

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 udførelsemæssige 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-