

Lovforslag nr. L 204. Fremsat den 19. marts 1997 af trafikministeren (Bjørn Westh)

Forslag

til

Lov om udbygning af Frederikssundsbanen

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at udbygge kapaciteten på banestrækningen mellem Ballerup og Frederikssund ved anlæg af et nyt 2. spor og nye stationer i Måløv Knudepunkt, Gl. Ølstykke og Store Rørbæk. Alle jernbaneoverkørsler på banestrækningen nedlægges, og der etableres erstatningsanlæg for disse.

§ 2. Trafikministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig for gennemførelsen af de i § 1 omhandlede anlæg. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Trafikministeren bemyndiges til ved tinglysning at pålægge ejendomme langs banestrækningen mellem Ballerup og Frederikssund servitut om eldrift med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

§ 3. Trafikministeren bemyndiges til i kortere perioder i anlægsfasen at indstille S-togsdriften på strækningen mellem Ballerup og Frederikssund og indsætte busdrift i stedet.

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

I DSB-rammeaftalen af november 1994 blev der truffet politisk beslutning om at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet blandt andet ved at udbygge stationerne og sporanlæggene på S-togsstrækningen Ballerup – Frederikssund. Folketinget vedtog på den baggrund Lov nr. 409 af 22. maj 1996 om projektering af Frederikssundsbanen. I den politiske aftale af 24. oktober 1996 vedrørende DSB – som supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994 – blev der truffet politisk beslutning om, at der snarest muligt kunne fremsættes forslag til en anlægslov for udbygningen.

Jernbanen mellem Ballerup og Frederikssund er med det nuværende enkeltspor en af de mest belastede S-togsstrækninger i hovedstadsområdet. Der er med den nuværende kapacitet kun mulighed for 20-minutters drift på strækningen. Dette medfører en væsentlig overbelastning af togene på hverdage i myldretiden.

Hertil kommer, at der i de kommende år forventes vækst i kommunerne langs strækningen, hvilket yderligere vil belaste den eksisterende forbindelse. Trafikprognoser har således vist, at der er passagerunderlag for udbygningen. Dette aktualiserer yderligere behovet for forbedring af kapaciteten.

En udbygning af strækningen vil give mulighed for 10-minutters drift og nedsættelse af rejsetiden. Hertil kommer, at der indsættes nye S-tog. Det vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv for borgerne i området og medføre en aflastning af den stærkt trafikerede Frederikssundsvej. Endelig vil udbygningen betyde, at trafikikkerheden langs banen forbedres, fordi alle overkørslerne på strækningen bliver nedlagt.

2. Anlæggets udformning

Jernbanestrækningen mellem Ballerup og Frederikssund er ca. 23 km lang. Banen løber igennem Ballerup, Ledøje-Smørum, Stenløse, Ølstykke og Frederikssund Kommuner og Københavns og Frederiksborg Amter.

Det nye spor anlægges parallelt med – og umiddelbart op ad – det eksisterende spor. Dette er muligt, fordi den nuværende enkeltsporede bane en række steder er forberedt for en sådan udbygning. På størstedelen af strækningen vil det nye spor blive placeret syd for det eksisterende spor. I forbindelse med udbygningen er det nødvendigt at ekspropriere arealer og enkelte beboelsejendomme langs det eksisterende spor. Desuden skal en række broer på strækningen ombygges, og samtlige overkørsler på strækningen vil som nævnt blive nedlagt. Erstatningsanlæggene for overkørslerne er vejbroer, tunneler eller ny veje, der anlægges parallelt med jernbanen og forbindes med eksisterende veje. Der henvises til vedhæftede bilag med kort over det projekterede anlæg.

Planlægningen af erstatningsanlæggene er foretaget i tæt samarbejde med de berørte amter og kommuner. Valget af hvilken type anlæg, der skal etableres, er foretaget ud fra en afvejning af fordele og ulemper ved mulige erstatningsanlæg – herunder de planmæssige, de økonomiske og de miljømæssige forhold.

I forbindelse med udvidelsen af banen bliver der foretaget ombygninger af de eksisterende stationer, og to nye stationer bliver opført ved henholdsvis Måløv Knudepunkt og Gl. Ølstykke. Desuden giver loven hjemmel til at anlægge en ny station nord for Store Rørbæk, hvis der måtte blive behov herfor.

I overensstemmelse med forudsætningerne i projekteringsloven har der inden fremsættelsen af dette lovforslag været foretaget en miljøundersøgelse, ligesom der har været afholdt offentlig høring om projektet i de berørte kommuner efter retningslinierne i planloven. Høringsfasen har medført forskellige korrektioner af det fremlagte projekt.

3. Offentlig høring

Den offentlige høring blev afviklet med en kort, indledende idéfase efterfulgt af en længerevarende offentlighedsfase i de fem berørte kommuner.

