

Lovforslag nr. L 164. Fremsat den 20. marts 2002 af trafikministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

# Lov om etablering af S-togsdrift mellem København og Roskilde

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at etablere S-togsdrift på strækningen mellem København og Roskilde ved anlæg af sporforbindelser i Høje Taastrup, ved anlæg af vendespor - og depotsporanlæg i Roskilde og til at anlægge en ny station i Roskilde Syd.

§ 2. Trafikministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 omhandlede anlæg.

Stk. 2. Trafikministeren bemyndiges til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs ba-

nestrækningen servitut om rådighedsindskrænkninger.

Stk. 3. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 3. Trafikministeren bemyndiges til i anlægsperioden i de perioder og i det omfang, hvor det er nødvendigt, at tillade, at Banestyrelsen kan lukke de af anlægsarbejderne berørte banestrækninger for togdrift.

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

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

Ved lovforslaget foreslås det at give trafikministeren bemyndigelse til at etablere S-togsdrift mellem København og Roskilde. S-togsdriften etableres ved, at der på strækningen indsættes nye 2-system S-tog, der både kan køre på S-banen og fjernbanen. Herved bliver det muligt at øge antallet af tog med en beskedent tilpasning af den eksisterende infrastruktur. Det indgår i projektet, at der i Høje Taastrup anlægges sporforbindelser, der forbinder S-banen med fjernbanen, samt anlægges en systemskiftezone. I Roskilde skal der anlægges et vende- og depotsporanlæg sydvest for Roskilde station.

Lovforslaget giver endvidere trafikministeren bemyndigelse til at anlægge en ny S-togsstation, benævnt Roskilde Syd, ved banestrækningen Roskilde-Køge under forudsætning af den fornødne bevillingsmæssige hjemmel, den fornødne planprocedure, samt en for staten acceptabel aftale med interessenterne (DSB S-tog A/S, Roskilde Kommune, Roskilde Amt og Hovedstadens Udviklingsråd) om medfinansiering.

#### *2. Baggrunden for lovforslaget*

Jernbanestrækningen mellem København og Roskilde udgør en del af strækningen mellem København og Ringsted, som er af central betydning for den danske togtrafik. Strækningen forbinder København med mange store sjællandske byer og med Fyn og Jylland. Strækningen betjenes af intercitytog, regionaltog og fra København til Høje Taastrup med S-tog. Strækningen er desuden en del af transitruten for godstrafik mellem Sverige og Tyskland. Åbningen af Storebælts- og Øresundsforbindelserne har medført en kraftig stigning i togtrafikken, men også pendling i Hovedstadsområdet med regionaltog og S-tog er inde i en positiv udvikling, og det forventes, at behovet for togbetjening vil stige i de kommende år.

På grund af store kapacitetsproblemer vedtog Folketinget med lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, at Bane-

styrelsen skulle undersøge forskellige muligheder for at udbygge jernbanekapaciteten med yderligere to nye spor mellem de to byer med henblik på at finde en langsigtet løsning på kapacitetsproblemerne. Der blev i henhold til projekteringsloven undersøgt tre forskellige hovedmodeller for udvidelse af banekapaciteten i årene 1997-1999. Udgifterne til realisering af disse projekter viste sig at blive ganske betydelige, og der blev ikke afsat midler til igangsætning af arbejdet.

Det blev i foråret 2000 taget op til overvejelse, om der i stedet kunne realiseres en mindre ambitiøs udvidelse af banekapaciteten, som havde tilpas store trafikale gevinster til, at en realisering på kortere sigt kunne være en fordel. De efterfølgende undersøgelser viste, at en omlægning af lokalbetjeningen internt på strækningen København – Roskilde til S-tog vil have en god samfundsøkonomisk effekt. I aftale om investeringer på trafikområdet indgik den 24. januar 2001 mellem de daværende regeringspartier (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre) de nuværende regeringspartier, Venstre og Det Konservative Folkeparti, samt CD, der dengang var repræsenteret i Folketinget, blev det således besluttet at igangsætte projektet vedrørende S-tog til Roskilde. Kristeligt Folkeparti støttede ligeledes forslaget.

Med lov nr. 497 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted vedtog Folketinget at igangsætte yderligere undersøgelser af projektet, jf. Folketingstidende 2000/01 tillæg C spalte 840. Banestyrelsen har siden forestået de videre undersøgelser og afholdt i efteråret 2001 en offentlig høring om projektet. Resultatet af denne høring fremgår af den endelige miljøredegørelse og høringsnotatet om projektet, der begge er udgivet af Banestyrelsen marts 2002.

På fjernbanen mellem København og Høje Taastrup er der kun to spor. Disse udnyttes fuldt ud i myldretiderne i dag, idet det ikke på disse tidspunkter er muligt at indsætte flere tog. Men på de parallelle S-banespor mellem København og Høje Taastrup er der ledig kapacitet, ligesom der er plads til flere tog på fjernbanen mellem Høje Taastrup og Roskilde, hvor

der er fire spor. Ved at indsætte tog, der både kan køre på S-banen og på fjernbanen (2-system tog), kan man drage nytte af den ledige kapacitet til at forbedre trafikbetjeningen på strækningen mellem København og Roskilde.

