

[Udenrigsministeren]

Siden sin oprettelse i januar 1990 har IMØ-udvalget modtaget 479 projektansøgninger til behandling. 184 ansøgninger er blevet godkendt. Da manglende godkendelse af en ansøgning ikke nødvendigvis indebærer, at ansøgningen forkastes, men alene at der har foreligget bedre ansøgninger, er visse ansøgninger imidlertid gået videre fra et møde til det næste i Det Interministerielle Østlandeudvalg, hvilket naturligvis indebærer længere behandlingstider.

Hertil kommer dog, at en række ansøgninger, som indsendtes til ressortministerierne i slutningen af oktober 1991, ikke har kunnet behandles som følge af manglende bevillinger. Der henvises til svar på spørgsmål nr. S 468.

Spm. nr. S 482

Til trafikministeren (7/2 92) af:

Poul Erik Dyrlund (S):

»Vil ministeren redegøre nærmere for de fremtidige investeringsplaner på Nordvestbanen, København-Kalundborg, herunder hvilke planer der er for etablering af dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød, samt hvilke planer der er for elektrificering af Nordvestbanen, herunder de tidsmæssige vurderinger?«

Svar (14/2 92):

Trafikministeren (Ikast):

I lov om elektrificering af DSB's hovedbaner indgår strækningen mellem København og Kalundborg. Delstrækningen mellem København og Roskilde er allerede elektrificeret. Der er endnu ikke sat årstal på, hvornår arbejdet på den resterende del kan påbegyndes, ligesom der savnes bevillingsmæssig dækning.

Men DSB oplyser, at Nordvestbanen vil blive højt prioriteret i det samlede elektrificeringsprogram efter afslutning af elektrificeringsarbejderne i Sønderjylland i 1995. Banen indgår nemlig som en vigtig del af det samlede sjællandske regionaltrafiksystem, hvor anskaffelse af en ny generation regionaltrafikmateriel bliver aktuel inden for en kortere årrække.

Sammenkædningen af nyt materiel og elektrificering vil være hensigtsmæssig.

Investering i materiel og elektrificering vil indgå i forhandlingerne om den næste rammeaftale for DSB.

Yderligere udbygning af dobbeltspor på Nordvestbanen skønnes ikke presserende sammenlignet med tilsvarende behov andre steder. Behovet vil dog blive løbende vurderet i forhold til strækningens trafikomfang.

Spm. nr. S 483

Til trafikministeren (7/2 92) af:

Poul Erik Dyrlund (S):

»Kan ministeren oplyse, hvad årsagen er til, at der ikke fortsat kan opretholdes et helt eller delvis personalefællesskab på Mørkøv station, når man i henhold til Trafikudvalgets alm. del, bilag 183, spørgsmål 49, november 1991, tilsyneladende kan opretholde et sådant samarbejde på en lang række stationer?«

Begrundelse

Der er tilsyneladende uoverensstemmelse mellem svaret i bilag 183 og svaret på spørgsmål nr. S 428.

Svar (14/2 92):

Trafikministeren (Ikast):

Idet jeg henviser til mine svar på spørgsmål 50 og spørgsmål nr. S 428, kan jeg igen oplyse, at det er P&T, der på grund af den store postmængde har ønsket egen drift på posthuset i Mørkøv.

P&T og DSB forhandler i øjeblikket etablering af en fælles løsning på Mørkøv station (jf. mit svar nedenfor på spørgsmål nr. S 484).

Spm. nr. S 484

Til trafikministeren (7/2 92) af:

Poul Erik Dyrlund (S):

»Vil ministeren oplyse, om DSB vil sikre, at det borgerkrav, der er om, at DSB opretholder uændrede åbningstider og aktiviteter på Mørkøv station, opfyldes i fremtiden?«

Begrundelse

Af svaret på spørgsmål nr. S 428 fremgår det, at DSB og P&T vil sikre stort set uændret åbningstid.

Svar (14/2 92):

Trafikministeren (Ikast):