

12. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Positive driftsøkonomiske konsekvenser som medfører en lavere statslig udgift til indkøb af offentlig servicetrafik.	Statslige anlægsudgifter, øgede statslige udgifter til drift og vedligehold af de nye anlæg.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Projektet ventes at være til gavn for erhvervslivet på grund af øget mobilitet ved forbedret kollektiv trafikbetjening.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Projektet virker i retning af overflytning af trafik fra bil til tog.	Støj i forbindelse med anlægsarbejdet, ekspropriation af 12 ejendomme, heraf 9 boliger.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljømæssige undersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Bestemmelsen giver trafikministeren hjemmel til at etablere S-togsdrift mellem København og Roskilde ved at indsætte 2-system S-tog på S-banen mellem København og Høje Taastrup og på fjernbanen mellem Høje Taastrup og Roskilde med de nødvendige tilhørende anlæg. Vest for Høje Taastrup station etableres en sporforbindelse mellem det nordligst beliggende S-banespor og det nordligst beliggende fjernbanespor. Desuden etableres der en sporforbindelse ved at anlægge en bro, der krydser hovedsporene og dermed forbinder det sydligst beliggende S-banespor med det sydligst beliggende fjernbanespor. Desuden skal der etableres en systemskiftezone, hvor 2-system S-togene i fart skifter fra S-banens til fjernbanens tekniske systemer og omvendt. Der henvises i øvrigt til kortet, der er optrykt som bilag 1.

I Roskilde giver bestemmelsen hjemmel til at etablere et vendeanlæg med tunnel under Vestbanens eksisterende spor umiddelbart vest for Søndre Ringvej, da togene efter ankomst til Roskilde skal vendes, så de kan returnere mod Høje Taastrup. Vendesporanlægget bygges på det areal i Roskilde, der er afgrænset af Vestbanen mod nordvest, Lille Syd mod øst og Holbækmotorvejen mod syd. Der anlægges to nye spor, ét

nord for og parallelt med Vestbanen fra Roskilde station over Søndre Ringvej til vendesporarealet, og ét syd for. Herved skal den eksisterende jernbanebro over Søndre Ringvej udvides fra 5 til 7 spor. Vendesporanlægget, der også udstyres med depotspor, placeres parallelt med Køgebanen og forberedes for udvidelse til en station.

Endelig giver bestemmelsen hjemmel til at anlægge en ny station ved Roskilde Syd omtrent 2 km sydvest for Roskilde station ved Lille Syd (jernbanestrækningen Roskilde-Køge-Næstved) med tilhørende sti- og vejforbindelser, forpladser, parker & rejs anlæg mv. Der henvises i øvrigt til kortet, der er optrykt som bilag 2.

Til § 2

Bestemmelsen regulerer trafikministerens bemyndigelse til ekspropriation.

I stk. 1 gives ministeren bemyndigelse til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme. En del af anlægsarbejderne kan foregå på Banestyrelsens egne arealer, men i Høje Taastrup bliver det nødvendigt at ekspropriere en smal stribe areal i skråningen vest for stationen og nord for banen på ca. 20 meter. Ligeledes vest for stationen bliver det nødvendigt at ekspropriere et smalt areal syd for fjernbanen, samt en mindre lagerbygning.