

Lovforslag nr. L 206. Fremsat den 19. marts 1997 af trafikministeren (Bjørn Westh)

Forslag

til

Lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at undersøge og projektere en udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted ved anlæg af nye jernbanestrækninger med hertil hørende anlæg:

- 1) En udbygning langs den eksisterende jernbanestrækning København-Roskilde-Ringsted og eventuelt i en korridor syd om Roskilde.
- 2) En ny jernbanestrækning fra København til Ringsted.

§ 2. Såfremt der i tiden, indtil forslag til anlægslov til en af de i § 1 nævnte jernbanestræk-

ninger kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlæggene, kan trafikministeren erhverve de arealer m.v., der er fornødne til anlæggenes gennemførelse.

Stk 2. Erhvervelse kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 3. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

I rammeaftalen om DSB af november 1994 mellem Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Centrumdemokraterne, Venstre og Det konservative Folkeparti blev det tilkendegivet, at der skal ske en udvikling i DSB i overensstemmelse med forudsætningerne i Trafikplan 2005, hvorefter der sættes på jernbanens stærke sider og relative styrke i forhold til andre transportformer. Som bidrag til denne udvikling blev det aftalt, at der gennemføres undersøgelser af udbygningsbehov og -muligheder for strækningen København-Ringsted.

I den politiske aftale af 24. oktober 1996 vedrørende DSB – som var et supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994 – aftalte parterne bag rammeaftalen, at der fremsættes en projekteringslov vedrørende strækningen.

Strækningen er af central betydning i det danske jernbanenet. En meget stor del af togtrafikken benytter strækningen helt eller delvis. Specielt udgør de kun to spor mellem København og Høje Tåstrup en flaskehals, som forventes at medføre stadig større problemer i lyset af den vækst i trafikken, som forventes efter Storebælts- og Øresundsforbindelsernes åbning. Også strækningen mellem Roskilde og Ringsted vil give kapacitetsmæssige vanskeligheder. Når kapaciteten udbygges, åbnes der helt nye muligheder for at give togtrafikken et væsentligt løft.

Trafikministeriet og DSB har gennemført undersøgelser af den hensigtsmæssige langsigtede udvikling af det samlede danske hovedbanenet og dets trafikering – herunder med hurtigtkørende tog.

En udbygning af kapaciteten vest for København er vigtig for udviklingen af den fremtidige togtransport i Danmark. Investeringen vil have betydning for jernbanetraffikkens tre væsentligste udviklingsområder: transport af mange mennesker over korte afstande, hurtig persontransport over lange afstande og transport af gods over lange afstande.

Udbygningen af kapaciteten giver for det første mulighed for at forbedre den samlede regionale trafikbetjening på Sjælland. Forbedringer er ønskelige

for at fastholde og udvide togtransportens markedsandele af den betydelige pendlertrafik til og fra hovedstadsområdet og i selve hovedstadsområdet. Det bliver muligt at køre med flere korte togsæt, og dermed øge antallet af afgangsbetjening – i stedet for som nu, hvor der køres med lange togsæt med færre afgangsbetjening. I kombination med nye tog bliver der herefter mulighed for at gennemføre betjening af strækningerne mod Holbæk, Nykøbing Falster og Odense med væsentlig højere frekvens end i dag. En udbygning af kapaciteten vest for København vil også være nødvendig for at kunne få det fulde udbytte af de regionale togforbindelser mellem Sjælland og Sydsvrige, når den faste forbindelse over Øresund er taget i brug.

Det bliver for det andet muligt at reducere rejsetiden i landsdelstrafikken og dermed få det fulde udbytte af Storebæltsforbindelsen. Øget hastighed er ikke kun et spørgsmål om baneliniens tekniske udstyr, men også om kapacitetsforholdene på banen. Hurtigtkørende tog vil beslaglægge stor kapacitet, og vil medføre uacceptable begrænsninger i mulighederne for at fremføre andre tog, med mindre kapaciteten udbygges.

