

ningsmodeller for udvidelse af banekapaciteten i forhold til de løsninger, som tegnede sig i undersøgelsesarbejdet fra 1997 til 1999.

København – Ringsted strækningen rummer således stadig nøglen til udvikling af fremtidens togtrafik.

Etablering af et ekstra spor København – Høje Taastrup kan være en mulighed for at imødekomme ekstra behov i et vist omfang. Da dette 5. spor stort set kan etableres inden for bestående banarealer, er konsekvenserne ved at fastholde reservationer for en sådan linieføring beskedne. Mellem Hvidovre og København kan etablering af det ekstra spor ske ved anvendelse af nuværende godsbanespor, og der er derfor ikke behov for at reservere arealer på strækningen mellem Hvidovre og Københavns Hovedbanegård via Valby.

Med henblik på at sikre mulighed for en større langsigtet udvikling af jernbanetrafikken foreslås reservationer til en ny bane København - Køge - Ringsted opretholdt. Det drejer sig om den i undersøgelserne 1997-1999 – med senere justeringer - udpegede linieføring for nybygningsløsningen som udgår fra Øresundsbanen i Valby og følger Kulbanevejkorridoren, Holbækmotorvejen samt Køgebugtmotorvejen ind til skæringen med banen Roskilde – Ringsted ved Kværkeby. Denne linieføring fastlægges præcist til at omfatte et bælte af arealer med netop tilstrækkelig bredde til det for baneanlægget nødvendige.

Med disse to reservationer bevares muligheden for – udover S-togsløsningen - at foretage en mindre og en stor udbygning af banekapaciteten samt eventuel også en kombination af de to. Alle andre arealreservationer, herunder for yderligere et spor langs den bestående bane København – Høje Taastrup, for to ekstra spor Roskilde – Ringsted, for to spor Høje Taastrup – Køge (kombinationsløsningen) samt for andre varianter af nybygningsløsningen, opgives dermed.

2.4. Lovforslagets indhold og konsekvenser for arealreservationernes omfang og indhold

Med det nuværende lovgrundlag er projektet standset på et stadium, hvor der er reserveret tracéer til de tre alternativer: nybygnings-, kombinations- og udbygningsløsningen.

På den baggrund foreslås hermed en ændring af projekteringsloven med henblik på at sikre, at de reservationer m.v., som projektet medfører, er i overensstemmelse med de realistiske perspektiver for udbygning af banekapaciteten.

Arealreservationerne til København – Ringstedprojektets hovedforslag og varianter berører i dag de områder, som er markeret på bilag 1.

S-togsløsningen kan stort set etableres inden for rammerne af nuværende banarealer. Det samme gælder anlæg af et ekstra spor Hvidovre – Høje Taastrup, men dog ikke helt. Det præcise antal ejendomme, der derudover vil blive permanent eller midlertidigt berørt, er endnu ikke gjort op.

For at begrænse indgrebene i kommunernes arealanvendelse mest muligt foreslås arealbehovet til en ny bane København - Køge - Ringsted præciseret til det specifikt nødvendige og de nødvendige arealer herefter reserveret til eventuel fremtidig brug for anlæg af en jernbane. Reservationerne betyder, at der lægges begrænsninger på adgangen til at foretage større byggeri eller andre dispositioner, som vil vanskeliggøre eller væsentligt fordyre senere anlæg. På grundlag af det ret omfattende arbejde, som allerede er gennemført, skønnes udgifterne til den endelige fastlæggelse af linieføringen at andrage 0,5 mio. kr. Dette beløb forudsættes afholdt inden for den allerede nævnte ramme på 30 mio. kr. til forberedelse af S-togsløsningen.

Det foreslås, at reservationer for udbygning langs den bestående bane opgives på hele strækningen mellem København og Ringsted med undtagelse af reservationerne for et ekstra spor Hvidovre – Høje Taastrup. I konsekvens heraf opgives også reservationerne til den såkaldte kombinationsløsning på strækningen mellem Høje Taastrup og Køge. Endelig falder behovet for varianten med en ny bane København – Høje Taastrup bort.

De fremtidige arealreservationer er vist med blå farve på bilag 1.

3. Forlods overtagelse

Den 12. maj 1997 nedsatte den daværende trafikminister Udvalget om forbedret information m.v. af borgerne i forbindelse med gennemførelse af større anlægsarbejder. Udvalget fik til opgave at indsamle oplysninger og erfaringer om de statslige og kommunale myndigheders hidtidige informationsindsats over for borgerne i forbindelse med gennemførelsen af større anlægsarbejder samt at vurdere myndighedernes sagsforberedelse og sagsbehandlingstid. Det var endvidere udvalgets opgave efter en nærmere vurdering af informationsniveau m.v. at fremkomme med forslag til, hvordan informationen, dialogen og sagsbehandlingen kan forbedres for at sikre, at de berørte borgere bedre er i stand til selv at varetage deres vitale interesser i forbindelse med et anlægsarbejdes gennemførelse og dermed også opnå bedre tryghed ved den situation, de påtvinges.