

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 4. februar 2010

Betænkning

over

Forslag til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

[af transportministeren (Lars Barfod)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 8. december 2009 og var til 1. behandling den 15. december 2009. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 23. september 2009 dette udkast til udvalget, jf. folketingssamlingen 2008-09, TRU alm. del – bilag 637. Den 10. december 2009 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 16 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 processen omkring anlæg af det andet spor mellem Lejre og Vipperød er et eksempel på langsommeligheden i dansk trafikplanlægning. Det er nok ét af de baneprojekter, der har været længst undervejs, idet dronningen allerede i maj 1980 underskrev en anlægslov. Banestyrelsen gennemførte i 1998 en indledende projektering af anlæg af et andet spor på strækningen, og i 2002 blev det opdateret og præciseret – bl.a. med en undersøgelse af mulighederne for en etapevis udbygning og en højere strækningshastighed.

Nu står vi så – måske – ved målet. For nok er Folketinget i færd med at behandle en anlægslov for banestrækningen Lejre-Vipperød, men det er ikke ensbetydende med, at anlægsarbejdet også går i gang. Belært af dårlige erfaringer kan der ske det, at projektet udsættes endnu engang.

I Enhedslisten krydser vi fingre, håber det bedste, og vil derfor også give vores fulde støtte til projektet. Vi vil på enhver måde bidrage til, at anlægsarbejdet igangsættes så hurtigt som muligt.

Nordvestbanen har mange gode muligheder for at tiltrække langt flere rejsende end de ca. 15.000, der i dag benytter banen. Den betjener såvel større provinsbyer som en række halvstore stationsby-

er. Befolkningstætheden kan ikke være bedre, og der er relativt gode tilbringerbusser. Alle betingelser for at få passagertallet til at vokse er til stede. Det eneste, der mangler er først dobbeltsporet Lejre-Vipperød og sidenhen et dobbeltspor Holbæk-Kalundborg. Men der mangler også, at der ikke satses på både at udbygge bane og vej. Der skal ikke være balance i trafikinvesteringerne.

Enhedslisten mener ikke, at det er tilstrækkeligt blot at anlægge det andet spor mellem Lejre og Vipperød. Der skal satses på den dobbeltstrategi, der dels udbygger den kollektive trafik kraftigt, dels samtidig sætter en prop i biltrafikken; ja, biltrafikken skal helst hæmmes. Kun derved sker der den ønskede overførsel fra vej til bane. Det viser de gode erfaringer fra f.eks. Schweiz.

Med dobbeltsporet kan der køre tog fire til seks gange i timen i hver retning – en betydelig forbedring i forhold til i dag. Derved reduceres rejsetiden med 8-15 minutter, dog afhængig af ledig kapacitet mellem Roskilde og København.

Efter anlæg af nybygningsløsningen vil der være en langt større kapacitet mellem København og Roskilde og dermed også basis for at forøge togtrafikken på strækningen, herunder også at forøge hastigheden.

Enhedslisten vil på basis heraf foreslå, at timemodellen også kommer til at omfatte sjællandske stationer, og at det ikke kun er togtrafikken mellem landets største byer der kommer ned på en time. Ikke alle bor i metropoler. Også mindre og mellemstore provinsbyer har et legitimt krav på en moderne og hurtig togdrift.

Samfundet får ikke det fulde udbytte af de investeringer, der gøres i jernbaneprojekter, når det både planlægges at udbygge jernbanen, og det samtidig planlægges at udvide Holbækmotorvejen fra Fløng til Roskilde vest fra fire til seks vognbaner samt Skovvejen fra Elverdam til Svebølle fra to til fire vognbaner. Biltrafikken vil efter udbygningen på de parallelt forløbne motor- og motortrafikveje råde over ti spor mod jernbanens to spor. Det er ikke på den måde, der dæmmes op for trafikens alt for store udslip af klimaskadelige stoffer på.

I svaret på spørgsmål nr. 1 henviser transportministeren til, at en udbygning af Skovvejen er nødvendig, af hensyn til at der er mange bilister, der ikke har mulighed for at benytte den opgraderede bane, og at der derfor er behov for at udbygge vejnettet, bl.a. for dem, der skal videre til Jylland. Imidlertid ses der hermed bort fra, at færgehavnen i Kalundborg er lokaliseret lige ved stationen, og der ses også bort fra, at ikke al godstrafik mellem Jylland og Sjælland skal transporteres ad landevej, også bane/skib kan bruges til transport af gods.

