikle sig dramatisk. Vi er tilfredse med, at Vejlefjordbroen får samme profil som Lillebæltsbroen, men vi er nok her enige med Venstres ordfører i, at ideen med at etablere en ny Vejlefjordbro – selv om analysen ikke er lavet endnu – umiddelbart ikke er en idé, som vi synes er verdens mest geniale idé. Og derfor ser vi, hvis der bliver behov for mere motorvejstrafik i Østjylland, også hellere en parallel motorvej.

Vi er tilfredse med afværgeforanstaltninger i forbindelse med støj og er ligeledes tilfredse med løsningen på broen, som også vil beskytte mod vinden. Vi er enige i ministerens forslag om forbedringer af ramperne; det er vigtigt, at modulvogntog også kan benytte dem alle, og at ramperne er dimensioneret til fremtidens trafik, så vi ikke skal til at lave nye ramper igen. Vi er godt tilfredse med planerne for faunapassager og indhegning, og vi er tilfredse med, at de ikke generer de Natura 2000-områder, der er placeret i nærheden.

Vi er også tilfredse med, at Vejdirektoratet her har diskuteret og vurderet mulighederne for alternative udbygningsmuligheder, som bl.a. indeholdt vendbare spor. Det er man ikke kommet frem til er muligt, men det ville jo være rart, om vi en gang imellem kunne lave nogle vendbare spor. Jeg forstår ikke, at de dygtige mennesker i Vejdirektoratet ikke kan finde en løsning på det.

Vi er enige om, at der er en god intern rente her. Vi er sikre på, at den her plan vil gavne både biltrafikanterne og erhvervslivet og ikke være alt for ødelæggende for miljøet. Vi har noteret os ideen om det her med byggelinjer, hvor jeg igen vil sige til ministeren, at det selvfølgelig er rart for folk, at vi laver de her byggelinjer, så de har en sikkerhed også på sigt, men hvis den skal bygges, så byg den i den bredde, som den skal have, så vi ikke fremover skal til at udvide den igen og skabe problemer for fremtidens trafikanter. Byg vejene ordentligt, når vi er i gang.

Så vil jeg gerne sige her, at vi er enige i den analyse, der er blevet lavet om den nord-syd-gående trafik, altså at det er vigtigt, at vi får den etableret; når analysen bliver færdig, skal vi se på det. Men jeg vil også godt sige her, at vi mere er tilhængere af en parallel motorvej, så vi har ikke hermed givet tilsagn om en ekstra udvidelse af den østjyske motorvej fra Vejle Nord og nordpå. Vi bakker op om det her, men har selvfølgelig nogle ting i udvalgsarbejdet.

Kl. 13:15

#### **Formanden :**

Der er korte bemærkninger, og den første er fra hr. Per Clausen.

Kl. 13:15

#### **Per Clausen (EL):**

I den aftale, som Socialdemokraterne har indgået, fremgår det, så vidt jeg kan huske, at det meste af den fremtidige vækst i trafikken

skal ske inden for den kollektive transport, men jeg kan forstå, at det ikke gælder i Østjylland. Der har man helt klart den forventning fra Socialdemokraternes side, at det meste af væksten skal være inden for biltransporten.

Det kalder lidt på spørgsmålet om, hvor det så er, det meste af den fremtidige vækst skal ske inden for den kollektive trafik, når det ikke skal være i den del af landet, som har den næststørste tæthed, hvad angår befolkning og trafik.

Kl. 13:16

#### **Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 13:16

#### **Jens Christian Lund (S):**

Jeg vil gerne sige til hr. Per Clausen, at jeg mener, at jeg endda fik nævnt den kollektive trafik, for det er selvfølgelig væsentligt. Det er også væsentligt for Socialdemokratiet, at vi får en god udbygning af den kollektive trafik, og det er derfor, at vi nu er i gang med det.

Vi kan se både fra Infrastrukturkommissionen og på alle de andre analyser, der er lavet, at der uanset en udbygning af den kollektive trafik vil være behov for enten at udbygge Østjyske Motorvej eller ved på sigt at anlægge en parallelvej. Det er den analyse, der nu er blevet gennemført. Det er både en analyse af den nord-syd-gående trafik og af den øst-vest-gående trafik fra Jylland til Sjælland.

Kl. 13:16

#### **Formanden :**

Hr. Per Clausen.

Kl. 13:16

#### **Per Clausen (EL):**

Jeg hørte godt, at hr. Jens Christian Lund i en bisætning eller i en parentes nævnte den kollektive trafik. Men når hr. Jens Christian Lund snakker om, hvordan en øget trafikmængde skal håndteres i Østjylland, eksisterer der for hr. Jens Christian Lund kun to alternativer, nemlig en udbygning af den eksisterende motorvej eller en supplerende med en ny motorvej.

Tilbage står så bare spørgsmålet: Hvor i Danmark er det, at væksten i trafikmængden fremover skal placeres i den kollektive trafik? Jeg kan konstatere, at det ikke er i Østjylland. Senere i dag vil vi nå frem til, at det heller ikke er nordpå fra København. Det bliver lidt forvirrende med hensyn til, hvor det er, at alle skal bruge kollektive trafik. Er det i Vestjylland? Hvad er den bagvedliggende tankegang i det, hr. Jens Christian Lund siger?

Kl. 13:17

#### **Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 13:17

#### **Jens Christian Lund (S):**

Jeg vil gerne sige, at det i hvert fald ikke er i Vestjylland. Så er det ligesom slået fast.

Mit parti går meget ind for udvikling af den kollektive trafik, men Infrastrukturkommissionen har vist, at uanset hvor meget vi udbygger den kollektive trafik, vil der stadig være behov for landevejstransport. Det, jeg siger, er, at hvis den analyse viser, at der ikke bliver behov for det, skal vi selvfølgelig ikke have det. Men alt tyder på, at området omkring Vejle Fjord allerede er sandet til, og at den østjyske motorvej vil sande til, og derfor er vi nødt til også at fremtidssikre transporten på vejen.

Men vi går helhjertet ind for en udvidelse af den kollektive trafik, og jeg vil gerne sige til hr. Per Clausen: Manipulationen med, at jeg ikke går ind for kollektive trafik, lykkedes ikke.

Kl. 13:18 Så bliver der en ny prop lidt længere nordpå, og så bliver man jo også nødt til at sikre, at den kan opløses.

Kl. 13:21

**Formanden :**

Tak til hr. Jens Christian Lund, og den næste ordfører er hr. Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti.

Kl. 13:18

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 13:21

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

Det er jo en stor dag, nemlig at mødes i Folketinget på en mandag og så få lov at bruge så mange milliarder, som vi lægger op til i dag. Det her er en udmøntning af dele af det store transportforlig, og når jeg mener, det er en stor dag, er det, fordi vi med L 133 får løst nogle ganske, ganske væsentlige flaskehalsproblemer, vel nok et af de største, som det også har været nævnt, nemlig i området omkring Vejle fjordbroen. Allerede i efteråret påbegyndte man jo en omma-ling af broen til seks spor, og det har allerede løst rigtig mange problemer for lokalområdet, men der er ingen tvivl om, at med den her udvidelse til seks spor fra Skærup til Vejle Nord laver vi arbejdet færdigt, og der får man den løsning, der i hvert fald kan fremtidssikre området mange år frem i tiden.

Nu kan jeg forstå, at lovforslaget næsten kom til at handle også om en parallelmotorvej, en hærvejsmotorvej, som flere har været inde på, og der vil jeg godt sige, at for Dansk Folkepartis vedkommen-de vil vi gerne tage stilling til det, den dag det bliver aktuelt at disku-tere det. Men jeg kan da være enig i synspunktet om, at det selvføl-gelig altid giver en bedre kapacitetsforøgelse at lave en parallelvej frem for en udvidelse af en eksisterende vej.

Når det så er sagt, vil jeg sige, at jeg kunne forstå på Venstre, at de var klar til at tage den her beslutning og forhandle den allerede i 2011, altså midt i en periode, hvor vi afventer en strategisk analyse, og det er jeg da glad for, for ved samme lejlighed kunne jeg godt tænke mig at diskutere en Kattegatforbindelse. For når alt kommer til alt, er alt det, vi står og laver, jo lappeløsninger. Det her er en lap-peløsning for Vejle Fjord-området. Senere skal vi lave en lappeløs-ning for den fynske motorvej, og sådan vil det fortsætte fremad.

Det ændrer jo ikke på det faktum, at ser vi 10-15 år ud i fremti-den, har vi en Lillebæltsbro og en Storebæltsbro og en motorvej på Fyn, som vi ikke kan blive ved med at udvide. Derfor er vi jo seriøst nødt til fremadrettet at sige: Hvad gør vi så? Og der er ingen tvivl om, at Kattegatforbindelsen er den rigtige løsning, også af hensyn til den kollektive trafik. Der skal nemlig også være en jernbane på den, blot til oplysning for hr. Per Clausen.

Der er ingen tvivl om, at vi naturligvis støtter den her udmønt-ning af den transportaftale, som Dansk Folkeparti er en del af.

Kl. 13:21

**Formanden :**

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 13:21

**Per Clausen (EL):**

Det er alligevel lidt spændende i den her debat, når ordføreren sådan lige kommer i tanker om den kollektive trafik. Når man tænker på, at der er indgået en aftale, hvoraf det fremgår, at den største del af væksten i trafikken fremover skal være i den kollektive trafik, så er det alligevel spændende, at når vi diskuterer trafik i Østjylland, det næsttættest befolkede område i Danmark, der, hvor der er næstmest trafik, der, hvor den kollektive trafik helt entydigt kan løfte opgaven, er det med som en parentes.

Jeg vil bare spørge hr. Kim Christiansen, om ikke det, vi ser nu med den beslutning, der lægges op til her, jo helt naturligt vil føre til et ønske om, at man enten udvider motorvejen nordpå fra Vejle eller etablerer en parallelmotorvej, for så har man jo skabt hul igennem.

**Kim Christiansen (DF):**

Det er sådan set meget godt set af hr. Per Clausen, at man selvfølge- lig er nødt til at udvide vejene, i takt med at de pakker til. Jeg mener, det er at blande pærer og æbler sammen, for det ene har jo ikke nø- dig at udelukke det andet. Vi kan jo ikke få mælken ud til butikkerne fra mejerierne, ud og stå i Netto og Føtex, med den kollektive trafik, vil jeg sige til hr. Per Clausen. (Formanden: Mælkevejen er der jo). Ja, det er selvfølgelig en løsning, et godt forslag, som formanden kom med.

Nu taler vi veje i dag og kapacitet på de danske veje, men jeg er nødt til at pointere, at der skal vi have den kapacitet, der er nødven- dig. Vi kan ikke flytte al transporten over på den kollektive trafik. Men jeg mener altså også, at der har været meget stort fokus på bl.a. letbanen i Århus, som vi bevilgede 0,5 mia. kr. til, og som i den sid- ste ende skal resultere i en sammenbygning af Odderbanen og Gre- nåbanen med et letbanenet. Og på sigt taler vi også om en udbygning til Silkeborg og endda længere sydpå i den østjyske region. Så der er jo altså taget hånd om den kollektive trafik, også i det østjyske.

Kl. 13:23

**Formanden :**

Hr. Per Clausen.

Kl. 13:23

**Per Clausen (EL):**

Nu synes jeg jo, at hr. Kim Christiansen skal være opmærksom på, at det at bruge udbringning af mælk som et argument for etablering af store vejanlæg i Danmark er afprøvet af en konservativ trafikmini- ster tidligere. Det blev han meget berømt på, og der er ingen grund til, at hr. Kim Christiansen tager den berømmelse fra ham.

Det, jeg godt vil spørge hr. Kim Christiansen om, er: Når man nu skal bygge de veje, der er brug for, hvordan hænger det så sammen med, at forligspartierne har indgået en aftale om, at det meste af fremtidens vækst inden for transportområdet skal ske inden for den kollektive trafik? Der har man jo truffet en beslutning om, at man vil opnå et bestemt mål, men det er jo ikke det, hr. Kim Christiansen si- ger. Han siger bare, at vi bygger de veje, der er brug for, og når vi har lavet en forbedret forbindelse nede ved Vejle Fjord, er vi natur- ligvis nødt til også at udvide motorvejene nordpå, og dermed lever hr. Kim Christiansen jo ikke op til det, som man har sagt i aftaletek- sten, altså at den største vækst skulle ske inden for den kollektive trafik.

Kl. 13:24

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 13:24

**Kim Christiansen (DF):**

At den største vækst skal ske inden for den kollektive trafik på per- sontransport, udelukker da ikke, at vi udbygger vejene, så de passer til det behov, der er. Igen vil jeg gøre hr. Per Clausen opmærksom på, at det ene altså ikke udelukker det andet. Der er ingen tvivl om, at vi skal vægte den kollektive trafik meget, når vi taler persontrans- port – det er der, fremtiden ligger – men der er altså dele af Dan- mark, hvor det ganske enkelt ikke er muligt. Jeg tror, det var hr. Jens

Christian Lund, der var inde på, at han i hvert fald nok mente, at den kollektive trafik ville have trange kår på Vestkysten.

Så der er altså til stadighed også brug for udbygning af vores vejnet, men det skal ske i en harmoni, og jeg vil bare gøre opmærksom på, at i den store transportaftale, vi lavede den 29. januar 2009, og som Enhedslisten som det eneste parti ikke syntes de havde lyst til at deltage i, blev to tredjedele af midlerne, 66 eller 67 mia. kr., afsat til den kollektive trafik. Og to tredjedele til den kollektive trafik i forhold til en tredjedel til vejsiden er i min regnebog i hvert fald en klar overvægt til den kollektive trafik. Så jeg mener, at målsætningen er tilgodeset.

Kl. 13:25

**Formanden :**

Tak til hr. Kim Christiansen. Så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører for SF.

Kl. 13:25

(Ordfører)

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Lovforslaget er jo en del af transportforliget, og SF kan derfor støtte udbygningen mellem Skærup og Vejle Nord. Vi vil også gøre opmærksom på, at vi har aftalt i forligskredsen, at vi vil undersøge mulighederne for at benytte os af offentligt-private partnerskaber. Det gør Dansk Industri også opmærksom på i sit høringssvar, og det forventer vi selvfølgelig fortsat vil gøre sig gældende.

Derudover noterer jeg mig, at Danmarks Naturfredningsforening i sin kommentar til VVM-rapporten har gjort opmærksom på, at udbygning af vejen vil medføre en forbedring for den omgivende natur, herunder afvanding af vejen samt havnepassager. Og det synes vi jo er et positivt element af vejudvidelsen omkring Vejle fjordbroen.

SF kan derfor støtte forslaget.

Kl. 13:25

**Formanden :**

Tak. Der er også her ønske om korte bemærkninger, og det er hr. Per Clausen.

Kl. 13:26

**Per Clausen (EL):**

Jeg havde ellers glædet mig til at høre SF fortælle om alle herlighedsværdier ved det her forslag, men det sprang vi over. Det har andre jo også været inde på.

Så jeg vil bare spørge fru Pia Olsen Dyhr, om SF også har den opfattelse – som Socialdemokraterne, som Venstre og som Dansk Folkeparti – at det ligger i naturlig forlængelse af etableringen af den her udvidelse, at man enten går i gang med at udvide den eksisterende motorvej yderligere mod Århus eller etablerer en parallel motorvej, eller om SF mener, at den diskussion, der nu skal være af fremtidens trafikstruktur i Østjylland, godt kan gøre, at det kommer til at se anderledes ud.

Kl. 13:26

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 13:26

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

SF mener klart, at vi har brug for at diskutere en udbygning af den kollektive trafik i Østjylland, herunder bl.a. i hele Trekantområdet, som jo drastisk mangler kollektiv trafik. Vi havde gerne set, at man overvejer at lave en letbane mellem de tre byer, der efterhånden er smeltet sammen til én by: Kolding, Fredericia og Vejle. Det kunne være ét element. Vi kan også se andre elementer, f.eks. at man kunne få kvartersdrift på tog mellem Fredericia og Århus. Det har DSB al-

lerede oplyst er muligt med den nuværende kapacitet. Det er noget af det, vi synes kunne være interessant.

Vi vil ikke lægge os fast på en løsning for Østjyllandsområdet, før man har fået lavet en samlet analyse, og det gælder så sandelig for vejdelene, for hvis vi åbner op for vejdelene, skal jeg nok også komme med min opfattelse af, hvordan jeg mener den kollektive trafik skal udbygges i Østjylland.

Kl. 13:27

**Formanden :**

Hr. Per Clausen.

Kl. 13:27

**Per Clausen (EL):**

Så vil jeg bare spørge fru Pia Olsen Dyhr, om hun ikke synes, at den beslutning, vi er i færd med at træffe omkring en udvidelse af motorvejen mellem Skærup og Vejle Nord, måske ikke er den mest fornuftige måde at bruge pengene på, og at hvis man havde ventet med at igangsætte det, indtil man havde gennemført en egentlig analyse af, hvordan man mest hensigtsmæssigt miljømæssigt og økonomisk kunne løse transportudfordringerne i Østjylland, så ville man aldrig nogen sinde gå i gang med det her projekt.

Kl. 13:27

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 13:27

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Jeg vil sige, at udfordringen omkring Vejle fjordbroen er exceptionel, fordi der tidligere er planlagt og vedtaget – ikke med vores stemmer – en motorvej fra Herning over Brande, der skal kobles på nord for Vejle Fjord, og det gør, at presset på Vejle fjordbroen bliver øget, og derfor har vi accepteret en udvidelse af det her stykke af motorvejen. Men det handler jo ikke om en samlet løsning for hele området; det her er en lille foranstaltning for at løse et helt aktuelt problem.

Derudover ser vi meget gerne, at man begynder at være lidt mere visionær, hvad angår den kollektive trafik. SF har jo bl.a. også foreslået, at vi i forbindelse med Østjyllandsanalysen kigger på en ny bane mellem Silkeborg og Århus over Galten og netop siger: Hvad er det for nogle ting, der skal til med hensyn til den kollektive trafik i de områder, hvor det giver god mening med yderligere kollektiv trafik, og hvor der er et befolkningsgrundlag til, at man kan lave god kollektiv trafik? Det synes jeg vi skal dyrke lidt mere, og det gør vi også gerne sammen med Enhedslisten.

Kl. 13:28

**Formanden :**

Tak til fru Pia Olsen Dyhr. Den næste ordfører er fru Henriette Kjær fra Det Konservative Folkeparti.

Kl. 13:28

(Ordfører)

**Henriette Kjær (KF):**

Lovforslaget her om at udbygge Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord er et helt nødvendigt lovforslag, og alle, der har kørt på den strækning, ved, at der på næsten alle tider af døgnet er kø eller i hvert fald meget tæt trafik. Det fører til farlige situationer samt forlænget køretid for de mange mennesker, der i forbindelse med deres arbejde kører på strækningen hver dag, og også for alle andre, der ofte skal fra Sjælland til Jylland til møder, ligesom jeg skal, eller på besøg hos familien, for også når det er helligdag, er der jo trængsel på den strækning. Og det er fuldstændig uholdbart.

Derfor er vi Konservative meget tilfredse med denne udvidelse og det forlig, vi fik aftalt i december måned sidste år, og vi skal se-

nere i dag behandle de øvrige forslag, der er med i den aftale. Jeg må sige, at det er en rigtig god dag for trafikikkerheden i Danmark, men naturligvis også for fremkommeligheden. Det er vigtigt, at man kan komme frem, så man ikke holder i kø og udleder unødvendigt CO<sub>2</sub>.

Så vi Konservative er superglade for det her forslag og vil gerne takke de andre partier – det er jo et meget bredt flertal, der siger ja til det her – fordi det er lykkedes at lave så god en aftale. Tak.

Kl. 13:30

#### Formanden :

Tak til fru Henriette Kjær. Så er det fru Bente Dahl som ordfører for Det Radikale Venstre.

Kl. 13:30

(Ordfører)

#### Bente Dahl (RV):

Da den radikale ordfører ikke kan være til stede, er det mig, som vil læse hans ordførertale op.

Lovforslaget drejer sig, som det allerede er sagt et par gange her i dag, først og fremmest om udbygning af den Østjyske Motorvej, E45, på strækningen mellem motorvejskryds Skærup og tilslutningsanlæg 60, Vejle Nord, fra fire til seks spor.

