

Lovforslag nr. L 229. Fremsat den 27. marts 1996 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

## Forslag

til

# Lov om projektering af udbygning af Frederikssundsbanen m.v.

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at projektere udbygning af Frederikssundsbanen med anlæg af 2. spor mellem Ballerup og Frederikssund og etablering af nye stationer i Måløv Knudepunkt, i Gl. Ølstykke og i St. Rørbæk.

§ 2. Såfremt der i tiden, indtil forslag til anlægslov til de i § 1 nævnte anlæg kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlæggene, kan trafikministeren erhverve de arealer m.v., der er fornødne til anlæggenes gennemførelse.

*Stk. 2.* Erhvervelse kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 3. Trafikministeren bemyndiges til at nedlægge Københavns havnebane mellem Københavns Godsbanegård og Langebro samt den herfra udgående godsbane til Amagerbro station med tilhørende havnespor på Amager.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Baggrunden for lovforslaget

I Trafikplan 2005 og den efterfølgende rammeaftale for 1995-98 for DSB fra november 1994 er forudsat, at der skal sættes på jernbanens stærke sider og relative styrke.

Dette gælder især de lange godstransporter og passagertransport i de tætbefolkede bymæssige områder og over mellemlange afstande, f.eks. mellem Øst- og Vestdanmark.

Derfor er der truffet beslutning om at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet ved bl. a. at investere i nye S-tog. Forslaget om udbygningen af spor- og stationskapaciteten på Frederikssundsbanen vil ligeledes styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet, idet det herved bliver muligt med 10-minutters drift også på denne »S-togsfinger«.

#### 2. Økonomiske forhold m.v.

De økonomiske forhold i forbindelse med anlæg af et 2. spor og nye stationer på Frederikssundsbanen og nedlæggelse af en del af Amagerbanen er beskrevet i bemærkningerne til § 1 og § 3.

#### 3. Miljømæssige konsekvenser

Inden fremsættelse af en anlægslov for udbygningen af Frederikssundsbanen vil der være foretaget en miljøundersøgelse, ligesom borgermøder i de berørte kommuner vil være afholdt svarende til retningslinierne i Rådets direktiv nr. 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM direktivet).

#### 4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Langs Frederikssundsbanen befinder et af de få tilbageværende udbygningsområder i Københavnsområdet sig. Udbygning af Frederikssundsbanen til 10 minutters drift og anlæg af nye stationer, hvor Måløv Knudepunkt ligger i netop et sådant udbygningsområde, vil få betydning for den kommende lokalisering af virksomheder, ligesom det vil blive me-

re attraktivt at bo og bosætte sig langs Frederikssundsbanen.

#### 5. Forhold til EU-retten

Udover de nævnte miljøundersøgelser vedrørende Frederikssundsbanen indeholder forslaget ikke EU-retlige aspekter.

#### 6. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet og Finansministeriet. Det har derudover været sendt til høring hos berørte amter og kommuner langs Frederikssundsbanen, og hvad Amagerbanen angår til høring hos Københavns Kommune og Københavns Havn.

### Bemærkninger til de enkelte paragraffer

#### Til § 1

I rammeaftalen for DSB 1995-1998 er der i 1997 og 1998 afsat henholdsvis 155 og 105 mio. kr. til udbygning af spor- og stationskapaciteten på Frederikssundsbanen. Strækningen Ballerup-Frederikssund har 20 minutters drift og er i dag den eneste enkeltsporede S-bane-strækning.

Der foreligger allerede hjemmel til anlæg af forlængelse af den dobbeltsporede bane fra Ballerup til Måløv og projektering af et 2. spor mellem Måløv og Frederikssund ved lov nr. 146 af 24. april 1975. Men under hensyn til at mere end 20 år er gået og ud fra et ønske om, at Folketinget derfor får lejlighed til at tage stilling til projektet, foreslås en bekræftelse af førnævnte lovhjemmel til projektering.