Godstransporten over lange afstande udgør det tredje udviklingsområde. Der er i korridoren mellem Skandinavien og Kontinentet et betydeligt potentiale for godstransport på jernbane, såfremt den er konkurrencedygtig. For at sikre den nødvendige kvalitet må der skabes mulighed for at transportere gods hele døgnet. I dag er godstransporten hovedsagelig henvist til nattetimer med ledig kapacitet.

Strækningen København-Ringsted er af international betydning. Den indgår i de transeuropæiske netværk som forbindelse mellem Centraleuropa og Skandinavien via Padborg, Storebælt og Øresund. En stor godstrafik fra Sverige og Tyskland gennem Danmark giver dansk erhvervsliv mulighed for at koble sig på en større international transportstrøm. Betaling af infrastrukturafgifter for transitgodstrafikken vil kunne bidrage til at finansiere udbygning af banenettet.

Undersøgelser- og projekteringsarbejdet forestås af Banestyrelsen. Arbejdet forudsættes at strække sig

over en periode af godt et år med henblik på fremsættelse af anlægslov i efteråret 1998.

2. Økonomiske forhold

De alternative udbygningsprojekter kan kun prissættes med megen stor usikkerhed på nuværende tidspunkt. Et vigtigt mål i projekteringsfasen er at mindske usikkerheden for anlægsoverslagene ved at optimere tekniske krav og metoder, ved at fastlægge et niveau for miljøforanstaltninger og ved at indarbejde øvrige rimelige eksterne krav.

Udgiften til etablering af anlæggene er foreløbig anslået til en størrelsesorden af ca. 6 mia. kr. i 1997-priser. I det videre arbejde vil der blive udarbejdet egentlige anlægsoverslag. I den forbindelse vil der blive foretaget detaljerede økonomiske risikoanalyser.

Foreløbige beregninger viser, at investeringen rummer en fornuftig samfundsøkonomisk rentabilitet. I beregningerne indgår bl. a. investeringen til selve anlægget og udgifter til vedligeholdelse af dette, ekstra billetindtægter, sparet rejsetid, driftsomkostninger og miljøeffekter.

Etablering af ekstra kapacitet mellem København og Ringsted foregriber ikke andre beslutninger om investeringer, da investeringen – uanset valg af løsningsmodel – vil få en stor selvstændig værdi, og derfor være robust over for videre udbygning af banenettet, det være sig etapevis eller samlet.

De samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser vil blive nøjere belyst i det fortsatte arbejde.

Udgiften til analyse-, undersøgelses- og projekteringsarbejdet i perioden, indtil anlægslov kan fremsættes, forventes at ville andrage ca. 100 mio. kr. Der er på finansloven for 1997 i årene 1997 og 1998 afsat henholdsvis 40 mio. kr. og 275 mio. kr. til bl.a. disse udgifter.

3. Miljømæssige konsekvenser

Undersøgelser af projekternes miljøeffekter – herunder hensyn til rekreative interesser og støj – vil blive gennemført til et afklaringsniveau, der er tilstrækkelig til, at der kan træffes beslutning om hvilken linieføring, der skal fremsættes anlægslov for, i overensstemmelse med VVM direktivet.

I forbindelse med projekteringen forventes undersøgelser gennemført i samarbejde med de berørte amtskommuner og kommuner, der ligeledes vil blive inddraget i egentlige høringsrunder. Der vil blive nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra Trafikministeriet, Miljø- og Energiministeriet, de berørte amtskommuner og andre berørte

myndigheder i forbindelse med fastlæggelse af overordnede linieføringsalternativer. I forbindelse med den videre bearbejdning af linieføringsalternativerne vil de berørte kommuner tillige blive inddraget i arbejdsgruppen. Der skal i projekteringen tages hensyn til Hovedstadsregionens fingerstruktur. En væsentlig opgave er således at undersøge, hvorledes banen kan udformes under hensyntagen til de væsentlige rekreative interesser i de grønne kiler og forholdene i fingrenes byområder. Desuden vil offentligheden – herunder interesseorganisationer – blive informeret og få mulighed for at fremkomme med synspunkter i projekteringsfasen.

