

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 sættes 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 Eriknauer 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.