

Til lovforslag nr. L 164. Tillægsbetænkning afgivet af Trafikudvalget den 21. maj 2002

Tillægsbetænkning

over

Forslag til lov om etablering af S-togs-drift mellem København og Roskilde

[af trafikministeren (Flemming Hansen)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 20. marts 2002 og var til 1. behandling den 5. april 2002. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget. Udvalget afgav betænkning den 7. maj 2002. Lovforslaget var til 2. behandling den 14. maj 2002, hvorefter det blev henvist til fornyet behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har, efter at lovforslaget blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i 2 møder.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har under den fornyede behandling af lovforslaget modtaget skriftlige henvendelser fra:

Banestyrelsen,
Sune Beck, Roskilde,
Søren Dyck-Madsen, Roskilde,
Grundejerforeningen Kragehave, Sankt Pauls Skole og Seniorfællesskabet Kragehave,
Høje-Taastrup Kommune,
Jes Fabricius Møller, Roskilde,
Ole Rötzler Møller, Roskilde,
Ret & Råd Roskilde og
Roskilde Kommune m.fl.

Trafikministeren har over for udvalget kommenteret nogle af de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Roskilde Kommune m.fl. har mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Besigtigelsestur

En delegation fra udvalget har besøgt de områder i Høje-Taastrup og Roskilde, der berøres af S-togs-driften mellem København og Roskilde.

Materiale fremsendt af trafikministeren

Trafikministeren har fremsendt et notat fra Banestyrelsen om flytning af bro i Høje-Taastrup til udvalget. Notatet er optrykt som bilag 2 til tillægsbetænkningen.

Spørgsmål

Udvalget har under den fornyede behandling af lovforslaget stillet 10 spørgsmål til trafikministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. Derudover har udvalget stillet 2 spørgsmål til trafikministeren til skriftlig besvarelse, som ministeren er bedt om at besvare inden 3. behandling.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et flertal i udvalget (V, S, DF, KF og RV) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Flertallet finder, at den planlagte bro i Høje-Taastrup bør flyttes mod øst som skitseret i notat af 21. maj 2002 fra Banestyrelsen om flytning af

bro i Høje-Taastrup, der efter ønske fra flertallet er optrykt som bilag 2 til tillægsbetænkningen.

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse*.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget støtter, at broen i Høje-Taastrup flyttes som skitseret i notat af 21. maj 2002 fra Banestyrelsen om flytning af bro i Høje-Taastrup, men selv med denne forbedring er der tale om et projekt, hvis negative virkninger er det mest iøjnefaldende, først og fremmest fordi det koster omkring 1 mia. kr. uden at give forbedringer på hovedstrækningen og det kun giver forbedringer for en særdeles begrænset gruppe pendlere. De fleste vil enten intet mærke eller få forringelser. Det gælder f.eks. Hedehusene og Trekroner, der ikke længere vil have regionaltog.

Desuden bemærker SF, at hvis de to forskellige togsystemer på de samme spor skaber problemer, hvad mange sagkyndige antager, får det alvorlige virkninger på såvel fjern- som S-togs-nettet.

Mellem 2. og 3. behandling af lovforslaget er det tillige gennem trafikministerens svar på en række supplerende spørgsmål kommet frem, at Ringsted vil få to regionaltog mindre i timen til København uden for myldretiden end forudsat i DSB's basisalternativ »Gode tog til Alle«, og at halvdelen af den samfundsøkonomiske gevinst ved forslaget skulle opstå som følge af bortfaldet

af disse to regionaltog. Denne gevinst vurderes af SF som værende klart overvurderet, idet det forudsættes, at andre regionaltog fra og til Sydbanen skal stoppe i Viby og Borup, hvilket vil øge rejsetiden med ca. 5 minutter. Dette foreslås ganske vist modsvaret af, at disse tog ikke skal stoppe i enten Høje-Taastrup eller Valby, men dels vil der fortsat være en forlænget rejse, dels vil dette manglende stop medføre andre alvorlige ulemper. Realiteten er, at den i forvejen højst tvivlsomme samfundsøkonomiske rentabilitet er overdrevet, fordi der sker så mange forringelser for de rejsende, ikke mindst for dem, der benytter Sydbanen, hvor der ydermere er kraftigt brug for forbedringer. Også af denne grund bør en løsning med et 5. spor foretrækkes: Det vil dels løse problemerne med trængsel mellem København og Roskilde betydelig bedre og sikrere end med S-togs-forslaget, dels vil det løse kapacitetsproblemet på hovednettet til gavn for hele landet, men især til gavn for de mange pendlere på Sjælland.

Kristeligt Folkeparti, Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit og Siumut var på tidspunktet for tillægsbetænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i tillægsbetænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i tillægsbetænkningen.

Sven Buhrkall (V) Svend Heiselberg (V) Erik Larsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V)

Karsten Nonbo (V) Peter Skaarup (DF) nfm. Poul Fischer (DF) Kaj Ikast (KF) fmd.