Idéfasen blev afholdt i perioden fra den 19. juni til den 3. juli 1996. Som optakt til idéfasen udsendte DSB, efter 1. januar 1997 Banestyrelsen, i de fem be-

rørte kommuner en husstandsomdelt debatavis med en kort beskrivelse af de centrale problemstillinger i forbindelse med udbygningsprojektet. Debatavisen blev samtidig sendt til offentlige myndigheder, interesseorganisationer og til de borgere og virksomheder i kommunerne, som ville blive direkte berørt af anlægget. Avisen var endvidere fremlagt på de lokale biblioteker og rådhus.

I løbet af idéfasen modtog DSB over 100 henvendelser. Hovedparten af henvendelserne omhandlede emner som placering af det nye spor, støj og vibrationer efter indførelse af 10-minutters drift, udformning og placering af erstatningsanlæg, arealerhvervelse samt hensyntagen til landskabelige, kulturelle og naturmæssige værdier.

Offentlighedsfasen blev afviklet i en otte ugers periode fra den 29. juli til den 23. september 1996. Som oplæg til den offentlige høring udarbejdede DSB på baggrund af en række tekniske bilagsrapporter et udkast til en miljøredegørelse for udbygning af Frederikssundsbanen og en informationsfolder.

Offentlighedsfasen blev bekendtgjort ved annoncering i Statstidende, de landsdækkende og regionale dagblade og i de relevante distriktsblade. I begyndelsen af offentlighedsfasen blev udkastet til miljøredegørelsen og folderen udsendt til offentlige myndigheder, interesseorganisationer og foreninger samt til de berørte grundejer-, andelsbolig- og lejerforeninger m.fl. Folderen blev samtidig udsendt til samtlige husstande langs banen og til alle, der havde henvendt sig i idéfasen. Endelig var materialet fremlagt til gennemsyn på biblioteker og rådhus i de fem berørte kommuner under hele høringsperioden.

I august måned 1996 afholdt DSB fire offentlige møder om udbygningsplanerne. Omkring 500 borgere deltog i de offentlige møder. Formålet med møderne var at fremlægge udbygningsplanerne – herunder at give en bred orientering om miljø- og arealspørgsmål – samt at give deltagerne lejlighed til at stille spørgsmål og komme med kommentarer.

Den lokale interesse for projektet var stor. DSB modtog således i forbindelse med offentlighedsfasen ca. 150 henvendelser, der alle er gennemgået og vurderet. DSB's kommentarer til alle indkomne skriftlige henvendelser er samlet i rapporten »Notat vedrørende de indkomne bemærkninger til planforslag om udbygning af Frederikssundsbanen«, DSB bane, november 1996.

Høringsfasen har medført forskellige korrektioner af det projekt, der oprindeligt blev fremlagt. Den væsentligste ændring af projektet er foretaget i Stenløse Kommune, hvor høringen har medført, at det nye spor på en kortere delstrækning anlægges syd for det

eksisterende spor i stedet for – som forudsat i det oprindelige forslag – nord for sporet.

4. Miljømæssige konsekvenser

Som forudsat i projekteringsloven har der været foretaget en undersøgelse af anlæggets konsekvenser for miljøet. Undersøgelsens resultater bliver offentliggjort i en redegørelse, der vil foreligge i endelig udgave i marts i år. Miljøundersøgelsen er foretaget i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet og de berørte amtskommuner og kommuner, ligesom der i overensstemmelse med planlovens retningslinier som før nævnt har været afholdt en offentlig høring om projektet.

4.1 Støj

Det er ikke muligt at gennemføre et større anlægsarbejde uden gener for omgivelserne. Projektet vil i anlægsfasen indebære støj fra arbejde med tungt maskineri, nedramning af konstruktionsdele og støj fra arbejdskørsel. For at kunne opretholde S-togsdriften i anlægsperioden, foregår dele af arbejdet om natten. Banestyrelsen vil i videst muligt omfang begrænse generne.

Udgiften til støjdæmpende foranstaltninger afholdes af Banestyrelsen indenfor projektets rammer. Efter drøftelser med Miljø- og Energiministeriet er det fastlagt, at der i forbindelse med udbygningen langs strækningen gennemføres støjbeskyttelse af de boliger, som er godkendt til lovlig helårsbeboelse før den 1. april 1984, og som efter ibrugtagningen af anlægget vil blive udsat for en døgngennemsnitsstøj på 63,2 dB(A) eller derover og/eller en maksimalstøj på 90 dB(A).

De fastlagte kriterier medfører, at der i forbindelse med udbygningen tilbydes facadeisolering af disse boliger til afhjælpning af den støj, som ligger ud over grænseværdierne.

Langs Morelvej i Stenløse opføres der desuden en støjskærm som erstatning for en eksisterende støjvold, der skal fjernes i forbindelse med udbygningen.