Jeg vil nøjes med at sige, at Det Radikale Venstre kan tilslutte sig lovforslaget. Allerede forud for drøftelserne, der førte til aftalen mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om bedre veje m.m., tilkendegav Det Radikale Venstre offentligt, at vi ønsker en udbygning af vejstrækningen syd for Vejle Fjord. Der er tale om en strækning, hvor der for de allerfleste bilister ikke er nogen reelle alternativer i form af kollektiv trafik, heller ikke i al overskuelig fremtid. Med det som baggrund finder Det Radikale Venstre det relevant at prioritere de afsatte midler til dette formål. Vi støtter altså lovforslaget.

Kl. 13:31

#### Formanden :

Tak til fru Bente Dahl. Så er det hr. Per Clausen som ordfører for Enhedslisten.

Kl. 13:31

(Ordfører)

#### Per Clausen (EL):

Det er jo et af de spændende elementer i debatten om trafikpolitikken i Danmark, at man her har droppet den opfattelse, som regeringen ellers giver udtryk for inden for mange andre politikområder, nemlig at man skal gennemføre en vidensbaseret beslutningsproces. Når Infrastrukturkommissionen i efteråret 2008 anbefalede, at man udarbejdede en sammenhængende trafikplan for Østjylland, at planen skulle bygge på et opdateret datagrundlag, og at der skulle bruges præcise prognoseværktøjer, så skete det jo netop, fordi man sagde, at der i Østjylland fra Randers til Kolding er en særdeles stor udfordring med at få transporten til at fungere i fremtiden.

Man har en særdeles stor udfordring, der hænger sammen med, at hvad der tidligere var selvstændige byer i stor udstrækning er ved at vokse sammen. Hvis man anvendte en rationel tilgang til den her problemstilling, ville det jo nok også føre til, at man ville sige, at en stor del af løsningen på fremtidens transportudfordring i Østjylland ville være den, som man ved er den eneste, med hvilken man er i stand til at løfte opgaven i større byområder, nemlig den kollektive trafik.

Men man har her så valgt at sige, at vi har et akut problem, der skal løses. Det er problemet omkring Vejle Fjord. Fra et stort flertal i Folketingets side er man da heller ikke bleg for at sige, at den måde, man har valgt at løse det på, er sådan, at man nogenlunde er sikker på, at man – om det så skulle være i 2011 eller 2013, er der lidt dis-

kussion om – vil nå frem til, at det er helt nødvendigt at lave enten en yderligere udvidelse af motorvejen nordpå eller en parallel motorvej. Dermed har man jo også sagt, at man helt klart har den forventning, at det at øge kapaciteten på et stykke motorvej fører til øget biltrafik og til, at der kommer et yderligere pres for at etablere yderligere motorvejsudvidelser nordpå eller – og det medgiver jeg at man i hvert fald i nogle dele af Socialdemokraterne og Venstre er mest tilhængere af – for at få lavet en parallel motorvej.

Pointen her er, at det heller ikke her er den rigtige løsning at gennemføre en udbygning af motorvejsnettet, for pointen er jo, at det kun vil skabe et nyt behov for yderligere motorveje fremover og forhindre, at man træffer den nødvendige politiske afgørelse om, at der skal investeres i bedre kollektiv trafik, i bedre skinner, sådan at man kan løse de kapacitetsproblemer, der er med til at sikre fremtidens transport ad den vej. Det er, som SF's ordfører sagde, jo af afgørende betydning, at man får skabt mulighed for, at der kan blive et egentligt velfungerende lokalt trafiknet i området mellem Vejle, Fredericia og Kolding. Der er tale om et sammenhængende byområde, hvor de trafikale udfordringer må og skal løses på den eneste måde, man kan løse udfordringerne på i storbyer, nemlig ved hjælp af etablering af bedre kollektiv trafik. Der er tale om transporten nordpå, hvor man også vil have brug for at investere i nye og bedre skinnerforbindelser, ny og bedre togdrift.

For at man nu ikke her i Folketinget skal være fuldstændig uvidende om, at disse alternative muligheder eksisterer, har Enhedslisten fremlagt, nogle vil sikkert sige igen igen, nogle forslag om forbedrede togstrækninger, forbedret jernbanedrift lige præcis i de her områder, hvilket efter vores opfattelse er det eneste rigtige alternativ. For det er jo alligevel lidt underligt at tænke på, at alle partier i Folketinget er enige om, at den største del af væksten i trafikken fremover skal foregå ved hjælp af kollektiv trafik, og alligevel er det ikke det, man tyr til i Østjylland. De bedste argumenter i dag mod ikke at gøre det i Østjylland har sådan set været, at det ikke duer i Vestjylland. Men det hænger jo overhovedet ikke sammen.

Pointen er, at hvis man ikke kan løfte det at sikre, at transportvæksten fremover sker primært i den kollektive trafik i Østjylland, så findes der jo stort set ikke nogen steder i dette land, hvor man kan løfte den opgave, og derfor bliver synspunktet om, at det er det, man vil, i bedste fald meningsløst og i værste fald udtryk for det, som Socialdemokraternes ordfører anklagede mig for, nemlig manipulation og forsøg på at føre folk bag lyset. Desværre tror jeg, at det for nogle vedkommende er det sidste, der er tilfældet. Jeg ved så ikke, hvor meget bedre man er tjent med politikere, som man kan sige det første om, nemlig at de ikke ved, hvad de gør.

Enhedslisten vil helt klart stemme imod det her lovforslag.

Kl. 13:36

#### Formanden :

Der er en kort bemærkning fra hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:36

#### Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det fremgår jo tydeligt, at Enhedslisten ikke er særlig meget for den her motorvejsudvidelse, som vi andre jo så synes er stærkt påtrængende. Det virker næsten, som om Enhedslisten har en ideologisk modstand mod motorveje, selv om der er stærk trafik og der er behov for dem. Man ser kollektiv transport som svaret på alt over hele Danmark. Sådan må jeg forstå det, hr. Per Clausen siger. Og der er altså ikke rigtig nogen nuancer i forbindelse med, at den kollektive trafik i de tyndt befolkede egne faktisk ikke er særlig stærk. Sådan må det nødvendigvis være. Der er simpelt hen ikke passagerer nok til de tog og busser, som jeg kan forstå at hr. Per Clausen vil udbrede over det ganske land, uanset hvad det vil koste, og hvor store miljø-mæssige negative konsekvenser det i øvrigt vil have.

Derfor vil jeg for en sikkerheds skyld høre: Mener Enhedslisten i ramme alvor, at hvis man investerede i flere jernbaneskiner eller anden kollektiv trafik, så kunne man erstatte den nødvendige udvidelse af motorvejen ved Vejle, som vi her behandler i dag? Hvad vil hr. Per Clausen sige til de tusindvis af lønmodtagere, som altså bor langt væk fra nærmeste togstation, og som har brug for bl.a. den her vej for at kunne komme til deres arbejde? Hvad vil hr. Per Clausen sige til de hundredvis af vognmænd, der har brug for vejen hver eneste dag for at transportere varer, og hvis arbejde sætter gang i hjulene og giver en stærk økonomi i Danmark?

Kl. 13:37

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:37

**Per Clausen (EL):**

Jeg var lige ved at tro, at hr. Kristian Pihl Lorentzen ville starte en debat om trafikforholdene i Vestjylland, for jeg er jo enig med hr. Kristian Pihl Lorentzen i, at den kollektive trafik i dele af Danmark kun kan være en begrænset del af løsningen. Men jeg tror også, at hr. Kristian Pihl Lorentzen må være enig med mig i, at man ikke kan definere området i Østjylland nord for Vejle som en tyndt befolket del af landet, hvor det ikke er muligt at etablere kollektiv trafik, som kan løfte en meget, meget stor del af den opgave, der handler om at sikre, at folk kan blive transporteret til og fra arbejde.

Derfor mener jeg, at hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen mener det, som han har sagt i aftalen, nemlig at den største vækst i fremtidens transport skal ske inden for den kollektive trafik, så bliver det fuldstændig meningsløst, hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke vil gøre det i Østjylland.

Kl. 13:38

**Formanden :**  
Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:38

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Jamen jeg kan da så oplyse, at vi faktisk mener det, vi har indgået aftaler om, herunder at der skal ske vækst i den kollektive trafik. Men man er jo nødt til at se nuanceret på det. Vækst i den kollektive trafik skal og vil selvfølgelig ske der, hvor der er tætbefolkede områder. Men vi har altså nogle veje, som der, uanset hvor meget vækst der vil blive i den kollektive trafik, er hårdt brug for, herunder vejen ved Vejle.

Men det er da en god indrømmelse fra hr. Per Clausen – det har jeg ikke hørt før – at hr. Per Clausen erkender, at der er en begrænset del af landet, hvor den kollektive trafik ikke kan anvendes. Jeg fornemmer en lille åbning fra Enhedslistens side, der siger, at vi måske er nødt til at investere lidt i de formastelige veje nogle steder i Danmark. Er det ikke sådan, jeg skal forstå det?

Kl. 13:39

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:39

**Per Clausen (EL):**

Nu har hr. Kristian Pihl Lorentzen jo, inden han gik i gang med at love bedre veje til Vestjylland og dele af Sjælland, brugt alle penge på motorveje. Og her i dag har han jo allerede lovet også at bruge fremtidens penge på nye motorveje, nemlig en parallel motorvej til den motorvej, vi allerede har. Så jeg synes, at det, vi står tilbage med, er et klart indtryk af, at hr. Kristian Pihl Lorentzen meget gerne ville bruge rigtig mange penge på veje, men der, hvor det handler

om at sikre, at man får flere mennesker over i den kollektive trafik, mangler viljen til at træffe de beslutninger – også når de beslutninger kan opleves som en lille smule ubekvemme for nogle bilister.

Kl. 13:39

**Formanden :**

Tak til hr. Per Clausen. Der er ikke flere korte bemærkninger. Så er det transportministeren.

Kl. 13:40

**Transportministeren (Hans Christian Schmidt):**

Jeg vil gerne starte med at sige tak til ordførerne for deres indlæg. Det har været spændende at følge debatten, og også det engagement, der er lagt for dagen, tegner godt for fremtidens udvikling på det her område.

Den Østjyske Motorvej er jo omkring Vejle fjordbroen, som det også er sagt af nogle, den mest belastede vejstrækning i Jylland, og ved at udvide motorvejen fra fire til seks spor løser vi op for den flaskehals, som der hidtil har eksisteret på strækningen. Udvidelsen betyder derfor en væsentlig forbedring i den almindelige pendlers hverdag, og samtidig giver den øgede mobilitet bedre vilkår for det voksende erhvervsliv i området.

Med aftalen om bedre veje m.v. af 2. december 2009 mellem regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance er det jo blevet besluttet at gennemføre projektet som beskrevet i Vejdirektoratets hovedforslag. Forligspartierne har så også besluttet at forberede til et eventuelt tilslutningsanlæg til en mulig motortrafikvej mellem Ødsted og E45, bedre kendt som Borgmestervejen. Forberedelsen består i, at der skal etableres et parallelt spor mellem Vejle Syd og der, hvor det nye tilslutningsanlæg eventuelt skal anlægges.

I motorvejsudvidelsen er der også taget hensyn til naturen og landskabet i området. Udbygningen af motorvejen vil således ikke påvirke nogen af de tre Natura 2000-områder, der ligger i nærheden af Vejle, eller de naturtyper og arter, som områderne er udpeget til at beskytte. Med aftalen om bedre veje m.v. af 2. december 2009 er der sikret et bredt og solidt flertal for udbygningen af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord. Jeg vil selvsagt gerne takke for den opbakning, som lovforslaget har fået her i Folketinget.

Kl. 13:41

**Formanden :**

Tak. Og der er også her en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 13:41

**Per Clausen (EL):**

Jeg vil spørge transportministeren, om han ikke kan bekræfte, at der i hvert fald er to sikre konsekvenser af den beslutning, et flertal i Folketinget træffer her, og det er for det første, at man øger CO<sub>2</sub>-udslippet, og for det andet, at man øger biltrafikken i området. Og så er det for det tredje – for bare at tage det med – at der jo hermed skabes et yderligere pres for enten at lave en udvidelse af den eksisterende motorvej nordpå eller at etablere en parallel motorvej, så vi sådan set i dag er i færd med at tage en diskussion af, hvorvidt vi også fremover skal satse på en øget udbygning af motorvejene i Jylland.

Kl. 13:42

**Formanden :**

Ministeren.

Kl. 13:42

**Transportministeren (Hans Christian Schmidt):**

Der er jo ingen tvivl om, at eftersom det her er det helt rette valg i forhold til at gøre noget for dem, der har behov for at bruge trafikken og transporten for at komme på arbejde eller bare pendler af andre



grunde, er det jo klart, at det her gør vi ikke, fordi vi har en forventning om, at ingen benytter det. Men det, som jeg synes er meget vigtig at vi gør i den her sammenhæng, er, at vi passer på, at vi ikke får løse ender til at hænge i luften, såsom hvad en stigning i grunden er. Må jeg ikke minde om, at det jo er en relativt meget beskedent stigning i CO<sub>2</sub>-udledningen, der svarer til 0,16 pct., i forhold til hvis man ikke udvidede motorvejen. Det synes jeg faktisk er et rigtig godt valg at træffe.

Kl. 13:43

**Formanden :**

Hr. Per Clausen.

Kl. 13:43

**Per Clausen (EL):**

Det må jo være sådan, at transportministeren, så vidt jeg ved, er bekendt med, at han har en opgave, der handler om at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet ganske meget inden for transportsektoren. Om det så er et godt valg at øge CO<sub>2</sub>-udslippet, kan man jo altid diskutere.

Men det, jeg bare vil spørge transportministeren om, er: Er han ikke enig i, at når man her træffer en beslutning om at skabe bedre fremkommelighed for biltrafikken, samtidig med at der ingen forbedringer sker for den kollektive trafik i det samme område, så fører det til, at man får mere trafik på bilområdet, og at man dermed gør præcis det modsatte af det, man indtil nu har sagt var hensigten, nemlig at væksten i transporten skulle ske inden for den kollektive trafik?

Kl. 13:44

**Formanden :**

Ministeren.

Kl. 13:44

**Transportministeren (Hans Christian Schmidt):**

Det, der er det vanskelige ved sådan nogle spørgsmål, er jo, at hele præmissen er forkert. Altså, det, vi diskuterer her, er jo, om vi skal gøre mobiliteten bedre, om vi skal sikre, at folk i stedet for at sidde og vente kan få lov til at komme frem til det bestemmelsessted, de har besluttet sig for, og som er nødvendigt for dem at komme frem til, og det gør vi på den her måde med den mindst tænkelige stigning i CO<sub>2</sub>-udledningen.

Så kan vi reducere CO<sub>2</sub>-udledningen, som det også kan ses i den plan, som blev vedtaget tilbage i januar 2009, på mange andre områder, nemlig ved intelligente løsninger såsom at udvikle en helt ny teknologi og andre ting, f.eks. kollektive trafiksatsninger.

Derfor er det helt forkert at stille det op over for hinanden. Det her er en god løsning, for man får virkelig mobilitet med den meget, meget lille stigning, en stigning, som vi i øvrigt snildt kan hente ved at lave nogle af de andre tiltag, som er aftalt i forliget.

Kl. 13:44

**Formanden :**

Tak til transportministeren. Der er ikke flere korte bemærkninger, og så er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget, hvis ingen gør indsigelse.

Det er ikke tilfældet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

### **3) 1. behandling af lovforslag nr. L 134:**

#### **Forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.**

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsættelse 25.02.2010).

Kl. 13:45

#### **Forhandling**

**Formanden :**

Forhandlingen er åbnet, og her er det hr. Kristian Pihl Lorentzen som første ordfører. Værsgo.

Kl. 13:45

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Vi behandler jo i dag anlægslove for rigtig mange milliarder kroner. De fleste af pengene går rent faktisk til den kollektive transport, og det er det, som dette lovforslag, L 134, handler om. For lovforslaget giver nemlig bemyndigelse til at anlægge en ny jernbane imellem København og Ringsted via Køge, og det er også en direkte opfølgning på den bredere trafikaftale fra efteråret 2009.

Med denne anlægslov sikrer vi et *markant* løft af den samlede kollektive transport i Danmark. Overordnet set vil projektet bidrage til at gøre jernbanen til et mere attraktivt alternativ til bilen. Den nye bane vil give et stort løft af togtrafikken mellem landsdelene, bl.a. med hensyn til at vi kan realisere målet om 1 times rejsetid mellem Odense og København. Desuden forbedres den regionale pendlertrafik på Sjælland, og det kommer rigtig mange mennesker til gavn hver eneste dag i form af færre forsinkelser og kortere rejsetid. Endelig forbedres den internationale godstransport på bane imellem Skandinavien og det europæiske kontinent via den kommende faste forbindelse ved Femern. Vi opnår altså rigtig mange fordele på en gang med dette projekt.

Med anlæggelse af den nye jernbane skabes der plads på skinnerne til otte til ni nye passagertog i timen i hver retning, og dermed sker der op mod en fordobling af kapaciteten hele vejen fra København til Ringsted i forhold til den eksisterende strækning. Banen bygges til hastigheder på passagertog på op til 200 km/t. Venstre glæder sig over, at banen bliver bygget sådan, at den er forberedt til hastigheder på op til 250 km/t., så vi på lidt længere sigt kan udnytte det fulde potentiale i den nye togforbindelse imellem Tyskland og Skandinavien, herunder som led i den europæiske vision om at reducere rejsetiden med tog mellem Europas storbyer.

Der er tale om et gigantisk anlægsprojekt til godt 10,3 mia. kr. Den interne rente i projektet er omkring 6,2 pct., og det er et udtryk for, at samfundet får et godt afkast af denne store investering.

Venstre støtter lovforslaget, og vi ser meget frem til, at banen bliver åbnet og taget i brug i 2018. Her taler vi virkelig om et løft af den kollektive transport i Danmark.

Kl. 13:48

**Formanden :**

Tak. Der er ønske om korte bemærkninger, og det er først fra hr. Magnus Heunicke.

Kl. 13:48

**Magnus Heunicke (S):**

Tak. Jeg lyttede meget nøje, og jeg var rigtig glad for at notere mig de mange gode fordele, som også Venstre er nået frem til at der er ved at anlægge en ny jernbane fra København over Køge til Ringsted. Det er et stort flertal, måske alle partier i Folketinget, jo fuldstændig enige om. Men noget, jeg til gengæld står helt uforstående

over for, er, hvorfor Venstre som det eneste parti skulle være så langsomme til at se de gode ting, der er i at anlægge en ny jernbane. Det blev jo udsat gang på gang, og mens vi udsætter sådan noget, sker der det, at togene og dermed folkene i dem holder i kø. Vi får ikke den kapacitetsforøgelse, som der er et så skrigende behov for i den kollektive trafik.

Så mit spørgsmål til Venstres ordfører er: Er Venstre overhovedet bevidst om, hvor mange penge det har kostet, at man i Venstre har træneret processen og villet have ekstra undersøgelser, og hvor lang tid ekstra det har taget i projektet, at man har villet have de her ekstra undersøgelser af forskellige linjeføringer, før man som det sidste parti i Folketinget fandt frem til noget, som man kunne blive enig med sig selv om?

Kl. 13:49

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:49

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Det lyder næsten, som om hr. Magnus Heunicke er ked af, at Venstre støtter det her projekt. Men vi er glade for, at det nu kan søsættes. Det, jeg derimod så vil sige, er, at jeg tror, at der er tusindvis af mennesker her på Sjælland, specielt dem, der berøres af dette store anlægsprojekt, som er glade for, at vi tog os tid til en grundig vurdering af de forskellige muligheder. For der var jo to forskellige hovedløsninger, det er ikke nogen hemmelighed. Vi tog os tid til en grundig og seriøs vurdering. Det var lige før, at hver eneste sten på disse strækninger blev vendt med en teske. Det tror jeg at der er rigtig mange der er glade for at vi tog os tid til.

Jeg er godt klar over, at det havde været ønskeligt, at vi havde sat det i gang noget før, men når vi søsætter så store projekter, der har betydelige konsekvenser for de områder, de berører, er det meget vigtigt, at de er grundigt belyst. Det har Venstre det rigtig godt med at vi har fået gjort, og nu er vi klar til at komme på banen med det her.

Kl. 13:49

**Formanden :**  
Hr. Magnus Heunicke.

Kl. 13:49

**Magnus Heunicke (S):**

Jeg er skam rigtig, rigtig glad for, at vi nu får lavet det her løft i den kollektive trafik. Der er virkelig behov for – og det får hele Danmark gavn af – at vi får gjort den flaskehals større, så det er rigtig godt.

