

6.3. Driftsøkonomiske konsekvenser

Forslaget indebærer en mere effektiv udnyttelse af den samlede togtrafikproduktion samt ekstra billetindtægter og vil derfor samlet set påvirke DSB og DSB S-tog A/S's økonomi positivt. Størrelsen vil afhænge af efter hvilke principper, køreplanen vil blive lagt tilrette. Den nøjagtige justering af kontrakttilskuddet til DSB og DSB S-tog A/S vil blive fastlagt i forbindelse med næste kontraktindgåelse i slutningen af 2004.

Forslaget har herudover ikke økonomiske konsekvenser for de berørte amtskommuner og kommuner.

7. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Den nye S-togsforbindelse vil medføre bedre mobilitet, og den forventes at blive til gavn for erhvervslivet i områderne nær den nye station og de stationer, hvor den kollektive trafikbetjening bliver forbedret.

I samråd med Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Administrative Lettelser er det vurderet, at det vil være unødigt byrdefuldt for virksomhederne at deltage i en panelundersøgelse. Dette skyldes, at forslaget ikke skønnes at have væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet, da det primært vedrører infrastruktur og organisation i forhold til det offentlige - særligt Banestyrelsen og DSB.

8. Miljømæssige konsekvenser

Der har været foretaget undersøgelser af anlæggets konsekvenser for miljøet. Undersøgelserne er foretaget i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet. Undersøgelser, vurderinger og offentliggørelse er sket i overensstemmelse med planlovens retningslinier for VVM - pligtige anlæg, og der har været afholdt offentlig høring om projektet i perioden 11. oktober - 17. december 2001. Miljøundersøgelse resultater er sammenfattet i Miljøredegørelse for S-tog til Roskilde udgivet marts 2002 på grundlag af miljøredegørelsens høringsudgave, der blev udgivet i oktober 2001.

8.1. Visuelle forhold

Projektets visuelle påvirkninger er undersøgt og beskrevet i Miljøredegørelsen. Der skal bygges en bro i Høje Taastrup og en tunnel i Roskilde på jernbanearaler, som i forvejen er præget af jernbanetekniske anlæg med lednings- og lysmaster, signaler mv.

I Høje Taastrup er jernbanearalet delvist afskærmet af jordvolde nord for banearalet. Jernbanebroens toppunkt vil imidlertid kunne ses fra visse vinkler. For at begrænse indblik vil de eksisterende jordvolde blive forhøjet og forlænget.

I Roskilde vil de nye spor, som to-system S-toget skal benytte for at køre til og fra vendespor og depotanlæg, betyde at jernbanearalet og broen over Søndre Ringvej bliver bredere. På nordsiden af banearalet vil udvidelsen medføre totalekspropriation af i alt 12 ejendomme - heraf 9 boliger. Desuden vil det blive nødvendigt at inddrage mindre arealer fra en række ejendomme. De overskydende arealer, der ikke anvendes til jernbaneformål, vil blive udlagt til fællesarealer mv. efter aftale med Roskilde kommune og de lokale beboere.

Der hvor det nordlige vendespor skal krydse hovedbanen, ligger jernbanen på en dæmning. De nye spor vil komme tættere på boligerne på banens nordside end i dag. Da boligerne desuden ligger lavere end jernbanen, vil de være særligt udsatte for skyggepåvirkninger fra en bro. Til fordel for en bro taler en lavere anlægspris på anslået ca. 60 mio. kr. Til fordel for en tunnel taler begrænsede skyggepåvirkninger og de visuelle gener i øvrigt. I nærværende lovforslag foreslås det at føre det nye vendespor i tunnel, bl.a. på grund af de indsigelser, som Roskilde Kommune og en række borgere har fremsat ved den offentlige høring.

Tunnelanlægget vil være i niveau med det omliggende terræn og giver ikke anledning til visuelle gener. Der vil ske en tilpasning af de arealer, der støder op mod de nye anlæg, i form af jordopfyldning og beplantning.

Depot- og vendesporanlæg i Roskilde anlægges forsænket, således at anlæggene ikke kan ses fra de omkringliggende bebyggelser.

8.2. Støj og vibrationer i anlægs- og driftsperioden

Støjpåvirkningerne af omgivelserne, når S-toget er taget i drift på strækningen, er undersøgt i overensstemmelse med Miljøstyrelsens retningslinier for udbredelsen af togtrafikstøj.

De foretagne støjberegninger viser, at gennemførelsen af projektet medfører et generelt fald i støjbelastningen af banens omgivelser både i forhold til dagens situation og i forhold til en situation, hvor projektet ikke bliver gennemført. Dette skyldes, at regionaltog i et vist omfang vil blive erstattet af S-tog. På grund af S-togenes støjsvage egenskaber, og fordi deres maksimale hastighed er lavere end regionaltogenes vil der, selv om den samlede togmængde på strækningen bliver større blive en lavere støjudsendelse til omgivelserne.

På broanlægget i Høje Taastrup vil der blive anvendt konstruktioner, som hindrer unødigt støjbelastning, selvom der ikke opsættes egentlige støjskærme.