I rammeaftalen for DSB for 1995-1998 mellem regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti er det forudsat, at der for at opnå 10 minutters drift skulle anlægges et 2. spor mellem Ballerup og Frederikssund og to nye stationer i Måløv Knudepunkt og Gl. Ølstykke – og evt. på et senere tidspunkt en ny station i St. Rørbæk.

Det samlede projekt blev under rammeaftaledrøftelserne anslået til 440 mio. kr., i prisniveau 1993, incl moms. Dette overslag på 440 mio. kr. var baseret på en indledende undersøgelse, udført af DSB. Den-

ne forundersøgelse indgik i den rapport om Frederikssundsbanen, som DSB, Frederiksborg og København Amt udgav i april 1994.

På baggrund af rammeaftalen har DSB herefter foretaget yderligere undersøgelser af omkostningerne ved anlæg af et 2. spor og to nye stationer. Det har herved vist sig, at de undersøgelser, der lå til grund for projektet i rammeaftalen, ikke omfattede alle relevante dele af en udbygning af S-banen, ligesom der heller ikke var indregnet projektsikkerhed.

Projektudvidelserne drejer sig om etablering af niveaufri overkørsler af hensyn til den tætte togrækkfølge som følge af 10 minutters drift og etablering af adgangs- og parkeringsforhold af samme kvalitet som på øvrige S-togsstationer. Dertil kommer arealerhvervelser til brug for forpladser på de nye stationer og foranstaltninger til støj- og vibrationsbæmpelse, etablering af fjernstyring fra den nye Drifts- og Informationscentral for S-banen og endelig forbedring af depotsporanlæg i Ballerup og Frederikssund, hvilket heller ikke var medtaget i det første projekt. Dertil kommer, at der i den første undersøgelse ikke var lagt projektsikkerhed ind. I den undersøgelse, som DSB nu har foretaget er der indlagt usikkerhedsmargin, der betyder, at projektet med henholdsvis 50 og 90 procents sikkerhed forventes gennemført inden for det anslåede beløb. I DSBs foreliggende undersøgelse anslås de samlede udgifter for stat og kommuner for den ovennævnte udbygning af Frederikssundsbanen således her at udgøre mellem 1.048 og 1.240 mio. kr., prisniveau 1995, incl. moms.

Det er i overensstemmelse med sædvanlig praksis ved anlæg af nye baner og stationer forudsat, at de berørte kommuner finansierer væsentlige dele af de beløb, som hidrører fra stations- og adgangsforhold, erstatningsanlæg for niveauoverkørsler og tilslutningsanlæg i forbindelse med stationer. Derudover forudsættes kommunerne at dække tilhørende drifts- og vedligeholdelsesudgifter vedrørende samme anlæg.

Med baggrund i den betydelige fordyrelse, der er tale om i forhold til den første undersøgelse, er der behov for yderligere konkretisering af projektet. Der foreslås derfor en projekteringslov, hvor der arbejdes videre med projektet til en sådan detaljeringsgrad, at et forsvarligt grundlag foreligger som udgangspunkt for et egentligt forslag til anlægslov.

I den videre projektering forudsættes endvidere, at DSB revurderer projektet med henblik på at afdække mulighederne for at nedbringe det samlede projektbeløb.

DSB arbejder således videre med en placering af 2. sporet i forhold til det eksisterende spor og med

etablering af nye stationer i Måløv Knudepunkt og Gl. Ølstykke. Dertil kommer forslag vedrørende adgangsforhold til stationerne, erstatningsanlæg for overkørsler og tilslutningsanlæg i forbindelse med stationer, som kommunerne medfinansierer. I projektet vil ligeledes indgå forslag til etapeopdeling, baseret på tekniske forhold, anlægsøkonomi og passagerkoncentrationer.

Med henblik på yderligere at sikre, at projektet udformes uden unødvendige fordyrende elementer forudsættes, at DSBs færdige projektforslag underkastes en vurdering (auditering) af et eller flere uvildige rådgivningsfirmaer, rekvireret af Trafikministeriet.

For at give det uvildige rådgivningsfirma de bedst mulige vilkår for at vurdere det færdige projektforslag forudsættes det, at rådgivningsfirmaet sideløbende med projekteringsarbejdet får mulighed for i dialog med DSB at følge projekteringen med henblik på at afklare mulighederne for at billiggøre projektet.