Men hvad er Venstres svar til de mange trafikeksperters, som, da man i Venstre til alles overraskelse pludselig fandt på, at man skulle have to VVM-undersøgelser til 70 mio. kr. af det her femte spor, sagde: Det der er bare en skinmanøvre, det er bare noget, som trænerer det hele, udsætter det og koster 70 mio. kr., som kunne være brugt til mange gode ting på vores tog og i vores busser, men som man har brugt på en VVM-undersøgelse, fordi Venstre altså ikke kunne blive enig med sig selv?

Hvad er Venstres svar til alle dem, som dengang kritiserede det og sagde: Bare vent, det ender med nybygningsløsningen, det her er kun, som man siger – undskyld ordvalget, men det er et citat – et hold kæft-bolsje til dem, som var modstandere af nybygningsløsningen, til 70 mio. kr.?

Kl. 13:50

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:50

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Jeg har jo noteret mig, at rigtig mange af hr. Magnus Heunicke's partifæller var meget glade for, at Venstre tog sig tid til at få det her grundigt belyst. Vi taler om et projekt til over 10 mia. kr., og der tror jeg faktisk, at befolkningen forventer, at vi belyser sådan noget grundigt.

Derimod kan jeg selv udtrykke en undren over, at Socialdemokratiet var i stand til at konkludere på det her projekt, længe inden den afsluttende undersøgelse forelå i efteråret 2009. Det er alligevel fantastisk, man må have en eller anden form for krystalkugle. Vi andre ventede, til vi havde resultatet af undersøgelsen; så tog vi en politisk stillingtagen, og nu er vi klar til at gennemføre en anlægslov.

Kl. 13:51

**Formanden :**

Så er det hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 13:51

**Per Clausen (EL):**

Jeg vil godt spørge hr. Kristian Pihl Lorentzen, om han ikke tror, at mange af de mennesker, som bor i Brøndbyområdet og Hvidovreområdet, ville være endnu gladere, hvis det var sådan, at Venstre havde sørget for, at der var penge nok til, at man kunne lave de nødvendige foranstaltninger, der kunne reducere en lang række støjgener, som de mennesker nu udsættes for.

Altså, det er jo meget godt, at hr. Kristian Pihl Lorentzen og Venstre har fået alting undersøgt dobbelt så godt eller rettere sagt har fået undersøgt nogle ting, der alligevel ikke skulle blive til noget, meget grundigt, men var det ikke bedre, hvis Venstre havde sørget for, at der var penge til at løfte den opgave at få løst i hvert fald nogle af de største miljøproblemer i f.eks. Brøndbyområdet og Hvidovre på en ordentlig måde?

Kl. 13:52

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:52

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Det er jo let for Enhedslisten at stå på sidelinjen i stedet for at gå ind i en forligskreds og tage et medansvar. Det er klart, at der i et sådant projekt her har været nogle prioriteringer. Der er mange ting, vi kunne have taget med i projektet, og derfor har forligskredsen – alle partier undtagen Enhedslisten – taget en grundig drøftelse af, hvad det er, vi må og skal have med i det her projekt. Det er en prioritering, det medgiver jeg. Der var ting, det også var ønskeligt at få med. Men vi har altså også en økonomi, der skal holde, og derfor har vi på baggrund af den grundige belysning koncentreret os om at tage de ting med, som er et must, og som vi er nødt til at have med i det her projekt.

Kl. 13:52

**Formanden :**

Hr. Per Clausen.

Kl. 13:52

**Per Clausen (EL):**

Jeg er da glad for, at Venstre påtager sig ansvaret for, at man har valgt at lave en meget, meget skrabet udgave af den oprindelige forbindelse mellem Ringsted og Køge, som man snakkede om tilbage i 1990'erne. En række af de miljøtiltag, en række af de støjbekæmpelsestiltag, som var med der, er blevet fjernet, og man har også i en række tilfælde undladt at etablere nogle stationer, der kunne gøre, at

også den del af lokalbefolkningen, som skal opleve togene køre forbi, kunne have glæde af det.

Men er det så ikke også rigtigt, at når der ikke var råd til det, at når Venstre stod urokkeligt fast på, at der kun måtte afsættes 10 mia. kr. til det, var det, fordi Venstre skulle bruge pengene til motorveje? Det er det, der er begrundelsen for, at vi står i den situation, at vi mangler penge til at få en rigtig god forbindelse, og derfor må nøjes med en, som dog er en klar forbedring i forhold til den eksisterende tilstand, men som har en række meget uheldige konsekvenser for dem, der skal være nabo til den her jernbaneforbindelse.

Kl. 13:53

**Formanden :**  
Ordføreren.

Kl. 13:53

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Der er jeg nødt til at korrigere hr. Per Clausen. Den oprindelige ramme, vi diskuterede, var på 10 mia. kr., og den stod vi ikke urokkeligt fast på. F.eks. var der et stort borgermøde ude i Valby ved Kulbanevej, hvor vi var mange der var ude. Det gjorde et stort indtryk, og det gjorde så også, at vi justerede projektet, så rammen blev forøget med godt og vel 300 mio. kr. Så der er ikke noget med, at Venstre har stået urokkeligt fast. Men vi har sammen med de andre partier, der har taget et ansvar for det her projekt, været nødt til at prioritere.

Det er selvfølgelig ærgerligt, at man ikke kan få alt med, men sådan er det nu engang i det her projekt. Til gengæld synes jeg, at vi skal glæde os over, at der er kommet rigtig mange foranstaltninger, også afbødende foranstaltninger, på de strækninger, hvor der bor mennesker forholdsvis tæt på. Men det er klart, at en ny bane i et nyt terræn, om jeg så må sige, vil have nogle miljømæssige konsekvenser. Sådan er det nu engang. Men det er jo det, vi har holdt op imod, at den kollektive trafik i Danmark får et gigantisk løft med dette projekt, og så skal vi så i detailprojekteringen sørge for, at vi skåner naboerne mest muligt.

Kl. 13:54

**Formanden :**

Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Så er det hr. Magnus Heunicke som ordfører for Socialdemokratiet.

Kl. 13:54

(Ordfører)

**Magnus Heunicke (S):**

Da jeg i morges tog toget til København fra Næstved, skete det igen: Da vi ankom til Roskilde, blev toget fuldstændig overfyldt, og folk måtte stå op i kupeerne og i toggangene. Da vi nærmede os Københavns Hovedbanegård, holdt toget helt stille og ventede i kø for at komme ind, fordi vi skulle igennem Danmarks mest alvorlige jernbaneflaskehals, nemlig jernbanestrækningen ind mod hovedstaden. Jeg kom fra det sydlige Sjælland, og der kom også tog fra Jylland og Fyn, og der kom tog fra Vestsjælland, og de skulle alle sammen igennem den samme flaskehals.

Det er den flaskehals, som jeg oplevede i dag, men som pendlerne jo oplever hver eneste dag, som vi nu endelig får gjort op med. Det er noget, som vi har ventet på i lang tid, og derfor er jeg rigtig glad for, at det allerede nu er blevet slået fast af Venstres ordfører, at vi Socialdemokrater var det første parti, som lagde sig fast på, at vi skal have den her nybygning. Og det kan kun gå for langsomt, for for hver dag, der går, og for hvert år, der går, hvor vi venter på at få den, får vi ikke løst det største problem i den kollektive trafik, nemlig at gøre det attraktivt at vælge toget frem for at sidde i sin bil.

Det er en god dag, fordi vi får besluttet det, men jeg også nødt til på denne gode dag at sige, at det er ufatteligt, at vi skulle vente i så lang tid. Hvorfor skulle vi have en regering og et regeringsparti,

Venstre, som gik rundt om sig selv og var internt uenige og så meget uenige, at vi skulle have to forskellige VVM'er, altså to forskellige miljøundersøgelser, til 70 mio. kr.? Prøv bare at tænke på, hvor meget støjreduktion vi kunne have fået i forbindelse med nybygningsløsningen for de 70 mio. kr. Jeg tror, at der er mange borgere rundt omkring, som ville have været meget tilfredse med at få det, men de penge blev desværre spildt på en miljøundersøgelse af et alternativt forslag, som alligevel ikke kunne samle et flertal. Derfor er det godt, at vi nu endelig kan stå og sige, at vi har fundet den rigtige løsning, som altså er nybygningsløsningen.

Jeg vil her fremhæve, at det er blevet en forbedret løsning i forhold til den, som vi gik til forhandlingsbordet om, i og med at vi har fået forbedret forholdene for alle dem, der bor på Kulbanevej i Valby, og for alle de drenge og piger, der spiller fodbold på fodboldbanerne mellem boligkarreerne, som får bevaret deres mulighed for at dyrke deres fritidsaktiviteter. Og de, der bor der, kan bo der i fred og ro, for der kommer nemlig låg på jernbanen, så vi ikke får splittet boligområdet op.

Vi vil i det videre arbejde arbejde for, at Brøndby Kommunes meget berettigede krav, og jeg synes også beskedne krav, om at få lov til at anlægge nogle nye fodboldbaner og bygge et nyt omklædningsrum i den grønne kile bliver opfyldt, for når vi laver en jernbane det sted, hvor Danmarks største fodboldklub i øjeblikket træner, er det klart, at de skal have nogle nye baner. Der er vi altså nødt til at give lov til, at de kan lave de her baner. Det vil vi godt være med til at hjælpe til med.

Vi vil ligeledes i arbejdet med den nye bane naturligvis meget nøje følge, hvad der sker i Hvidovre, som i forvejen er et meget støjbelastet område.

Det sidste er, at når først den her bane åbner i 2018, er der to meget presserende ting, der skal til for at få det fulde udbytte af den. Den ene er en udbygning af Københavns Hovedbanegård, og den anden ting er en udbygning af Lillesyd, som vil betyde, at man kan spare ca. 20 minutter på strækningen fra København til Hamborg og Berlin. Tak for ordet.

Kl. 13:58

**Formanden :**

Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 13:58

**Per Clausen (EL):**

Jeg er sådan set meget enig i både det, hr. Magnus Heunicke sagde om de gode ting, nemlig at vi nu får forbindelsen, og nogle af de ting, som han fremdrog som problematiske i det forslag, der ligger.

Jeg vil spørge, om det, hr. Magnus Heunicke siger om Brøndby og også om Hvidovre, betyder, at Socialdemokraterne vil forsøge at komme igennem med det, som man kalder et smallere Hvidovre, altså det, som Hvidovre Kommune har beskrevet som en del af løsningen. Og er der vilje til fra Socialdemokraternes side at forsøge at presse de øvrige forligspartier til at afsætte et måske i virkeligheden relativt lille beløb set i forhold til de 10 mia. kr., der er afsat, til at sikre, at vi får løst de tilbageværende meget alvorlige miljøproblemer?

Kl. 13:59

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 13:59

**Magnus Heunicke (S):**

Jeg tror desværre, at man må sige, at hvis man havde gjort det her rigtigt, kunne man have løst både støjproblemerne fra bilerne i Hvidovre og problemerne i Brøndby ved at få lagt det hele ned i en underjordisk tunnel. Det kunne have løst det hele. Men man må se i øj-

nene, at de penge ikke findes på det budget, som vi nu opererer med. Det er jo sådan, at når man er forligspartner og er fra oppositionen, er det regeringen, der udstikker de økonomiske rammer, og så kan vi være med til at udmønte de rammer. Det er det, vi nu er med til.

Der er derfor ingen tvivl om, at vi i forhandlingerne og naturligvis også fremadrettet vil arbejde for at få den bedst mulige løsning. For både Hvidovres og Brøndbys vedkommende er det ikke så meget økonomien, som det er det overhovedet at få lov til at bygge og anlægge nogle fodboldbaner i den grønne kile.

Så vi vil meget gerne være med, men jeg må bare sige, at vores evner rækker ikke længere, for vi sidder ikke med nøglen til Finansministeriet.

Kl. 13:59

**Formanden :**

Hr. Per Clausen.

Kl. 13:59

**Per Clausen (EL):**

Det problem kan muligvis løses, inden der i forbindelse med det her projekt bliver gravet ret meget i jorden. Så på den måde kan man selvfølgelig være taknemlig for, at det har trukket ud.

Men det, jeg gerne vil spørge hr. Magnus Heunicke om, er: Er det ikke rigtigt, at Socialdemokraterne sådan set også har været med til at bruge de penge inden for aftalen til motorveje, og at Socialdemokraterne aktivt har støttet det projekt, som vi diskuterede lige før, og når vi skal til at snakke om Helsingørmotorvejen, er det også et projekt, som Socialdemokraterne er begejstrede tilhængere af? Socialdemokraterne har altså også været med til at foretage den prioritering, som betyder, at der er nogle miljømæssige problemer i forbindelse med den her jernbane, som ikke bliver løst, fordi man hellere vil bruge penge på nogle motorveje.

Kl. 14:00

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 14:00

**Magnus Heunicke (S):**

Det er ikke en rigtig præmis at stille det sådan op. Vi har bakket op om de motorveje, som nu bliver udvidet, fordi der er et akut behov for det. Men alle, der blot har et minimum af indsigt i transportpolitikken, ved jo også, at der er akut trængsel mange steder i Danmark, og derfor har det fra starten af været vores holdning, at regeringens indsats slet ikke er nok. Men derfor skulle vi jo ikke grave os ned og sige, at vi ikke vil være med til at lave aftaler og prøve at få noget igennem. Det vil vi gerne.

Men det samlede rammebælt er simpelt hen for lille til at kunne løse de akutte trængselsproblemer, som vi har. Det er faktisk samfundsøkonomisk temmelig tåbeligt ikke at gøre det, for vi kan se, at samfundet bliver taberen og bliver fattigere for hver dag, der går, med at folk holder i kø i deres biler, og for hver dag, der går, hvor folk ikke kan komme frem med toget. Derfor ville det også rent samfundsøkonomisk på bare lidt længere sigt være fornuftigt at investere mere i den kollektive trafik og de steder, hvor der er trængsel på vejene. Det står vi fuldstændig ved.

Kl. 14:01

**Formanden :**

Tak til hr. Magnus Heunicke. Så er det hr. Kim Christiansen som ordfører.

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

L 134 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge er og bliver sikkert aldrig Dansk Folkepartis ønskeløsning. Det tror jeg er tydeligt for enhver, og alle med en lille smule kendskab til, hvad der foregår herinde på Christiansborg, ved, at vi har været modstandere af den her løsning i rigtig mange år, i og med at vi egentlig mente, at en udvidelse af den eksisterende bane samt en udbygning af S-banen til Køge kunne have været et lige så udmærket bidrag, bare til en tredjedel af prisen.

Nu er det det her lovforslag, vi skal behandle, og når vi så alligevel er med, er det jo selvfølgelig, fordi det er lidt umuligt at påvirke spillet, hvis man sidder uden for banen. Derfor har vi altså valgt at spille med og være med til at sikre, bl.a. som det har været nævnt, en tunnelloosning i Valby, så den her løsning trods alt bliver til så lille en gene for de boligområder, som den skal gå igennem, som overhovedet muligt.

Der er ingen tvivl om, at vi i Dansk Folkeparti også synes, at der er et hængeparti med hensyn til Hvidovre. Der er kommet et udspil fra Hvidovre Kommune, som faktisk ikke medfører en merudgift. Det er i hvert fald en ny oplysning for mig, og derfor mener jeg også, at det er noget, vi seriøst bør overveje. Jeg ved, at vi har forlig om det her, men når der fremkommer nye oplysninger, vi alle sammen måske kan blive lidt klogere af, så synes jeg også, at vi skal give det en seriøs tanke i den videre udvalgsbehandling og få lavet en linjeføring i niveau med motorvejen. Det vil koste lidt på motorvejsiden, men der har vi i Dansk Folkeparti den holdning, at vi godt kan leve med, at den vej bliver tresporet ca. 1 km senere end det, den er i dag. Det vil vi som sagtens kunne leve med. Så jeg mener i hvert fald, at det er noget, vi skal give en seriøs tanke, så man også i Hvidovre får en løsning, som måske er til at leve med.

Jeg er da enig i – nu er det ikke, fordi spørgsmålet om fodboldbaner drejer sig jordens undergang – at man også skal kigge på de problemer, man har i Brøndby omkring de grønne arealer derude. Så der er absolut ting, vi stadig væk kan diskutere i udvalgsarbejdet for at finpudse den her løsning, og det vil vi selvfølgelig medvirke konstruktivt til. Så håber vi bare, at det her bliver til så stor glæde og gavn for den danske befolkning, som hr. Magnus Heunicke lige har stået og forsøgt at overbevise Folketinget om. Vi vil i hvert fald gøre vores til, at den så ud over at blive til gavn for den kollektive trafik også bliver til at leve med for de beboere, der skal bo langs med linjen.

Kl. 14:04

**Formanden :**

Tak til hr. Kim Christiansen. Så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører.

Kl. 14:04

(Ordfører)

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Det er en historisk dag, hvor vi skal beslutte en helt ny bane i Danmark. Det er første gang i næsten 90 år, at det sker, og det er søreme på tide. Banen er en helt afgørende forudsætning for, at vi får fart under vingerne i den kollektive trafik.

SF fremlagde i november 2007 under den daværende folketingsvalgkamp et forslag til den fremtidige transport i Danmark. Et af omdrejningspunkterne var en timeplan mellem de store byer i Danmark: 1 time mellem København og Odense, 1 time mellem Odense og Århus og mellem Århus og Aalborg. De borgerlige partier latterliggjorde dengang vores forslag, men nu er det en del af transportaftalen, og jeg er ikke i tvivl om, at det bl.a. skyldes SF's massive indsats.

Banen mellem Ringsted og København er væsentlig for at sikre timeplanen. Ikke mindst er det en investering i fremtiden. Femtesporsløsningen ville ikke kunne have klaret presset på sigt, og nu får pendlere, der ellers befinder sig langs femtesporsløsningen – de pendlere, der skal over Roskilde – i fremtiden en langt bedre trafikbetjening. Vi har nemlig også lige vedtaget et dobbeltspor mellem Vipperød og Lejre. Og nu med den mere plads på banen mellem Roskilde og København vil pendlere på Sjælland også opleve en markant forbedring. Køreplanen for pendlere fra Roskilde vil desuden også forbedre sig. Fra i dag at have 10 afgang i myldretiden vil de faktisk få 11 afgang i myldretiden i fremtiden.

Men den nye bane medfører jo også nogle udfordringer, nogle tekniske udfordringer, som vi mener skal løses, hvis vi får flere penge. Det kunne f.eks. være EU's TEN-midler, hvor vi, hvis alt går vel, kan få helt op til 1 mia. kr. Her mener vi, at vi skal kigge på Ny Ellebjerg og hele spørgsmålet om en niveaufri overskæring. Vi skal kigge på spørgsmålet om stationen ved Køge Nord vedrørende en opkobling i forhold til sydbanen. Vi skal også kigge på spørgsmålet, om man har behov for en ny vendeplads i Ringsted. Vi ved, at der er sat areal af til det. Så det står ligesom i en venteposition til, hvis vi eventuelt skulle få noget yderligere finansiering og kunne gøre noget for at få løst de her tekniske udfordringer. Det vil SF være meget indstillet på.

Vi har også fået en masse borgerhenvendelser. Vi er selvfølgelig ikke blinde for, at når vi bygger en ny bane i Danmark, vil der være en del borgere, der oplever enorme forandringer og en masse besvær. Derfor har forligspartierne jo også aftalt en nedgravning af banen ved Kulbanevej i Valby, da en ny bane her vil betyde en enorm støjrforøgelse i området. Der er jo ikke nogen bane i dag. Så det er et drastisk indgreb.

Der er også nogle yderligere udfordringer, som vi i SF gerne vil kigge lidt på under udvalgsbehandlingen, på grund af de hørings-svar, vi har fået ind, herunder hvorvidt man kan overdække de tæt-beboede strækninger mellem Valby og Hvidovre. Vi ved godt, at vi i dag overhovedet ikke har finansiering til den slags, men vi kan i hvert fald kigge nærmere på de høringssvar, der er kommet omkring den problemstilling, og om man eventuelt kan skaffe finansieringen til det, bl.a. ved at benytte sig af billigere bygningsmetoder.

