

## Bemærkninger til lovforslaget

Bosætnings- og beskæftigelsesmønster m.v. er resulteret i, at passagertrafikken på strækningen Orehoved-Nykøbing F er stærkt stigende. Fra trafiktællingen i efteråret 1977 til tællingen i efteråret 1981 er passagerantallet således steget med ca. 55 pct. Væksten må forventes at fortsætte.

De nævnte stigninger fra 1977 til 1981 er sket, før der indførtes egentlig regionaltogetsbetjening på strækningen, hvilket er sket ved sommerkøreplansskiftet 1982 (K 82). Indførelsen af regionaltog København H-Ringsted-Nykøbing F i timedrift med faste minuttal må således forventes at tilføre strækningen endnu større stigninger end på de strækninger, hvor der allerede i flere år har været regionaltogetsbetjening.

Trafikken på den enkeltsporede strækning mellem Orehoved og Nykøbing F er jævnlig årsag til regularitetsproblemer, navnlig i myldretidstrafikken, dels mellem regionaltogene indbyrdes dels mellem regionaltog og de internationale tog fra Tyskland. Specielt for de internationale tog kan der forekomme endog ret store forsinkelser. På grund af strækningens længde spredes og forstærkes selv ret små forsinkelser derfor meget hurtigt til de øvrige sjællandske strækninger – ikke mindst mod København H.

Etablering af 2. spor mellem Orehoved og Nykøbing F vil dels muliggøre en udvidelse af toggangen i takt med stigningen i passagerantallet, dels tilvejebringe grundlaget for en bedre regularitet, ikke alene i strækningens toggang, men også i toggangen på store dele af Sjælland og på Lolland.

Efter den nugældende køreplan (K 82) foretages der dagligt på hverdage 89 krydsninger på den 29 km lange enkeltsporede strækning Vordingborg-Nykøbing F, hvilket også medfører, at der meget let kan opstå forsinkelser i toggangen. Den overvejende del af krydsningerne foretages på den sydlige del af strækningen.

Tilvejebringelse af 2. spor på hele eller dele af strækningen mellem Orehoved og Nykøbing F har været overvejet tidligere, men er nu blevet aktualiseret i forbindelse med indførelsen af regionaltogene fra K 82 og den ikke uvæsentlige internationale trafik mellem København og Hamborg. Den stedfundne og forventede udvikling samt regularitets-

problemerne gør det nu ønskeligt snarest muligt at anlægge 2. spor på strækningssafsnittet mellem Eskilstrup og Nykøbing F.

Etablering og ibrugtagning af 2. spor kan med størst fordel ske fra syd med strækningen Nykøbing F-Tingsted som 1. etape og strækningen Tingsted-Eskilstrup som 2. etape.

Strækningen Orehoved-Nykøbing F er som flere af andre af DSBs fjerntrafikstrækninger planlagt elektrificeret med toghastigheder på indtil 160 km/t. Kørsel med elektriske tog med sådanne hastigheder vil medføre, at krydsningerne i større omfang end i dag vil skulle foretages på den nordlige del af strækningen. Til den tid vil der derfor også være behov for 2. spor på delstrækningen Eskilstrup-Orehoved (3. etape).

Af hensyn til arbejderne ved elektrificeringen er det imidlertid hensigtsmæssigt, at alle 3 etaper er etableret inden disse arbejders påbegyndelse, dvs. i begyndelsen af 1990'erne.

DSB finder herefter, at 2. spor Nykøbing F-Tingsted-Eskilstrup snarest bør etableres, medens 2. spor Eskilstrup-Orehoved bør etableres, således at det kan være klar til ibrugtagning i begyndelsen af 1990'erne.

Arealerne til etablering af 2. spor på strækningen Orehoved-Nykøbing F er i det væsentlige allerede eksproprieret i henhold til lovanordning nr. 192 af 31. maj 1944, der er opretholdt ved lov nr. 319 af 5. juli 1945. Evt. yderligere fornødne arealerhvervelser forudsættes at skulle ske med hjemmel i nævnte lovanordning.

Anlægsudgifterne, herunder udgifter til evt. erhvervelse af yderligere fornødne arealer, er for de nævnte etaper i prisniveau januar 1982 (eksklusive moms) anslået til følgende beløb:

1. etape, Nykøbing F-Tingsted 45 mill. kr.
2. etape, Tingsted-Eskilstrup 45 mill. kr.
3. etape, Eskilstrup-Orehoved 70 mill. kr.

Etablering af hhv. 1. og 3. etape påregnes at ville vare 4 år pr. etape, medens etablering af 2. etape påregnes at ville vare 3 år.

Forslaget medfører ikke administrative konsekvenser. Anlægsudgifterne afholdes inden for DSBs bevillinger.

Planerne om etablering af 2. spor er indmeldt til regionalplanmyndighederne.