

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