Vi vil også under udvalgsarbejdet have undersøgt de forslag, som ligger i høringssvarene om Valby og Hvidovre. Vi har jo haft begge byråd i deputation i Folketingets Trafikudvalg, og vi er også blevet gjort opmærksom på elementer, som vi ikke tidligere har været opmærksomme på, herunder at kigge på delstrækningen i Hvidovre, hvor man kan gøre det, som byrådet betegner som en smallere motorvej over en kortere strækning, der ligger i omegnen af at være budgetneutralt. Det er jo ikke dårligt, når tingene ikke koster nogen penge, at kunne være positiv over for et byråd. Det kan være billigere at bygge langs motorvejen end under Vigerslev Allé, hvilket alene kræver, at de første 100 m af Holbækmotorvejen forbliver tosporet, ligesom den er indadgående på samme sted. Det vil ikke formidske motorvejens kapacitet, da der allerede er tosporet tilkørsel på Folehaven udadgående.

Høringssvarene er mange, og der er mange gode kommentarer. Her vil jeg især lægge vægt på et element yderligere, nemlig Dansk Handicap Forbund, der foreslår, at vi sikrer en bedre tilgængelighed, og det er vi heller ikke afvisende over for. Vi i forligskredsen vil vende, om vi kan gøre noget i den forbindelse.

Forslaget er en del af transportaftalen, men også et forslag, som SF har støttet og arbejdet for i næsten 20 år. Vi støtter selvfølgelig derfor forslaget.

Kl. 14:09

**Formanden :**

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 14:09

**Per Clausen (EL):**

Jeg er meget glad for fru Pia Olsen Dyhrs indlæg her, der jo får understreget, ikke bare hvor godt og vigtigt det her projekt er for fremtidens transport i Danmark, men også at der er nogle udfordringer tilbage, vi mangler at få løst.

Jeg må forstå det, fru Pia Olsen Dyhr siger, sådan, at løbet ikke er kørt. Altså, tidligere er det i hvert fald af nogle blevet opfattet, som om fru Pia Olsen Dyhr i TV2/Lorry skulle have sagt, at alle de indvendinger kom for sent, at løbet nu var kørt, og at det hele var på plads. Men jeg opfatter det, fru Pia Olsen Dyhr siger nu, som om der faktisk er en runde, hvor man har mulighed for, også borgerne i de berørte områder, at påvirke den politiske proces, og det synes jeg jo er meget vigtigt, for jeg er sikker på, at i de forhandlinger, der skal foregå blandt forligspartierne, kan fru Pia Olsen Dyhr godt have brug for støtte også fra de mennesker, som er aktive i det her.

Kl. 14:09

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 14:09

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Jeg vil sige, at jeg i TV2/Lorry måske udtalte mig lidt firkantet grundet den lange proces, vi har været igennem i forligskredsen. Der er ingen tvivl om, at vi i forligskredsen har en forståelse af, at det er et rigtig godt projekt, som ligger her, og at det er et projekt, som vi gerne ser gennemført. For SF er det helt, helt centralt, at det her projekt bliver gennemført, at det ikke lige pludselig bliver skudt til hjørne, fordi det bliver for dyrt. Det har nok ligget i mit baghoved, at det her forslag altså skulle blive til noget og helst ikke blive trukket i langdrag, fordi det blev for dyrt.

Men vi har det jo sådan i Folketinget, at vi behandler et lovfor-slag tre gange, og vi skal derfor også igennem en helt almindelig udvalgsbehandling med de her forslag, selv om der er en politisk kreds bag det. Og hvis vi nu kan blive klogere, og hvis vi nu ser forslag, der ikke koster nogen penge, skal SF i hvert fald ikke være dem, der står i vejen for at gøre noget ved dem.

Kl. 14:10

**Formanden :**

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:10

**Per Clausen (EL):**

Det er jeg meget glad for at høre. Jeg skulle bare være fuldstændig sikker på, at jeg havde forstået fru Pia Olsen Dyhr rigtigt den her gang.

Jeg har da meget forståelse for, at man i en presset situation, hvor man måske frygter, at nogen kunne være villig til at løbe fra den aftale, der er indgået, om at lave den her bane, er sådan lidt nervøs for at få rokket ved båden. Men ud fra de udtalelser, der i dag er kommet fra både Socialdemokraterne og Dansk Folkeparti, er der noget, der tyder på, at SF ikke er alene om at rokke ved båden. Og hvis det så ikke lykkes at få de nødvendige forbedringer igennem, kan man jo sådan næsten gætte sig til, hvem der har ansvaret, som det ser ud nu.

Kl. 14:11

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 14:11

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Der er ingen tvivl om, at SF er meget bekymret for nogle af de områder, som den nye bane skal gå igennem. Det har vi gjort opmærk-

som på i forligskredsen, og vi har også stillet adskillige spørgsmål i forligskredsen om den her problemstilling. Og vi vil i hvert fald gerne være meget aktive i udvalgsbehandlingen, med hensyn til hvordan vi løser det fremover. Vi vil gerne stille de her spørgsmål, og vi har allerede stillet nogle spørgsmål, for at få belyst situationen yderligere.

Derudover er der da også ting i den her proces, vi er blevet gjort opmærksom på efterfølgende, og som vi ikke vidste på forhånd. Det er heldigvis stadig væk sådan i Danmark, at det med, at vi alene vide på Borgen, ikke gør sig gældende. Vi kan faktisk godt få gode ideer udefra, og det er jo det, der er sket. Byrådene har været i Trafikudvalget og sagt: Der er altså nogle problemer. Vi mener, at nogle af dem kan løses, endda budgetneutralt. Og så vil vi i SF i hvert fald gerne arbejde for, at vi finder en god løsning, som kan gøre alle glade, nu når vi faktisk endelig får en ny bane.

Kl. 14:12

#### Formanden :

Tak til fru Pia Olsen Dyhr, og så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Kl. 14:12

(Ordfører)

#### Henriette Kjær (KF):

Vi Konservative er meget glade for, at vi i dag kan behandle dette forslag til anlægslov om en ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge. Det har jo været et meget omdiskuteret anlægsprojekt, der har været længe undervejs, men vi Konservative er glade for, at der nu er samlet et bredt flertal for denne løsning, som vi jo kalder nybygningsløsningen.

Årsagen til, at vi har brug for en helt ny banestrækning, er, at vi har behov for mere kapacitet på banenettet. Med den kommende Femernforbindelse har vi en forventning om, at der vil køre flere godstog på strækningen, ligesom der er behov for mere plads på skinnenettet, hvis vi vil realisere vores ønske om flere tog mellem landsdelene og kunne igangsætte den såkaldte timemodel, hvor intentionen jo er, at man på 1 time skal kunne komme fra København til Odense, på endnu 1 time fra Odense til Århus og så på endnu 1 time fra Århus til Aalborg. Det kræver simpelt hen ny kapacitet på banenettet.

Når man laver et så stort anlægsprojekt, er det jo klart, at vi kommer til at gribe ind i naturen, i kulturhistoriske anlæg og selvfølgelig også i beboelse, og det er altid en udfordring at få det til at gå op i en højere enhed. Men jeg mener faktisk, at det er lykkedes meget godt i denne sag. Gevinsten er i hvert fald helt klar: Antallet af ture med tog forventes at stige med 14.300 ture pr. hverdagsdøgn, og det er cirka 37 pct. af de her ture, der vil blive overflyttet fra vej til jernbane. Og det er altså noget, der kan mærkes. Derfor er det det helt rigtige, vi har gjort ved at vælge denne løsning, og det er en løsning, vi Konservative støtter hundrede procent.

Kl. 14:14

#### Formanden :

Tak til fru Henriette Kjær. Så er det fru Bente Dahl som ordfører.

Kl. 14:14

(Ordfører)

#### Bente Dahl (RV):

Den radikale ordfører kan ikke være til stede i dag, og jeg skal derfor på vegne af Det Radikale Venstre meddele følgende:

Det Radikale Venstre støtter med meget stor glæde dette lovforslag. Allerede da den nuværende transportministers forgængers forgænger tiltrådte, spillede den radikale ordfører af en række indlysende grunde ud med et forslag om at etablere denne nye jernbanestrækning. Jernbanen tilvejebringer en enorm kapacitetsforøgelse på

strækningen. Derfor muliggøres attraktive togforbindelser og forbedrede tilbud til passagerer, bl.a. timemodellen. Målet med timemodellen er at sikre en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus, Århus-Aalborg, på sigt Odense-Esbjerg samt Odense-Herning. Timemodellen vil altså give langt hurtigere rejsetider for fjerntrafikken.

Dengang var regeringen ikke klar til at træffe beslutning, men et par transportministre senere kan vi endelig skride til handling, og det er jo godt. For den nye jernbane giver nemlig foruden de nævnte forbedringer på fjerntrafikken mellem landsdelene også et stort løft til Sjælland med mulighed for mange flere tog. Lovforslaget vil således bidrage til at nedsætte rejsetiderne for titusindvis af pendlere hver eneste dag. Den nye jernbane vil altså kort sagt øge transportkapaciteten helt enormt på et bæredygtigt grundlag og derfor medvirke til, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Overflytning af bilture til jernbanen vil reducere udledningen af CO<sub>2</sub>, og lovforslaget vil i tilgift øge mobiliteten, bl.a. til gavn for erhvervslivet. Det er optimalt set med De Radikales øjne. Vi er meget glade for endelig at se den rigtige løsning udmøntet i et lovforslag, og derfor deltager vi også i den bagvedliggende aftale herom.

Kl. 14:16

#### Formanden :

Tak til fru Bente Dahl. Så er det hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 14:16

(Ordfører)

#### Per Clausen (EL):

Da Enhedslisten for et par år siden udarbejdede en sammenhængende plan for, hvad der var de nødvendige forbedringer af togdriften i Danmark, må jeg sige, at så var forslaget om at etablere forbindelsen København-Ringsted over Køge sådan set det første og det vigtigste af de forslag, vi lagde frem. Dermed kan man også drage den konklusion, at vi selvfølgelig er glade for – meget glade for – at vi i dag er kommet dertil, at et enigt Folketing kan vedtage at etablere en sådan jernbanestrækning. Det synes vi er rigtig godt. Det er godt for den kollektive trafik; det er godt for de mennesker, der bruger den kollektive trafik; det giver en lang række nye muligheder i fremtiden.

Det eneste problem, der står tilbage – men det er også et lidt stort problem – er, at da man i forligskredsen lavede aftalen om den her baneforbindelse, havde man ikke viljen til at skaffe de nødvendige penge. Derfor er der en del problemer tilbage – problemer, som heldigvis både Socialdemokraterne, SF og Dansk Folkeparti har været inde på i deres ordførertaler, og derfor problemer, som vi kan have en forventning om at der vil blive gjort et sidste forsøg på at løse, hvad enten det nu er EU-midler, gratisløsninger, eller hvad det er, man kan tage sin tilflugt til. Det synes vi faktisk er rigtig, rigtig fornuftigt, for pointen er jo, at da man lagde sig fast på, at det her måtte koste de her godt 10 mia. kr., traf man også en beslutning om, at det noget mere omfattende projekt, som blev diskuteret tilbage i 1990'erne, skulle omarbejdes til et discountprojekt, og mens det i nogle tilfælde kan være fornuftigt at forsøge at spare, har man her truffet nogle beslutninger, som efter vores opfattelse er forkerte.

Vi så meget gerne, at der blev mulighed for at anlægge de nødvendige niveaufri skæringer ved Ny Ellebjerg, som mange jo har peget på er nødvendige og vigtige, også for at undgå flaskehalse og forsinkelser i fremtiden, når banen tages i brug. For når banen tages i brug, er det med jernbaneskiner, som det er med motorveje, nemlig at vi har en klar forventning om, at de faktisk bliver fyldt ud, og så er der faktisk nogle indbyggede problemer her, som man så skal til at rette på bagefter, og det bliver i virkeligheden bare meget dyrere.

Det er et spørgsmål om at tunnellægge banen fra Ny Ellebjerg til efter Avedøre Havnevej. Der er tale om nogle meget tætbefolkede

boligområder i både Valby og Hvidovre, som allerede i dag er voldsomt påvirket af transittrafik. Så kan man sige, at de har det skidt i forvejen, og så kan de få det lidt værre. Sådan ser vi ikke på det. Det er et spørgsmål om, at man kan bruge noget af motorvejen ude omkring Hvidovre i forbindelse med et smallere Hvidovreprojekt – et projekt, som nogle jo har sagt nærmest er gratis, og som i hvert fald giver nogle klare fordele for de mennesker, der bor ude i Hvidovre. Og da ingen har religiøse eller ideologiske holdninger til motorveje – muligvis med undtagelse af Enhedslisten er der i hvert fald nogle, der antyder – så kan der jo ikke være noget problem i at inddrage lidt af den motorvej for at løse den udfordring på en fornuftig måde.

Der kunne være brug for at lave en bedre og mere miljøskånsom linjeføring langs Brøndby Haveby, og bare for at understrege det vil jeg sige, at man også kunne gøre nogle ting, som faktisk ville gøre, at flere af de mennesker, der bor i området, kunne få gavn af den her forbindelse. Det handler om at anlægge Køge Nord, så den kan betjene både nybygningsløsningen, Lillesyd, S-toget og Østbanen og fungere som omstigningsstation for bilister fra Køge Bugt-motorvejen, altså sådan at man for alvor kunne bruge det som et centralt trafikknudepunkt.

Så har vi også nævnt, at vi synes, at det er fuldstændig oplagt at etablere en station ved Hvidovre Hospital. Med den centraliserings- og koncentrationspolitik, som gennemføres inden for sygehusområdet, vil folk i endnu større udstrækning have behov for at komme rejsende til Hvidovre Hospital, og der er efter vores opfattelse god brug for at etablere en station til regionale tog dér, ligesom der kunne være andre eksempler på det.

Der skal altså ikke så forfærdelig meget til for at gøre det her forslag til et virkelig, virkelig fremragende forslag, og vi synes, at man skal ofre den energi og den smule ekstra penge, der er brug for, for at sikre, at vi får en løsning, som af lokalbefolkningen i de områder, hvor skinnerne bliver ført igennem, opfattes som rimelig, og hvor de får forbedrede muligheder for selv at få glæde af togforbindelsen, og hvor vi også sikrer os imod, at der opstår nye vanskeligheder med at få trafikken afviklet i fremtiden.

Så vi ser i Enhedslisten sådan set frem til en proces, som vi godt ved nok mere formelt end reelt kommer til at foregå i Folketingets Trafikudvalg, fordi forligspartierne selvfølgelig skal blive enige. Men på baggrund af de udtalelser, der i dag er kommet fra Socialdemokraterne, SF og Dansk Folkeparti, nærer vi stor optimisme, med henblik på at man kan få løst nogle af de udestående problemer og altså få etableret en rigtig god jernbaneforbindelse her ikke alene til gavn for den kollektive trafik i Danmark generelt set, men også på en måde, så lokalbefolkningen får fuld glæde af den og ulemperne bliver reduceret så meget, som det overhovedet er muligt.

Kl. 14:21

**Formanden :**

Tak til hr. Per Clausen. Så er det transportministeren.

Kl. 14:21

**Transportministeren (Hans Christian Schmidt):**

Først vil jeg gerne takke for de mange positive tilkendegivelser til lovforslaget, der er kommet. Det glæder mig selvfølgelig meget, at så mange bakker op om dette vigtige projekt.

Den nye jernbane mellem København og Ringsted vil medføre et markant løft for en stor del af rejsende med tog mellem landsdelene. Det er der jo flere der har været inde på, og det kan jeg kun give min opbakning til. Den nye jernbane vil også forbedre betjeningen af de mange pendlere mellem Sjælland og Københavnsområdet, og overordnet set vil den nye bane kunne bidrage til at gøre hele jernbanen til et mere attraktivt alternativ til personbilen bl.a. ved at understøtte målsætningen om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Banen rummer også stor betydning for en forbedring af den internationale banegodstrafik mellem Skandina-

vien og Tyskland samt det øvrige Europa via den kommende forbindelse over Femern Bælt.

Jeg vil også sige, at den nye jernbane jo er et meget vigtigt skridt hen mod realiseringen af timemodellen, som går ud på at sikre en rejsetid på 1 time på hovedstrækningerne København-Odense, Odense-Århus og Århus-Aalborg og på sigt også mellem Odense og Esbjerg henholdsvis Herning. Den nye jernbane giver endvidere mulighed for at øge antallet af tog fra København mod Fyn og Jylland. Projektet har været mange år undervejs, og det er en markant milepæl, at der med anlægsloven sættes et punktum for diskussionen. Nu skal banen bygges, og vi regner med, at den kan stå klar til brug i 2018.

Jeg ser frem til den videre behandling af forslaget og er naturligvis rede til at svare på spørgsmål i den forbindelse.

Kl. 14:23

**Formanden :**

Tak. Der er en kort bemærkning, og det er fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 14:23

**Klaus Hækkerup (S):**

Nu nævnte ministeren, at den nye jernbaneforbindelse ville forbedre trafikforholdene for trafikken mellem Skandinavien og Tyskland. Jeg vil godt spørge trafikministeren, hvorfor regeringen så foreslår, at vi nøjes med at udbygge banen til en hastighed for togene på 250 km/t., når vi ved, at man både i Sverige, Tyskland, Frankrig og Italien arbejder med højhastighedstog, der kan køre op til 320 km/t., og transport igennem Danmark naturligt kunne indgå i et sådant højhastighedsnet.

Kl. 14:24

**Formanden :**

Ministeren.

Kl. 14:24

**Transportministeren (Hans Christian Schmidt):**

Over for mig er det oplyst, at afstandene mellem byer og standsningssteder er relativt korte her i Danmark, og en forøgelse af den maksimale hastighed til 300 km/t. set i forhold til 250 km/t., som jo er endemålet i det, vi laver, vil give så marginale rejsetidsgevinster, at det ikke står mål med de nødvendige investeringer og de forøgede miljøkonsekvenser m.v. Endvidere vil det kræve, at kurverne på jernbanen ikke kunne laves så skarpe som ved 250 km/t., hvilket også ville have miljøkonsekvenser. Men det er altså på den baggrund.

Kl. 14:24

**Formanden :**

Hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 14:24

**Klaus Hækkerup (S):**

Nu har vi jo tidligere i Trafikudvalget fået at vide, at banelegemer, der er anlagt til en hastighed på 320 km/t., sagtens kan bekøres af tog, der kun kører 250 km/t. Jeg er meget opmærksom på, at det nok er den højeste hastighed, danske tog indtil videre kan komme til at køre med.

Men når vi nu alligevel skal ud at nyanlægge, hvorfor bygger vi så ikke sådan, at de kan køre 320 km/t., så de internationale tog, der kan det, og som ikke drømmer om at stoppe i Ringsted eller Næstved, ville kunne køre igennem f.eks. fra Hamborg til København, så vi fik en hurtig, effektiv og velfungerende international transport?

Kl. 14:25

**Formanden :**

Ministeren.

Kl. 14:25

**Transportministeren (Hans Christian Schmidt):**

Jeg kan kun gentage det, som jo også er oplyst over for mig, og som har været det afgørende i aftalen. Og jeg vil gerne sige, at når der både er investeringer og miljøhensyn, synes jeg, at det taler for, at vi bør fastholde, at vi kommer op på 250 km/t. Men jeg er da åben over for at tage en diskussion om det. Jeg har kun forholdt mig til de faktuelle oplysninger, jeg har fået, og skulle der være kommet ny viden, synes jeg, vi skal vende det en gang til.

Kl. 14:26

**Formanden :**

Tak til transportministeren.

Der er ikke flere, der har bedt om korte bemærkninger, og forhandlingen er sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget, hvis ingen taler imod det.

Det er ikke tilfældet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**4) 1. behandling af lovforslag nr. L 135:****Forslag til lov om udbygning af Helsingørsmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød.**

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsættelse 25.02.2010).

Kl. 14:26

**Forhandling****Formanden :**

Forhandlingen er åbnet. Også her er det hr. Kristian Pihl Lorentzen som første ordfører.

Kl. 14:26

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Vi fortsætter i rækken af anlægslove, vi førstebehandler i dag.

L 135 vil bemyndige transportministeren til at igangsætte udbygningen af Helsingørsmotorvejen fra 4 til 6 spor på en 6 km lang strækning imellem Øverødvej og Isterød.

Loven er en opfølgning på den brede trafikaftale, kaldet »Bedre veje mv.«, fra starten af december 2009 med deltagelse af alle Tingets partier undtagen Enhedslisten og Det Radikale Venstre.