Den offentlige høring vil foregå i flere faser. I forbindelse med den nærmere undersøgelse og analyse af hvilken linieføring, der skal vælges, vil offentligheden blive informeret om linieføringsmulighederne ved fremlæggelse af informationsmateriale på biblioteker og rådhus. Desuden vil der blive givet en almen orientering af offentligheden ved omtale af projektet i lokalaviser, og der vil blive afholdt offentlige orienteringsmøder. Henvendelser fra offentligheden vil indgå i beslutningsprocessen – herunder forslag til alternative linieføringer.

Når der er truffet beslutning om hvilken linieføring, der skal vælges, vil der i forbindelse med projektering af anlægget blive afholdt offentlig høring. De indkomne henvendelser vil indgå i beslutningsgrundlaget for projektet.

4. EU-retlige aspekter

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

5. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet og Miljø- og Energiministeriet.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Løsningsmulighederne er afgrænset til en udbygning af den bestående jernbanestrækning, anlæg af en ny jernbanestrækning eller en kombination heraf. For at forbedre beslutningsgrundlaget giver bestemmelsen hjemmel til videre undersøgelse og analyse af løsningerne.

Bestemmelsen i nr. 1 giver hjemmel til at projektere en udbygning af det eksisterende jernbaneanlæg mellem København, Roskilde og Ringsted.

Projektet består i at udbygge strækningen til fire spor mellem København og Ringsted for fjernbane-

tog - bortset fra strækningen mellem Høje Tåstrup og Roskilde, hvor der allerede er fire spor.

Mellem København og Hvidovre undersøges anlæg af to nye spor via Valby henholdsvis via Sjælør – eller en kombination af ét spor hver vej.

Mellem Hvidovre og Høje Tåstrup sker udbygningen langs den bestående bane. Mellem Roskilde og Ringsted undersøges dels en udbygning langs den bestående bane, og dels en omfartsbane syd om Roskilde.

Bestemmelsen i nr. 2 giver hjemmel til at projektere en helt ny jernbanestrækning. Strækningen anlægges med mindst to spor og i øvrigt efter krav, som optimerer hensynet til rejsehastighed, anlægskostninger og miljøforhold.

Projekteringen skal med samme hensyn afdække den mest hensigtsmæssige indføring til København, herunder hvor stor en del af strækningen, der bør anlægges i tunnel.

Undersøgelserne skal inddrage mulige nye stationer eller andre terminaler.

Ligeledes undersøges muligheden for en forbindelse til den eksisterende bane Roskilde-Køge-Næstved med henblik på hurtige regionaltog mellem Københavnsområdet og stationer på strækningen Køge-Næstved.

Der skal planlægningsmæssigt reserveres mulighed for en afgrening til en eventuel fremtidig bane mod Storstrømmen. Denne bane tænkes i princippet at følge Sydmotorvejen i retning mod Vordingborg/Storstrømmen med henblik på hurtigere betjening af Lolland-Falster og højhastighedstog over en eventuel Femer Bælt-forbindelse.

I projekteringsfasen vil der – som et særskilt projekt – indgå undersøgelser til afhjælpning af kapacitetsproblemer på Københavns Hovedbanegård og skinnepladsen foran denne. Kortsigtede initiativer, som under alle omstændigheder skønnes nødvendige, er allerede igangsat.

Desuden vil overvejelserne om anlæggenes samspil med regionaltrafikbetjeningen blive udbygget.

Endelig vil en videreførelse af S-togsbanenettet fra Høje Tåstrup til Roskilde blive undersøgt som et særligt tema i forhold til såvel udbygnings- som nybygningsløsningen.