På Ballerup og Frederikssund stationer anlægges der nye terminalområder i stedet for de eksisterende terminaler med depotspor. På Frederikssund Station udvides antallet af depotspor herved væsentligt. På depotsporerne sker henstilling, rangering, rengøring og klargøring af tog. Arbejdet foregår både om dagen og natten. Ved udformningen af de nye terminaler vil der i videst muligt omfang blive taget højde for støjgenerne, således at de reduceres mest muligt. Vurderingen af genernes omfang vil ske med udgangspunkt i de grænseværdier, der er angivet i Mil-

jøstyrelsens vejledning nr. 1, 1997 om støj og vibrationer fra jernbaner.

4.2 *Vibrationer*

I anlægsfasen vil nedramning af konstruktionsdele og arbejds kørsel medføre en del vibrationsgener. Når anlægget er færdigt vil udbygningen som udgangspunkt ikke medføre kraftigere vibrationer end nu. Med 10-minutters driftens indførelse vil den forøgede togfrekvens dog betyde, at vibrationerne vil forekomme oftere end ved 20-minutters drift. Hvis der imidlertid skulle vise sig uacceptable stigninger i forhold til den i ovennævnte vejledning fra Miljøstyrelsen angivne grænse, vil de om muligt blive afhjulpet.

4.3 *Kulturminde og kulturhistoriske værdier*

Jernbanestrækningen Ballerup-Frederikssund blev oprindeligt anlagt for såvel gods- som passagertrafik. Dette præger flere bygninger langs strækningen. Stationerne og ledvogterhusene repræsenterer karakteristiske miljøer, og disse bygninger er ikke væsentligt ændrede, siden de blev opført omkring århundredeskiftet. En enkelt stationsbygning er derfor registreret som bevaringsværdig.

Banestrækningen passerer desuden et antal vandløb med stenklipper og broer af kulturhistorisk interesse. De eksisterende granitfronter på disse anlæg genopføres på de nye facader, når stenklipperne/broerne forlænges under det nye spor. Desuden er der registreret fem fredede diger, der støder op til banen.

På baggrund af arkæologiske undersøgelser vil der blive foretaget arkæologiske prøvegravninger – og eventuelt heraf følgende udgravninger – langs strækningen forud for anlægsprojektet.

En række kulturminde og kulturhistoriske værdier vil således blive berørt af projektet i anlægsfasen. Udbygningen af banen bliver tilrettelagt således, at væsentlige kulturværdier bliver påvirket mindst muligt heraf.

4.4 *Landskabelige værdier*

I forbindelse med udvidelse af banen skal der etableres nye stationer på strækningen, og de eksisterende stationer skal bygges om. Desuden skal der etableres broer, tunneler eller parallelveje i forbindelse med nedlæggelsen af overkørsler.

De nye anlæg vil skabe ændrede fysiske rammer i landskabet. DSB har derfor gennemført en nærmere bearbejdning med bl.a. visualiseringer af de berørte områder. Ændringerne vil forholde sig afdæmpede i forhold til de landskabelige træk – uden dog at være usynlige.

I de områder, hvor banen er anlagt på en dæmning, vil de to spor blive etableret på én og samme dæmning, og udbygningen vil således kun i ringe omfang forstærke den barriereeffekt i landskabet, som den eksisterende bane allerede har flere steder.

4.5 *Naturværdier*

Arealerne langs banen har en vigtig funktion som spredningskorridor og fødesøgningsområde for pattedyr og fugle. Banen krydser desuden tre områder, der er udlagt som biologiske spredningskorridorer i amternes regionplaner, et antal vandløb underlagt henholdsvis generel og lempet målsætning og en del rekreative interesseområder.

Banen løber på visse strækninger gennem blødbundsområder – heraf fire, der i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 så vidt muligt skal friholdes for byggeri og tekniske anlæg. I disse områder er det nødvendigt at erstatte blødbunden under sporene med stabile materialer, for at sporet kan ligge fast. Det skønnes, at der skal udskiftes ca. 100.000 m³ blødbund. Det overskydende blødbundsmateriale vil så vidt muligt blive anvendt til jordforbedring på landbrugsarealer.

Etableringen af dobbeltspor indebærer, at naturområder af et vist, arealmæssigt begrænset omfang permanent inddrages til baneformål. Den øgede trafik og en eventuelt større toghastighed vil øge risikoen for påkørsler af dyr, men den øgede risiko skønnes ikke at få nævneværdig betydning for bestanden.

Støjniveauet vil stige, som følge af den øgede togdrift. Erfaringer fra tilsvarende projekter viser imidlertid, at dette ikke får større betydning for dyrene, der hurtigt vænner sig til de nye forhold. Endelig kan det tilføjes, at det er muligt at tilrettelægge udbygningen således, at den kun får en begrænset effekt på flora og fauna langs banen.