Helge Adam Møller (KF) Helge Mortensen (S) Jytte Wittrock (S) Niels Sindal (S) Peder Sass (S)

Poul Andersen (S) Margrete Auken (SF) Martin Lidegaard (RV) Keld Albrechtsen (EL)

Kristeligt Folkeparti, Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit og Siumut havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	56*	Enhedslisten (EL)	4
Socialdemokratiet (S)	52	Kristeligt Folkeparti (KRF)	4
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1

* Heraf 1 medlem valgt på Færøerne

Bilag 1**Oversigt over bilag vedrørende L 164 omdelt efter afgivelse af betænkning**

Bilagsnr.	Titel
57	Spm. 46 om at flytte højbroanlægget i Høje-Taastrup ca. 700 m i vestlig retning, til trafikministeren Spm. 47 om besigtigelse af området i Høje-Taastrup, til trafikministeren
58	Materiale modtaget af Grundejerforeningen Kragehave, Sankt Pauls Skole og Seniorfællesskabet Kragehave i forbindelse med foretræde for udvalget den 7/5-02
59	Henvendelse af 8/5-02 fra Roskilde Kommune m.fl.
60	Spm. 48 om kommentar til henvendelse af 8/5-02 fra Roskilde Kommune m.fl., til trafikministeren
61	Tilmeldingsblanket til besigtigelsestur til Høje-Taastrup den 15/5-02
62	Henvendelse af 9/5-02 fra Jes Fabricius Møller, Roskilde
63	Spm. 49 om kommentar til henvendelsen af 9/5-02 fra Jes Fabricius Møller, Roskilde, til trafikministeren
64	Betænkning afgivet den 7/5-02
65	Henvendelse af 12/5-02 fra Søren Dyck-Madsen, Roskilde
66	Svar på spm. 43 om kommentar til henvendelse af 6/5-02 fra Ole Rötzler Møller, Roskilde, fra trafikministeren
67	Svar på spm. 44 om kommentar til henvendelse af 6/5-02 fra Grundejerforeningen Frøhaven, fra trafikministeren
68	Svar på spm. 45 om kommentar til henvendelse af 7/5-02 fra Høje-Taastrup Kommune, fra trafikministeren
69	Svar på spm. 46 om at flytte højbroanlægget i Høje-Taastrup ca. 700 m i vestlig retning, fra trafikministeren Svar på spm. 47 om besigtigelse af området i Høje-Taastrup, fra trafikministeren
70	Svar på spm. 41 om kommentar til henvendelse af 5/5-02 fra Jes Fabricius Møller, Roskilde, fra trafikministeren
71	Svar på spm. 42 om kommentar til henvendelse af 5/5-02 fra Sigurd Bak Christensen, Haslev, fra trafikministeren
72	Spm. 50 om uddybning af besvarelsen af spm. 14 og 36, til trafikministeren Spm. 51 om regionaltog, til trafikministeren
73	Meddelelse om deltagerliste til besigtigelsesturen til Høje-Taastrup den 15/5-02
74	1. udkast til tillægsbetænkning
75	Notat af 15/5-02 fra Høje-Taastrup Kommune om ændringer i fremstillingen af S-togs-projektet ved Kragehave
76	Materiale fra Banestyrelsen til brug for besigtigelsesturen til Høje-Taastrup den 15/5-02
77	Henvendelse af 15/5-02 fra Sune Beck, Roskilde
78	Materiale udleveret af Roskilde Kommune m.fl. ved foretræde for udvalget den 16/5-02

Bilagsnr.	Titel
79	Spm. 52 om kommentar til materialet udleveret af Roskilde Kommune m.fl., til trafikministeren
80	Henvendelse af 16/5-02 fra Ret & Råd Roskilde
81	Spm. 53 om kommentar til henvendelse af 16/5-02 fra Ret & Råd Roskilde, til trafikministeren
82	Svar på spm. 49 om kommentar til henvendelsen af 9/5-02 fra Jes Fabricius Møller, Roskilde, fra trafikministeren
83	Svar på spm. 48 om kommentar til henvendelse af 8/5-02 fra Roskilde Kommune m.fl., fra trafikministeren
84	Svar på spm. 50 om uddybning af besvarelsen af spm. 14 og 36, fra trafikministeren Svar på spm. 51 om regionaltoget, fra trafikministeren
85	Henvendelse af 17/5-02 fra Ole Rötzler Møller, Roskilde
86	Spm. 54 om kommentar til henvendelse af 17/5-02 fra Ole Rötzler Møller, til trafikministeren
87	Henvendelse af 21/5-02 fra Høje-Taastrup Kommune
88	Spm. 55 om kommentar til henvendelsen af 21/5-02 fra Høje-Taastrup Kommune, til trafikministeren
89	Svar på spm. 52 om kommentar til materialet udleveret af Roskilde Kommune m.fl., fra trafikministeren
90	Svar på spm. 53 om kommentar til henvendelse af 16/5-02 fra Ret & Råd Roskilde, fra trafikministeren
91	Spm. 56 om præcisering af svar på spørgsmål 51, til trafikministeren
92	Spm. 57 om uddybning af svar på spørgsmål 51, til trafikministeren
93	Notat af 21/5-02 fra Banestyrelsen om flytning af bro i Høje-Taastrup, fra trafikministeren

Materiale fra Banestyrelsen om flytning af bro i Høje-Taastrup

Optrykt efter ønske fra V, S, DF, KF og RV.