Ifølge »STATIONSSTRUKTUREN I DANMARK – en undersøgelse« (Banedanmark, 2001) er der basis for et togstop i Roskilde Sydvest, hvor der er et passagerunderlag på 8.-10.000. Mange forstadsstationer landet over har et betydeligt mindre passagerunderlag, men klarer sig ganske godt dermed. Der blev i spørgsmål nr. 9 ikke spurgt til passagerunderlaget i Lille Syds opland, som ministeren tolker det, men på Nordvestbanen, hvor passagerstrømmen er en del større.

Enhedslisten har nogle bemærkninger af praktisk karakter. Det første drejer sig om de problemer, der vil opstå under anlægsarbejdet, når der gennemføres totalspærring af sporene.

Dette vil ske i den periode, hvor pendlertrafikken er lavest, nemlig om sommeren, og det er fornuftigt nok. Men det giver til gengæld problemer for de mange feriecyklister, der bruger banen til og fra færgerne til Samsø og Jylland via Kalundborg. Ministeren er ikke indstillet på at tilvejebringe erstatningsbefordring for feriecyklister, ligesom der heller ikke ydes erstatningsbefordring for andre cyklister i forbindelse med sporspærringer. Det er ikke særlig kundefremt.

Mere problematisk er det, at lovforslaget ikke nævner, at til de miljøproblemer, der knytter sig til Nordvestbanen, hører også, at banen vil blive betjent af dieseltog. Det gælder både de snart 30 år gamle diesellokomotiver (litra ME), og – kun hvis IC4-togene indsættes – IC3-togene.

Selv om sidstnævntes miljøregnskab er godt, er og bliver det dog et dieseltog, med alt hvad det nu indebærer af forurening med partikler, SO₂, CO₂, kulbrinter m.v. Så det undrer, at forholdet slet ikke er omtalt i lovforslaget.

Enhedslisten finder det ikke acceptabelt, at ministeren i sit svar på spørgsmål nr. 4 affærdiger problemet med, at der ikke forventes en ændring af materieltype. Nej vist, men den øgede togdrift vil alt andet lige forøge emissionsniveauet, og det var det, ministeren blev bedt om at forholde sig til. Der henvises her til lovforslagets bemærkninger, pkt. 8.1. og især pkt. 8.2, hvor det hedder, at der »forventes en reduceret udledning af CO₂. I det følgende redegøres nærmere herfor«.

Dette sker blot ikke »i det følgende«, for nok gøres der rede for en række naturforhold og hensynet til dyreliv og naturforhold, men ikke til emissioner fra den forøgede togdrift. Det nærmeste, bemærkningerne kommer ind på forholdet, ses i skemaet »Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser«. Her gentages påstanden om, at det ekstra spor forbedrer muligheden for bæredygtig transport, idet overflytning af bilture til jernbane vil kunne reducere udledningen af CO₂. Dette er isoleret set korrekt, men udsagnet er tvivlsomt, når det sammenholdes med, at der skal ske en opgradering af Skovvejen til motorvej, og at Holbækmotorvejen fra Fløng til Roskilde Vest udvides fra fire til seks vognbaner.

Besyderligt er det også, at når nu lejlighed gives, udbygges Tølløse Station ikke, så den lever op til kravene om størst mulig fleksibilitet i togdriften. Det indebærer, at Regionstog dermed får færre muligheder for at kunne indsætte flere tog mellem Tølløse og Holbæk, men også her er det de stramme budgetter, der sætter grænserne for, hvad den kollektive trafik kan og må.

Betyder det så, at ministerens ønske – som beskrevet i »En jernbane i vækst« – om at få mest muligt ud af banenettet ved at køre med flere tog på de samme strækninger alligevel ikke skal tages for pålydende? Hvis ja, er det besynderligt, for ministeren ønsker jo at overføre den konkurrencemodell, der bruges inden for luftfarten, til togtrafikken, hvilket af fysiske årsager godt kan være svært. Ikke desto mindre vil en direkte sporforbindelse fra Tølløsebanen til begge gennemgående hovedspor give store fordele for Regionsbanen, idet der så vil kunne køre flere tog mellem Tølløse og Holbæk, og for passagererne, der herved spares for togskifte.