I medfør af lov om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted skulle Banestyrelsen også undersøge muligheden for en efterfølgende etablering af en sporforbindelse mellem S-togslinien og Øresundsbanen ved Hvidovre med henblik på, at de regional-tog, der nu kører en gang i timen mellem Roskilde og Kastrup, kunne erstattes af S-tog. Undersøgelserne af denne del har imidlertid vist, at det anlægsteknisk er vanskeligere og dermed dyrere end oprindeligt antaget at forbinde S-banen med Øresundsbanen. Desuden har undersøgelserne vist, at regulariteten i et S-togssystem mellem Roskilde og Kastrup må forventes at blive utilfredsstillende med en mærkbar påvirkning af andre tog på strækningen. Endelig vil der være store konsekvenser for hele togtrafikken mellem København og Roskilde i anlægsperioden. Da den samfundsøkonomiske rentabilitet i forvejen var ringe, kan det ikke anbefales at anlægge denne del. Lovforslaget indeholder derfor ikke forslag til etablering af S-togsdrift mellem Kastrup og Roskilde.

### 3. Anlæggets udformning

#### 3.1. Anlæg ved Høje Taastrup station

Vest for Høje Taastrup station skal der etableres en sporforbindelse, der vil gøre det muligt for de nye 2-system S-tog, som kommer i det nordligst beliggende S-banespor fra København, at køre videre i retning mod Roskilde i det nordligst beliggende af de fire fjernbanespor. Anlæg af denne sporforbindelse medfører en tilpasning af jordvolden nord for jernbanen.

De 2-system S-tog, som kommer fra Roskilde til Høje Taastrup i det sydligst beliggende fjernbanespor, skal kunne fortsætte mod København i det sydligst beliggende S-banespor. Derfor skal der etableres et nyt spor, der via en bro krydser hovedsporene, hvorefter det tilsluttes det sydligst beliggende S-banespor umiddelbart vest for Høje Taastrup station. Desuden skal der etableres en systemskiftezone, hvor togene skifter fra S-bane- til fjernbaneteknologi og vice versa, jf. kortet, der er optrykt som bilag 1.

#### 3.2. Anlæg i Roskilde

På Roskilde station skal de S-tog, der kommer fra København, standse ved den nordligste perron i spor 1. De tog, der skal køre mod København, skal afgå fra spor 6.

Efter ankomst til Roskilde skal togene vendes, så de kan returnere mod Høje Taastrup. Dette kan ikke uden store problemer for trafikafviklingen lade sig gøre på det eksisterende sporanlæg i Roskilde, og det er derfor nødvendigt at etablere et vendeanlæg med en niveaufri krydsning af Vestbanens eksisterende spor umiddelbart vest for Søndre Ringvej. Under hensyn til det visuelle indtryk foreslås dette at ske i en tunnel. Vendesporanlægget bygges på det areal i Roskilde, der er afgrænset af Vestbanen mod nordvest, Køgebanen mod øst og Holbæk Motorvejen mod syd. Der anlægges to nye spor, ét nord for og parallelt med Vestbanen fra Roskilde station over Søndre Ringvej til vendesporarealet og ét syd for de eksisterende spor. Herved skal den eksisterende jernbanebro over Søndre Ringvej udvides fra 5 til 7 spor. Vende- og depotsporanlægget placeres parallelt med Køgebanen og forberedes for udvidelse med yderligere depotspor og til en passagervendt station i Roskilde Syd, jf. kortet, der er optrykt som bilag 2.

#### 3.3. Ny station i Roskilde Syd

Som led i projekteringen af vendesporanlægget er det undersøgt, om anlægget med fordel kan udvides med et stationsanlæg placeret i tilknytning til vendesporanlægget, jf. bilag 2. Med en beliggenhed omkring 2 km sydvest for Roskilde station vil en ny station få et betydeligt næropland bestående af en blanding af bolig- og erhvervsbebyggelse, uddannelsesinstitutioner og bynære, ikke bebyggede arealer, som i dag ikke ligger stationsnært.

Forslaget om en ny station - benævnt Roskilde Syd - blev beskrevet i miljøreddegørelsens høringsudgave og fremlagt i den offentlige høring om S-tog til Roskilde. Den gennemførte høring opfattes for stationsanlæggets vedkommende som en idéfasehøring, idet anlægget ikke tidligere har været fremlagt for offentligheden og ikke er projekteret så grundigt som baneanlægget. Formålet med idéfasehøringen var at inddrage offentligheden i beslutningen om placeringen af det nye stationsanlæg og dermed placeringen af vende- og depotspor. Det har vist sig, at placering af en ny station ved Køgebanen, Lille Syd, er den mest hensigtsmæssige, bl.a. fordi denne er ca. 30 mio. kr. billigere end en placering ved Vestbanen. Placeringen giver også mulighed for, at togene mellem Roskilde og Køge kan standse her, og på længere sigt giver det mulighed for eventuelt at etablere S-togsforbindelse mod Køge eller Roskilde Lufthavn. Endelig foretrækker de lokale myndigheder placeringen ved Køgebanen.

I forbindelse med dette lovforslag er det alene hensigten at tilvejebringe den for etablering af et nyt stationsanlæg nødvendige anlægshjemmel.

