

ron. De nye perroner anlægges med trappe- og rampeadgang til perrontunneler og forsynes med den flisebelægning, aptering og beplantning, der er standard for S-banen. Forpladsarealerne dimensioneres således, at der bliver plads til yderligere parkering. De nye forpladser anlægges, så der bliver forbindelse med eksisterende stisystemer og – så vidt muligt – tilkørselsadgang for biler. På Ballerup og Frederikssund stationer sker der ikke nævneværdige ændringer af de publikumsvendte faciliteter, men der skal anlægges nye terminalområder i stedet for de eksisterende. Endelig kan det nævnes, at begge perroner på Ølstykke Station flyttes mod vest, således at en ny vej- og stiunderføring for Tjørnehøj også kan udnyttes som perrontunnel med trappe- og rampeadgang til perronerne. Ændringen medfører, at den eksisterende stationsbygning skal nedrives.

Bestemmelsen giver endvidere hjemmel til, at en række broanlæg på strækningen kan udvides, så der bliver plads til det nye spor. Det drejer sig om broanlæggene ved Smørumvej, Værebros Å, Stenløse Å, stitunnelen ved H.P. Hansensvej, Krogholmvej, Frederikssundsvej, Ålebæksrenden og stitunnelen ved Oppe Sundby. Visse broanlæg nedrives, da det ikke er muligt at udvide dem til det nye spor. Ved Gl. Mاربækvej og Toftholmvej / Viadukten opføres der nye tilsvarende broer, ved Storemosevej erstattes broen af en tunnel, og ved Kildedal og ved Friheden anlægges der parallelveje i stedet.

Desuden skal alle strækningens overkørsler nedlægges. Som erstatning for overkørslerne for Pederstrupvej og Snostrupvej/Dalvejen anlægges der tunneler i den nedlagte overkørsels tracé. Ved Hovevej, Hampelandvej, Frederiksborgvej og Søborggård er det ikke hensigtsmæssigt at opretholde passagemuligheden i det eksisterende tracé. Her etableres der udflyttede tunnelanlæg suppleret med nødvendige vej- eller stiforbindelser til de nedlagte overkørslers tracé. Ved Lærkebækvej, Egedalsvej og Bjergvejen anlægges der vej- eller stiforbindelse parallelt med banen frem til det nærmeste krydsningssted.

Bestemmelsen giver derudover hjemmel til at foretage andre nødvendige ændringer – herunder de supplerende miljøltiltag – i forbindelse med udbygningen.

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

#### Til § 2

Bestemmelsen i stk. 1 giver trafikministeren hjem-

mel til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme.

Størstedelen af de arealer, som skal eksproprieres til brug for anlægget, er i dag landbrugsjord, men det bliver også nødvendigt at ekspropriere enkelte beboelsesejendomme. Ekspropriationen af disse ejendomme vil blive foretaget hurtigst muligt efter lovens vedtagelse.

Ud over egentlig arealerhvervelse 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 hjemmel til dette.

#### Til § 3

Bestemmelsen giver trafikministeren bemyndigelse til i kortere perioder at indstille S-togsdriften og indsætte busdrift mellem stationerne på strækningen med henblik på muligheden for at kunne udføre dele af anlægsarbejdet i døgndrift, såfremt det efter nærmere undersøgelser viser sig, at det alt taget i betragtning vil være fordelagtigt. En eventuel indstilling af S-togsdriften skal finde sted efter samråd med Banestyrelsen, DSB og kommunerne i området, samt efter grundig information af borgerne i kommunerne i god tid før driften indstilles, og busserne indsættes. Fordelen ved en sådan ordning kan desuden være, at arbejdsmiljøet for anlægsarbejderne forbedres, og at passagererne undgår gener ved eventuelle forsinkelser i togdriften under anlægsperioden. Omlægning af arbejdet kan endvidere medføre, at støjgener i forbindelse med anlægsarbejdet bliver de mindst tænkelige. Endelig betyder det, at gener for den øvrige trafik i forbindelse med anlægsarbejdet ved broer og overkørsler bliver mindre, fordi arbejdet kan afvikles hurtigere. Ulempen er, at DSB mister billetindtægter i anlægsperioden, og i værste fald måske kan tabe markedsandele, såfremt passagererne permanent vælger at benytte andre transportformer. Såfremt det besluttes at indstille driften, skal fordelene herved dække DSB's nettoindtægtstab og udgifterne til erstatningsbefordring i perioden.

#### Til § 4

I følge bestemmelsen træder loven i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.