

Notat

Med nærværende notat gives Vejdirektoratets besvarelse på spørgsmål fremsendt med brev dateret 5. december fra Stefan G. Rasmussen adresseret til Transport-, Bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

Spørgsmål 1,1: "Hvad mener man med trafikregulerende foranstaltninger?":

Begrebet trafikregulerende foranstaltninger dækker i almindelighed over en række forskellige tiltag omfattende eksempelvis ændring af afstribning eller skiltning, justering af omløbstider for signalanlæg, etablering af fysiske fartdæmpende foranstaltninger, m.v.

I den konkrete sag vedr. Kronprins Frederiks Bro og J.F. Willumsens Vej pågår i øjeblikket dialog mellem vejmyndigheden Vejdirektoratet og Frederikssund Kommune, med henblik på at fastlægge hvilke tiltag, der vurderes mest hensigtsmæssige under hensyntagen til de i anlægsloven anførte målsætninger om at reducere den gennemkørende trafik og forbedre trafikmiljøet i Frederikssund By.

Spørgsmål 1,2: "Hvorledes vil sådanne påtænkte trafikregulerende foranstaltninger påvirke fremrykkehastigheden for rednings-, bjergnings og udrykningskøretøjer?":

Generelt vil fremkommeligheden på Kronprins Frederiks Bro og J.F. Willumsens Vej blive forbedret for beredskabskøretøjer, såvel som almindelig trafik ved åbning af den nye fjordforbindelse, idet en betydelig del af trafikken vil blive flyttet fra førnævnte vejstrækninger til den nye fjordforbindelse. I drøftelserne om mulige trafikregulerende foranstaltninger indgår hensynet til beredskabet, så det sikres, at foranstaltningerne ikke skaber forhindringer for beredskabet.

Spørgsmål 1,3: "Har man i udarbejdelsen af Kronprinsesse Marys bro, planer for, hvilke forhold der skal gælde, hvis denne nye bro – i lighed med andre af Danmarks broer lukkes på grund af vejrliget?":

Erfaringsmæssigt er det kun ganske få timer om året, at det er nødvendigt at lukke danske broer som følge af vejrliget. I sådanne tilfælde vil politiet kunne træffe beslutninger til sikring af bedst mulig fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Spørgsmål 1,4: ”I tilfælde af, at der med >trafikregulerende foranstaltninger< menes fysiske blokeringer på statsvejen rute 53, hvorledes vil disse så kunne imødekomme det krav der er i spørgsmål 2, og hvorledes vil disse have fleksibilitet til at kunne imødekomme den situation, der er skitseret i spørgsmål 3?”:

Som det fremgår af bemærkningerne til anlægsloven er lastbiler, der udfører vejbestyrelsesopgaver for Frederikssund Kommune, undtaget for forbuddet for lastbiler og lastvognstog med en totalvægt over 3,5t, ligesom det også fortsat vil være tilladt for busser og landbrugskøretøjer at passere Kronprins Frederiks Bro. De trafikregulerende foranstaltninger, der etableres på Kronprins Frederiks Bro og J.F. Willumsens Vej, vil blive planlagt for at kunne imødekomme dette. Det vurderes på denne baggrund, at de trafikregulerende foranstaltninger ikke vil få indflydelse på fremkommeligheden for de i spørgsmålenes anførte trafikale situationer.

Spørgsmål 2,1: ”Er Ministeren enig i, at de lokale vognmænd udsættes for ulige konkurrence i forhold til øvrige vognmænd, idet de – i henhold til lovens tekst – skal betale broafgift for at udføre deres arbejde, når de arbejder lokalt?”:

Generelt vil den nye fjordforbindelse for de fleste trafikanter betyde bedre fremkommelighed og kortere rejsetider til mange destinationer set i forhold til den aktuelle situation med trængselsproblemer ved Kronprins Frederiks Bro som alle trafikanter, herunder også lokale vognmænd, er generet af i dag.

Spørgsmål 2,2: ”Mener Ministeren at et sådan forbud – som nævnt i loven – over for den tonnage der overstiger en totalvægt på 3,5 t, afstedkommer, at dette strider mod EU's regler omkring ”konkurrenceprincippet” idet den nye bro – overfor denne gruppe af køretøjer – således må anses for værende ”essentiell/kritisk infrastruktur?”:

Hverken EU's eller de danske konkurrenceregler finder anvendelse i den aktuelle sag, idet der er tale om direkte eller nødvendig følge af lovgivning.

Praksis omkring essentiel infrastruktur handler dels om selve adgangen, dels om betingelserne for adgang. Der er ikke tale om, at nogle erhvervsdrivende på usagligt grundlag udelukkes fra at anvende broen. Der er således adgang. Betingelserne for at anvende broen, nemlig betalingen, er fastsat ved lovgivning, og er derfor ikke omfattet af konkurrencereglerne. Såfremt lovgivningen fx havde diskrimineret udenlandske køretøjer til fordel for danske, kunne EU-reglerne dog have fundet anvendelse.