Den nærmere udformning af Roskilde Syd station, herunder placering og udformning af perronanlæg, forplads, sti- og vejforbindelser, samt faciliteter for et muligt parker & rejs anlæg, projekteres og prissættes af Banestyrelsen i samarbejde med DSB S-tog A/S, Roskilde Kommune, Roskilde Amt, Hovedstadens Udviklingsråd og Vejdirektoratet. Det forudsættes, at udgiftsfordelingen mellem de nævnte interessenter fastlægges i forbindelse med projekteringen af stationsanlægget i overensstemmelse med de principper, der gælder for andre tilsvarende stationsanlæg, og at aftalen mellem interessenterne får et for staten tilfredsstillende indhold.

Hovedstadens Udviklingsråd varetager som planmyndighed arbejdet i forbindelse med den videre planlovmæssige procedure.

#### 4. 2-system S-tog

Projektet forudsætter, at DSB S-tog anskaffer nyt materiel, der er udstyret til at køre på både S-bane og fjernbane. Det indebærer, at togene skal være udstyret med to transformere, så de kan anvende både jævnstrøm og vekselstrøm. Desuden skal de være udstyret til at køre på forskellige sikkerhedssystemer – S-banens hastighedskontrol og togstopssystem (HKT) og fjernbanens automatiske togkontrolsystem (ATC) - og til at anvende forskellige radiosystemer. Endelig skal indstigningsforholdene være indrettet sådan, at passagererne kan stige ind og ud af togene fra forskellige perronhøjder, idet S-togs perroner er højere end regionaltogets perroner.

#### 5. Trafikale konsekvenser

Forslaget giver mulighed for at videreføre S-tog fra Høje Taastrup til Roskilde. Disse S-tog bliver et supplement til regional- og fjerntog. Den ny S-togslinie til Roskilde forudsættes at få et standsningsmønster nogenlunde som den nuværende linie Bx mellem Høje Taastrup og Østerport (Høje Taastrup-Albertslund-Glostrup-Valby-Københavns Hovedbanegård-Vesterport-Nørreport-Østerport). Mellem Høje Taastrup og Roskilde vil de nye tog betjene Hedehusene og Trekroner. Linien skal køre hele dagen i begge retninger med 20-minuttersdrift.

Dette vil give en række trafikale gevinster i form af nye direkte forbindelser, højere frekvens og kortere rejsetider, som vil komme mange nuværende passagerer til gode, og som tilsammen også er så betydelige,

at de ifølge prognoseberegninger vil medføre 1,5 mio. nye togrejser årligt.

Forslaget betyder, at der bliver nye direkte forbindelser for rejsende, der skal fra Roskilde, Hedehusene og Trekroner til Taastrup, Albertslund, Glostrup og den kommende Danshøj station (i Valby), hvor der bliver mulighed for at stige om til den nye Ringbane. Det nuværende togskifte i Høje Taastrup betyder, at relativt få vælger at benytte toget mellem disse store stationer i dag.

Forslaget giver mulighed for kortere rejsetider for de nuværende godt 5 mio. rejsende mellem Glostrup, Albertslund og Taastrup på den ene side og det centrale København på den anden side, når S-togstrafikken udvides med en gennemkørende S-togsline hele dagen.

Endvidere opnås der hyppigere togbetjening især i Hedehusene og Trekroner, som får 20-minuttersdrift til og fra København i stedet for 1-2 tog pr. time som i dag. Nogle af de rejsende herfra til det centrale København vil dog få op til 5 minutter længere rejsetid med S-tog end med regionaltoget, medens andre får stort set den samme rejsetid. Samlet vurderes det, at der også for disse rejsende vil blive tale om en forbedret trafikbetjening.

Da Trekroner og Hedehusene i fremtiden kun forventes betjent af S-tog mod København vil rejsetiden bliver kortere for gennemkørende regionaltogetspassagerer i de tog, som ellers skulle have betjent de to stationer.

Regionaltogene vil fortsat være det naturlige valg for de passagerer – knap 5 mio. årligt - som skal rejse mellem Roskilde og Valby, Hovedbanegården, Nørreport eller Østerport. De vil også opnå en fordel, for rejsetiden bliver gennemsnitligt lidt kortere, når alle regionaltoget kører forbi Hedehusene og Trekroner uden at standse.

Endelig viser de foretagne trafikale analyser, at en station i Roskilde Syd vil være en fordel for op mod 1 mio. passagerer årligt.

#### 6. Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

##### 6.1. De økonomiske konsekvenser af den ny infrastruktur

Det blev i projekteringsloven skønnet, at udgifterne til de fornødne ændringer af infrastrukturen i prisniveau 01.01. 2001 ekskl. anlæg af en ny station ved Roskilde Syd ville andrage mellem 0,6 og 1,0 mia. kr. med 0,8 mia. kr. som det centrale skøn.

Banestyrelsen har siden januar 2001 arbejdet videre med projekteringen af de nødvendige anlæg, ligesom der i lyset af den offentlige høring er foretaget tilretninger af projektet i forhold til det oprindeligt forudsatte. Der foreligger således nu et væsentligt mere gennemarbejdet projekt end i oktober 2000, selvom detailprojekteringen endnu ikke er påbegyndt. Op-

gjort i prisniveau 01.01. 2001 bliver der efter nærværende lovforslag tale om et projekt til 987 mio. kr.

