

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.