Helsingørsmotorvejen, der i øvrigt er Danmarks ældste motorvej, er præget af meget kraftig trafik og trængselsproblemer. På den sydlige strækning af vejen har den et døgntrafiktal på mere end 80.000 biler, og det forventes, at trafikken vil stige med 2 pct. om året i de kommende år, og det selv om vi udbygger den kollektive trafik. Så noget må gøres, det står klart.

Prisen for det samlede projekt her med udvidelse af 6 km er knap 2,5 mia. kr. svarende til 416 mio. kr. pr. kilometer. Det er så godt nok inklusive et forsigtighedstillæg på 30 pct. af basisoverslaget. Det er rigtig mange penge pr. kilometer. Alligevel må vi konstatere, at projektet har en acceptabel intern rente på 5 pct., og det er selvfølgelig set i lyset af det meget høje trafiktal.

Projektet opdeles i to etaper, idet vi har aftalt finansieringen til den første etape på 4 km's længde, og det er knap 1½ mia. kr., og de er fundet i trafikaftalen. Der udestår altså finansieringen af anden etape, de sidste 2 km, i en kommende trafikaftale.

Jeg har noteret mig, at Rudersdal Kommune har henledt opmærksomheden på særlig to forhold i dette projekt, nemlig støjafskærmningen og udformningen af vejens tilslutningsanlæg. I den forbindelse vil Venstre opfordre transportministeren til naturligvis i samarbejde med forligskredsen at se på mulighederne for at imødekomme kommunens relevante forslag i forbindelse med lovens videre behandling.

Alt i alt kan Venstre støtte lovforslaget, og vi ser frem til, at der fra 2016 bliver mere af den tiltrængt kapacitet på Helsingørsmotorvejen.

Kl. 14:28

**Formanden :**

Så er det hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 14:29

**Per Clausen (EL):**

Jeg kan forstå på hr. Kristian Pihl Lorentzen, at man gennemfører den her udvidelse af Helsingørsmotorvejen, fordi man vurderer, at der i fremtiden vil være en vækst på 2 pct. om året i biltrafikken her. Så sagde hr. Kristian Pihl Lorentzen, at det ville ske, selv om man forbedrede den kollektive trafik. Hvor stor forventer hr. Kristian Pihl Lorentzen, at væksten skal være i den kollektive trafik på den samme strækning i de kommende år?

Kl. 14:29

**Formanden :**

Ordføreren.

Kl. 14:29

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Det har jeg ikke noget konkret bud på. Jeg henholder mig til de vurderinger, som er skrevet i bemærkningerne til lovforslaget. Men det står da klart, at vi skal formå at få kystbanen til at blive et meget attraktivt tilbud. Og der udestår desværre noget, men det er noget, vi er nødt til at tage meget kraftigt hånd om i den kommende tid. Det er klart, at når kystbanen engang er i orden, vil der være rigtig mange pendlere fra Nordsjælland, som vil fristes til at tage toget frem for at køre i bil og vente i kø ind mod København. Jeg kender rigtig mange i det område, som i dag ikke tør tage toget, fordi man ikke er sikker på at kunne møde til tiden, men hvis man tager bilen, ved man nogenlunde, hvor lang tid man skal holde i kø på vejen. Og derfor er der desværre mange, der vælger bilen i dag.

Men det står klart, at når vi får gjort den kollektive trafik til Nordsjælland tiptop, og det skal vi klart sigte imod, så vil det tage en del af den nuværende trafik. Alligevel er det altså vurderingen, at der vil være en vækst på 2 pct. i trafikken på den strækning. Derfor er det højst relevant i lyset af de allerede eksisterende trængselsproblemer at foretage den her investering.

Kl. 14:30

**Formanden :**

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:30

**Per Clausen (EL):**

Jeg troede sådan set, man var nået frem til de 2 pct. ud fra en forudsætning om, at man ville blive ved med at forkuldre togdriften på Kystbanen, og så ville antallet af passagerer der falde støt, og at det var derfor. Jeg synes, at det måske er lidt underligt, når man tænker på, at hr. Kristian Pihl Lorentzen har indgået en aftale om, at det meste af væksten i transportmængden på personområdet i fremtiden skal ske inden for den kollektive trafik, at når vi så kommer til området fra Helsingør til København – Kystbanen – er man ikke i stand til at sige andet der, end at man ved, at behovet for øget biltrafik vil



stige med 2 pct. om året; hvor meget den kollektive trafik vil stige, ved man ikke. Ved hr. Kristian Pihl Lorentzen i grunden noget som helst om, hvor i landet det er, at den kollektive trafik skal stige mere end biltrafikken?

Kl. 14:31

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):  
Så er det ordføreren.

Kl. 14:31

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Jeg er ikke i tvivl om, at væksten i den kollektive trafik også på den her strækning vil være større end de 2 pct. Men det er nu engang sådan, at der er en uløselig sammenhæng imellem vækst i samfundet i almindelighed, altså vækst i vores bruttonationalprodukt, og vækst i trafikmængden. Det er en formel, som er ganske velkendt, og den er vi nødt til at tage bestik efter. Og det er jo sådan set positivt, kan man sige. Det, der så er udfordringen, som vi tidligere har debatteret meget, er at sikre, at det bliver en grønnere transport, vi får fremover, og det sker da også, ved at vi sikrer, at væksten er stærkest i den kollektive trafik, samtidig med at vi sikrer, at det, der kører på landevejene, er nogle biler, der er langt mere energirigtige og kører på nogle andre drivmidler, om vi ser blot 5, 10, 15 år frem i tiden.

Kl. 14:32

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og det er den socialdemokratiske ordfører, hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 14:32

(Ordfører)

**Klaus Hækkerup (S):**

Som også Venstres trafikordfører nævnte, er lovforslaget en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge Helsingørsmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød fra 4 til 6 spor, og i første omgang har vi jo også aftalt, at der afsættes penge til udbygningen af strækningen mellem Øverød og Hørsholm Syd. Til grund for lovforslaget ligger en omfattende VVM-undersøgelse, der giver en meget grundig og gennemgribende analyse af projektet.

Der er mange borgere, der i forbindelse med høringen under VVM-processen har ønsket bedre miljøbeskyttelse. Jeg synes derfor, der er grund til at gøre opmærksom på, at vejen udbygges med en ny, mindre støjende asfaltbelægning, og at der er afsat midler i puljen til støjbekæmpelse, der vil kunne bruges til afhjælpningen af eventuelle yderligere støjproblemer, bl.a. prioritering af nye støjskærme ved Vejdammen, Brådebæk og Hørsholm Haveforening. Jeg synes også, det er værd at fremhæve, at antallet af boliger belastet med støj på over 58 dB som følge af tiltag i forbindelse med udbygningen vil blive reduceret med over 10 pct.

Selv om vi har indført en generel hastighedsgrænse på motorvejene i Danmark på 130 km/t., regner man med, at Helsingørsmotorvejen fortsat vil have en tilladt hastighed på 110 km/t., og det vil jeg sige at jeg også synes må betragtes som tilfredsstillende, når de mange tilslutningsanlæg tages i betragtning. Jeg er godt opmærksom på, at Rudersdal Kommune har ønsket, at tilslutningsanlægget ved Gøngehusvej bliver nedlagt, og at tilslutningsanlægget ved Elleslettegårdsvej udbygges med nordvendte ramper. Det synes jeg ligesom Venstres trafikordfører at vi bør overveje positivt i forligskredsen. Og så vil jeg sige, at ombygningen af de eksisterende tilslutningsanlæg med trafikssikkerhedsmæssige forbedringer næppe i øvrigt giver grundlag for at vurdere spørgsmålet om hastigheden på den udbyggede vej.

En eventuel etablering af rasteplasser mellem Humlebæk og Nivå vil indgå i overvejelserne, og det er vi også positive over for at se på, hvis der skulle vise sig behov for det.

Lovforslaget anfører, at motorvejen udstyres med bl.a. nødtelefoner, og jeg synes, man efterhånden godt kunne overveje, om det fortsat er relevant, når vi tager i betragtning, at flere og flere borgere benytter sig af mobiltelefoner, og at man i hvert fald må påregne, at borgere, der har råd til at købe en bil og køre i den, også har råd til at anskaffe sig mindst en mobiltelefon i familien.

Det er også glædeligt, at der etableres trafikledelse på Helsingørsmotorvejen, og jeg synes, det er godt, at der sker en modernisering af trafikledelsen på vejstrækningen.

Hele strækningen koster 1,9 mia. kr., og den første fase frem til Hørsholm Syd vil koste ca. 1,1 mia. kr., og det er helt i overensstemmelse med trafikaftalen, og det betyder også, at når loven er vedtaget, vil detailprojekteringen kunne begynde, og vi kan se frem til, at udbygningen vil være færdiggjort i 2016.

Endelig vil jeg gerne fremhæve, at det her lovforslag, vi behandler, er en del af udmøntningen af en samlet trafikaftale, en samlet trafikaftale, hvor hovedvægten er lagt på den kollektive trafik. Set i det lys, er det selvfølgelig helt utilfredsstillende, at trafikbetjeningen på Kystbanen er så ekstremt dårlig. Jeg kan ikke stærkt nok opfordre transportministeren til konstant at stramme op over for DSBFirst – det, der i folkemunde kaldes for »DSBWorst« – så vi får den kollektive trafikbetjening, vi har ønsket, vi har planlagt og betalt for.

Jeg vil slutte af med at sige, at Socialdemokratiet kan støtte, at lovforslaget vedtages, som det er forelagt her, når vi får set på tilslutningsanlægget ved Elleslettegårdsvej.

Kl. 14:36

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 14:36

**Per Clausen (EL):**

Jeg ved ikke, om hr. Klaus Hækkerup kan oplyse mig om, hvor i Danmark den kollektive transport skal vokse mere end den private transport. For som jeg forstår det, er det ikke i hovedstadsområdet op mod Helsingør, det skal ske, for der opererer man med en 2-procents-stigning hvert år i personbiltrafikken, og ingen har tilsyneladende noget overblik over, hvordan det går med den kollektive trafik. Det kan jeg godt forstå, når man tænker på, hvordan kystbanens tilstand er.

Når man har sådan en aftale om, at det meste af væksten skal ske inden for den kollektive trafik, og den ikke skal ske i et af de mest trafikerede områder i landet, fordi der skal man udvide motorvejen, så kunne jeg godt tænke mig at få vide, hvor det så er, den vækst skal ske henne.

Kl. 14:37

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:37

**Klaus Hækkerup (S):**

Det synes at have forbigået hr. Per Clausens opmærksomhed, at vi jo dels er i gang med at bygge en metrocityring i København, som jeg forventer vil bidrage ganske voldsomt til en stigning i den kollektive trafik, og at vi dels også lige har behandlet et lovforslag, der udbygger strækningen København-Køge-Ringsted. Jeg forventer, at det også vil give et bidrag til at forbedre den kollektive trafik ganske væsentligt, især i betragtning af at strækningen fra Rødby op til Ringsted som et led i Femern Bælt-projektet vil blive moderniseret og ajourført. Jeg har faktisk ret store forventninger til, at vi på hele det kollektive trafikområde vil se ganske væsentlige stigninger.

Lad mig så endelig nævne, for det kom jeg ikke ind på, at vi også i bemærkningerne til lovforslaget har fået et ønske fra Movia om at kunne køre med busser i nødspor. Det er vi også parate til at se på, i

hvert fald vil vi gerne have at vide, hvad det vil koste at forstærke nødsporene, sådan at man eventuelt kunne gøre det.

Kl. 14:38

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Der er yderligere en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 14:39

**Per Clausen** (EL):

Jeg synes bare, at det er så mærkeligt, at i et af de områder, som er meget belastet af trafik hver dag, nemlig området fra Helsingør i Nordsjælland ind til hovedstaden, synes man ikke at kunne løse problemet med den øgede trafikvækst ved hjælp af kollektiv trafik, men er nødt til at bruge penge på nogle meget dyre udvidelser af motorvejen, som det også er blevet understreget af nogle af de andre ordførere.

Synes hr. Klaus Hækkerup ikke, at det er en lille smule besynderligt, at for lige præcis den del af den tættest befolkede del af Danmark er man nødt til at acceptere en meget stor vækst i biltrafikken, måske i virkeligheden en større vækst, end man ser, hvis man tager væksten i Danmark i gennemsnit ifølge de prognoser, der er lavet?

Kl. 14:39

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:39

**Klaus Hækkerup** (S):

Jeg forstår ikke helt den problematisering, hr. Per Clausen gør her. Den vækst i trafikken på Helsingørsmotorvejen, der er forudsat, svarer altså til den vækst, der er angivet i finansloven. Det er det, der ligger til grund for beregningen af den samlede individuelle trafikvækst i Danmark, og i øvrigt ligger det også, så vidt jeg husker, til grundlag for den kollektive trafikvækst.

Kl. 14:39

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og det er Dansk Folkepartis ordfører, og det er hr. Kim Christiansen.

Kl. 14:39

(Ordfører)

**Kim Christiansen** (DF):

Man kan om en udvidelse af Helsingørsmotorvejen, Danmarks ældste motorvej, sige, at motorvejen og jeg faktisk er jævnaldrende, og på den måde kan man sige, at 1956 bidrager med mange gode ting. Der er ingen tvivl om, at det her er den dyreste kilometerpris, som vi nogen sinde kommer til at betale for en motorvej i Danmark, men det er nok også en af de mest nødvendige.

Selv om Kystbanen stik mod al forventning, men man kan håbe, kommer til at fungere, så vi kan få flyttet det hele over i den kollektive trafik, som nogle ønsker, tror jeg, at der stadig væk vil være behov for den her udvidelse af motorvejen. Derfor er Dansk Folkeparti naturligvis også varm fortalere for det.

1,9 mia. kr. er mange penge, men det er, som flere også har været inde på, en af de mest trafikerede vejstrækninger overhovedet i Danmark, og derfor er der ingen tvivl om, at det her er nødvendigt.

Der er flere andre, der har været inde på, at vi måske skulle se på en ændring. Der har været en forespørgsel fra Rudersdal Kommune om nogle tilslutningsanlæg. Det vil jeg sige at vi er meget positive over for. Hvis vi i forligskredsen kan finde de penge, som det koster, er vi selvfølgelig også med til at se på, om vi kan lave en endnu bedre løsning. Når vi nu alligevel har gravemaskinerne ude at køre, så handler det om, at vi laver den bedste løsning, som fremadrettet kan

være til glæde og gavn for både lokalområdet og for trafikken på strækningen i mange år.

Dansk Folkeparti støtter varmt forslaget.

Kl. 14:41

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det SF's ordfører, og det er fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 14:41

(Ordfører)

**Pia Olsen Dyhr** (SF):

Udvidelsen af Helsingørsmotorvejen er en del af trafikforliget, og SF støtter derfor forslaget.

Vi synes, det er helt centralt, at vi afskærmer godt for støjen og måske også derved gør forholdene lidt bedre for folk bosiddende langs motorvejen, end situationen er i dag. Derfor har vi også noteret os høringssvaret fra Rudersdal Kommune, som vi gerne vil kigge nærmere på i udvalgsbehandlingen, herunder særligt om vi kan finde nogle penge i støjpuljen, som vi netop tidligere har diskuteret i forligskredsen, til at sikre, at de eksisterende ældre støjskærme ved Ubberrød og Vejdammen, Gl. Holte, udskiftes til de nye effektive 4 m høje støjskærme, som vi netop har mulighed for at sætte op i det område. Vi har tidligere haft drøftelsen i forligskredsen, og jeg har fornemmet, at der har været en positiv stemning for efterfølgende at finde de penge i støjpuljen, da det ikke var muligt at finde dem inden for det her lovforslags rammer.

Vi kan med de her bemærkninger støtte forslaget.

Kl. 14:42

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det den konservative ordfører, fru Henriette Kjær.

Kl. 14:42

(Ordfører)

**Henriette Kjær** (KF):

Med forslaget her udbygger vi Helsingørsmotorvejen fra 4 til 6 spor mellem Øverød og Isterødvej. Det er en meget befærdet strækning, og det her forslag vil ganske enkelt øge trafikikkerheden og fremkommeligheden. Vi er helt enige i nødvendigheden af den her udbygning.

Vi har ligesom andre ordførere noteret os, at Rudersdal Kommune i forbindelse med høringen af lovforslaget har nogle forslag vedrørende tilslutningsanlæg 11, som de ønsker nedlagt, og tilslutningsanlæg 12, som de til gengæld ønsker udbygget med nordvendte ramper. Det forslag ser De Konservative meget positivt på, og vi mener, at vi skal drøfte det under udvalgsbehandlingen, for hvis vi kan gøre noget for at imødekomme de lokale ønsker, skal vi selvfølgelig gøre det.

Så alt i alt et godt og nødvendigt forslag, som De Konservative støtter.

Kl. 14:43

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det den Radikale ordfører, og det er fru Bente Dahl.

Kl. 14:43

(Ordfører)

**Bente Dahl** (RV):

Den radikale ordfører er forhindret i at være til stede, og jeg vil på ordførerens vegne meddele følgende: Det Radikale Venstre kan ikke støtte lovforslaget.

Strækningen er en af de to strækninger, hvis etablering Det Radikale Venstre har vendt sig imod, ud fra et ønske om, at pengene i stedet bliver prioriteret til bedre kollektiv trafik, og det er grunden til, at Det Radikale Venstre ikke deltager i aftalen, »Bedre veje mv.«, selv om der, som det er fremgået under behandlingen af L 133, er en del elementer i aftalen, som vi støtter. Men dette lovforslag havde vi gerne været foruden, altså primært fordi vi hellere ville have prioriteret milliarderne til en bedre kollektiv trafik, f.eks. en fremrykning af elektrificeringen af strækningen mellem Lunderskov og Esbjerg og etablering af niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg i forbindelse med etablering af den nye jernbane mellem København og Ringsted. Man kunne også for de rigtig mange penge, der går til denne motorvejsudvidelse, samt den udvidelse af Køge Bugt-motorvejen, vi senere i år skal behandle i Folketinget, forbedre bustrafikken eller give bedre forhold på nogle af de eksisterende jernbanestrækninger. Her kunne Kystbanen være et oplagt eksempel. Der er altså set med Det Radikale Venstres øjne tale om en helt forkert prioritering.

Også andre forhold taler imod lovforslaget. Trafikforsker Per Homann Jespersen har i adskillige sammenhænge påpeget, at man ikke får flere bilister til at vælge kollektiv trafik, selv om alternativet nærmest løber parallelt, hvis der til stadighed etableres en kapacitetsudvidelse på motorvejene. På denne strækning er der et godt kollektivt trafikalternativ til at vælge bilen. Derfor gælder Homann Jespersens argumentation præcis her. Der er altså også i denne sammenhæng tale om en forkert prioritering eller en decideret forkert beslutning fra de partier, der vil støtte lovforslaget.

Det Radikale Venstre kan altså ikke støtte lovforslaget.

Kl. 14:45

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det Enhedslistens ordfører, hr. Per Clausen.

Kl. 14:45

(Ordfører)

**Per Clausen (EL):**

Jeg skal beklage, at et øjebliks uopmærksomhed fra min side gjorde, at jeg ikke hørte SF's mange fremragende argumenter for, at det her er et udtryk for en rigtig ægte grøn transportpolitik. Jeg kan forstå, at det synes De Radikale så heller ikke at det er, og det vil jeg gerne rose De Radikale for. Og så vil jeg også rose de øvrige forligspartier for, at de ligesom har introduceret et nyt begreb i forlig i dansk politik, nemlig at man er med til det, man har lyst til i et forlig, og det andet melder man sig ud af. Det er jo sådan noget, som kan gøre det attraktivt også for partier som Enhedslisten at være med i forlig.

Men det skal jo ikke ændre noget ved, at med hensyn til indholdet i den her sag er vi fuldstændig enige med De Radikale. Pointen er jo, at bilkøerne omkring København og i København ikke forsvinder, selv om regionens motorveje udbygges. Det løser ingen problemer, det skaber blot nye køer andre steder i systemet. Der er ikke plads til flere biler i de indre bydele, så i realiteten flyttes der bare rundt på køerne. Man kan se, hvordan det er gået i USA. Los Angeles er et fantastisk godt eksempel: Det er nok det sted i verden, hvor man har gjort mest for at udvide vejene, og nu er man også et af de steder i verden, hvor man har de største og mest omfattende trængselsproblemer.

