

forbindelse hermed fastlægges mellem Banestyrelsen og henholdsvis Københavns og Frederiksberg Kommuner.

Der henvises i øvrigt til vedhæftede bilag 2 med kort over de strækninger, der foreslås nedlagt.

Desuden giver bestemmelsen ministeren hjemmel til at nedlægge godsforbindelsessporene mellem Ringbanen og Vestbanen, såfremt der efter nærmere overvejelser træffes beslutning herom.

Beslutning om nedlæggelse af sporene vil blive truffet på baggrund af en afvejning af såvel de økonomiske som funktionelle fordele for Ringbaneprojektet i forhold til en mulig fremtidig anvendelse til godstransporter fra Hellerup/Østerport over Vigerslev til Glostrup/Høje Taastrup.

Godsforbindelsessporene mellem Ringbanen og Vestbanen anvendes i dag kun i meget begrænset omfang. Såfremt begge forbindelsesspor nedlægges, bliver der mulighed for at samle forpladsaktiviteterne på trekantområdet mellem de forskellige banestrækninger ved Harrestrup Station.

Det skal bemærkes, at eventuelle godstransporter mellem Hellerup og Roskilde kan ekspederes over Københavns Godsbanegård.

Der henvises i øvrigt til vedhæftede bilag 3 med kort over strækningen, der eventuelt bliver nedlagt.

Til § 3

Bestemmelsen i stk. 1 giver trafikministeren hjemmel til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme. Størstedelen af de arealer, som skal anvendes til brug for anlægget, er i Banestyrelsens eller DSB's eje, men det bliver nødvendigt at ekspropriere enkelte beboelsesejendomme, mindre havearealer langs de berørte banestrækninger samt arealer til stiadgange, forpladser mv. Det bliver desuden nødvendigt at ekspropriere nogle mindre arealer, der ejes af Københavns Kommune, som nu anvendes til kolonihaver. Endelig bliver det nødvendigt at ekspropriere en enkelt erhvervejendom, et mindre beboerhus, samt nogle mindre ubebyggede erhvervsarealer. Ekspropriationerne af beboelsesejendommene og erhvervejendommen vil blive foretaget hurtigst muligt efter lovens vedtagelse.

Bestemmelsen i stk. 1 giver ligeledes ministeren hjemmel til at ekspropriere arealer midlertidigt til brug for adgangsveje, arbejdspladser, materialedepoter mv. Dette forventes i et vist omfang at blive nødvendigt i forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse.

Arbejdsarealerne vil, så vidt det er muligt, blive etableret på f.eks. vejarealer langs med eller nær ved banen. Når anlægsarbejderne er færdige, bliver de midlertidigt eksproprierede arealer retableret og leveret tilbage til den oprindelige ejer.

Ud over egentlige arealerhvervelser til baneanlægget er det nødvendigt med udgangspunkt i stærkstrømsreglementets bestemmelser at pålægge jernbanens naboejendomme servitutter svarende til den eldriftservitut, der benyttes på de elektrificerede fjernbanestrækninger. Bestemmelsen i stk. 2 giver trafikministeren hjemmel til dette. Eldriftservitutter pålægges naboejendommene på hele strækningen fra Hellerup Station til Ny Ellebjerg.

Til § 4

Ved udskiftning af de banetekniske anlæg på strækningen mellem Hellerup og Grøndal stationer bliver det nødvendigt, at S-togsdriften indstilles i en periode på 2 til 3 måneder. Desuden vil det i en periode på maksimalt 7 måneder være nødvendigt at etablere alternativ transport mellem Grøndal og Vanløse Stationer i forbindelse med anlæg af Flintholm Station.

Ved anlæg af den nye bro til Frederikssundsbanen ved Flintholm Station kan det blive nødvendigt at afbryde S-togsdriften på Frederikssundsbanen i forbindelse med weekendspærringer og aftenlukninger. Ved anlæg af den nye perron på Høje Taastrup Banen ved Harrestrup Station kan det blive nødvendigt at afbryde S-togsdriften på Høje Taastrup Banen i forbindelse med weekendspærringer og aftenlukninger. Ved anlæg af de nye perroner på Køge Bugt Banen ved Ny Ellebjerg Station kan det blive nødvendigt i forbindelse med weekendspærringer og aftenlukninger at afbryde S-togsdriften på Køge Bugt Banen i kortere perioder.

Bestemmelsen giver trafikministeren bemyndigelse til i de nødvendige perioder at indstille togdriften og i nødvendigt omfang indsætte busdrift mellem stationerne på strækningerne i forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse.

Indstillingen af S-togsdriften skal finde sted efter samråd med Banestyrelsen, DSB S-tog A/S, HT og kommunerne i området, samt efter grundig information af passagerne i god tid før driften indstilles.

Indstilling af driften i forbindelse med anlægsarbejderne er nødvendig af økonomiske hensyn. Der er imidlertid også en række andre fordele i form af et forbedret arbejdsmiljø, en mindskelse af støj- og andre miljøgener fra natligt anlægsarbejde og færre gener ved afledte togforsinkelser.