Projektets anlægsomkostninger er reguleret fra prisniveau 01.01. 2001 til prisniveau 01.01. 2002 med 3 pct., svarende til 1.017 mio. kr. i 2002 prisniveau.

#### Omkostninger

**Tabel 1. Statslige udgifter som følge af anlæg til S-tog til Roskilde<sup>1)</sup>**

Mio. kr. prisniveau 2002	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Anlæg	25	42	50	175	450	275

Ekskl. station ved Roskilde Syd

1) EU ventes at yde et anlægstilskud på 10 pct. af anlægsprisen.

#### Anlægsomkostninger og usikkerhedsskøn

Ved beregningen af projektets forventede anlægsomkostninger er der som ved øvrige jernbane- og vejprojekter anvendt den successive kalkulationsmetode,

hvor den forventede pris er svarende til en 50 % fraktil. Dette indebærer, at anlægsomkostningerne med 50% sandsynlighed højst udgør de i tabel 2 viste 1.017 mio. kr. i 2002 prisniveau.

**Tabel 2. Prisskøn ved forskellige kalkulationssikkerhedsniveauer, 2002 prisniveau**

Mio. kr. 2002 prisniveau	Omkostning	Usikkerhedstillæg	Sikkerhedsniveau
Forventet pris	1017	0	50 pct.
Mellemprisskøn	1075	58	70 pct.
Maksimalprisskøn	1187	170	90 pct.

Finansieringen af en ny Roskilde Syd station er ikke fastlagt i nærværende anlægslov. Den forudsætter en nærmere præcisering og aftale om udgiftsfordelingen mellem de berørte interessenter.

Banestyrelsen har på vegne af Trafikministeriet opnået tilsagn om TEN-støtte på 2,01 mio. euro til 50 % af omkostningerne til projektets indledende analyser.

#### 6.2. Materielinvesteringer

Der er behov for i alt 12 S-togsæt af en ny 2-systemtype til driften mellem København og Roskilde inklusive reserve.

Af hensyn til den tekniske samdrift skal den nye type ligge så tæt som muligt på de nye 4. generations S-tog, som er under levering i årene frem til 2005. Der forudsættes derfor anskaffet en variant af 4. generationstypen udstyret for 2-systemdrift.

Den nye linie erstatter kørslen på den nuværende linie Bx og dermed også de almindelige 4. generations-tog, som er indsat på denne linie. Hertil kommer en aflastning af parallellinier på S-banen, som muliggør en reduktion i antal togsæt på disse linier. Endelig kan der blive tale om, at DSB udnytter en option i kontrakten på de 112 togsæt på konvertering af et antal af de kontraherede togsæt til dobbelt så mange togsæt af

den halve størrelse. Anskaffelsen af op til 30 korte S-tog giver en vis ledig kapacitet på det øvrige net samtidig med, at den i sig selv indeholder en driftsmæssig fordel. Samlet set kan der ved erstatning eller aflastning af andre S-togslinier og ved fuld udnyttelse af optionen på S-tog af halv størrelse frigøres en kapacitet af S-tog, som netop svarer til 12 2-system togsæt.

Desuden vil indsatsen af tog i regionaltrafikken kunne reduceres som følge af omlægningen af betjeningen af Hedehusene og Trekroner fra regionaltogetsdrift til S-togsdrift. Ved omrokering mellem regionaltoget betyder dette - alt andet lige - at der kan frigøres 3 tog af typen IC4 til andet formål.

Der er optaget forhandlinger med leverandøren af 4. generations S-togene om tilpasning af de 12 sidste togsæt af den igangværende serieleverance på 112 tog til 2-systemindretning. Der foreligger endnu ikke et overslag over udgiften ved denne tilpasning, men den vil næppe overstige værdien af de 3 frigjorte togsæt til fjerntrafikken. Samlet set påregnes projektet derfor ikke at kræve nettoudgifter til materielanskaffelser.

Bevillingsmæssig hjemmel til at foretage de beskrevne materielpositioner tilvejebringes ved særskilt aktstykke.

### 6.3. Driftsøkonomiske konsekvenser

Forslaget indebærer en mere effektiv udnyttelse af den samlede togtrafikproduktion samt ekstra billetindtægter og vil derfor samlet set påvirke DSB og DSB S-tog A/S's økonomi positivt. Størrelsen vil afhænge af efter hvilke principper, køreplanen vil blive lagt tilrette. Den nøjagtige justering af kontrakttilskuddet til DSB og DSB S-tog A/S vil blive fastlagt i forbindelse med næste kontraktindgåelse i slutningen af 2004.

Forslaget har herudover ikke økonomiske konsekvenser for de berørte amtskommuner og kommuner.

### 7. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Den nye S-togsforbindelse vil medføre bedre mobilitet, og den forventes at blive til gavn for erhvervslivet i områderne nær den nye station og de stationer, hvor den kollektive trafikbetjening bliver forbedret.

I samråd med Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Administrative Lettelser er det vurderet, at det vil være unødigt byrdefuldt for virksomhederne at deltage i en panelundersøgelse. Dette skyldes, at forslaget ikke skønnes at have væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet, da det primært vedrører infrastruktur og organisation i forhold til det offentlige - særligt Banestyrelsen og DSB.

