

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-