

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.