Københavns Kommune, som jo lider under den voldsomme trafik fra indfaldsvejene, har heller ikke noget ønske om at få de her udvidelser gennemført. Det vil få uheldige konsekvenser og modarbejde bestræbelserne på at styrke brugen af den kollektive trafik. Og det ærgerlige ved det er jo, at det sker, samtidig med at man siger, at man vil prioritere den kollektive trafik.

Det her projekt vil gøre det sværere for Danmark at opfylde målet om at beskære CO<sub>2</sub>-udslippet. Når man påpeger de ting, får man at vide, at det er nogle sammenhænge, som man ikke helt har forstå-

et, nogle skyklapper, man bærer rundt på, fordi det sådan set er helt i overensstemmelse med almindelig politik i Danmark at sige noget og gøre det modsatte.

Når lovforslaget så fremsættes, samtidig med at forholdene på kystbanen er så kaotiske, som de er nu, kan man jo sige, at der er en vis form for sammenhæng i politikken, for der er fuldstændigt kaos, hvad angår den kollektive trafik. Og det er fuldstændig rigtigt, som andre ordførere også har været inde på, at man skal være meget beslutsom, hvis man vælger den kollektive trafik, når man skal ind fra Helsingør og Helsingørområdet til København, for man kan ikke være sikker på, at man kan indregne den helt rigtige forsinkelse. Det skal dog siges, at man selvfølgelig også på motorvej løber en vis risiko for forsinkelse, men det er jo, som nogle har sagt, nemmere at regne ud – tilsyneladende. Så man kan jo undre sig over, når nu alle er enige om, at den vækst, der er inden for persontrafikken, skal vi have inden for den kollektive trafik, at forholdene på kystbanen få lov til fortsat at være kaotiske, mens vi diskuterer det her forslag.

Det, som vel også er pointen her, er, at det ikke kræver store evner at forudsige, hvad konsekvensen bliver: Også disse veje, denne udvidelse, vil formentlig blive fyldt op med biler, og så vil man sige, at der andre steder i systemet er brug for at etablere bedre vilkår for biltrafikken, og presset på f.eks. Københavns Kommune i forhold til at lave nogle muligheder for, at det bliver nemmere at køre i bil, eller at der skal bruges yderligere ressourcer i forhold til at etablere omfattende parkeringsanlæg inde i selve København, vil forstærkes.

Så set fra Enhedslistens synspunkt er der ikke nogen tvivl om, at skal man finde et motorvejsprojekt i det her land, som ikke bare er det dyreste, men også det dummeste, tager det her motorvejsprojekt entydigt prisen. Så der skal ikke være nogen tvivl om, at Enhedslisten stemmer imod det lovforslag, der ligger her.

Kl. 14:49

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren, og så er det transportministeren.

Kl. 14:50

**Transportministeren (Hans Christian Schmidt):**

Tak til ordførerne for deres indlæg. Selv om jeg jo godt kunne høre, at der ikke var fuldstændig enstemmig opbakning i salen, så alligevel.

Det er blevet nævnt af andre, at Helsingørmotorvejen er Danmarks første motorvej, og at motorvejen blev åbnet for trafik helt tilbage i 1956. Det bør også nævnes, at siden da er der jo altså sket rigtig meget på netop denne strækning. Jeg vil udtrykke det sådan, at med forslaget om en udbygning af Helsingørmotorvejen fra 4 til 6 spor mellem Øverødvej og Isterød tager vi endnu et vigtigt skridt på vej til at sikre en stadig bedre pendler- og erhvervsforbindelse mellem Nordsjælland og hovedstadsområdet. Udbygningen vil så samtidig fremme Helsingørmotorvejen som en vigtig international forbindelse, der forbinder resten af Skandinavien med kontinentet. Første etape af udbygningen af motorvejen vil være færdig i 2016.

Bare for at vi alle er klar over, hvem det var, der var med i aftalen »Bedre veje mv.« fra december 2009, skal jeg lige sige, at det var mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance. Med den aftale er der sikret et bredt og solidt flertal for udbygningen af Helsingørmotorvejen, og jeg vil gerne slutte af med at takke for den brede opbakning, som lovforslaget har fået her i Folketinget.

Kl. 14:51

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ministeren. Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår derfor, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Kl. 14:54

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

### 5) 1. behandling af lovforslag nr. L 136:

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

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsættelse 25.02.2010).

Kl. 14:51

#### Forhandling

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet og allerede står på spring, er hr. Kristian Pihl Lorentzen som ordfører for Venstre.

Kl. 14:52

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Tak. Vi fortsætter perlerækken af gode lovforslag her i dag. Med L 136 bemyndiger vi ministeren til at igangsætte udbygningen af Fynske Motorvej fra fire til seks spor på en 34 km lang strækning mellem Middelfart og Odense Vest. Lovforslaget her er også et led i udmøntningen af trafikaftalen »Bedre veje m.v.« fra december sidste år, igen med deltagelse af alle Tingets partier undtagen Enhedslisten og Det Radikale Venstre.

Fynske Motorvej er også en af Danmarks vej mæssige flaskehalser. Det gælder ikke mindst strækningen på Vestfyn, hvor vi tæt på den sekssporede ny Lillebæltsbro har en meget kraftig trafik. De fleste af os kender nok situationen efter passage af Lillebæltsbroen, hvor det er gået – gadagung – derudad. Så snævrer vejen ind til fire spor, når vi kommer over til Fyn, og så begynder trængselsproblemerne. Siden år 2000 er trafikken på det sted steget med gennemsnitligt 4 pct. om året, så døgntrafikken nu nærmer sig 70.000 biler. Dermed er vi nået op over kapacitetsgrænsen for en firesporet motorvej, og det er så baggrunden for det her lovforslag.

Prisen for udvidelsen af den samlede strækning mellem Middelfart og Odense Vest er 4 mia. kr., svarende til 118 mio. kr. pr. kilometer. Men det samlede projekt har en meget flot intern rente på 6,9 pct., og det er igen et udtryk for, at samfundet får et godt afkast af investeringen.

Det er hensigten, at projektet opdeles i tre etaper, og vi har aftalt finansieringen i trafikforligskredsen af den første etape imellem Middelfart og Nørre Åby, som er på 10 km. Etappen her koster 1,2 mia. kr., og der udestår jo så en finansiering af anden og tredje etape ved en kommende trafikafale, forhåbentlig i 2013. Vi skal naturligvis helt frem til Odense, for trafikken er kraftig på hele strækningen, dog kraftigst på Vestfyn.

Venstre er ligeledes opmærksom på behovet for udbygning af rastepladser på strækningen.

Alt i alt støtter Venstre lovforslaget, og vi ser meget frem til, at der i 2015 bliver mere tiltrængt kapacitet på den vestfynske motorvej.

Kl. 14:54

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så går vi i gang med den næste ordfører. Det er den socialdemokratiske ordfører, og det er hr. Poul Andersen.

(Ordfører)

**Poul Andersen (S):**

Udbygningen af den fynske motorvej mellem Middelfart og Odense Vest fra fire til seks spor er jo en del af den aftale, der er lavet omkring udmøntningen af den trafikafale, der er indgået blandt partier her i Folketinget. Der vil nu blive vedtaget en anlægslov for hele strækningen, men der er i første omgang kun afsat økonomi til den første etape, nemlig etappen mellem Middelfart og Nørre Åby, som skal stå færdig i 2015. Vi har en helt klar forventning om, at vi så i 2013 får forhandlet den videre økonomi for de øvrige strækninger på plads.

Senere års stærkt stigende trafik har altså også medført uheld på den vestfynske motorvej, ikke kun i weekenderne, men også på hverdage. Der er nu en sådan trafikintensitet og så mange uheld, at motorvejen er lukket ned i perioder, også på hverdage. Der vil igangsætningen af udbygningen af motorvejen gavne, og der vil blive mulighed for at få den kapacitet igennem, som man kan se der bliver behov for i årene fremover.

Jeg vil gerne rose Vejdirektoratet for en rigtig god dialog med borgerne, men også med kommunerne i området. Vi er også i Socialdemokratiet godt tilfredse med, at ministeren, altså den forrige minister, har lyttet og er opmærksom på netop det problem, der opstår, når man laver den form for aftale omkring en anlægslov, at man deler den op i etaper, så det nu bliver muligt med den her anlægslov at få en ekspropriation iværksat, også på de strækninger, som der ikke umiddelbart er afsat økonomi til. Det er indskrevet i loven i § 3, og det vil sige, at kommissarius nu har mulighed for efter de regler, der er gældende på området, at gå i gang med, når tiden er inde til det, at ekspropriere de ejendomme, som på et eller andet givet tidspunkt alligevel skal eksproprieres, så de mennesker, der er berørt af det, kan få en afklaret situation.

Jeg vil gerne have lov til lige at citere høringsnotatet vedrørende Middelfart Kommunes høringssvar, som jeg mener er meget dækkende for den her anlægslov:

»Middelfart Kommune udtrykker stor tilfredshed med lovforslaget.

Kommunen anfører, at man havde foretrukket en beslutning om finansiering af hele projektet nu, men at man er indstillet på etapeløsningen. Kommunen ser frem til, at der foreligger en tidsplan for projektet med hensyn til reservation og ekspropriation af de nødvendige arealer. Kommunen finder, at en bindende udmelding herom vil skabe god opbakning omkring projektet.«

Socialdemokratiet tilslutter sig lovforslaget.

Kl. 14:57

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er Dansk Folkepartis ordfører, og det er hr. Kim Christiansen.

Kl. 14:58

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

Endnu et godt vejprojekt, endnu en udvidelse af en eksisterende motorvej, og det er jo rigtigt, som flere har sagt, at det her er anlægsloven for hele strækningen, hele udvidelsen fra Middelfart til Odense Vest, men pengene har jo somme tider lidt svært ved at række hele vejen rundt, og derfor har man i forligskredsen taget beslutning om at etapepdele selve virkeliggørelsen af den her udvidelse.

I første omgang handler det altså om Middelfart–Nørre Åby. Det er også den mest presserende strækning, ikke kun af hensyn til trafikmængden og af hensyn til trængselsproblemer, men i høj grad også af hensyn til trafikssikkerheden. Det er en af de motorvejsstrækninger, hvor der sker rigtig mange ulykker, så derfor er det meget

glædeligt, at vi også har den facet med i dag og forhåbentlig fremadrettet kan undgå, at der sker yderligere alvorlige ulykker på den her strækning, når første etape er færdiggjort.

Så der er ingen tvivl om, at det her er første etape af en meget nødvendig udvidelse mellem Middelfart og Odense, og den bakker Dansk Folkeparti naturligvis også op omkring.

Kl. 14:59

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er SF's ordfører, og det er fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 14:59

(Ordfører)

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Forslaget om en udbygning af den vestfynske motorvej mellem Odense Vest og Middelfart er en del af trafikforliget, og SF støtter derfor udbygningen.

Kl. 14:59

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 14:59

**Per Clausen (EL):**

Der er bare en enkelt ting, som jeg undrer mig lidt over i SF's stiltingtagen til den her sag, og det er, at det overhalingsspor for jernbanen, som blev foreslået helt tilbage i 2006, nu er blevet udskudt til 2018. Hvordan synes SF at det hænger sammen med et ønske om at lave en grøn trafikplan, at man altså godt kan skaffe mange penge til at lave en motorvejsudvidelse, men man kan ikke skaffe et meget, meget mindre beløb til at skaffe bedre mulighed for, at togene kan komme frem på Fyn?

Kl. 15:00

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 15:00

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Jeg må indrømme, at transportforliget jo er kompromisets kunst, og kompromiser er sådan, som det ligger i ordet, at man ikke får alt, hvad man ønsker. Men der er ingen tvivl om, at når man kigger på balancen mellem den kollektive trafik og motorvejene i den her transportaftale, kan man se, at den kollektive trafik har vundet, og derved har SF's dagsorden også sat markante fodaftryk på hele forliget.

Jeg havde gerne set, at vi havde fået meget mere togtrafik, men her taler vi så om strækningen mellem Odense og Århus, og hele udfordringen her har været at få det til at hænge sammen med timeplanen. Det er et af de svære steder i landet at lægge nye skinner, og derfor kommer det som en del af en føljeton sammen med signalsystemet. Jeg er ikke i tvivl om, at hvis Enhedslisten havde været en del af forliget, havde de også været nødt til at acceptere, at man ikke kunne få udbygget banen på det stykke før i 2018.

Kl. 15:01

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det hr. Per Clausen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 15:01

**Per Clausen (EL):**

Så vidt jeg har forstået, handler det jo sådan set ikke om, at man ikke kan; det handler om, at man ikke vil betale 20 mio. kr. ekstra, fordi der var noget med signalerne, man havde misforstået – at man kunne genbruge de gamle signaler.

Jeg vil alligevel godt gentage mit spørgsmål til fru Pia Olsen Dyhr: Synes hun ikke, det er mærkeligt, at man godt kan gennemføre omfattende investeringer i motorveje på hele strækningen fra Odense til Århus uden at have nogen samlet analyse, uden at have nogen samlet plan, men at det, når det kommer til jernbaner og forbedringer af togdriften, forbedring af skinnerne, ikke kan lade sig gøre?

Kl. 15:01

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 15:02

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Jeg synes, det sætter tingene lidt i relief, at når vi har vedtaget elementer af den kollektive trafik – f.eks. banen mellem Ringsted og København, som er en forudsætning for timeplanen, hvilket jeg også sagde i min ordførertale – så kan de koste 10 mia. kr., men når vi kigger på hele den her transportpakke, kan vi se, at der ligger motorveje for ca. 5-6 mia. kr. Det sætter tingene lidt i relief. Jeg er ikke i tvivl om, at visse af de borgerlige partier meget gerne havde set langt flere penge afsat til motorveje i Danmark. Det er ikke sket, og det er bl.a. ikke sket, fordi SF er en del af den her transportaftale.

Så er jeg sådan set enig i, at vi har behov for at udvikle den kollektive trafik på hele strækningen fra Odense til Århus, men vi har bare ikke den lette løsning på hånden. Den lette løsning er selvfølgelig at følge de spor, vi har i dag, men det kunne måske også være interessant at se, om en ny bro mellem Bogense og Juelsminde kunne være en løsning, der kunne gøre togtrafikken hurtigere gennem landet. Det er nogle af de elementer, vi synes vi skal lege med.

Grunden til, at vi ikke har lavet et ekstra spor mellem Odense og Århus lige nu, er simpelt hen, at det er ikkeladsiggørligt, for det skal hænge sammen med signalsystemet, så vi får lagt signalsystemet samtidig med skinnerne.

Kl. 15:03

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og så er det den konservative ordfører, og det er fru Henriette Kjær.

Kl. 15:03

(Ordfører)

**Henriette Kjær (KF):**

Det er igen svært at få armene ned, for den her udvidelse af den vestfynske motorvej er jo også strengt nødvendig. Det ved alle, der har kørt der bare en gang imellem, mens de, der kører der dagligt, ved, hvor utrolig omfattende kødannelse der er. Det er igen noget, der tager tid fra fornuftige ting, man kunne foretage sig.

Derfor må jeg så sige, at vi Konservative er glade for, at der er blevet lavet et så bredt forlig med hensyn til at få udvidet den vestfynske motorvej, og vi glæder os bare til, at gravemaskinerne kan komme i gang.

Kl. 15:03

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det den radikale ordfører, og det er fru Bente Dahl.

Kl. 15:04

(Ordfører)

**Bente Dahl (RV):**

Vores ordfører kan ikke være til stede her i dag, og jeg skal derfor blot meddele, at Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget ud fra de samme overordnede betragtninger og begrundelser som fremført under behandlingen af L 133.

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det hr. Per Clausen som ordfører for Enhedslisten.

Kl. 15:04

ningsløs – stigning i CO<sub>2</sub>-udslippet. Pointen er imidlertid, at når vi snakker om transportsektoren, skulle vi jo sådan set have reduceret CO<sub>2</sub>-udslippet og ikke øget det. Så heller ikke det her forslag kan Enhedslisten stemme for.

Kl. 15:08

Kl. 15:04

(Ordfører)

**Per Clausen (EL):**

Det må jo indrømmes, at det her lovforslag er en ganske logisk konsekvens af den trafikpolitik, der har været ført, siden Storebæltsforbindelsen åbnede i 1998. Dengang havde DSB planer om en såkaldt rullende landevej, der gik ud på, at der skulle være flere daglige afgange mellem Høje Taastrup og Taulov og retur med containere og veksellad på skinner for at få mere gods væk fra vejene og over på skinner. En rigtig, rigtig god idé, som bliver mere og mere populær rundtomkring i Europa, men ikke her hos os. Ideen blev i hvert fald ødelagt, da Folketingets trafikpolitiske flertal 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. Siden er antallet af lastbiler mellem Sjælland og Fyn-Jylland steget og steget. Det er selvfølgelig derfor logisk, at de partier, der dengang talte med størst entusiasme for at nedsætte taksterne for lastbiler over Storebælt, nu støtter et forslag om at udvide motorvejsnettet, så der kan blive plads til endnu flere lastbiler på vejene. Her er der jo i hvert fald en eller anden form for sammenhæng i politikken.

Vi har imidlertid også andre eksempler på, hvordan det trafikpolitiske flertal favoriserer lastbiltrafikken og behandler godstrafikken på skinner stedmoderligt. I 2006 fremlagde Trafikstyrelsen et forslag om anlæg af et 1½ km langt overhalingsspor i Tommerup. Overhalingssporet ville forbedre trafikforholdene på Vestfyn, mindske forsinkelserne for person- og godstog og ville afkorte rejsetiden for godstog mellem Øresund og Padborg. Vestfyn er med på DSB's liste over strækninger i Danmark, hvor flaskehalsproblemerne er værst, så der var al mulig grund til at forbedre forholdene. Når det ikke er sket nu, er det, fordi man i forløbet fandt ud af, at man ikke kunne genbruge det gamle signalanlæg, og det ville betyde, at projektet med den her overhalingsskapacitet ville blive ca. 20 mio. kr. dyrere, end man oprindeligt havde regnet med, og det var der så ikke råd til. Nu henviser man til, at man i 2018, hvis planen for signalfornyelsen holder, formentlig være i stand til at etablere et overhalingsspor ved Tommerup. Problemet med det er så, at det jo faktisk er, som det er nu. Så siger man godt nok, at det er muligt at gennemføre den forudsatte godstrafik, og her regner man jo ikke med nogen stigninger, men godstogene må forvente at få en køretidsforlængelse i størrelsesordenen 10-20 minutter af hensyn til indpasning i køreplanen, og at den regularitetsfordel, man kunne have opnået ved at etablere et overhalingsspor i Tommerup, ikke er blevet til noget.

På den måde kan det siges, at man med den ene hånd skaber forbedrede vilkår for lastbiltrafikken på landevejene, og med den anden hånd undlader man altså at gennemføre forbedringer for togdriften. Det kan jo siges at være logisk nok og hænge meget godt sammen. Dog hænger det ikke særlig godt sammen med det, som man hævder er formålet med en grøn trafiktafte, nemlig at skabe bedre vilkår for den kollektive trafik, men også at skabe bedre vilkår for godstrafik på skinner.

Det, som jo også er karakteristisk for det her forslag, er, at det er løstrevet fra enhver form for overordnet langsigtet planlægning. Forslaget forholder sig ikke til, at der mangler trafikmodeller uden for hovedstadsområdet, men fortsætter den vante ad hoc-planlægning, hvor hvert enkelt projekt lever sit eget liv. Den tilbundsående analyse, som der reelt er brug for, er altså ikke udført, før man gennemfører det her forslag. Og så fører forslaget også til det, som jo rutinemæssigt omtales som en mindre – man må forstå det som betydnings-

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det transportministeren.

Kl. 15:08

**Transportministeren (Hans Christian Schmidt):**

Også ved det her forslag vil jeg gerne sige tak til ordførerne for deres indlæg. Tak for den positive modtagelse, som lovforslaget har fået.

Motorvejsstrækningen mellem Odense og Middelfart er jo en del af det, man kalder det store H, som binder Øst- og Vestdanmark sammen, og den udgør et stykke af en af Danmarks vigtigste transportkorridorer. Trafikken er steget meget på den vestfynske motorvej, ikke mindst efter åbningen af Storebæltsbroen, og der er nu fremkommelighedsproblemer i myldretiden. Det er derfor en vigtig beslutning, som et bredt flertal af Folketingets partier har truffet om at udbygge motorvejen til seks spor.

