



Notat

28.03.12

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg (udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens) – L 134

1. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg (udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens) blev den 15. februar 2012 sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte myndigheder og organisationer mv. Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 2. marts 2012. Banedanmark har modtaget 10 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Banedanmark har modtaget høringssvar fra:

Dansk Jernbaneforbund
Rådet for Bæredygtig Trafik
Havarikommissionen
Kolding Kommune
Haderslev Kommune
Dansk Industri
Dansk Erhverv
Arriva Danmark A/S
DSB
Advokatsamfundet

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, og derfor er ikke alle forhold i høringssvarene kommenteret.

Banedanmarks kommentarer til høringssvarene er anført i kursiv.

2. Høringssvarene

2.1. Generelle bemærkninger

Dansk Jernbaneforbund, Haderslev Kommune, Havarikommissionen, Arriva Danmark A/S har ikke bemærkninger til lovforslaget.



Dansk Industri støtter forslaget om en ny dobbeltsporet og elektrificeret jernbanestrækning mellem Vamdrup og Vojens.

Dansk Erhverv støtter som udgangspunkt udvidelse af kapaciteten på det danske banenet og er således også positive over for det foreliggende forslag.

2.2. Hastigheden

Rådet for Bæredygtig Trafik har stillet sig uforstående over for nedgradering af hastigheden fra 200 til 160 km/t., som lovudkastet indebærer i forhold til den oprindelige lov.

Der lægges med det fremsatte lovforslag ikke op til en nedgradering af hastigheden i forhold til i dag. Tværtimod medfører dette projekt, at der i virkeligheden bliver tale om en opgradering af hastigheden, således at der kan køres op til 160 km i timen på hele strækningen (ekskl Vamdrup Station), hvor situationen er den i dag, at man flere steder kun kan køre op til 120 km i timen. Lovforslaget udelukker ikke, at man senere kan justere og opgradere hastigheden yderligere, hvis dette beslattes, og der er bevilling hertil. Dette vil således kunne ske, uden at der af den grund vil skulle foretages lovændringer.

2.3. Ulemper i anlægsperioden

Dansk Industri har peget på, at det er afgørende at minimere generne i forbindelse med anlægget af dobbeltsporet, og at ikke-planlagte spærringer vil være langt mere generende end planlagte spærringer. DI opfordrer til, at Banedanmark holder en tæt dialog med godsoperatørerne, og at spærringer i anlægsfasen koordineres i tæt samarbejde med disse.

Dansk Erhverv anerkender indsatsen for at gøre udbygningsperioden mindre indgribende for de involverede baneoperatører og opfordrer til, at man inden for rammen søger at minimere generne yderligere, da de har potentielt alvorlige økonomiske konsekvenser for operatørerne.

Rådet for Bæredygtig Trafik har peget på forskellige muligheder for at begrænse ulemperne i anlægsperioden mest muligt, herunder i form af anvendelse af andre jernbanestrækninger end Vamdrup-Vojens strækningen.

Banedanmark er opmærksom herpå og vil under anlægsarbejdet forsøge at minimere generne mest muligt og holde tæt dialog med operatørerne.

Hvorvidt enkelte operatører i anlægsperioden vil vælge at anvende jernbanefærgeforbindelser direkte mellem Sverige og Tyskland/Polen, er et forhold, som staten eller Banedanmark ikke har indflydelse herpå.



Banedanmark vil i den forbindelse drøfte et evt. behov for kørsel via Bramming-Tønder-Niebüll med godsoperatørerne og DB Netz.

2.4. Dialog og samarbejde om erstatningsnatur med kommunen

Kolding Kommune har understreget vigtigheden af, at man fortsætter dialogen og koordineringen af naturområderne og udpegning af erstatningsnatur med kommunen.

Banedanmark er enig heri og ser frem til samarbejdet med Kolding Kommune om det videre arbejde i forbindelse med naturområderne og fastlæggelse af erstatningsnatur.

3. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag svarer med enkelte redaktionelle ændringer og præciseringer til det lovforslag, der blev sendt i høring.

Bilag 1

Udkast til lovforslag blev den 15. februar 2012 sendt i høring hos:

Advokatsamfundet

Arriva Skandinavien

A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

BAT

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

CFL cargo Danmark Aps

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Cyklist Forbund

Dansk Erhverv

Danske Handicaporganisationer

Dansk Handicap Forbund

Dansk Jernbaneforbund

Dansk Ledningsejerforum

Danske Regioner

Dansk Skovforening

Danske Speditører

DB Schenker Rail Scandinavia A/S

DI Transport

DONG Energy

DSB

DSB Øresund

DSB S-tog A/S

Energinet.dk

banedanmark



Fredningsnævnet for Sydjylland, sydlig del

Fredningsnævnet for Sydjylland, nordlig del

Friluftsrådet

Haderslev Kommune

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

Hector Rail AB

HK Trafik & Jernbane

Hovedstadens Lokalbaner A/S

Jernbanernes Arbejdsgiverforening

Kolding Kommune

Kommunernes Landsforening

Lemvigbanen

Lokalbanen A/S

Metroselskabet

Metro Service A/S

Midtjyske Jernbaner

Midttrafik

Movia

Museum Sønderjylland – Arkæologi Haderslev

Museet på Sønderskov

Museet på Koldinghus

NEG Niebüll GmbH

NOAH-trafik

NOB

Nordjyske Jernbaner A/S

banedanmark



Nordjyllands Trafikselskab
Regionstog (Lollandsbanen)

Regionstog (Vestsjællands Lokalbaner)

Regionstog (Østbanen)

Region Syddanmark

Rådet for Bæredygtig Trafik

Sund & Bælt

Sydtrafik

Teknologisk Institut

Transport & Service Handel

Tx Logistik

Vestbanen A/S ved Arriva

Vejen Kommune

Øresundsbro Konsortiet