

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning.

Med forslaget bemyndiges transport- og energiministeren til at undersøge og projektere anlæg af en ny jernbanestrækning fra København over Køge til Ringsted med dertil hørende anlæg (den såkaldte Nybygningsløsning) samt undersøge og projektere et ekstra jernbanespor mellem Hvidovre og Høje Taastrup med vendespor i Roskilde (den såkaldte 5. sporsløsning). Det indgår desuden i projekterne, at der skal gennemføres VVM-analyser af Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen. Som bilag til lovforslaget er medtaget et kort med skitser over de linieføringer, der omfattes af begge løsninger.

Derudover foreslås det, at transport- og energiministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre de nødvendige anlæg. Desuden foreslås det, at ministeren efter ejerens anmodning i de tilfælde, hvor byggelinjepålæg virker særligt indgribende, kan overtage en ejendom helt eller delvis.

Endvidere foreslås det, at ministeren bemyndiges til at erhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af planerne om anlæg af den nye bane og udbygning af den eksisterende bane, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen forud for endelig beslutning om anlæg af banen.

De foreslåede bestemmelser om pålæg af byggelinjer og bemyndigelse til i visse tilfælde at erhverve berørte ejendomme svarer i al væsentligt til bestemmelserne i bekendtgørelse af lov om offentlige veje nr. 671 af 18. august 1999 med senere ændringer med de forskelle, der er begrundet i de forskellige forhold på vej- og baneområdet.

2. Baggrunden for lovforslaget

Jernbanen mellem København og Ringsted er den mest benyttede banestrækning i Danmark. Udnyttelsen er meget intensiv i forhold til kapaciteten, og strækningen udgør derfor en flaskehals, som lægger grænser for den videre udvikling af jernbanetrafikken.

Med den økonomiske vækst i samfundet, stadig stigende pendling samt øget pres på vejnettet stiger behovet for en forbedring af den kollektive trafik – ikke mindst af hensyn til trafikken mellem bolig og arbejdssted på Sjælland og i Hovedstadsområdet. Hertil kommer, at strækningen samtidig er central for jernbanetrafikken mellem landsdelene samt godstransporten på bane mellem Sverige og Tyskland, som er i stadig vækst.

Mulighederne for en forbedring af trafikken på den bestående banestrækning er ved at være udtømt efter gennemførelsen af en række mindre kapacitetsforbedringer vest for København.

2.1. Undersøgelser og forslag siden 1997

Der har siden 1997 været gennemført en række undersøgelser af forskellige modeller for udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

I 1997 vedtog Folketinget lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted. Hermed blev det bestemt, at en større udbygning af strækningen skulle undersøges nærmere. Disse undersøgelser blev gennemført fra 1997 til 1999, og i 1998 blev der afholdt en idéfase samt en supplerende offentlig høring om tre hovedforslag. Undersøgelserne blev afsluttet i 1999 og førte ikke til igangsættelse af anlæg.

Den 24. januar 2001 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre) en aftale med Venstre, Det Konservative Folkeparti og Centrumdemokraterne om de kommende års investeringer på trafikområdet.

Aftalen udmøntede sig i lov nr. 497 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Ved trafikforliget af 5. november 2003 indgik regeringen en 10-årig investeringsaftale med Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne.

Aftalen indebar bl.a., at der skulle udarbejdes en strategianalyse for jernbanestrækningen mellem København og Ringsted, der skulle danne baggrund for beslutninger om en langsigtet strategi for løsning af