

I lovforslaget forudsættes, at helårsboliger med en støjbelastning fra Motorring 3 på over 60 dB(A) vil få tilbudt tilskud til facaderenovering.

Støjen fra de øvrige veje i områderne langs Motorring 3 bidrager til den samlede støjbelastning, og en reduktion af denne bør således tilvejebringes gennem et samarbejde med de lokale vejmyndigheder om en øget støjbekæmpelse såvel på Motorring 3 som på de skærende veje i området.

En yderligere reduktion af støjbidraget fra Motorring 3 kan bl.a. ske gennem en eller flere af følgende foranstaltninger: anvendelse af støjsvag vejbelægning, reduktion af den maksimalt tilladte hastighed til f.eks. 90 km/t og højere støjskærme.

Socialdemokratiet lægger vægt på, at der i forbindelse med detailprojekteringen foretages en nærmere teknisk og økonomisk analyse af støjsvage belægningstyper for på den måde eventuelt at kunne reducere støjgenerne. Også muligheden for eventuelt på visse delstrækninger at anvende højere støjskærme bør inddrages i forbindelse med detailprojekteringen.

Socialdemokratiet ønsker det beløb på ca. 10 mio. kr., der tidligere var afsat til støjafskærmning langs Motorring 4, bibeholdt, således at støjgener fra trafik, der i anlægsfasen søger fra Motorring 3 til Motorring 4, reduceres.

Socialdemokratiet indstiller lovforslaget til vedtagelse, idet der ønskes en dialog med de lokale vejmyndigheder om mulighederne for en samlet indsats for at reducere trafikstøjen i området langs Motorring 3.

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

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget er forundret over investeringen i en udvidelse af Motorring 3, på trods af at det er en kortsigtet løsning, som ikke giver plads til en ret stor udvidelse af trafikken, før der kommer nye flaskehalsproblemer. Samtidig vil en udvidelse af vejen forøge problemerne med luft- og støjforurening.

Problemerne bliver ikke mindre af, at der slet ikke er lagt op til forbedringer af den kollektive trafik i forbindelse med udvidelsen, og at det er dokumenteret, at mindre end halvdelen af husstandene i hovedstadsområdet har bil, så de kan få glæde af udvidelsen.

I stedet peger SF på etableringen af en ringbane Lyngby-Glostrup eventuelt forlænget til Ishøj, som vil være et miljømæssigt langt bedre alternativ, der ville kunne transportere langt flere mennesker, og som ville give mobilitet til hele områdets befolkning frem for kun til det mindretal, der har adgang til bil. SF vil derfor stemme imod lovforslaget.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker, at udvidelsen af kapaciteten på denne vejstrækning kun vil give brugerne af motorvejsstrækningen, der kører i myldretiden, en reduktion i transporttiden på ganske få minutter. En udvidelse vil blot tiltrække endnu mere biltrafik, og i løbet af få år vil man igen opleve køer på strækningen. Ofrene for udvidelsen er naboer og naturområder, der vil stå med en endnu større belastning af støj og luftforurening. Samtidig mistes værdier i form af huse og kolonihaver.

Der burde samtidig med lovforslaget tages stilling til, hvordan en yderligere vækst i den individuelle trafik på strækningen og i hele hovedstadsområdet kan begrænses, fordi de mange motorvejsudvidelser ikke er en holdbar strategi.

På det kollektive område er der brug for en tværbane, f.eks. på strækningen DTU (Danmarks tekniske Universitet)-Lyngby-Herlev-Glostrup-Ishøj, der kan kobles sammen med regionaltogetsstrukturen og nye regionaltog mellem København og Køge.

Kristeligt Folkeparti, Tjødveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit og Siumut 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.