Den nyudbyggede strækning bliver et stykke moderne motorvej. Alle tilslutningsanlæg ombygges, og der etableres et nyt tilslutningsanlæg ved Middelfart Øst. Selv om motorvejen bliver større, dysser vi faktisk støjen ned ved at lægge støjsvag asfalt og opsætte kilometervis af støjskærme ved boligområder.

Så er det med aftale om »Bedre veje mv.« fra 2009 besluttet, at vi i første omgang afsætter penge til første etape fra Middelfart til Nørre Aaby, og i 2013 vil vi så drøfte finansieringen af de resterende etaper. Hvis Folketinget bemyndiger os til at gå i gang nu, er det planen, at vi åbner første etape i 2015.

Så vil jeg gerne takke for opbakningen til lovforslaget her i Folketinget.

Kl. 15:09

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til transportministeren. Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**6) 1. behandling af lovforslag nr. L 137:****Forslag til lov om udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej.**

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

Kl. 15:10

**Forhandling****Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet, er Venstres ordfører, og det er hr. Helge Sander.

Kl. 15:10

Kl. 15:14

(Ordfører)

**Helge Sander (V):**

56.000 t asfalt, 465 mio. kr. – det er ensbetydende med, at vi får ændret omfartsvejen omkring Brande til motorvej. Det er ikke alene en meget, meget vigtig sag for det lokale område, dette lovforslag er også ensbetydende med, at der nu sikres motorvej på hele strækningen fra Vejle til Herning. Det er samtidig en anlægslov, som har taget højde for mange af de meget væsentlige bemærkninger, der er kommet fra lokalområdet. Bl.a. betyder det utrolig meget, at man har valgt at placere den udvidelse af vejen, der skal ske, på den udvendige side af motortrafikvejen, som vi kender i dag, da det naturligvis er meget bekvemt på grund af støjen. I det hele taget betyder den støjreducerende vejbelægning og det, at man giver enkelte ejendomme mulighed for facadeisolering, selvfølgelig også, at det her stykke motorvej vil blive meget, meget lidt til gene for dem, der bor i området.

Men det er jo klart, at motorvej på den her strækning næsten er en selvfølge. Man kan jo ikke have en strækning fra Herning til Vejle, hvor man har et stykke på 7 km, der kun er motortrafikvej. Det hænger af sikkerhedsmæssige grunde naturligvis overhovedet ikke sammen, så derfor vil de 13.000-14.000 biler, som det drejer sig om, hermed også få den sikkerhed, som det er, når der er motorvej på hele strækningen.

Når man siger Brande, siger man jo helt naturligt tekstil og landbrug og Siemens. Det er baggrunden for, at Ikast-Brande Kommune i deres hørings svar har gjort meget ud af at understrege vigtigheden af, at man får lavet tilslutningsanlægget på en sådan måde, at de store modulvogntog kan agere i området. De, der færdes i området, ved jo, at netop her er der rigtig meget trafik af den her karakter, og derfor er det noget, som vi fra Venstre lægger megen vægt på.

Beskæftigelsesmæssigt og erhvervsmæssigt vil jeg gerne notere, at selv om der nu er gode tegn på, at der er en mere gunstig samfundsudvikling i gang som opfølgning på den finanskrise, som vi jo alle har oplevet, er det alligevel rart, at der kommer sådan et anlægsarbejde lige akkurat nu her i de kommende år, som vil støtte op om et område, som er temmelig hårdt ramt af, at produktionserhvervene selvfølgelig har mærket denne finanskrise. 730 mandeår, som er den direkte og indirekte beskæftigelseseffekt, er særdeles velkomne. Apropos erhvervslivet, er det vigtigt at nævne, at den tidsbesparelse, som kommer ved, at man får motorvejen, også vil tilfalde erhvervslivet i form af de mindre transportomkostninger, der vil være en følge af det.

Til slut vil jeg blot sige, at det her er utrolig vigtigt for at sikre helheden i trafikken fra området vest for den jyske højderyg til Vejle, men at vi i Venstre også er meget opmærksomme på, at der resterer et stykke fra Herning til Holstebro. Hvis det er således, at man vil skabe de bedst mulige forudsætninger for, at området og ikke mindst erhvervslivet kan udvikle sig netop i det nordvestjyske område, er det en vejstrækning, som også bør opprioriteres i den næste bølge af vejudvidelser, som vi skal foretage i det her land – ikke blot til glæde for Holstebro, men for hele Nordvestjylland. Men i dag glæder vi os over, at vi med det her lovforslag sikrer, at der nu bliver motorvej på hele strækningen fra Herning til Vejle. Tak.

Kl. 15:14

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Den næste er hr. Jens Christian Lund som ordfører for Socialdemokraterne.

(Ordfører)

**Jens Christian Lund (S):**

Udbygningen af de 7 km omfartsvej ved Brande til motorvej er nødvendig for at få rute 18 færdigbygget som motorvej mellem Herning Nord og Vejle Nord. Vi Socialdemokrater har hele tiden støttet det projekt, og det er bl.a. kommet til udtryk i aftalen den 22. oktober mellem regeringen, Socialdemokraterne, SF, DF, Det Radikale Venstre og LA. Vi ønsker at støtte forslaget og stemmer for, jævnfør den aftale.

Vi vil dog ikke undlade at komme med nogle principielle bemærkninger. Ved projekteringsloven fra 1996, der var grundlaget for etableringen af motorvejen, gik strækningen, som Venstres ordfører nævnte det, jo helt til Holstebro Nord, og det må vi ikke glemme. Beslutningen om at lade motorvejen ramme E45 nord for Vejle er taget, og det skal vi givetvis leve op til, for det har vi indgået aftale om. Men jeg tror personligt, at hvis vi havde haft den viden, som vi har i dag, ville vi nok have overvejet den beslutning en gang mere i vores liv, altså have overvejet, om det nu var det rigtige, at den skulle gå nord for Vejlefjordbroen. I stedet for skulle den måske være gået vest for Vejle. Men nu har vi jo, som vi diskuterede ved den tidligere sag, fået rapporten om hærvejsmotorvejen, og vi må så se på, hvad der bliver resultatet af den strategiske analyse, der kommer.

Tilbage til motorvejen ved Brande: Vi er godt tilfredse med, at det var det alternative forslag, der blev valgt, altså at de nye spor skal placeres øst for omfartsvejen, af samme årsag som den, hr. Helge Sander nævnte. Vi er også tilfredse med, at Vejdirektoratet nu er opmærksom på ramperne, så disse kan benyttes af modulvogntog, samt at de er fremtidssikret. Det er altså noget rod, hvis vi skal til at lave ramperne om, når vi engang har lavet dem. Lad os lave dem ordentligt i første hug, når vi nu laver dem. Vi er også tilfredse med faunapassagen og de givne godkendelser i henhold til § 20 i naturbeskyttelsesloven. For naturen i Danmark er det fint, at den smule fredsskov, der fældes, skal erstattes af nyplantninger af det dobbelte areal. Vi er tilfredse med tiltagene til støjreduktion og også støtten til den enkelte borger i området.

Vi glæder os på Brandes vegne, for på den måde, motorvejen her bliver lavet på, er der gode muligheder for erhvervsudvikling både vest og øst for motorvejen. Vi har noteret os prisen og erkender jo selvfølgelig, at det ikke er det stykke motorvej, der har den største interne rente, men som det tidligere er blevet nævnt, er den vigtig for erhvervslivet og for borgerne i det område.

Vi er overbevist om, at motorvejen får positive konsekvenser for erhvervsudviklingen og for den regionale udvikling i Vestjylland. Vi havde som tidligere nævnt gerne set en forlængelse til Holstebro, og vi er sikre på, at ministeren nu er opmærksom på, at den skal gå helt til Holstebro.

Så vil jeg gerne konkludere med at sige, at vi naturligvis støtter forslaget, og så kan jeg jo ikke lade være med at sige, at Venstres trafikordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen, og jeg var i Sydafrika, hvor nogle af verdens bedste økonomer sagde, at når der indtræder recession, er det vigtigste, man kan gøre rent infrastruktur mæssigt, at udvide infrastrukturen i yderområderne, fordi det skaber de rigtige arbejdspladser. Det gør vi her, og det er godt. Så vi støtter forslaget.

Kl. 15:18

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det Dansk Folkepartis ordfører, og det er hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:18

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

Det skinnede i hvert fald tydeligt igennem i den socialdemokratiske ordførers tale, hvor i landet hr. Jens Christian Lund kommer fra. Det er jo også helt legitimt, og selv om jeg ikke er bosat i området, synes jeg også, at det her er et rigtig godt forslag. Der er ingen tvivl om, at det vil binde to motorvejsstrækninger sammen, og jeg er enig i, at det her på sigt nok også vil resultere i, at motorvejen skal gå helt til Holstebro.

Mange af de projekter, som vi har behandlet i dag, handler jo i høj grad om trængselsproblemer. Man kan ikke sige, at der her er et akut trængselsproblem, men det er jo en måde at bruge en udbygning af infrastrukturen på, nemlig til at styre udviklingen dels erhvervsmæssigt, dels befolkningsmæssigt lidt derhen, hvor vi gerne vil have den. Det her er i hvert fald starten på et løft til den vestjyske region.

Alt i alt et rigtig godt forslag. Det er en færdiggørelse af en motorvej, og det skal vi bare se at få gjort til glæde og gavn for især den vestlige del af Danmark. Så det er dejligt at se, at de også bliver tilgodeset i dag.

Kl. 15:20

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er SF's ordfører, og det er fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 15:20

(Ordfører)

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Lovforslaget om udbygning af Brande Omfartsvej til en motorvej ligger helt i forlængelse af den tidligere beslutning om, at Herning skal forbindes med Vejle Fjord med en motorvej.

SF er en del af trafikforliget, og derfor støtter vi denne udbygning af Brande Omfartsvej.

Kl. 15:20

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det den konservative ordfører, og det er fru Henriette Kjær.

Kl. 15:20

(Ordfører)

**Henriette Kjær (KF):**

Endnu en anlægslov, der sikrer en bedre vejforbindelse, i det her tilfælde mellem Vejle og Herning, hvor vi udbygger rute 18 ved Brande, hvor vi udbygger den motortrafikvej, som vi har i dag, og gør Brande Omfartsvej til en motorvej.

Vi Konservative er glade for de konstruktive høringssvar, der kom fra Ikast-Brande Kommune, og som har betydet, at omfartsvejen udbygges væk fra byen i stedet for ind mod byen. Jeg synes, det er et godt tegn på, at man kan samarbejde mellem stat og kommune og få en rigtig god løsning ud af det.

Så det er endnu et forslag, som vi støtter.

Kl. 15:21

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det den radikale ordfører, fru Bente Dahl.

Kl. 15:21

(Ordfører)

**Bente Dahl (RV):**

Den radikale ordfører kan ikke være til stede, men jeg kan meddele, at Det Radikale Venstre støtter lovforslaget.

Den 22. oktober 2009 indgik en række partier, herunder Det Radikale Venstre, en aftale med titlen »Aftale om visse vejprojekter«. Teksten i aftalen er følgende:

»Parterne er enige om, at følgende vejprojekter kommer til at indgå i den samlede aftale om udmøntning af Infrastruktur fonden på vejområdet:

- Udbygning af Brande Omfartsvej

- Nordlig omfartsvej ved Næstved med højbro og tilhørende VVM-undersøgelse

- Nordligt hængsel til Djursland som 2+1 vej

- Slagelse Omfartsvej, 2. etape.«

Det Radikale Venstre pressede på for at få disse vejprojekter sikret, uanset hvordan senere forhandlinger om hele vejområdet måtte forløbe. Det viste sig at være hensigtsmæssigt, da den samlede kreds af partier ikke kunne nå til enighed om de resterende vejstrækninger. Men Det Radikale Venstre står naturligvis ved aftalen af 22. oktober 2009 om visse vejprojekter, alle projekter, der af en lang række grunde er fornuftige. Det Radikale Venstre kan derfor støtte lovforslaget om udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej.

Kl. 15:22

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det Enhedslistens ordfører, hr. Per Clausen.

Kl. 15:23

(Ordfører)

**Per Clausen (EL):**

Som nordjyde har jeg jo en særlig forkærlighed for motorveje, som ikke belastes unødvendig meget af trafik, og det må man sige at den her motorvej lever op til. Efter at vi har haft en række debatter om motorveje, som var nødvendige af hensyn til trængselsproblemer, må man vel sige, at hele Vejle-Herning-motorvejsprojektet sådan set hele tiden har været et ønske om at skabe trængsel der, hvor der ikke var trængsel. Om det så lykkes, må tiden jo vise.

Det er på den anden side godt, at man i de store partier er i stand til at have ordførere med en vis form for lokalt engagement, for det fører jo til, at der kommer nye forslag til motorveje frem hele tiden. Først nu går det op for mig, at Socialdemokraternes motorvejspolitik går ud på, at vi ikke alene skal have en motorvej fra Aalborg via Viborg til Vejle, men vi skal også have en motorvej fra Holstebro og nedad. Jeg synes faktisk, at der er nogle helt ovre i Vestjylland, der må føle sig en lille smule snydt. Dem vil man fra Venstres side spise af med en to plus en-vej, forstår jeg. Det er simpelt hen for ringe. Der er masser af jord i Jylland, som ikke er blevet lavet til motorvej endnu, og der må kunne gøres noget ved det. Det må kunne laves ved at lægge motorveje ind igennem skov og andet fredet område, så det ikke generer landmændene – hvoraf nogle selvfølgelig kunne have et vist behov for at få deres jord eksproprieret, fordi det kan give dem en mulighed for at overleve.

Pointen er jo, at det her lovforslag sådan set er et meget godt udtryk for den ad hoc-tankegang, som præger dansk trafikpolitik. Man har ikke valgt at starte med at sige: Nu prøver vi at få lavet en analyse af, hvordan vi får trafikken og transporten i Danmark til at fungere mest hensigtsmæssigt. Nej, man går i gang med at reparere på skader. Jeg må faktisk medgive, at her har vi jo at gøre med en skade, for det er fuldstændig rigtigt, at når man har to stykker motorvej og kun mangler et lille stykke, som ikke er blevet til motorvej endnu, så har man sådan set skabt et problem, som ligefrem tigger om at blive løst, ved at der bliver etableret noget mere motorvej.

Om ikke andet kan man altid sige: Vi ved jo, at der sker flere ulykker, når folk kører fra en motorvej over i det almindelige vejssystem, fordi de er vænnet til en anden form for trafik på motorvejen. Så her har man oven i købet et trafikikkerhedsargument, som ikke bare kan afvises, men som er reelt og rigtigt, og det vil da også indgå i Enhedslistens overvejelser.



Men ellers må vi jo sige, at det grundlæggende problem her er, at man skaber en situation, hvor man langsomt, men sikkert plastrer landet til med motorveje, og man gør det selvfølgelig på den måde, at man starter med at løse nogle tilsyneladende problemer, og så etablerer man nogle nye. Set i den sammenhæng kan Enhedslisten ikke støtte det her lovforslag, for vi mener, at hvis man skulle have et trafikpolitisk udgangspunkt, der handlede om, at man enten skulle løse nogle trængselsproblemer eller skabe udvikling i bestemte dele af landet, så må det forudsætte, at man gennemfører en analyse af, hvad det er for nogle behov, der er, og så arbejder ud fra dem.

Jeg skal hilse og sige, at man altså ikke skal komme ret langt ud i Vestjylland, før man ikke slipper godt fra at tale om Brande som et udkantsområde. Jeg hørte godt, at den socialdemokratiske ordfører omtalte Brande som et udkantsområde. Så skulle den socialdemokratiske ordfører prøve at komme til Nordvestjylland og diskutere, om et hospital, der ligger i Herning, ligger i Vestjylland, for slet ikke at snakke om Nordvestjylland. Det her løser overhovedet ingen udkantsproblemer, for udkanterne i Danmark ligger altså lidt længere ude, om man så må sige, og det kræver nogle helt andre initiativer, hvis man skulle løse deres problemer.

Selv om vi sådan set medgiver, at man har skabt en situation, hvor det at koble to stykker motorvej sammen kan være præget af en vis form for logik, vil vi også afvise det her forslag.

Kl. 15:26

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren, og så er det transportministeren.

Kl. 15:26

**Transportministeren** (Hans Christian Schmidt):

Tak til ordførerne for deres indlæg. Det er jo en eftermiddag, der er præget af mange lovforslag, som samtidig vidner om et stykke gedigent arbejde af bl.a. ordførerne, og derfor er det jo en fornøjelse at sidde og overvære debatten her.

Med udbygningen af Brande Omfartsvej til motorvej vil der være motorvej på hele strækningen af rute 18 mellem Vejle og Herning. Motorvejsstrækningen Brande-Give Nord åbner i 2012, Riis-Ølholm-Vejle åbner i 2013, og med udbygningen af Brande Omfartsvej vil motorvejen så stå klar til åbning i 2014.

Udbygningen af Brande Omfartsvej til motorvej følger jo VVM-redegørelsens alternative forslag, hvor vejen udbygges på den udvendige side af omfartsvejen, væk fra Brande by. Det er blevet rost af mange, og jeg vil også gerne sige, at i forbindelse med høringen tilkendegav et stort antal borgere, at de foretrak denne løsning. Den giver dem størst mulig afstand til motorvejen, og det har vi i forligskredsen valgt at lytte til. Og lovforslaget er jo hermed et godt eksempel på, at VVM-processen kan føre til en løsning, der har bred lokal opbakning.

I projektet er der også taget hensyn til naturen og landskabet i området. Vi opretholder yngle- og rastepladser for fredede dyrearter i området ved en række afværgeforanstaltninger.

Med aftalen »Bedre veje m.v.« af 2. december 2009 mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance er der sikret et bredt og solidt flertal for udbygningen af Brande Omfartsvej til motorvej. Jeg vil gerne sige tak til de partier for, at de stod bag det og gjorde det muligt, at det her stykke motorvej også bliver etableret.

Så vil jeg selvfølgelig gerne takke for den brede opbakning, der er her i Folketinget til lovforslaget, og vil godt slutte med at sige, at jeg har forstået den kommentar, der var fra hr. Helge Sander om, at man gerne så, at vi ved detailprojekteringen tog hensyn til dem – det er vel formentlig vindmøllelevingerne, man tænker på – som gerne skulle kunne bruge den her projektering. Jeg vil gerne sige i dag, at det vil jeg selvfølgelig rejse i forligskredsen og tage med, når vi går ind i detailprojekteringen, for det er da klart, at kan vi ordne det, vil

det være rigtig godt, ikke bare for trafiksikkerheden, men også som lettelse for erhvervslivet. Så jeg har forstået den bemærkning og skal nok tage den med i forligskredsen, hvor vi så kan drøfte, hvordan vi kan gøre det.

Kl. 15:29

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ministeren. Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

#### 7) 1. behandling af lovforslag nr. L 138:

#### Forslag til lov om anlæg af motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft (sydlig omfartsvej ved Randers).

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

Kl. 15:29

#### Forhandling

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Til dem, der ikke er helt klar over geografien, kan jeg sige, at det drejer sig om den sydlige omfartsvej ved Randers.

Forhandlingen er åbnet. Den første, der får ordet, er hr. Kristian Pihl Lorentzen som ordfører for Venstre.

Kl. 15:29

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen** (V):

Tak for det. Hvis man bevæger sig rundt på Randerskanten eller på Djursland og spørger sig lidt for, er folk ikke i tvivl. De vil sige, at der er et stort behov for at få etableret det såkaldte nordlige hængsel ved Randers. Samme svar får man, hvis man spørger de mange bilister, der kører via Randers for at komme ned til Mols-Linien ved Ebeltoft Havn. Det er i øvrigt en overfart, der nu bliver langt mere grøn, fordi Mols-Linien har besluttet at satse på miljøvenligt drivmiddel i form af væskeformig naturgas, men det er en helt anden sag.

Det behov omkring det nordlige hængsel skal løses. Det er lige præcis det, vi gør med dette lovforslag, hvor vi bemyndiger transportministeren til at anlægge en 5,2 km lang motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft. Vejen anlægges som to plus en-sporet motortrafikvej og får dermed en rigtig god fremkommelighed og sikkerhed, så vi forbereder opkoblingen imellem Djursland og Nordjyske Motorvej. Dermed undgår vi de nuværende trængselsproblemer, der eksisterer syd for Randers.

