



Dato : 20. oktober 2004
J.nr. : 601-78

Høringssvar vedrørende forslag til lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

Den 24. september 2004 udsendte Trafikministeriet forslag til lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød i høring hos berørte myndigheder og virksomheder.

Trafikministeriet har modtaget høringssvar fra Roskilde Amt, Vestsjællands Amt og DSB.

Høringssvarene giver anledning til følgende kommentarer:

Roskilde Amts høringssvar

Roskilde Amts bemærkninger

Roskilde Amt henviser til amtets høringssvar af 15. december 2003, idet lovforslaget tidligere har været udsendt i høring.

Det fremgår af amtets høringssvar af 15. december 2003, at

- Roskilde Amt støtter lovforslaget,
- Roskilde Amt anbefaler en udbygning af hele strækningen mellem Lejre og Vipperød,
- Roskilde Amt ser gerne, at projekteringslovens ikrafttræden fremskyndes og at udførelsesperioden nedbringes i forhold til det, der fremgår af lovmaterialet, og
- Roskilde amt bemærker, at amtet vil blive inddraget i det videre arbejde med projektet.

Kommentarer

Jeg kan konstatere, at Roskilde Amt som ventet kan tilslutte sig lovforslaget.

Hvad angår amtets anbefaling af en udbygning af hele strækningen mellem Lejre

og Vipperød er hensigten med projekteringsfasen bl.a. at undersøge fordele og ulemper ved de forskellige løsningsmuligheder for etapevis, henholdsvis fuld udbygning af strækningen.

Udførelsesperiodens længde er bl.a. afhængig af, hvilken udbygningsløsning – om nogen – der måtte blive truffet politisk beslutning om at gennemføre.

Jeg kan endelig bekræfte, at amtet vil blive inddraget i det videre arbejde, idet amtet vil blive inviteret til at deltage i en styregruppe for projekteringen.

Vestsjællands Amts hørings svar

Vestsjællands Amts bemærkninger

Vestsjællands Amt udtaler, at det er af stor vigtighed, at der snarest efter afslutning af projekteringen følges op med fremsættelsen af et anlægsforslag samt bevillingsgrundlaget for gennemførelsen af udbygningen.

Derudover gør amtet opmærksom på, at det forudsættes, at amtet bliver hørt, når det konkrete planlægningsarbejde bliver igangsat.

Kommentar

Der kan ikke på nuværende tidspunkt træffes beslutning om udførelse af anlægget, idet en sådan stillingtagen jo bl.a. må afvente de nærmere undersøgelser.

Jeg kan oplyse at der på det aktuelle investeringsprogram ikke er afsat midler til udførelse af projektet.

Jeg kan endelig bekræfte, at amtet vil blive inddraget i det videre arbejde, idet amtet vil blive inviteret til at deltage i en styregruppe for projekteringen.

DSB's hørings svar

DSB's bemærkninger om betydningen af flaskehalsen København - Roskilde

DSB henviser til lovforslagets almindelige bemærkninger, hvor det efter DSB's opfattelse er uheldigt, at man havde anført at "der kun kan indsættes flere tog på Nordvestbanen, hvis der samtidig kan skabes plads til togene på strækningen mellem Roskilde og København". DSB mener, at eventuelle tog, der vender i Roskilde, uden kapacitetsmæssige problemer kan fortsætte til Holbæk, samt at projekt "mindre kapacitetsforbedringer vest for København", vil skabe ekstra kapacitet mellem København og Roskilde, som kan anvendes til en trafikudvidelse.

Kommentar

Lovforslagets bemærkninger om, at ”der kun kan indsættes flere tog på Nordvestbanen, hvis der samtidig kan skabes plads til togene på strækningen mellem Roskilde og København” er i konsekvens af DSB’s hørings svar nu præciseret, således at det i lovforslaget, som det nu er fremsat for Folketinget, fremgår, at der kun kan indsættes de for passagererne interessante flere tog mellem København og Holbæk, såfremt der kan skabes plads mellem København og Roskilde.

Det er i teknisk set korrekt, at i det omfang der måtte vende tog i Roskilde, ville sådanne kunne fortsætte til Holbæk. I praksis vil der dog i myldretiden - hvor der er brug for flere tog - ikke vende tog i Roskilde.

Det er korrekt at behovet for ekstra kapacitet mellem København og Roskilde kan imødekommes ved kapacitetsudvidelsen i projekt ”mindre kapacitetsforbedringer vest for København”. Det er dog kun tilfældet, hvis dette projekts ekstra kapacitet ikke skal anvendes til flere godstog eller til at forbedre regulariteten. Bemærkningen understreger dermed, at begrænsningen for plads til flere tog mellem København og Holbæk er flaskehalsen mellem København og Roskilde.

DSB’s tidligere bemærkninger af 17. december 2003

DSB anførte i hørings svar af 17. december 2003, at DSB ikke var bekendt med planerne om medfinansiering ”af væsentlige dele af anlægsudgifterne”, og at man forventede en betydelig passagertilvækst.

Kommentar

DSB’s henvisninger om ekstern medfinansiering går på bemærkningernes pkt. 6.3:

”Der arbejdes i retning af en finansieringsmodel, hvor de berørte kommuner og DSB ligesom ved udbygning af Frederikssund banen og anlæg af Ringbanen bidrager til finansiering af væsentlige dele af anlægsudgifterne.”

Hertil bemærkes, at finansieringsmodellerne endnu ikke er forhandlet på plads, og at det derfor på nuværende tidspunkt ikke er muligt at forudsige, hvordan de kommer til at se ud.

Hvad angår passagereffekten af de trafikforbedringer, som dobbeltsporet direkte giver anledning til, vil den blive undersøgt som et centralt element i projekteringsarbejdet.