

Til lovforslag nr. L 33. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 11. marts 2008

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje

(Gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler)

[af transportministeren (Carina Christensen)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 12. december 2007 og var til 1. behandling den 15. januar 2008. Lovforslaget blev efter 1. behandling henviset til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 15. oktober 2007 dette udkast til udvalget, jf. (folketingsåret 2007-08, 1. samling) TRU alm. del – bilag 32. Den 18. december 2007 sendte transportministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 14 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Udvalget indstiller lovforslaget til *vedtagelse* uændret.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker, at lovforslaget kun berører tre danske vej-tunneller: Limfjorden, Drogden og ved Tårnby. Formålet er dels at forebygge kritiske situationer og dels at minimere eventuelle følger af uheld og brand i tunnellerne.

Set i lyset af de brande, der har fundet sted rundtomkring i Europa, finder Enhedslisten det positivt, at der opstilles fælles europæiske sikkerhedskrav for tunneller.

Ganske vist drejede det sig om tunneler, hvor der kun har været et enkelt tunnelrør, hvilket ikke er gældende for de danske tunneller, der alle har to tunnelrør. Og selv om disse hidtil ikke har været ramt af uheld, så er det Enhedslistens opfattelse, at sikkerheden fortsat skal være et højt prioriteret område, for der har været uheld i jernbanetunnelen under Storebælt. Det viser, at det også en dag kan ske i en vej-tunnel.

Enhedslisten vil derfor gerne støtte, at man ser på, hvordan sikkerheden kan gøres endnu bedre, og hvordan der kan ske en styrkelse af det samlede beredskab. Dette skal ses i lyset af, at stedse større mængder farligt gods transporteres med lastbil. Nok er sandsynligheden for, at der kan ske et uheld, ringe, men konsekvenserne kan i givet fald blive ganske dramatiske.

De stigende mængder farligt gods, der transporteres med lastbiler, må derfor give anledning til at se nærmere på, om det er forsvarligt, hvis der befinder sig flere lastbiler med farligt gods i samme tunnelrør samtidig. For når der ikke må befinde sig et godstog og et passagertog i samme tunnelrør på samme tid, så sker dette ud fra forebyggende hensyn. Enhedslisten er af den opfattelse, at tilsvarende forsigtighedshensyn skal udstrækkes til også at gælde lastbiler.

Eksempelvis kan der fastsættes regler for, at lastbiler med farligt gods kun må køre gennem en tunnel på visse tidspunkter i alle danske tunneller, nuværende som kommende. Følgelig vil det også være nødvendigt, at der etableres hensigtsmæssige holdsteder for køretøjer med farligt gods, og at disse holdsteder forsynes med de fornødne faciliteter til chauffører, der venter.

Med hensyn til de tekniske krav til betalings-systemer vil det være hensigtsmæssigt at anvende systemer, der kan bruges overalt i Europa, og som også er forberedt på den dag, der indføres trængselsafgifter.

Enhedslisten finder det beklageligt, at den forskning, der tidligere fandt sted på DTU, er gået helt i stå og skal opfordre til, at den snarest genoptages. De erfaringer, der er opnået ved brug af betalingsystemer på Storebælt og på Øresund, må der kunne bygges videre på, når Folketinget – forhåbentlig snart – erkender, at trængselsafgifter er et velvalgt redskab, når der skal føres klimapolitik.

Forinden er det nødvendigt, at Folketinget giver kommunerne hjemmel til at opkræve beta-

ling for benyttelse af offentlige veje. Et sådant initiativ vil gøre det lettere at imødekomme kravene til markante reduktioner i transportsektorens udslip af klimaskadelige stoffer.

Det er efter Enhedslistens opfattelse et skridt i den rigtige retning, at EU i oktober 2007 pålagde Danmark at indføre et bompenge-system, der med tiden kan udvikle sig til et egentligt roadpricingsystem.

På baggrund af ovennævnte anbefaler Enhedslisten, dels at der sker en fornyet udvalgsbehandling med hensyn til transport af farligt gods i vej-tunneller, og dels at Trafikudvalget ser på, under hvilken form der kan gives lovhjemmel til, at kommunerne kan opkræve trængselsafgifter.

Ny Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Jens Vibjerg (V) Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Kristian Pihl Lorentzen (V)

Hans Christian Schmidt (V) Karsten Nonbo (V) Kim Christiansen (DF) Pia Adelsteen (DF)

Henriette Kjær (KF) nfmd. Lars Barfoed (KF) Magnus Heunicke (S) John Dyrby Paulsen (S)

Poul Andersen (S) Klaus Hækkerup (S) Pia Olsen Dyhr (SF) Jesper Petersen (SF)

Johs. Poulsen (RV) Per Clausen (EL)

Ny Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Ny Alliance (NY)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	25	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	17	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	2
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

Bilag 1**Oversigt over bilag vedrørende L 33**

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

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 33

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om at orientere Folketinget, hvis ministeren senere hen benytter de bemyndigelser, loven giver, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om gennemførelse af direktivet om tunnelsikkerhed, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om minimumssikkerhedskrav for tunneller, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om transport af farligt gods i tunneller, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om tidsrum, hvor der kan transporteres farligt gods på lastbil gennem tunneller, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvilke mængder farligt gods der kan transporteres på lastbil gennem en tunnel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om mængdebegrænsning på visse fareklasser af gods, der kan transporteres på lastbil gennem en tunnel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om overhalingsforbud for lastbiler i tunneller, til transportministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om indførelse af en fartgrænse på 70 km/t for lastbiler, der kører med farligt gods gennem en tunnel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm. om minimumsafstand mellem lastbiler, til transportministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm., om der opsættes piktogrammer om tunnelsikkerhed for lastbiler, til transportministeren, og ministerens svar herpå
12	Spm., om der opsættes varmedetektorer, der scanner alle lastbiler, inden disse kører ind i en tunnel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
13	Spm. om kurser, der øger chaufførernes viden og evner, til transportministeren, og ministerens svar herpå
14	Spm. om at udarbejde forskrifter for, hvilke typer farligt gods der ikke må transporteres gennem en tunnel, til transportministeren, og ministerens svar herpå