

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-