Samlet set er det således vurderingen, at hverken de danske konkurrenceregler eller EU-konkurrencereglerne finder anvendelse på det forhold, at broen skal være en betalingsbro.

Spørgsmål 2,3: ”I tilfælde af, at lovens forbud mod lastbiler og lastvognstog strider mod EU's ”konkurrenceprincip”, hvad agter Ministeren så at foretage sig omkring loven og det igangværende anlægsarbejde?”:

Her henvises til ovennævnte svar på spørgsmål 2,2.

Spørgsmål 2,4: "Med henvisning til spørgsmål 2 vil Ministeren – hvis der er skabt tvivl om forholdet til "konkurrenceprincippet" – så foranledige en øjeblikkelig udsættelse af den del af anlægsarbejdet, der omhandler betalingsanlægget?":

Her henvises til ovennævnte svar på spørgsmål 2,2.

Spørgsmål 2,5: "Hvis sagen ligger udenfor EU's regi, vil Ministeren så afklare, om sagen er i strid med den Danske konkurrencelovgivning?":

Her henvises til ovennævnte svar på spørgsmål 2,2. I forlængelse heraf kan henvises til den danske konkurrencelovs § 2, Stk. 2, hvori det hedder, at *'Reglerne i kapitel 2 og 3 gælder ikke, hvis en konkurrencebegrænsning er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering.'* (kap 2 handler om forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, kap 3 handler om misbrug af dominerende stilling).

Spørgsmål 2,6: "Af mere generel karakter, mener Ministeren så, at disse "infrastruktur punkt betalinger" er gavnlige for dansk erhvervsliv som helhed?":

Ud fra en overordnet betragtning er en god og effektiv infrastruktur gavnlig for dansk erhvervsliv, og derfor vil en udbygning af det nationale vejnet generelt også komme erhvervslivet til gode. For så vidt gælder anlæg af Kronprinsesse Marys Bro er der indgået politisk aftale om, at dels finansieres via brugerbetaling, dels via et statsligt bidrag.

Spørgsmål 3,1: "Er Ministeren enig i, at 27 spørgeskema besvarelser på spørgsmål omkring "betalingsvillighed" er lidet repræsentativ for en saglig vurdering af dette, når vi her taler om en daglig bevægelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund på rundt 30.000 dagligt?":

Undersøgelsen af betalingsvilligheden tager afsæt i 976 besvarede spørgeskemaer. Der er indsamlet 949 besvarelser for person- og varebiler, og 27 besvarelser for lastbiler.

Spørgsmål 3,2: "Er Ministeren bekendt med, - udover dialog i almen debat på lovpligtige høringsmøder – om borgerne i området, er blevet spurgt direkte, om deres "betalingsvillighed"?":

De ovennævnte 976 besvarelser er alle fra personer, der har været over Kronprins Frederiks Bro. For personbilerne har ca. 1/3 af turene startpunkt i Skibby, Jægerspris eller Frederikssund midt, ligesom 1/3 har slutpunkt i de samme områder. Det er således i høj grad besvarelser fra personer, der færdes i lokalområdet, der ligger til grund for analysen af betalingsvilligheden.

Spørgsmål 3,3: "Hvad agter Ministeren at gøre, for at sikre, at der i realiteten er økonomisk bæredygtighed som en bruger betalt fast forbindelse?":

Som grundlag for anlægsloven er der udarbejdet en økonomisk analyse af projektets forretningsmodel, som viser, at projektet kan tilbagebetales inden for 40 år ud fra en række forudsætninger. Som det fremgår af anlægsloven er der etableret den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund, som har til formål at etablere anlægget, optage lån til anlæggets finansiering og opkræve betaling for passage af broen til tilbagebetaling af lånet.

Spørgsmål 3,4: ”Er ministeren enig i, at Rute 53 og dermed Kronprinsesse Marys Bro indgår i en aflastning af den stigende trafik udenom hovedstaden?”:

Kronprins Frederiks Bro pt. og fremover Kronprinsesse Marys Bro indgår i rute 53 mellem Hillerødmotorvejen syd for Hillerød og Holbækmotorvejen øst for Motorvejskryds Holbæk. Selv om broernes væsentligste trafikale funktion er at forbinde Horns Herred med Nordsjælland og Københavnsområdet, indgår de således også i en tværforbindelse mellem Hillerød-, Frederikssund- og Holbækfingrene (og videre til Helsingørfingeren via den nordlige del af rute 6).

Tværforbindelserne i hovedstadsområdet (Motorring 3 og 4) har i en årrække oplevet store trafikstigninger, og trafikken i myldretiderne ligger på kapacitetsgrænsen. På den baggrund er der gennemført undersøgelser (bl.a. en strategisk analyse fra 2013) af en ny vestlig ringforbindelse omkring København i form af Ring 5, 5½ eller 6.

Ifølge de gennemførte trafikberegninger i forbindelse med VVM-undersøgelsen for den nye fjordforbindelse kan den medvirke til en lille aflastning af rute 6 mellem Slangerup og Roskilde, men ikke aflaste ringforbindelserne tættere på København mærkbart.