Til § 2

Erhvervelse af arealer til jernbaneformål finder normalt først sted i umiddelbar tilknytning til anlægsarbejdets påbegyndelse. Bestemmelsen giver trafikministeren hjemmel til forlods at erhverve arealer m.v. – om fornødent ved ekspropriation – som anses for nødvendige til anlæggenes gennemførelse. Bestemmelsen forudsættes anvendt til erhvervelse af ejendomme, på hvilke der planlægges eller udføres bebyggelse eller lignende foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en gennemførelse af anlæggene.

Bemyndigelsen kan først tages i anvendelse når de overordnede linieføringer er fastlagt.

Til § 3

Efter denne bestemmelse træder loven i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Skriftlig fremsættelse (19. marts 1997)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted.

(Lovforslag nr. L 206).

I rammeaftalen for DSB af november 1994 mellem Socialdemokratiet, Det radikale Venstre, Centrumdemokraterne, Venstre og Det konservative Folkeparti blev det tilkendegivet, at der skal ske en udvikling i DSB, hvorefter der satses på jernbanens stærke sider og relative styrke i forhold til andre transportmidler. Som bidrag til denne udvikling blev det aftalt at gennemføre undersøgelser af udbygningsbehov og -muligheder for strækningen København – Ringsted. Lovforslaget er endvidere en udmøntning af den politiske aftale af 24. oktober 1996 vedrørende DSB, hvor parterne aftalte, at der skulle fremsættes en projekteringslov vedrørende strækningen.

En meget stor del af togtrafikken benytter strækningen helt eller delvis. Strækningen udgør en flaskehals, der vil medføre stadig større problemer for den forventede stigende trafik efter Storebælts- og Øresundsforbindelsernes åbning. Når kapaciteten udbygges, åbnes der helt nye muligheder for at give togtrafikken et væsentligt løft.

De principielle modeller for udvidelse af kapaciteten mellem København og Ringsted har været gennemgået. Løsningsmulighederne er blevet afgrænset til enten en udbygning af den bestående jernbanestrækning eller anlæg af en ny jernbanestrækning. For at forbedre beslutningsgrundlaget giver lovforslaget mig bemyndigelse til undersøgelse og analyse af begge løsninger.

De to alternative udbygningsprojekter kan kun prissættes med stor usikkerhed på nuværende tidspunkt. Et vigtigt mål i projekteringsfasen er at mindske usikkerheden for anlægs-

overslagene. De samfundsøkonomiske konsekvenser af projektet vil blive belyst nøjere i fortsatte undersøgelser.

I forbindelse med projekteringen vil der blive nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra Trafikministeriet, Miljø- og Energiministeriet, de berørte amtskommuner og andre berørte myndigheder i forbindelse med fastlæggelse af overordnede linieføringsalternativer. I forbindelse med den videre bearbejdning af linieføringsalternativerne vil de berørte kommuner tillige blive inddraget i arbejdsgruppen. Der skal i projekteringen tages hensyn til Hovedstadsregionens fingerstruktur. En væsentlig opgave er således at undersøge, hvorledes banen kan udformes under hensyntagen til de rekreative interesser i de grønne kiler og forholdene i fingrenes byområder. Desuden vil offentligheden – herunder interesseorganisationer – blive informeret og få mulighed for at fremkomme med synspunkter i projekteringsfasen.

Udgiften til analyse-, undersøgelses- og projekteringsarbejdet i perioden ind til anlægslov kan fremsættes, forventes at ville andrage ca. 100 mio. kr. Der er på finansloven for 1997 i årene 1997 og 1998 afsat henholdsvis 40 mio. kr. og 275 mio. kr. bl. a. til disse omkostninger.

Det har først været muligt at færdiggøre grundlaget for lovforslaget i slutningen af februar, hvilket er årsagen til, at forslaget fremsættes på dette sene tidspunkt. Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt, at lovforslaget fremsættes samtidig med forslag til lov om udbygning af Frederikssundsbanen og forslag til lov om projektering af udretning af jernbanestrækningen fra Eriknuer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvilige behandling.