

bro med perronanlæg til Frederikssundsbanen, samt en ny dalbro med perronanlæg til Metroen. Perronerne til Ringbanen anlægges i niveau med Grøndalsparken. Der etableres forplads under broerne med direkte adgang fra Grøndals Parkvej og forplads ved Flintholm Allé. Der afsættes 2 mio. kr. af budgettet for Ringbanen til anlæg af parkeringspladser i Frederiksberg Kommune ved Flintholm Station. Konkret beslutning beror på politisk behandling i Frederiksberg Kommune, og hvorvidt der kan findes egnede arealer. I forbindelse med høringen har borgerne i boligområdet, der støder direkte op til stationen, foreslået at rykke perronen på Frederikssundsbanen ud over Grøndalsparken. Dette vil imidlertid forringe det samlede stationsanlæg ved at reducere anlæggets åbne og lyse karakter og give forringede passagerforhold. For at hindre lys- og indkigsgener påtænkes i stedet etableret en beplantet afskærmning mod boligområdet.

Ved KB Hallen placeres en ny station umiddelbart syd for Peter Bangs Vej mellem Ålstrupvej og KB Hallen. Der etableres trappe- og elevatoradgang fra Peter Bangs Vej til perronerne. Stationsanlægget kan placeres inden for Banestyrelsens egne arealer. Der anlægges en ny sti mod nordvest gennem Grøndalsparken, hvilket betyder, at enkelte kolonihaver på DSB's arealer må nedlægges.

Ålholm Station anlægges syd for Roskildevej. Adgangsveje etableres med trapper og elevatorer ned til perronerne fra Roskildevej. Den eksisterende gangtunnel, der er placeret under Roskildevej på østsiden af banen, opretholdes og renoveres. Til brug for forpladsareal bliver det nødvendigt at ekspropriere en mindre bygning på hjørnet af Roskildevej og Vigerslevvej, der nu anvendes til fælleslokale for andelsboligforeningen Annabo. På begge sider af stationen eksproprieres desuden til brug for etablering af overdækkede cykelparkeringsfaciliteter en smal arealstribe langs perronerne fra henholdsvis Andelsboligforeningen Annabo på vestsiden og SAB afd. Valbyholm på østsiden af stationen.

Harrestrup Station placeres på nordsiden af krydsningen mellem Ringbanen og S-banen til Høje Taastrup og Vestbanen. Der vil ikke være skiftemulighed til regional- og fjerntog. Der etableres en ø-perron for Høje Taastrup Banen ved flytning af det nordlige S-banespor. Hovedparten af stationsanlægget placeres på Banestyrelsens egne arealer, men det bliver nødvendigt at ekspropriere en smal stribe areal af AKB's bebyggelse, og for at etablere gode adgangsforhold til stationen bliver det desuden nødvendigt at ekspropriere to parcelhuse ved Ansgars Allé. Der etableres adgangsvej mellem perronerne på henholdsvis Høje Ta-

astrup Banen og Ringbanen ved at føre en ny stitunnel fra Ole Borchs Vej under de eksisterende spor til Ansgars Allé. Ved Ole Borchs Vej anlægges cykelparkeringspladser. Desuden etableres der adgang fra gangbroen mellem Maribovej og Søndre Allé til begge ringbaneperronerne, og der anlægges en adgangsvej fra Maribovej til den vestlige ringbaneperron.

På grund af Harrestrup Stations beliggenhed i et svært tilgængeligt område, vil det ikke være attraktivt at komme til stationen i bil. Bilister forventes i stedet at benytte de nærliggende stationer til af- og påsætning af passagerer. Stationen er således indrettet til primært at betjene omstigere mellem de to S-baner samt lette trafikanter.

Vigerslev Station anlægges øst for Vigerslev Allé med sideperroner. Der etableres trappe- og elevatoradgang fra Vigerslev Allé, og der anlægges cykelparkeringspladser på nordsiden. Ved anlæg af den nordlige perron og cykelparkeringen er det nødvendigt at ekspropriere ca. otte kolonihaver i Gasværksarbejderens Haveforening. Anlægget af de ekstra spor nødvendiggør desuden, at Carlsbergs lagerbygning, Retortvej 1, må eksproprieres delvist.

Ved Ny Ellebjerg Station anlægges perroner for Øresundsbanen, Ringbanen og Køge Bugt Banen. Der reserveres desuden arealer til anlæg af perroner ved en eventuel kommende udbygning af kapaciteten på Vestbanen (fjerntog) syd om Valby. Det er forudsat, at Ny Ellebjerg Station af økonomiske årsager opføres i en forholdsvis begrænset udformning, men stationen planlægges etableret på en måde, så den kan udbygges successivt i takt med stigende passagergrundlag.

På stationen anlægges de nødvendige adgangs- og omstigningsforhold, og der skabes direkte forbindelse mellem Øresundsbanen og Ringbanen ved anlæg af en gangbro. Der skal muligvis eksproprieres et mindre ubebygget erhvervsareal til adgangsveje og forplads nord for stationen.

Der henvises i øvrigt til vedhæftede bilag 1 med kort over det projekterede anlæg.

### Til § 2

I forbindelse med etablering af Ringbanen er der ikke længere brug for at anvende strækningen mellem Ringbanen (nær ved Grøndal Station) og Vanløse Station til jernbanedrift. Tilsvarende gælder for godsforbindelsessporene fra Ringbanen til strækningen mellem Frederiksberg Station og Vanløse Station.

Bestemmelsen giver trafikministeren hjemmel til at nedlægge strækningen og godsforbindelsessporene.

De ledigblevne arealer vil blive retableret og anvendt til rekreative formål. De nærmere enkeltheder i