4.6 *Supplerende miljøtiltag*

Skov- og Naturstyrelsen, de berørte amtskommuner og kommuner, samt en række interesseorganisationer er fremkommet med indsigelser om, at det i offentlighedsfasen fremlagte projekt ikke i tilstrækkeligt omfang tilgodeså hensyn til miljømæssige interesser.

DSB har derfor i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen, amter og kommuner udarbejdet en liste over supplerende miljøtiltag, der anbefales etableret i forbindelse med udbygningsprojektet.

For at sikre adgang til rekreative områder, anlægges der tværgående stier og underføringer ved Friheden, Helledemose/Egedal, Lyngen og Bjergvejen. Desuden anbefales det, at der ved åløbsbroerne over

Værebros Å og Ålebæksrenden bliver etableret buebroer, der giver indkig til granitfronterne på de eksisterende åløbsbroer, som dermed ikke berøres af anlægget, og at der etableres faunapassager ved Balle-rup Å, Brændemosegård, Værebros Å, Lille Veksø, Helledemose og Ålebæksrenden.

5. Kommuner og amtskommuner

I overensstemmelse med projekteringslovens forudsætning om, at de berørte kommuner finansierer væsentlige dele af udgifterne til erstatningsanlæg for niveauoverkørsler, stations- og adgangsforhold og tilslutningsanlæg i forbindelse med stationerne, er der i samarbejde med de berørte amtskommuner og kommuner udarbejdet forslag til fordeling af disse udgifter.

Hovedprincippet for den foreslåede udgiftsfor-deling er, at ejeren af det berørte areal betaler for anlægget. Det betyder, at Banestyrelsen finansierer anlæg på banerealer, der anses for at være statslige opgaver, mens kommunerne finansierer anlæg på vejarealer, herunder stationsforpladser, der anses for kommunale opgaver. Derudover bidrager kommuner og amter med finansiering af merudgifter, der ikke direkte kan tilskrives selve udbygningsprojek-tet.

Den kommunale andel af anlægsudgifterne ekskl. moms er foreløbig opgjort til ca. 10 mio. kr. for Bal-lerup og for Frederikssund Kommune, ca. 20,5 mio. kr. for Stenløse Kommune og ca. 53 mio. kr. for Øl-stykke Kommune. Endvidere vil Københavns Amts udgift til anlæg af en etape af Tværvej andrage ca. 10,5 mio. kr.

DSB har i 1995-96 gennemført forhandlinger af overenskomster med de berørte kommuner og am-ter.

Stenløse Kommune har tiltrådt principperne i overenskomsten uden vilkår.

De øvrige kommuner har tiltrådt principperne i overenskomsten under visse forudsætninger. Bal-lerup, Ledøje-Smørum, Ølstykke og Frederikssund Kommuner har tiltrådt overenskomsten under for-udsætning af, at Indenrigsministeriet medvirker til en særlig ordning, der gør det muligt for de implicer-edde kommuner at finansiere de anlægsarbejder, der er en følge af banens udbygning, enten ved udmel-ding af et ekstraordinært bloktilskud eller subsidiært ved dispensation for lånerammen i lånebekendtgø-relsen.

Indenrigsministeriet har efterfølgende tilkendegi-vet, at der i forhold til Indenrigsministeriets lovgivning vedrørende tilskud og udligning ikke er mulig-hed for direkte at kompensere de berørte kommuner, men Indenrigsministeriet vil i lånebekendtgørelsen

sikre adgang til, at kommunerne kan søge om dis-pensation for lånerammen, således at udgifterne – hvis ansøgning kan imødekommes – kan afholdes af de respektive kommuner.

Ballerup Kommune har i øvrigt betinget sig, at der er en økonomisk ramme til dækning af udgifterne til etablering af de fornødne faunapassager, Ølstykke Kommune har taget forbehold om, at anlægsram-men udvides med ca. 2 mio. kr. ekskl. moms til fi-nansiering af et broanlæg ved Lyngen, og Frederiks-sund Kommune har betinget sig, at anlæg af en tun-nel ved Bjergvejen kan gennemføres som en del af det foreliggende anlægsarbejde. Banestyrelsen har taget højde for disse forbehold ved projekteringen af de supplerende miljøtiltag.

Frederikssund Kommune forudsætter endvidere, at der foretages støjdæpende foranstaltninger. Der vil – i det omfang, de fastsatte grænseværdier for støj bliver overskredet – blive foretaget sådanne foran-staltninger.

Frederiksborg Amt har ikke umiddelbart kunne tiltræde overenskomstens oplæg om amtets økono-miske deltagelse i anlægget i forbindelse med en eventuel regulering af længdeprofilen for Frederiks-sundsvej, idet amtet har anført, at Vejdirektoratet bør indgå som part i overenskomsten. Banestyrelsen har i den efterfølgende projektering taget højde for denne indsigelse, således at førnævnte regulering ikke længere er fornøden. Desuden udestår der for-handlinger mellem Frederiksborg Amt og Banesty-relsen vedrørende et muligt fælles projekt om vand-løbs- og faunapassage i Helledemose.