Det forudsættes, at der kan fremsættes en anlægslov i foråret 1997.

På tidspunktet for anlægslovens fremsættelse vil projekteringen være så fremskreden, at det totale projektbeløb kan fastsættes med betydelig sikkerhed, ligesom udgiftsdelingen mellem DSB og kommunerne forudsættes at fremgå.

Udgifterne i 1996 og 1997 til den videre planlægning og projektering, rådgivning, auditering, miljøredegørelse og borgermøder frem til og med udarbejdelse af anlægsloven skønnes at blive ca. 35 mio. kr. Herudover vil der i projekteringsperioden kunne blive tale om udgifter til eventuelle ejendomserhvervelser til sikring af den senere gennemførelse af anlæggene.

Der henvises til vedhæftede bilag med kort over S-togsnettet og Frederikssundsbanen.

### Til § 2

Erhvervelse af arealer til jernbaneformål finder normalt først sted i umiddelbar tilknytning til anlægsarbejdets påbegyndelse. Med bestemmelsen i § 2, stk. 1 og 2 gives ministeren mulighed for forlods at erhverve arealer m.v. – om fornødent ved ekspropriation – som anses for nødvendige til anlæggenes gennemførelse. Bestemmelsen forudsættes anvendt til erhvervelse af ejendomme, på hvilke der planlægges eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlæggene.

Da vurderingen af, om et planlagt byggeri vil fordyre anlæggenes senere gennemførelse, hænger nøje sammen med, hvilken linieføring m.v. der til sin tid skal gennemføres, vil bestemmelsen kun blive anvendt til at erhverve ejendomme, der er beliggende på steder, hvor der efter den foretagne projektering må anses at foreligge en sikker fastlæggelse af linieføringen.

### Til § 3

Ved lov nr. 59 af 24. maj 1875 blev der besluttet anlagt en bane fra Københavns daværende hovedbanegård (ved nuværende Vesterport station) over Vesterbro til Kalvebod Strand (den nuværende Københavns Godsbanegård) og derfra forbi Langebro over Børsgraven til Nyhavn.

Ved finansloven for finansåret 1904-05 blev der besluttet etableret en forbindelse fra denne bane over en bro ved Langebro til Amagerbro station, hvor der var forbindelse til Amagerbanen, samt 2 spor på Islands Brygge.

Aktieselskabet Amagerbanen blev i 1905 tildelt eneretsbevilling til anlæg og drift af en bane mellem Amagerbro og Maglebylille. DSB overtog banen i 1975, der på dette tidspunkt var reduceret til Amagerbro-Kastrup. Ved lov nr. 477 af 24. juni 1992 har

trafikministeren fået bemyndigelse til at stille Amagerbanen til rådighed for Ørestadsselskabet I/S.

Strækningen Slotsholmsgade-Nyhavn på havnebanen blev nedlagt i 1934 og strækningen mellem Langebro og Slotsholmsgade i 1973.

Begrundelsen for at foreslå nedlæggelse af strækningen fra Københavns Godsbanegård til Amagerbro samt spor på Islands Brygge er, at Københavns Kommune har rettet henvendelse til DSB for at få jernbanebroen ved Langebro nedlagt, da jernbanebroen står overfor en større reovering til ca. 8 mio. kr., hvis broen stadig skal kunne anvendes. Jernbanebroen ejes, drives og vedligeholdes af Københavns Kommune og Københavns Havn i fællesskab.

Ved årsskiftet 1995/1996 ophørte transporterne til og fra Prøvestenen, og broen er siden kun blevet brugt til skærvetransporter fra Islands Brygge til DSB's eget brug. DSB flytter imidlertid i løbet af foråret sit skærvedepot til Køge.

Dertil kommer, at Københavns Kommune ønsker at anvende sporarealet på Islands Brygge til rekreative formål, og at det gerne ses, at et sådant projekt kan igangsættes, mens København er Kulturby 96.

### Til § 4

Efter bestemmelsen i § 4 træder loven i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

