

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget indebærer en ændring af trafikministerens bemyndigelse til at undersøge og projektere en udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted i forhold til den gældende lov. Det foreslås således, at trafikministeren bemyndiges til at undersøge og projektere de nødvendige anlæg med henblik på udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted ved etablering af S-togsdrift mellem København og Roskilde og mellem Kastrup og Roskilde, ved etablering af et ekstra jernbanespor mellem Hvidovre og Høje Taastrup, samt ved anlæg af en ny dobbeltsporet jernbanestrækning mellem København og Ringsted via Køge.

Derudover foreslås det, at trafikministeren gives hjemmel til, når særlige personlige grunde foreligger, på begæring af ejeren af en ejendom at erhverve en ejendom, der skønnes at blive berørt i ikke uvæsentligt omfang af et af de anlæg, som trafikministeren bemyndiges til at undersøge og projektere.

2. Præcisering af trafikministerens bemyndigelse

Strækningen mellem København og Ringsted er af central betydning i det danske jernbanenet, idet den benyttes i hele eller dele af sin længde af en stor del af togtrafikken. Kapaciteten på delstrækningen mellem København og Høje Taastrup, og på længere sigt også mellem Roskilde og Ringsted, sætter en begrænsning for udvikling af jernbanetrafikken.

I 1997 vedtog Folketinget en projekteringslov med henblik på undersøgelse af en mere omfattende udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

Loven gav ministeren adgang til at undersøge og projektere en udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted ved anlæg af nye jernbanestrækninger med hertil hørende anlæg.

2.1. Undersøgelser 1997 - 1999

Der er i henhold til projekteringsloven gennemført et grundigt og omfattende undersøgelsesarbejde af tre forskellige hovedmodeller for udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted, hver med et antal varianter og i nogle tilfælde også etapemuligheder.

»Udbygningsløsningen« bestod i at udbygge banekapaciteten langs den bestående bane fra København til Ringsted. Der forudsattes etableret to ekstra spor mellem København og Høje Taastrup samt mellem Roskilde og Ringsted. Anlægsprisen blev vurderet til 6,4 mia. kr.

»Nybygningsløsningen« var en helt ny bane mellem København og Ringsted i en selvstændig linieføring langs Køgebugt- og Vestmotorvejen inklusive en ny terminal vest for Køge samt eventuelt en station i Ishøj. Anlægsprisen blev vurderet til 9,0 mia. kr.

»Kombinationsløsningen« kombinerede dele af de to andre modeller. To nye spor fulgte den bestående bane fra København til Høje Taastrup og fulgte et nyt tracé (en ny linieføring) herfra til Ringsted via Køge, hvor der også i denne løsning forudsattes anlagt en terminal. Anlægsprisen blev vurderet til 8,2 mia. kr.

Nybygningsløsningen indebærer de største samfundsøkonomiske fordele. Det skyldes primært, at denne løsning åbner for betjening af byområder, som ikke hidtil har været fjerntogsbetjent, og indebærer lidt hurtigere rejsetider end de to andre løsninger. Problemet for nybygningsløsningen er, at den i givet fald må etableres som en helhed gennem en stor engangsinvestering. Udbygning langs den bestående bane kan derimod deles i et antal funktionsdygtige etaper, hvor to ekstra spor på strækningen mellem København og Høje Taastrup i givet fald vil være den første del. Omkostningerne ved en sådan første etape, som vil være sammenfaldende med den del af strækningen, hvor kapacitetsbehovet er størst, blev vurderet til 3,4 mia. kr. På den baggrund traf den daværende trafikminister den 3. marts 1999 beslutning om, at det videre arbejde skulle koncentreres om udbygningsløsningen.