Københavns Amt har taget forbehold for spørgs-målet om Tværvejs vejbestyrelsesforhold. Anlæg af en kortere strækning af den planlagte regionale ydre ringvej, Tværvej, er en forudsætning for etablering af Måløv Knudepunkt Station. Udgiften til etablering af strækningen udgør ca. 10,5 mio. kr., heri er indeholdt udgiften til en sporbærende bro på ca. 5 mio. kr. Spørgsmålet om Københavns Amts betaling er endnu uafklaret, men etableringen af Måløv Knudepunkt Station er betinget af en for staten acceptabel løsning af spørgsmålet om etableringen af en til-strækkelig god adgang til det overordnede vejnet.

6. Økonomiske og administrative bemærkninger

I rammeaftalen for DSB for årene 1995-1998 er der i 1997 og 1998 afsat henholdsvis 155 og 105 mio. kr. til udbygning af spor og stationskapaciteten på Frederikssundsbanen. Under drøftelserne af ramme-aftalen blev de samlede udgifter for anlægget anslået til 440 mio. kr. i prisniveau 1993 inkl. moms.

I projekteringsloven blev det på baggrund af en undersøgelse foretaget af DSB konstateret, at om-

kostningsniveauet for udbygningen i forhold til det i rammeaftalen for DSB 1995-1998 forudsatte var for lavt skønnet. Der forelå således på daværende tidspunkt et skøn for den mest sandsynlige omkostning for stat og kommuner på 1048 mio. kr. i prisniveau 1995 inkl. moms, der kunne overholdes med 50 % sandsynlighed. Med 90 % sandsynlighed skønnedes projektet at kunne afholdes for maksimalt 1240 mio. kr. inkl. moms i 1995 prisniveau. Således udgjorde usikkerheden 192 mio. kr. inkl. moms i 1995 prisniveau.

På baggrund af fordyrelsen blev det i projekteringsloven fastsat, at projektets indhold skulle revideres med henblik på at nedbringe omkostningsniveauet, ligesom DSB's projektforslag skulle underkastes en vurdering udført af en uvildig rådgiver.

Med baggrund i projekteringslovens forudsætninger lod Trafikministeriet et uvildigt svensk rådgivningsfirma, SwedeRail, vurdere projektets ambitionsniveau med hensyn til valg af funktioner og teknik og grundlaget for udgiftsberegningerne. Rådgiveren blev desuden anmodet om at foreslå eventuelle muligheder for at billiggøre projektet.

SwedeRails auditering er gennemført på baggrund af det i foråret 1996 udarbejdede projektmateriale. Rådgiveren har ikke foretaget en egentlig projektering og beregning svarende til en gennemførelse af en projekteringsfase, men har vurderet DSB's overordnede valg af driftsmæssigt ambitionsniveau, tekniske løsninger og dertil hørende økonomioverslag.

Desuden foretog SwedeRail en overordnet sammenligning med et lignende svensk projekt – Nynäsbanan, der blev udført i 1993-96. Sammenligningen er udført for hvert teknisk hovedområde ved at fjerne usammenlignelige elementer fra de to projekter og derefter sammenligne de tekniske nøgletal.

SwedeRail afgav endelig rapport til Trafikministeriet i februar 1997. SwedeRail konkluderer i rapporten, at projektets forudsætninger med hensyn til funktioner, kravspecifikationer og teknisk udform-

ning er hensigtsmæssige og rimelige. De økonomiske nøgletal, der er lagt til grund for omkostningsberegningerne, vurderes at være rimelige og den anvendte kalkulationsmetode hensigtsmæssig.

SwedeRail anbefaler, at nogle af de generelle usikkerhedsfaktorer i den anvendte kalkulationsmetode revurderes, idet disse findes overvurderet.

Hertil kommer, at SwedeRail finder, at projektet kan billiggøres, hvis banen lukkes for trafik i sommerperioderne, hvorved arbejdet kan gennemføres mere hensigtsmæssigt og effektivt end ved det forudsatte natarbejde af 3-7 timers varighed pr. nat.

Inden der træffes en endelig beslutning om, hvorvidt der skal ske ovennævnte omlægning i kortere perioder under anlægsfasen, vil dette forhold blive undersøgt nøje.

Grundlaget for lovforslaget er den seneste analyse af projektet udført af Banestyrelsen i februar 1997. Banestyrelsen bliver som følge af ændrede momsvilkår ved udskillelsen fra DSB ikke længere momsbelastet. Dette betyder, at det seneste prisskøn for anlægsomkostningerne til forskel fra prisskønnet angivet i projekteringsloven ikke indeholder moms, og dermed er blevet reduceret med ca. 136 mio. kr. Prisoverslaget er endvidere i forhold til projekteringsloven blevet reduceret, idet de amtskommunale og kommunale andele af anlægsudgifterne svarende til ca. 104 mio. kr., ikke er indeholdt i det seneste prisskøn.

