

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.

Idéfassen 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-