Prisen for det samlede projekt inklusive det her 30-procent-for-sigtighedstillæg er 341 mio. kr. Der er en meget, meget høj intern rente for projektet, nemlig hele 12,4 pct., og det er virkelig et udtryk for, at vi får meget for pengene her. Det er et hængeparti, som trænger til at blive løst.

Så dagen i dag bringer rigtig godt nyt for Randers og for Djursland. Vi får nu has på dette vejtmæssige hængeparti, der har været på bedding i rigtig mange år, bl.a. i regi af det hedengangne Århus Amt.

Venstre støtter varmt lovforslaget, og vi ser frem til at kunne indvie det nordlige hængsel i 2014.

Kl. 15:31

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Magnus Heunicke som ordfører for Socialdemokraterne.

Kl. 15:32

(Ordfører)

**Magnus Heunicke** (S):

Også vi Socialdemokrater støtter varmt det her lovforslag. Der er ingen tvivl om, at den her lille vejstrækning, det her hængsel, med rette har været efterspurgt igennem mange år. Og man må nok sige, at det har været ret stedmoderligt behandlet af os beslutningstagere. Det er faldet ned mellem to stole flere gange. Første gang var man sådan set klar til det her fra Folketingets side, men så kom vejloven i 1998, som ændrede på, hvem der havde ansvaret, og det blev amterne, der fik ansvaret. Så skulle man ligesom starte forfra med at finde finansiering og træffe beslutning. Og lige, da man var klar til det, kom strukturreformen og en ny vejlov, som igen ændrede ansvaret, altså bragte det tilbage til Folketinget. Derfor er det rigtig godt, vi nu får taget hånd om den her sag.

Jeg vil ikke undlade at nævne, at med vedtagelsen i det her forår af det her vejstykke, mangler vi faktisk kun et enkelt projekt, som Folketinget har arvet fra de gamle amter, og det er omfartsvejen nord om Næstved, som lykkeligvis også er blevet vedtaget af forligskredsen, og som også skal behandles. Så er vi altså færdige med den arv, vi har fået fra amterne.

Tilbage til det nordlige hængsel: Jeg vil gerne sige tak for et godt samarbejde, vi har haft med Randers Kommune, om det her. Men jeg er også nødt til at komme med en kritik. Kritikken retter jeg imod analysefirmaet COWI, som jo har beregnet de samfundsøkonomiske aspekter for partierne i Folketinget og fremlagt, at der skulle være en intern rente på 22,5 pct. Det er helt ekstremt højt. Det er jo sådan, at hvis bare renten er over 5 pct., bør man lave det, ellers taber samfundet penge på det. Men beregningen fra COWI gav altså 22,5 pct. Nu kan vi i lovforslaget se, at den reelle interne rente er på 12,4 pct. Det er altså næsten en halvering i forhold til COWIs tal. Det er jo stærkt kritisabelt, at man som uafhængigt analysefirma udarbejder sådan nogle beregninger for offentlige instanser, og at vi så ikke kan regne med det. Det må få os alle sammen til meget nøje at vurdere, om vi egentlig kan bruge sådanne uafhængige analysefirmaer, når det drejer sig om at træffe beslutninger.

Nu kan man sige, at den rente, der så er på 12,4 pct., jo også klart er i den gode ende, og den berettiger helt klart til, at man investerer i vejen. Men der er altså langt op til de 22,5 pct., som var det, som lå på bordet, da vi forhandlede den her vej. Derfor kritik til COWI for at have lavet en kæmpe brøler i arbejdet. Ros til Randers Kommune for et godt samarbejde og glæde over, at vi nu får lavet den vej, som har været alt for længe undervejs.

Kl. 15:34

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste er Dansk Folkepartis ordfører, det er hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:35

(Ordfører)

**Kim Christiansen** (DF):

Det vejprojekt, som vi behandler i dag, er nok et af dem, som har været allerlængst undervejs, og som, som flere har nævnt, har været lige ved og næsten i flere omgange. Man har haft troen på, at nu kom det, men så kom det af forskellige årsager ikke alligevel. Der er ingen tvivl om, at det her vækker glæde i det randrusianske område og også på hele Djursland for den sags skyld.

Nu hedder det det nordlige hængsel, og af hensyn til dem, der måske ikke har så stort lokalkendskab, vil jeg sige, at det rent faktisk ligger syd for Randers. Det rigtige nordlige hængsel vil de med lokalkendskab sige er en ny forbindelse over Randers Fjord med tilslutning til Randers N ved motorvejen. Men det er noget, vi må tage i anden ombæring, når vi skal have en forligssnak om veje, måske allerede i 2011.

Det er en rigtig god ting, som vil øge tilgængeligheden til Djursland, og det vil mindske det trafikale kaos i Randers midtby. Så alt i alt er det en glædens dag i dag, at vi kan førstebehandle det her lovforslag og Randers og Djursland for den sags skyld kan se fortrøstningsfuldt frem imod, at det her bliver en realitet trods det, at vejen har været lang og brolagt med mange problemer. Så der er varm støtte fra Dansk Folkeparti.

Kl. 15:36

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører for SF.

Kl. 15:36

(Ordfører)

**Pia Olsen Dyhr** (SF):

Lovforslaget om en motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft, det, der kaldes den sydlige omfartsvej ved Randers, er en del af trafikforliget, og SF kan derfor støtte lovforslaget. Vi er meget opmærksomme på, at nogle af de steder rundtomkring i landet, hvor der er landeveje, vil det give god mening at diskutere, om der ikke i stedet for skal være motortrafikveje ganske enkelt af færdselssikkerhedshensyn. Det her stykke er præcis et sådant stykke, hvor det giver god mening af færdselssikkerhedshensyn.

SF kan godt støtte lovforslaget.

Kl. 15:37

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører for Det Konservative Folkeparti.

Kl. 15:37

(Ordfører)

**Henriette Kjær** (KF):

Jeg vil som de tidligere ordførere gerne bifalde, at vi nu får det her lovforslag igennem. Det blev jo allerede vedtaget i Århus Amt i 2001, at man skulle have det her nordlige hængsel, så de har ventet længe på det. Derfor ved jeg også, at begejstringen er stor i Randers Kommune og i Norddjurs Kommune, som virkelig kommer til at kunne mærke det her med en mere sikker vej, men også en hurtigere vej, der leder trafikken fra Djursland og Randers ud på motorvejsnettet.

Derfor må jeg igen sige, at vi Konservative er meget, meget glade for, at der nu er blevet lavet en aftale om etableringen af det nordlige hængsel. Vi imødeser bare, at arbejdet kan gå i gang, og at vejen kan blive etableret hurtigst muligt. Tak.

Kl. 15:38

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det fru Bente Dahl som ordfører for De Radikale.

Kl. 15:38

(Ordfører)

**Bente Dahl** (RV):

Vores ordfører kan som bekendt ikke være til stede i dag, men jeg skal på Radikale Venstres vegne meddele, at vi kan støtte lovforslaget. Jeg henviser i den forbindelse til bemærkningerne, som jeg

fremførte under det forrige punkt på dagsordenen ved behandlingen af L 137.

Kl. 15:41

Kl. 15:38 (Ordfører)

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):  
Tak til ordføreren. Så er det transportministeren.

Kl. 15:38

**Transportministeren** (Hans Christian Schmidt):

Tak til ordførerne for deres indlæg. Man kan sige her og nu, at med anlægning af motortrafikvejen mellem E45 ved Sdr. Borup og rute 16 ved Assentoft bliver det lettere at komme fra Djursland til motorvejsnettet. Det vil forbedre mobiliteten mærkbart for både private bilister og erhvervslivet i området, noget, som vi jo alle sammen sætter meget højt.

Motortrafikvejen har været et amtsligt projekt, som det også er blevet nævnt af nogle af ordførerne, for i 2001 udarbejdede Århus Amt en VVM-redegørelse om projektet. Med kommunalreformen overtog staten projektet, og Vejdirektoratet har så i 2009 konsolideret amtets VVM-redegørelse, og så har partierne bag aftalen »Bedre veje m.v.« af 2. december 2009 aftalt at anlægge motortrafikvejen som en to plus en-vej frem for en tosporet vej, som det oprindeligt var foreslået i amtets projekt.

I konsolideringen af den amtslige VVM-redegørelse blev det fastslået, at det var muligt at anlægge vejen som en ti plus en-vej i samme tracé og for samme anlægsbudget og samtidig opnå en bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed. I projektet er der taget hensyn til naturen og landskabet i området, bl.a. indgår en landskabsbro og en række afværgeforanstaltninger, som sikrer, at vi kan opretholde yngle- og rasteplasser for dyrearter i området omfattet af EU's habitatdirektiv.

Med aftalen »Bedre veje m.v.« er der sikret et bredt og solidt flertal for anlæg af en motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft. Vejen forventes ibrugtaget i 2014. Jeg vil gerne takke for den opbakning, som lovforslaget har fået her.

Kl. 15:40

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ministeren. Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

### 8) 1. behandling af lovforslag nr. L 139:

#### Forslag til lov om Naviair.

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).  
(Fremsættelse 25.02.2010).

Kl. 15:40

### Forhandling

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet, er Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

(Ordfører)  
**Kristian Pihl Lorentzen** (V):

Formålet med dette lovforslag er at omdanne statsvirksomheden Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed. Derved styrkes Naviairs position i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af luftfartstjenesten. Omdannelsen indebærer konkret, at Naviair får større frihedsgrader til at foretage fornuftige virksomhedsmæssige dispositioner vedrørende lufttrafikstyring og flyvekontrol i så vel Danmark som uden for landets grænser. Herunder er der lagt op til et meget tæt dansk-svensk samarbejde om at koordinere luftrummet.

En udvidelse af dette tætte grænseoverskridende samarbejde til andre lande må forventes i de kommende år. Naviair vil efter denne lov blive bedre rustet til at navigere i det kommende fælleseuropæiske luftrum, der jo bliver en realitet i 2012. Det fordrer en sikker, effektiv og miljøvenlig drift med tilstrækkelig kapacitet og relativt lave omkostninger.

Venstre ser lovforslaget som en naturlig fortsættelse af regeringens hidtidige politik med modernisering og effektivisering af lufttrafikområdet. Vi ønsker, at Danmark fastholder en førende position, når det gælder effektiv lufttrafikstyring til gavn for os alle. Vi kan derfor varmt støtte dette lovforslag.

Kl. 15:42

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det den socialdemokratiske ordfører, og det er hr. Jens Christian Lund.

Kl. 15:42

(Ordfører)

**Jens Christian Lund** (S):

Formålet med dette lovforslag har Venstres ordfører jo så udmærket redegjort for, så det vil jeg ikke sige mere om. Vi Socialdemokrater kan i det tilfælde her godt se fordele ved at omdanne det til en selvstændig offentlig virksomhed, en såkaldt SOV, selv om vi i princippet ikke har noget imod offentligt ledede virksomheder; vi er ikke helt så fundamentalistiske i den retning som hr. Kristian Pihl Lorentzens parti. Men det er i orden; vi støtter her.

I den konkrete sag vil jeg ikke så meget omtale fordelene, men fremhæve nogle vigtige områder, hvor vi skal passe på. Først vil jeg selvfølgelig med den baggrund, jeg har, sige, at det er væsentligt, at det danske forsvars muligheder for uhindret adgang til at håndhæve dansk suverænitet bevares, og at forsvaret om nødvendigt kan overtage det fulde ansvar for luftrummet over Danmark. Vigtigt er det også, at der sker en koordination med de lufthavne, som forsvaret varetager flyveledelsen på. Vi vil, vil jeg sige til ministeren, have sikkerhed for, at personalet ikke stilles ringere, hverken nu eller i fremtiden, end hvis Naviair var vedblevet med at være en statsvirksomhed. Vi kan garantere, at det er et område, vi vil følge tæt, og vi har noteret os ministerens udsagn om, at der ikke er lagt op til ændringer ved det her. Så det stoler vi på. Lad mig slå fast, at vi nemlig stoler på den danske model, og jeg er sikker på, at parterne kan finde ud af det, hvis ikke der bliver lavet noget fiksfakseri ved organisationsændringen.

Det, der imidlertid kan få frygten frem hos os, er spørgsmålet om fatigue, specielt hvis der nu bliver tale om fatigue forårsaget af disse rationaliseringer. Vi har endnu ikke drøftet spørgsmålet om fatigue med den nye minister, men lad mig allerede her fra talerstolen varsle, at vi er betænkelige ved regler og aftaler, der medfører for lange arbejdstider med efterfølgende risiko for fatigue; specielt inden for luftsikkerhed er det helt afgørende, at alle personer i kæden altid er hundrede procent oppe på dupperne. Ministeren ved, at vi i lang tid har været betænkelige ved de overordnede regler for piloternes arbejdstid og piloternes lægetjek. Vi vil ikke leve med, at en selvstæn-

dig virksomhed, Naviair, fremover får regler, så sikkerheden kommer i fare, men vi stoler på, vil jeg sige til ministeren, at det ikke sker. Vi vil naturligvis nøje følge behandlingen af såvel tjenestemænd som overenskomstansatte.

Vi har været meget tilfredse med, at lovforslaget har været inde over Rigsrevisionen, for der er kommet nogle rigtig gode bemærkninger fra Rigsrevisionen, som vi kan bakke helt op om. Så har vi noteret os, at Naviair som SOV overtager den eksisterende statsvirksomhed med virkning fra den 1. januar 2010, altså med tilbagevirkende kraft. Umiddelbart vil vi sige, at det virker rodet, men vi har jo konstateret, at Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har sagt, at de kan acceptere, at overtagelsestidspunktet kan være op til 18 måneder forud for stiftelsen ved varetagelse af eksisterende virksomheder, så derfor skal vi nok lade være med at tale imod dette forslag.

Jeg vil afslutningsvis sige til ministeren, at vi fortsat vil arbejde med spørgsmålet om fatigue. Det er for os rigtig væsentligt, og vi håber virkelig, at ministeren har forståelse for dette store problem. Der er også andre områder, som vi vil tage op, for vi går nemlig meget op i sikkerhed i luften. Bl.a. kan jeg da varsle ministeren om, at noget så simpelt som fugle i lufthavnen også er et område, vi vil have kigget nærmere på. Vi ser frem til udvalgsarbejdet. Her vil vi positivt arbejde for, at denne lov bliver bedst mulig, og vi er glade for de tilsagn, som ministeren har givet, og vi vil holde ministeren op på dem.

Kl. 15:47

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det Dansk Folkepartis ordfører, og det er hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:47

(Ordfører)

**Kim Christiansen** (DF):

Omlægningen af Naviair, som i 2001 blev udskilt fra SLV som den operative del, til en selvstændig offentlig virksomhed er noget, som Dansk Folkeparti til fulde kan bakke op om. Vi mener, at det er en helt naturlig udvikling, sådan som samfundet bevæger sig, at man også giver Naviair mulighed for at indgå i større europæiske samarbejder og for at agere på markedsvilkår præcis som enhver anden virksomhed.

Vi er ikke så bange for, at det her kan gå ud over flyvesikkerheden, da det jo langt hen ad vejen er styret af fælleseuropæiske regler. Det her er i vores optik med til at styrke det fælleseuropæiske samarbejde, og dermed har det også nogle miljømæssige goder i sig, i og med at man også på europæisk plan bedre kan tilrettelægge flyvningen.

Alt i alt tager vi positivt imod det her forslag om Naviairs omdannelse til en selvstændig offentlig virksomhed. Vi tror, at det bliver til det bedre. Så Dansk Folkeparti støtter forslaget.

Kl. 15:48

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører for SF.

Kl. 15:48

(Ordfører)

**Pia Olsen Dyhr** (SF):

Jeg skal på vegne af SF's luftfartsordfører, hr. Jonas Dahl, gøre opmærksom på, at SF godt kan støtte forslaget, men der er to elementer, som vi gerne vil spørge nærmere ind til.

Det ene er om kapitalindsprøjtningen på de 600 mio. kr., hvor vi gerne vil vide, i hvor høj grad danske skattekrone på dette område skal arbejde i udlandet. Det andet element, som vi gerne vil spørge ind til, er spørgsmålet om danske arbejdspladser, nemlig hvad det

helt konkret vil betyde, når vi også står i en finansiell krise. Det vil vi selvfølgelig spørge ind til under udvalgsarbejdet i Trafikudvalget.

SF kan støtte forslaget.

Kl. 15:49

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører for De Konservative.

Kl. 15:49

(Ordfører)

**Henriette Kjær** (KF):

De Konservative kan støtte det her forslag, hvor vi omdanner Naviair fra en statsvirksomhed til en selvstændig offentlig virksomhed.

Det betyder jo, at vi kan få indsat en professionel bestyrelse, og at virksomheden får en hurtigere beslutningsgang i deres økonomiske dispositioner. Det tror vi ganske enkelt kan komme Naviair til gode, og vi tror på, at vi får en mere effektiv organisation, der kan betjene flyelskaberne endnu bedre end det, vi ser i dag.

Vi Konservative støtter det her forslag.

Kl. 15:49

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det fru Bente Dahl som ordfører for De Radikale.

Kl. 15:50

(Ordfører)

**Bente Dahl** (RV):

På vegne af Radikale Venstres ordfører, hr. Johs. Poulsen, skal jeg meddele ganske kort, at vi kan støtte lovforslaget.

Kl. 15:50

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til både den ene og den anden ordfører for De Radikale. Og så er det transportministeren.

Kl. 15:50

**Transportministeren** (Hans Christian Schmidt):

Tak til ordførerne for deres indlæg.

En netop offentliggjort rapport fra Oxford University konkluderer jo, at bedre lufttrafikstyring er den hurtigste og nemmeste vej til en mere klimavenlig flytrafik, og det går jo fint i tråd med, at modernisering og effektivisering af lufttrafikområdet de senere år har været et helt centralt indsatsområde for regeringen.

Der er allerede gennemført en række forskellige sammenhængende initiativer på lufttrafikområdet, som øger effektiviteten og sikrer en klimavenlig flyvekontrol. Naviair har f.eks. indført et af verdens mest moderne og nøjagtige flyvekontrollsystemer, og Naviair indgår i et skandinavisk uddannelsesmæssigt samarbejde. Regeringen har for et par måneder siden underskrevet en dansk-svensk regeringsaftale om etablering af et fælles dansk-svensk luftrum.

Disse initiativer er alle udviklet og foretaget sammen med andre europæiske flysikringstjenester. Samarbejdet er jo klart til gavn for både miljøet, klimaet, luftfartsselskaberne og for brugerne. Samarbejderne sikrer bl.a., at flyruterne bliver kortere, CO<sub>2</sub>-udledningen reduceres og de rejsende får kortere rejsetider, idet man undgår zigzagflyvning. Og med tiden vil det fælles luftrum give samlede årlige besparelser på ca. 100 mio. kr. og samtidig spare klimaet for over 50.000 t CO<sub>2</sub> årligt.

Fremtiden byder også på, at det dansk-svenske luftrum kan udvikles til et større nordeuropæisk luftrum, men hvis den danske flyvesikringstjeneste fortsat skal kunne deltage fleksibelt i det internationale samarbejde, der er en del af udviklingen, kræver det altså, at Naviair bliver omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed, og

derfor fremlægger regeringen et forslag om at omdanne Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed. Omdannelsen vil betyde, at Naviair får samme rammevilkår som næsten alle andre flysikringstjenester i EU. Det er faktisk kun Grønlands flysikringstjeneste, der i dag er organiseret som en statsvirksomhed. Som en selvstændig offentlig virksomhed bliver der en skærpet opmærksomhed på omkostningsreducering og effektivitet, og med omdannelsen af Naviair tager vi endnu et skridt på vejen i udviklingen og moderniseringen af dansk flyvekontrol, så Danmark kan fastholde sin position i førerfeltet blandt de europæiske lande, når det gælder effektivisering og klimavenlig lufttrafikstyring.

Jeg er klar over, at der er nogle spørgsmål her, som man gerne vil have en debat om i udvalget. Dem er jeg selvfølgelig rede til at svare på, og jeg ser frem til den videre behandling af forslaget.

Kl. 15:52

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Tak til ministeren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 15:52

#### **Meddelelser fra formanden**

**Fjerde næstformand** (Helge Adam Møller):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, tirsdag den 16. marts 2010, kl. 12.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der er opslået i salen. Jeg skal i øvrigt henvise til den omdelte ugeplan.

:

Mødet er hævet. (Kl. 15:53).