Den forventede statslige omkostning for udbygningsprojektet skønnes herefter at blive 722 mio. kr. i 1997 prisniveau, jf. tabellen. Omkostningsskønnet inkluderer udgifterne til de supplerende miljøtiltag, i alt 22 mio. kr. i prisniveau 1997. Denne udgift var ikke medregnet i projekteringsloven.

Der knytter sig en væsentlig usikkerhed til omkostningsskønnet, der på basis af en omfattende usikkerhedsanalyse vurderes at udgøre 107 mio. kr. i forhold til den forventede pris.

Anlægsomkostninger og usikkerhedsskøn

Mio. kr. 1997 prisniveau	Omkostning	Usikkerhedstillæg	Sikkerhedsniveau
Forventet pris	722	0	50 %
Mellemprisskøn	764	42	70 %
Maksimalprisskøn	829	107	90 %

Ved beregningen af projektets forventede pris og den tilknyttede økonomiske usikkerhed er anvendt en ny beregningsmetode. Der beregnes såvel en for-

ventet pris som en prismæssig variation, således at der kan findes en projektoverslagspris, der med passende stor sikkerhed kan overholdes. Udgiften til an-

F. t. l. om udbygning af Frederikssundsbanen

lægget forventes således ifølge den anvendte beregningsmetode med 50 % sandsynlighed højest at blive 722 mio. kr. i 1997 prisniveau. Projektet kan med 70 % sandsynlighed afholdes indenfor højest 764 mio. kr. i 1997 prisniveau. Med 90 % sandsynlighed skønnes projektet på baggrund af den beregnede prismæssige variation at kunne afholdes for højest 829 mio. kr. i 1997 prisniveau, hvilket anses for at være et maksimalt prisskøn. Den beregnede variation vedrørende omkostningsskønnet består dels i usikkerhedsfaktorer vedrørende elementpriser, men også i en række generelle usikkerhedsfaktorer – herunder påvirkning fra markeds- og udførelsmæssige forhold og andre analyse-mæssige usikkerheder.

Der er på finansloven for 1997 i årene 1997 og 1998 afsat henholdsvis 21,4 mio. kr. og 198,8 mio. kr. til udbygningen af Frederikssundsbanen. Anlægstakt efter 1998 og åbningstidspunkt vil afhænge af de årlige finanslovsbevillinger.

Den statslige finansiering efter 1998 fastlægges helt eller delvis i en ny rammeaftale for Banestyrelsen, der forestår projektets gennemførelse, hvorfor der ikke er fastlagt en årsfordeling som anført i Finansloven for 1997.

7. Høring og myndighedsgodkendelse

Grundlaget for lovforslaget har som nævnt under afsnit 3 været til offentlig høring, ligesom de lokale myndigheder er blevet hørt. Lovforslaget har været sendt til høring i Statsministeriet, Finansministeriet, Justitsministeriet, Indenrigsministeriet og Miljø- og Energiministeriet. Endvidere er forslaget sendt i høring i de berørte amtskommuner og kommuner, hvis udtalelser vil blive oversendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

I forbindelse med detailprojekteringen vil den fornødne myndighedsbehandling blive gennemført.

8. EU-retlige aspekter

Lovforslaget har ikke EU-retlige aspekter.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Bestemmelsen giver hjemmel til at anlægge et nyt 2. spor langs det eksisterende spor med de nødvendige tilhørende anlæg.

Der foretages ikke generelt en opgradering af det eksisterende spor, men visse steder bliver der foretaget en sideflytning og justering af dette af hensyn til etableringen af det nye 2. spor. Tilsvarende opgrade-

res passagerinformations- og sikringsystemerne af hensyn til funktionaliteten af det samlede anlæg.

Ved etableringen bliver det nye spor, samt de nye perroner og stationer dimensioneret til kørsel med de nye S-tog og i øvrigt i henhold til den eksisterende S-bane standard.

Det nye spor vil blive placeret parallelt med det eksisterende spor. På den største del af strækningen placeres sporet syd for den eksisterende bane, men enkelte steder er det mest hensigtsmæssigt at placere det nye spor nord for banen. Afstanden mellem sporene bliver uden for stationsområderne ca. 4,5 m. I forbindelse med broer, stationer og lignende er det nødvendigt at øge afstanden til 7 m.

Bestemmelsen giver endvidere hjemmel til, at der kan anlægges tre nye stationer, Måløv Knudepunkt Station, Gl. Ølstykke Station og Store Rørbæk Station, og der gives desuden hjemmel til at foretage de nødvendige ændringer på de eksisterende stationer. DSB har sammen med de berørte kommuner udarbejdet principskitser for udformning og placering af de nye stationer og for de nødvendige ændringer, der skal foretages på de eksisterende stationer. På forpladserne anlægges der parkeringsfaciliteter for biler og cykler, og der anlægges busstoppesteder, taxaholdeplads og afsætningspladser for passagererne. Trappeløbene på alle nye perroner suppleres med rampeanlæg for at lette adgangsforholdene for bl.a. kørestolsbrugere. Kommunerne vil fortsat blive inddraget i den kommende detailplanlægning af terminal- og adgangsforhold på stationerne, ligesom HT vil blive inddraget.