Banestyrelsen

Den 21. maj 2002

Flytning af bro i Høje-Taastrup

Trafikudvalget har på baggrund af besigtigelsen onsdag den 15. maj bedt Banestyrelsen om at undersøge mulighederne for at flytte den planlagte bro ved Høje-Taastrup for at minimere den visuelle påvirkning af boligområdet Frøhaven.

Banestyrelsen skal bemærke, at det nuværende forslag, som ligger til grund for anlægsloven, er anbefalet ud fra en samlet afvejning af både økonomiske, trafikale og miljømæssige hensyn. Det vil sige, at det har været prioriteret på én gang at begrænse projektets omkostninger og generne for togtrafikken i anlægsperioden samt tage så vidtgående hensyn til omgivelserne som muligt.

Uanset hvor broanlægget placeres, er det Banestyrelsens vurdering, at de miljømæssige påvirkninger vil være yderst begrænsede, når broen afskærmes ved en forhøjelse og beplantning af jordvolden langs banen, ikke mindst når man sammenligner med påvirkningerne ved andre vej- og baneprojekter, der er gennemført eller planlagt de senere år.

Hvis hensynet til boligområdet i Høje-Taastrup politisk tillægges yderligere vægt, foreligger der imidlertid en mulighed for at flytte broen ca. 200 meter mod øst, dvs. nærmere Høje-Taastrup Station, så dens toppunkt kommer til at ligge ud for et i dag ubebygget areal, for hvilket der – ifølge Banestyrelsens oplysninger – ikke foreligger planer om boligbebyggelse.

Det er vurderet, at forslaget betyder, at

- projektet påføres en meromkostning på 5-6 mio. kr., idet rampe- og brokonstruktionerne fordyres, hvilket kun delvis opvejes af besparelser på spor- og køreledningsarbejder,
- regional- og fjerntogstrafikken i ca. 1 måned må indskrænkes til maksimalt 8-10 tog pr. retning i en maksimaltime (en nedgang på 2-

4 tog i forhold til den planlagte trafikmængde),

- vestgående godstog fra kombiterminalen i Høje-Taastrup i samme periode må føres via Glostrup i dagtimerne.

Indgrebet i trafikken i anlægsperioden skyldes, at understøtningen til den nye bro nu vil komme til at stå i en sporskiftezone, som derved ikke kan benyttes, mens understøtningen etableres. Generne vil kunne begrænses ved at etablere midlertidige sporskifter. Omkostningen herved er ca. 12 mio. kr. Det er dog Banestyrelsens umiddelbare vurdering, at denne omkostning ikke kan opvejes af de trafikale forbedringer, idet ilægning af midlertidige sporskifter også – om end i mindre omfang – vil medføre reduktioner i togtrafikken.

Generne herved kan evt. begrænses ved at lægge arbejdet i en sommerferieperiode, men dette kan ikke fastlægges, før der foretages en nærmere projektering af anlægget.

Flytning af broen 200 meter mod øst betyder, at skæringen af de eksisterende 4 spor vil ske et sted, hvor banen ligger lavere bag en højere jordvold.

På vedlagte illustrationer er anlægget visualiseret.

1. Fotoet viser forholdene i dag set fra Frøhaven omtrent på det sted, hvor trafikudvalget besigtigede forholdene. En af de nuværende rammer til køreledningsanlægget kan ligge akkurat over jordvolden.
2. Illustrationen viser, hvordan dette nye anlæg vil se ud fra samme position, hvis man *ikke* forhøjer jordvolden. Som det fremgår, vil den øverste del af broen, køreledningsanlægget og det kørende tog (3 pr. time) være synligt.
3. Illustrationen viser forholdene ved den planlagte 2 meters forhøjelse af jordvolden. Hele brokonstruktionen og en del af det kørende tog vil være skjult bag volden.
4. Med beplantning vil hele anlægget og toget kunne skjules.

Volden vil med sin nye højde også afskærme anlægget fra den nærliggende skole.

Flytningen vurderes således at være en fordel for beboerne i Frøhaven, men som sagt på bekostning af togtrafikkens kvalitet i anlægsperioden samt en forøgelse af anlægsøkonomien på 5-6 mio. kr.

To andre undersøgte alternativer

Etablering af en tunnel i stedet for en bro blev allerede forud for offentlighedsfasen fravalgt,

primært fordi det ville fordyre projektet med 70-120 mio. kr. og samtidig medføre væsentligt større trafikale påvirkninger i anlægsperioden end en bro.

Forud for Trafikudvalgets besigtigelse af Høje-Taastrup-anlægget havde beboerne i Frøhaven fremsat forslag om at flytte broen ca. 700 meter mod vest, hvormed den ikke ville kunne ses fra Frøhaven. Banestyrelsen har vurderet meromkostningerne til denne løsning nogenlunde på niveau med tunnelalternativet.