### 8. Miljømæssige konsekvenser

Der har været foretaget undersøgelser af anlæggets konsekvenser for miljøet. Undersøgelserne er foretaget i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet. Undersøgelser, vurderinger og offentliggørelse er sket i overensstemmelse med planlovens retningslinier for VVM - pligtige anlæg, og der har været afholdt offentlig høring om projektet i perioden 11. oktober - 17. december 2001. Miljøundersøgelse resultater er sammenfattet i Miljøredegørelse for S-tog til Roskilde udgivet marts 2002 på grundlag af miljøredegørelsens høringsudgave, der blev udgivet i oktober 2001.

#### 8.1. Visuelle forhold

Projektets visuelle påvirkninger er undersøgt og beskrevet i Miljøredegørelsen. Der skal bygges en bro i Høje Taastrup og en tunnel i Roskilde på jernbanearaler, som i forvejen er præget af jernbanetekniske anlæg med lednings- og lysmaster, signaler mv.

I Høje Taastrup er jernbanearalet delvist afskærmet af jordvolde nord for banearalet. Jernbanebroens toppunkt vil imidlertid kunne ses fra visse vinkler. For at begrænse indblik vil de eksisterende jordvolde blive forhøjet og forlænget.

I Roskilde vil de nye spor, som to-system S-toget skal benytte for at køre til og fra vendespor og depotanlæg, betyde at jernbanearalet og broen over Søndre Ringvej bliver bredere. På nordsiden af banearalet vil udvidelsen medføre totalekspropriation af i alt 12 ejendomme - heraf 9 boliger. Desuden vil det blive nødvendigt at inddrage mindre arealer fra en række ejendomme. De overskydende arealer, der ikke anvendes til jernbaneformål, vil blive udlagt til fællesarealer mv. efter aftale med Roskilde kommune og de lokale beboere.

Der hvor det nordlige vendespor skal krydse hovedbanen, ligger jernbanen på en dæmning. De nye spor vil komme tættere på boligerne på banens nordside end i dag. Da boligerne desuden ligger lavere end jernbanen, vil de være særligt udsatte for skyggepåvirkninger fra en bro. Til fordel for en bro taler en lavere anlægspris på anslået ca. 60 mio. kr. Til fordel for en tunnel taler begrænsede skyggepåvirkninger og de visuelle gener i øvrigt. I nærværende lovforslag foreslås det at føre det nye vendespor i tunnel, bl.a. på grund af de indsigelser, som Roskilde Kommune og en række borgere har fremsat ved den offentlige høring.

Tunnelanlægget vil være i niveau med det omliggende terræn og giver ikke anledning til visuelle gener. Der vil ske en tilpasning af de arealer, der støder op mod de nye anlæg, i form af jordopfyldning og beplantning.

Depot- og vendesporanlæg i Roskilde anlægges forsænket, således at anlæggene ikke kan ses fra de omkringliggende bebyggelser.

#### 8.2. Støj og vibrationer i anlægs- og driftsperioden

Støjpåvirkningerne af omgivelserne, når S-toget er taget i drift på strækningen, er undersøgt i overensstemmelse med Miljøstyrelsens retningslinier for udbredelsen af togtrafikstøj.

De foretagne støjberegninger viser, at gennemførelsen af projektet medfører et generelt fald i støjbelastningen af banens omgivelser både i forhold til dagens situation og i forhold til en situation, hvor projektet ikke bliver gennemført. Dette skyldes, at regionaltog i et vist omfang vil blive erstattet af S-tog. På grund af S-togenes støjsvage egenskaber, og fordi deres maksimale hastighed er lavere end regionaltogenes vil der, selv om den samlede togmængde på strækningen bliver større blive en lavere støjudsendelse til omgivelserne.

På broanlægget i Høje Taastrup vil der blive anvendt konstruktioner, som hindrer unødigt støjbelastning, selvom der ikke opsættes egentlige støjskærme.

I forbindelse med nedrivning af bygninger i Roskilde kan det - afhængig af den fremtidige anvendelse og udformning af arealet, hvor bygninger har ligget, blive aktuelt at gennemføre støjdemping.

Da anlægsarbejderne i væsentligt omfang skal udføres tæt ved eksisterende spor, er det af afgørende betydning for både tidspunktet for projektets færdiggørelse og økonomi, at væsentlige dele af anlægsarbejderne udføres i perioder uden togtrafik eller med begrænset togtrafik. Af hensyn til opretholdelse af trafikken i dagtimerne, vil det derfor blive nødvendigt at udføre nogle anlægsarbejder om natten og i weekender. Banestyrelsen vil i videst muligt omfang søge at overholde de almindeligt anvendte støjkrav. I udbudsmaterialet vil der blive stillet krav til entreprenørerne om at anvende støjsvagt materiel, støjsvage arbejdsmetoder og støjafskærmende foranstaltninger.

Ved arbejde uden for dagtimerne er de vejledende kravværdier til støj og vibrationer imidlertid så lave, at det i nogle tilfælde ikke er teknisk muligt at overholde dem. I sådanne tilfælde vil støjniveauer på op til 70 dB(A) blive tilladt i natte- og weekendperioder.

Ved gennemførelsen af anlægsarbejderne vil naboer og kommuner løbende blive informeret.