Den nye Måløv Knudepunkt Station anlægges umiddelbart vest for LYFA-grunden og Søruprenden, hvor banen forløber på en dæmning parallelt med Måløv Byvej. Der er ikke på nuværende tidspunkt vejadgang fra Måløv Byvej til det kommende stationsområde. Københavns Amt har imidlertid udarbejdet et forslag til anlæg af en delstrækning af Tværvej, så vejadgang kan etableres.

Den nye Gl. Ølstykke Station vil blive placeret dér, hvor Dronning Dagmars Vej forlænges fra en ny rundkørsel ved Ring Nord og frem til den nordøstlige side af bandedæmningen. Vejadgang øst for stationen vil først blive etableret senere i forbindelse med udbygning af et planlagt erhvervsområde.

Der er ikke for øjeblikket planmæssigt grundlag for at etablere Store Rørbæk Station. Men på længere sigt er der mulighed for at anlægge denne station på strækningen mellem Snostrupvej/Dalvejen og stitunnelen ved Oppe Sundby, såfremt der måtte vise sig behov herfor.

De eksisterende stationer bliver hovedsageligt udbygget således, at der suppleres med en ekstra per-

ron. De nye perroner anlægges med trappe- og rampeadgang til perrontunneler og forsynes med den flisebelægning, aptering og beplantning, der er standard for S-banen. Forpladsarealerne dimensioneres således, at der bliver plads til yderligere parkering. De nye forpladser anlægges, så der bliver forbindelse med eksisterende stisystemer og – så vidt muligt – tilkørselsadgang for biler. På Ballerup og Frederikssund stationer sker der ikke nævneværdige ændringer af de publikumsvendte faciliteter, men der skal anlægges nye terminalområder i stedet for de eksisterende. Endelig kan det nævnes, at begge perroner på Ølstykke Station flyttes mod vest, således at en ny vej- og stiunderføring for Tjørnehøj også kan udnyttes som perrontunnel med trappe- og rampeadgang til perronerne. Ændringen medfører, at den eksisterende stationsbygning skal nedrives.

Bestemmelsen giver endvidere hjemmel til, at en række broanlæg på strækningen kan udvides, så der bliver plads til det nye spor. Det drejer sig om broanlæggene ved Smørumvej, Værebros Å, Stenløse Å, stitunnelen ved H.P. Hansensvej, Krogholmvej, Frederikssundsvej, Ålebæksrenden og stitunnelen ved Oppe Sundby. Visse broanlæg nedrives, da det ikke er muligt at udvide dem til det nye spor. Ved Gl. Mاربækvej og Toftholmvej / Viadukten opføres der nye tilsvarende broer, ved Storemosevej erstattes broen af en tunnel, og ved Kildedal og ved Friheden anlægges der parallelveje i stedet.

Desuden skal alle strækningens overkørsler nedlægges. Som erstatning for overkørslerne for Pederstrupvej og Snostrupvej/Dalvejen anlægges der tunneler i den nedlagte overkørsels tracé. Ved Hovevej, Hampelandvej, Frederiksborgvej og Søborggård er det ikke hensigtsmæssigt at opretholde passagemuligheden i det eksisterende tracé. Her etableres der udflyttede tunnelanlæg suppleret med nødvendige vej- eller stiforbindelser til de nedlagte overkørslers tracé. Ved Lærkebækvej, Egedalsvej og Bjergvejen anlægges der vej- eller stiforbindelse parallelt med banen frem til det nærmeste krydsningssted.

Bestemmelsen giver derudover hjemmel til at foretage andre nødvendige ændringer – herunder de supplerende miljøltiltag – i forbindelse med udbygningen.

Der henvises i øvrigt til vedhæftede bilag med kort over det projekterede anlæg.

Til § 2

Bestemmelsen i stk. 1 giver trafikministeren hjem-

mel til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme.

Størstedelen af de arealer, som skal eksproprieres til brug for anlægget, er i dag landbrugsjord, men det bliver også nødvendigt at ekspropriere enkelte beboelsesejendomme. Ekspropriationen af disse ejendomme vil blive foretaget hurtigst muligt efter lovens vedtagelse.

Ud over egentlig arealerhvervelse til baneanlægget er det nødvendigt med udgangspunkt i stærkstrømsreglementets bestemmelser at pålægge jernbanens naboejendomme servitutter svarende til den eldriftservitut, der benyttes på de elektrificerede fjernbanestrækninger. Bestemmelsen i stk. 2 giver hjemmel til dette.