Det er kritisabelt, at det også her er den stramme anlægsøkonomi, der blokerer for, at såvel de rejssende som operatørerne og samfundet får det fulde udbytte af udbygningen.

Selv om det ikke indgår i lovforslaget, mener Enhedslisten, at der bør ophænges køreledninger fra Roskilde til Holbæk og videre til Kalundborg. Alternativet er, at arbejdspladsen alligevel om føje år skal etableres, når banen skal elektrificeres, og at etablere en arbejdsplads er jo ikke helt billigt.

Når nu ministeren og Trafikstyrelsen vogter så meget over omkostningerne, er det oplagt at se på, hvad der kan spares ved at elektrificere hele strækningen nu, hvor man alligevel er i gang, og efter Holbæk at fortsætte med at udbygge resten af Nordvestbanen til Kalundborg til dobbeltspor samt at se på, hvordan Odsherredsbanen bedre kan integreres i den sjællandske regionaltogetrafik. De snævre økonomiske rammer, ministeren her anlægger, er med til at blokere for en bæredygtig togetrafik.

Liberal 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) Helge Adam Møller (KF) Magnus Heunicke (S) Jens Christian Lund (S)
Poul Andersen (S) Klaus Hækkerup (S) Pia Olsen Dyhr (SF) Jesper Petersen (SF)
Johs. Poulsen (RV) Per Clausen (EL)

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

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	2
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

Oversigt over bilag vedrørende L 86**Bilagsnr. Titel**

- 1 Tidsplan for udvalgsbehandlingen af lovforslaget
- 2 Høringsvar og høringsnotat, fra transportministeren
- 3 1. udkast til betækning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 86**Spm.nr. Titel**

- 1 Spm. om at udvide »Skovvejen« fra Elverdam til Svebølle fra to til fire vejbaner, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 2 Spm. om at realisere regeringens målsætning om, at trafikvæksten skal ske i den kollektive trafik, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 3 Spm. om, hvad vil det koste at anlægge de nødvendige sporforbindelser på Tølløse Station, så der derved kan opnås direkte sporforbindelse fra Tølløsebanen til begge de gennemgående hovedspor på Nordvestbanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 4 Spm. om, hvorfor lovforslaget ikke omtaler de forureningsproblemer, der knytter sig til, at Nordvestbanen vil blive trafikeret med dieseltog, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 5 Spm. om, hvor meget det vil koste at udbygge strækningen Holbæk-Kalundborg med det manglende dobbeltspor, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 6 Spm. om, hvor meget det vil koste at elektrificere Nordvestbanen til henholdsvis Holbæk og til Kalundborg, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm. om, hvor meget det vil koste på et senere tidspunkt at skulle etablere arbejdspladsen på ny for at elektrificere Nordvestbanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om, hvilke barrierer der hindrer, at Odsherredsbanen integreres i den øvrige sjællandske regionaltogetrafik, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om mulighederne for at anlægge en regionaltogetstation i Roskilde Sydvest, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om, hvilken erstatningsbefordring der vil blive tilbudt de mange feriecyklister, der benytter Nordvestbanen til/fra færgerne i Kalundborg i perioder med total sporspærring mellem Lejre og Vipperød, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om, hvilke muligheder der findes for at fremskynde ibrugtagningen af dobbeltsporet Lejre-Vipperød, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm., om ministeren har kendskab til, at det har varet 6 til 8 år at anlægge en motorvejsstrækning på ca. 20 km., efter at denne er blevet

vedtaget i Folketinget, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 13 Spm. om, hvorvidt der er taget stilling til andre muligheder end anlæg af dobbeltsporet Lejre-Vipperød, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om, hvilke initiativer ministeren vil tage for at få pendlerbilister til at benytte den udbyggede Nordvestbane, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om, hvor stor en rejsetidsreduktion der vil kunne ske på strækningen Holbæk-Kalundborg efter anlæg af dobbeltsporet Lejre-Vipperød, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om mulighederne for en udbygning af den enkeltsporede bane-strækning Holbæk-Kalundborg til dobbeltspor eller anlæg af længere overhalingsspor, til transportministeren, og ministerens svar herpå