### *8.3. Andre miljømæssige forhold*

Banestyrelsen har i forbindelse med udgivelsen af Miljøredegørelsens høringsudgave foretaget forskellige undersøgelser og vurderinger vedrørende miljøforhold. Undersøgelserne har vist, at projektets øvrige miljøpåvirkninger er begrænsede. Banestyrelsen har vurderet alle typer af miljøkonsekvenser, som kræves for VVM - pligtige projekter, jf. Miljø- og Energimi-

nisteriets bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999 om supplerende regler i medfør af lov om planlægning.

Jordarbejderne i høje Taastrup og Roskilde vil medføre flytning af store jordmængder, og der vil blive en del overskudsjord.

De konkrete muligheder for bortskaffelse og genanvendelse af overskudsjord vil blive vurderet i samarbejde med de berørte kommuner.

### *9. Administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne*

Forslaget har ikke administrative eller økonomiske konsekvenser for borgerne.

### *10. Forholdet til EU-retten*

De miljømæssige undersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder betingelserne i det såkaldte VVM-direktiv, jf. Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 L 175/40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 L 43/5).

### *11. Høring*

Lovforslaget er sendt i høring hos Amtsrådsforeningen, DSB, Glostrup Kommune, Hovedstadens Udviklingsråd, Hvidovre Kommune, Høje Taastrup Kommune, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Railion Denmark A/S, Roskilde Kommune, Rødovre Kommune og TraXion A/S.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

## 12. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Positive driftsøkonomiske konsekvenser som medfører en lavere statslig udgift til indkøb af offentlig servicetrafik.	Statslige anlægsudgifter, øgede statslige udgifter til drift og vedligehold af de nye anlæg.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Projektet ventes at være til gavn for erhvervslivet på grund af øget mobilitet ved forbedret kollektiv trafikbetjening.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Projektet virker i retning af overflytning af trafik fra bil til tog.	Støj i forbindelse med anlægsarbejdet, ekspropriation af 12 ejendomme, heraf 9 boliger.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljømæssige undersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet.	

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

Bestemmelsen giver trafikministeren hjemmel til at etablere S-togsdrift mellem København og Roskilde ved at indsætte 2-system S-tog på S-banen mellem København og Høje Taastrup og på fjernbanen mellem Høje Taastrup og Roskilde med de nødvendige tilhørende anlæg. Vest for Høje Taastrup station etableres en sporforbindelse mellem det nordligst beliggende S-banespor og det nordligst beliggende fjernbanespor. Desuden etableres der en sporforbindelse ved at anlægge en bro, der krydser hovedsporene og dermed forbinder det sydligst beliggende S-banespor med det sydligst beliggende fjernbanespor. Desuden skal der etableres en systemskiftezone, hvor 2-system S-togene i fart skifter fra S-banens til fjernbanens tekniske systemer og omvendt. Der henvises i øvrigt til kortet, der er optrykt som bilag 1.

I Roskilde giver bestemmelsen hjemmel til at etablere et vendeanlæg med tunnel under Vestbanens eksisterende spor umiddelbart vest for Søndre Ringvej, da togene efter ankomst til Roskilde skal vendes, så de kan returnere mod Høje Taastrup. Vendesporanlægget bygges på det areal i Roskilde, der er afgrænset af Vestbanen mod nordvest, Lille Syd mod øst og Holbækmotorvejen mod syd. Der anlægges to nye spor, ét

nord for og parallelt med Vestbanen fra Roskilde station over Søndre Ringvej til vendesporarealet, og ét syd for. Herved skal den eksisterende jernbanebro over Søndre Ringvej udvides fra 5 til 7 spor. Vendesporanlægget, der også udstyres med depotspor, placeres parallelt med Køgebanen og forberedes for udvidelse til en station.

Endelig giver bestemmelsen hjemmel til at anlægge en ny station ved Roskilde Syd omtrent 2 km sydvest for Roskilde station ved Lille Syd (jernbanestrækningen Roskilde-Køge-Næstved) med tilhørende sti- og vejforbindelser, forpladser, parker & rejs anlæg mv. Der henvises i øvrigt til kortet, der er optrykt som bilag 2.

## Til § 2

Bestemmelsen regulerer trafikministerens bemyndigelse til ekspropriation.

I stk. 1 gives ministeren bemyndigelse til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme. En del af anlægsarbejderne kan foregå på Banestyrelsens egne arealer, men i Høje Taastrup bliver det nødvendigt at ekspropriere en smal stribe areal i skråningen vest for stationen og nord for banen på ca. 20 meter. Ligeledes vest for stationen bliver det nødvendigt at ekspropriere et smalt areal syd for fjernbanen, samt en mindre lagerbygning.



I Roskilde bliver det nødvendigt at ekspropriere et areal langs med og nord for den eksisterende jernbane. Dette indebærer ekspropriation af i alt 12 ejendomme heraf 5 mindre erhvervsjendomme og 7 parcelhuse, der indeholder 9 boliger. Desuden bliver det nødvendigt at ekspropriere en ubebygget byggegrund og en række mindre havearealer, samt nogle mindre ubebyggede erhvervsarealer. Ekspropriationerne vil blive foretaget så hurtigt, som det er muligt, efter lovens vedtagelse. I forbindelse med anlæg af en Roskilde Syd station giver bestemmelsen i stk. 1 hjemmel til at ekspropriere arealer til de nødvendige sti- og vejforbindelser til stationen, forpladser, faciliteter for et parker & rejs anlæg m.v.