Til § 3

Bestemmelsen giver trafikministeren bemyndigelse til i kortere perioder at indstille S-togsdriften og indsætte busdrift mellem stationerne på strækningen med henblik på muligheden for at kunne udføre dele af anlægsarbejdet i døgndrift, såfremt det efter nærmere undersøgelser viser sig, at det alt taget i betragtning vil være fordelagtigt. En eventuel indstilling af S-togsdriften skal finde sted efter samråd med Banestyrelsen, DSB og kommunerne i området, samt efter grundig information af borgerne i kommunerne i god tid før driften indstilles, og busserne indsættes. Fordelen ved en sådan ordning kan desuden være, at arbejdsmiljøet for anlægsarbejderne forbedres, og at passagererne undgår gener ved eventuelle forsinkelser i togdriften under anlægsperioden. Omlægning af arbejdet kan endvidere medføre, at støjgener i forbindelse med anlægsarbejdet bliver de mindst tænkelige. Endelig betyder det, at gener for den øvrige trafik i forbindelse med anlægsarbejdet ved broer og overkørsler bliver mindre, fordi arbejdet kan afvikles hurtigere. Ulempen er, at DSB mister billetindtægter i anlægsperioden, og i værste fald måske kan tabe markedsandele, såfremt passagererne permanent vælger at benytte andre transportformer. Såfremt det besluttes at indstille driften, skal fordelene herved dække DSB's nettoindtægtstab og udgifterne til erstatningsbefordring i perioden.

Til § 4

I følge bestemmelsen træder loven i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Skriftlig fremsættelse (19. marts 1997)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om udbygning af Frederikssundsbanen.

(Lovforslag nr. L 204).

I DSB-rammeaftalen af november 1994 blev der truffet politisk beslutning om at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet blandt andet ved at udbygge stationerne og sporanlæggene på S-togsstrækningen Ballerup-Frederikssund. Folketinget vedtog på den baggrund Lov nr. 409 af 22. maj 1996 om projektering af Frederikssundsbanen. I den politiske aftale af 24. oktober 1996 vedrørende DSB, der supplerer DSB-rammeaftalen af november 1994, blev der truffet politisk beslutning om, at der snarest muligt kunne fremsættes forslag til en anlægslov for udbygningen.

Jernbanen mellem Ballerup og Frederikssund er med det nuværende enkeltspor en af de mest belastede S-togsstrækninger i hovedstadsområdet. Der er med den nuværende kapacitet kun mulighed for 20-minutters drift på strækningen. Dette medfører en væsentlig overbelastning af togene på hverdage i myldretiden. En udbygning af strækningen vil give mulighed for 10-minutters drift og nedsættelse af rejsetiden, hvilket medfører en bedre trafikbetjening. Desuden vil udbygningen medføre en aflastning af den stærkt trafikerede Frederikssundsvej. Endelig vil udbygningen betyde, at trafikikkerheden langs banen forbedres, fordi alle overkørslerne på strækningen bliver nedlagt.

Lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge et nyt 2. spor langs den eksisterende jernbanestrækning og opføre to nye stationer ved henholdsvis Måløv Knudepunkt og Gl. Ølstykke. Desuden giver lovforslaget bemyndigelse til at anlægge en station ved Store Rør-

bæk, hvis der på længere sigt måtte blive behov herfor.

Med baggrund i projekteringslovens forudsætninger har et uvildigt svensk rådgivningsfirma, SwedeRail, vurderet det oprindelige projekt. SwedeRail konkluderer i sin endelige rapport i februar 1997, at projektets forudsætninger er hensigtsmæssige og rimelige.

SwedeRail anbefaler bl.a. at billiggøre projektet ved at indstille S-togsdriften i sommerperioderne og indsætte bustransport i stedet. Lovforslaget giver bemyndigelse til at foretage en sådan omlægning af transporten i kortere perioder, såfremt det efter nærmere undersøgelser viser sig at være fordelagtigt.

Den forventede statslige omkostning for udbygningsprojektet skønnes at blive 722 mio. kr. i 1997 prisniveau. På grund af det tidlige projekteringsstadium, knytter der sig til omkostningsskønnet en væsentlig usikkerhed, der på basis af en omfattende usikkerhedsanalyse vurderes at udgøre 107 mio. kr. i forhold til den forventede pris.

Der er på finansloven for 1997 i årene 1997 og 1998 afsat henholdsvis 21,4 mio. kr. og 198,8 mio. kr. til anlægget. Den statslige finansiering efter 1998 fastlægges i en ny rammeaftale for Banestyrelsen.

Det har først været muligt at færdiggøre grundlaget for lovforslaget i slutningen af februar, hvilket er årsagen til, at forslaget fremsættes på dette sene tidspunkt. Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt at fremsætte lovforslaget samtidig med forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringssted og forslag til lov om projektering af udretning af jernbanestrækningen fra Eriknauer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvilige behandling.