Bestemmelsen i stk. 1 gives ministeren ligeledes mulighed for at ekspropriere arealer midlertidigt til brug for adgangsveje, arbejdspladser, materialedepoter m.v. Dette forventes i et vist omfang at blive nødvendigt i forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse.

Arbejdsarealerne vil, så vidt det er muligt, blive etableret på f.eks. vejarealer langs med eller nær ved banen. Når anlægsarbejdere er færdige, bliver de midlertidigt eksproprierede arealer retableret og leveret tilbage til de oprindelige ejere.

Udover den egentlige arealerhvervelse til baneanlægget er det langs nye sporforbindelser i Høje Taastrup og Roskilde nødvendigt med udgangspunkt i stærkstrømsreglementets bestemmelser at pålægge jernbanens naboejendomme servitutter svarende til den eldriftservitut, der pålægges langs de øvrige elektrificerede strækninger. Servitutten sætter af sikker-

hedsmæssige hensyn begrænsninger på de ejendomme, der støder op til banen, med hensyn til beplantning, bebyggelse og lignende. Bestemmelsen i stk. 2 giver trafikministeren hjemmel til dette.

Bestemmelsen i stk. 3 indebærer, at ekspropriation skal ske efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

### *Til § 3*

Bestemmelsen giver trafikministeren bemyndigelse til i de nødvendige perioder, at tillade Banestyrelsen at lukke de af anlægsarbejderne berørte banestrækninger for togdrift. Der vil i de perioder, hvor togdriften indstilles i nødvendigt omfang, blive indsat busdrift mellem stationerne på strækningerne i forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse.

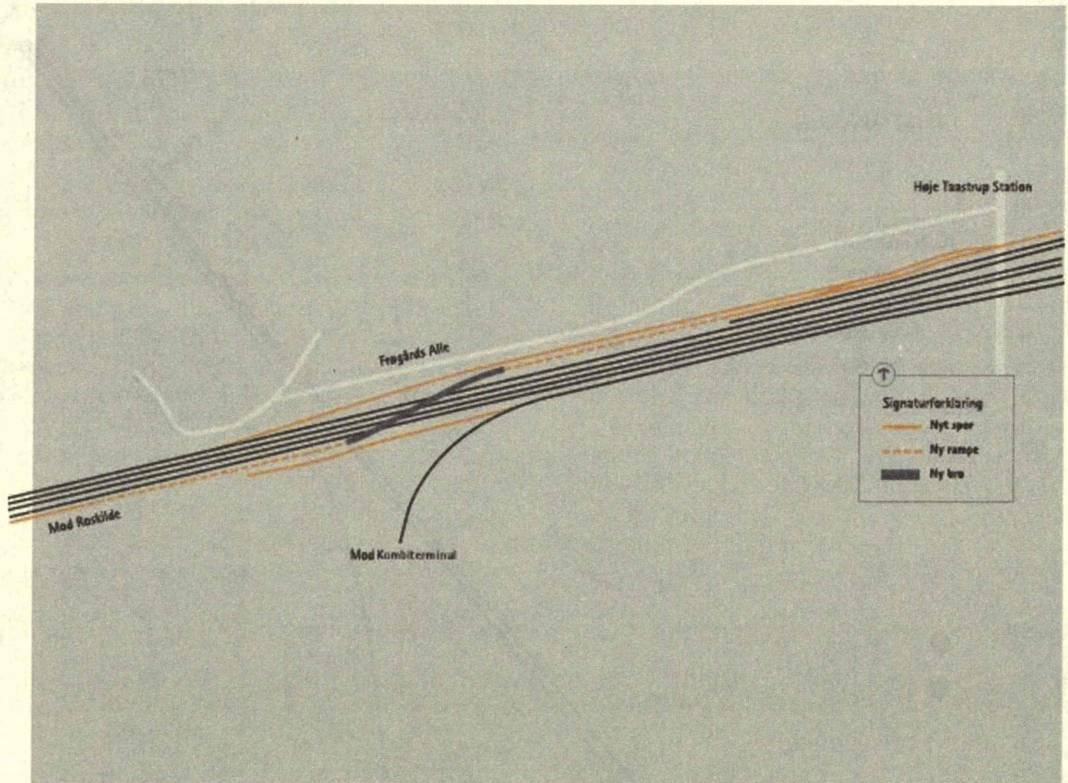
Indstillingen af togdriften skal finde sted efter samråd med Banestyrelsen, DSB, DSB S-tog A/S, Hovedstadens Udviklingsråd og kommunerne i området, samt efter grundig information af passagerne i god tid før driften indstilles.

Indstilling af driften i forbindelse med anlægsarbejderne er nødvendig af trafikale og økonomiske hensyn. Der er imidlertid også en række andre fordele ved en midlertidig indstilling af togdriften i form af et forbedret arbejdsmiljø, en mindselse af støj- og andre miljømæssige gener fra natligt anlægsarbejde.

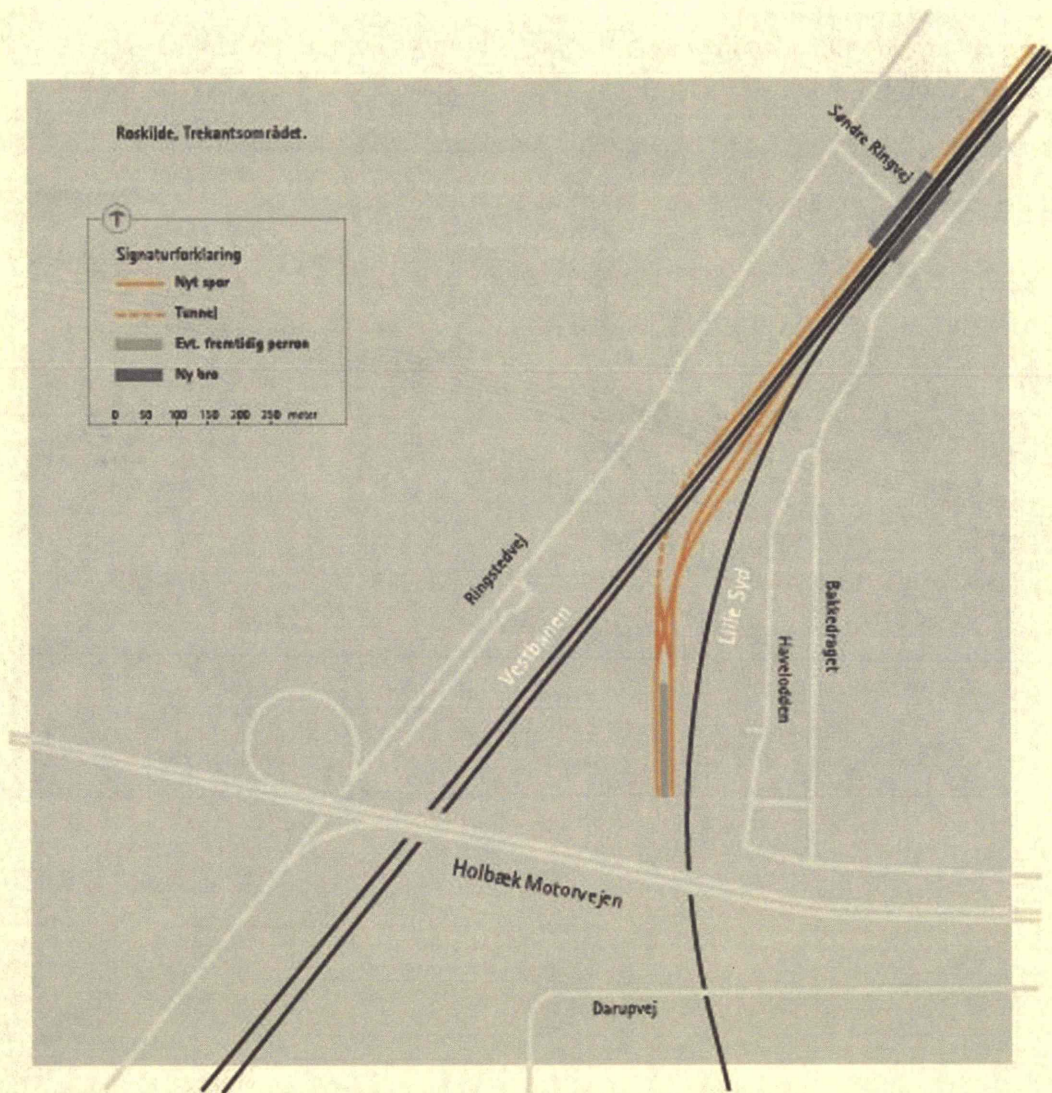
### *Til § 4*

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Nye sporforbindelser i Høje Taastrup



## Nye sporforbindelser og placering af det nye stationsanlæg i Roskilde



Til lovforslag nr. L 164. Skriftlig fremsættelse (20. marts 2002)

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om etablering af S-togsdrift mellem København og Roskilde.*

(Lovforslag nr. L 164).

Forslaget indebærer, at trafikministeren gives bemyndigelse til at etablere S-togsdrift mellem København og Roskilde.

S-togsdriften etableres ved, at der på strækningen indsættes nye 2-system S-tog, der både kan køre på S-banen og fjernbanen. Herved bliver det muligt at øge antallet af tog med en beskeden tilpasning af den eksisterende infrastruktur. Projektet indebærer, at der i Høje Taastrup anlægges sporforbindelser, der forbinder S-banen med

fjernbanen, samt anlægges en systemskiftezone. I Roskilde skal der anlægges et vende- og depotsporanlæg sydvest for Roskilde station. De nødvendige S-tog anskaffes af DSB.

Lovforslaget giver endvidere trafikministeren bemyndigelse til at anlægge en ny S-togsstation, benævnt Roskilde Syd, ved banestrækningen Roskilde-Køge under forudsætning af den fornødne bevillingsmæssige hjemmel, den fornødne planprocedure, samt en for staten acceptabel aftale med interessenterne (DSB S-tog A/S, Roskilde Kommune, Roskilde Amt og Hovedstadens Udviklingsråd) om medfinansiering.

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