

Lovforslag nr. L 261. Fremsat den 30. marts 2000 af trafikministeren (Jacob Buksti)

## Forslag

til

# Lov om anlæg af Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at etablere Ringbanen på strækningen mellem Hellerup Station og Ny Ellebjerg ved ændring af godsbanen mellem Grøndal Station og Vigerslev til S-bane, ved anlæg af to nye S-banespor mellem Vigerslev og Ny Ellebjerg og ved anlæg af nye stationer ved Flintholm, ved KB Hallen, ved Ålholm, ved Harrestrup, ved Vigerslev og ved Ny Ellebjerg.

§ 2. Trafikministeren bemyndiges til at nedlægge følgende jernbanestrækninger:

- 1) Jernbanestrækningen mellem Ringbanen fra syd for Grøndal Station og til Vanløse Station.
- 2) Godsforbindelsessporene fra Ringbanen til strækningen mellem Frederiksberg Station og Vanløse Station, samt mellem Ringbanen og Vestbanen.

§ 3. Trafikministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 omhandlede anlæg.

Stk. 2. Trafikministeren bemyndiges til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs banestrækningen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg Station servitut om eldrift med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Stk. 3. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 4. Trafikministeren bemyndiges til i anlægsfasen i de perioder og i det omfang, hvor det er nødvendigt, at indstille togdriften på de af anlægsarbejderne berørte S-banestrækninger.

§ 5. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

Ved lovforslaget foreslås det at give trafikministeren bemyndigelse til at etablere en ringbane i København. Ringbanen etableres ved en forlængelse af den nuværende S-bane mellem Hellerup og Grøndal mod syd til Ny Ellebjerg. Ringbanen vil forbinde alle de øvrige S-togslinjer og gøre det væsentligt nemmere at rejse på tværs i Hovedstadsområdet med kollektiv trafik, ligesom den vil aflaste biltrafikken på Motorringvej II.

Det indgår bl.a. i projektet, at der anlægges en ny station ved Flintholm med omstigningsmulighed mellem Frederikssundsbanen, Metroen og Ringbanen. Det forventes, at Flintholm Station passagermæssigt vil blive Danmarks tredjestørste. Ved etableringen af Ringbanen indstilles S-togsforbindelsen fra Grøndal Station til Vanløse Station. Strækningen fra Ringbanen til Vanløse Station kan derfor nedlægges, og de ledigblevne arealer kan retableres og udlægges til rekreative formål og forpladsarealer for Flintholm Station.

#### *2. Baggrunden for lovforslaget*

I rapporten »Trafik 2005«, der blev udgivet af Trafikministeriet i 1993, foresloges det, at Dan Links godsbane fra Østerport via Ryparken til Godsbanegården anvendtes til en ringbane, når Øresundsforbindelsen blev taget i brug, og banen ikke længere skulle anvendes til godstransport. I årene efter 1993 blev der foretaget en række undersøgelser og analyser, der belyste de passagermæssige, driftsmæssige og samfundsøkonomiske konsekvenser ved henholdsvis alternative linieføringer og alternative materielsystemer til betjening af Ringbanen.

I september 1998 udgav Trafikministeriet en sammenfattende rapport »Trafikal og økonomisk vurdering af anlæg og drift af Ringbanen«. Rapporten var udarbejdet i samarbejde med DSB, Banestyrelsen, Ørestadsselskabet, HT, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Miljø- og Energiministeriet.

I rapporten konkluderedes, at det vil være mest hensigtsmæssigt at etablere en isoleret S-togsbetjent strækning mellem Hellerup og Sjælør bl.a. fordi denne løsning har betjeningsmæssige fordele i samspil med det øvrige banenet. Endvidere er denne løsning en forudsætning for fortsat at kunne benytte strækningen til godstransport. Rapporten anbefalede samtidig, at man som et alternativ til Sjælør Station nærmere undersøgte en placering af den sydlige endestation ved Ny Ellebjerg. Desuden anbefalede rapporten, at der som led i Ringbanen anlagdes en ny station ved Flintholm med omstigningsmulighed mellem Frederikssundsbanen, Metroen og Ringbanen.

Regeringen indgik den 28. december 1998 en politisk aftale med Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om initiativer til styrkelse af den kollektive trafik. Aftalen omfattede blandt andet, en beslutning om at gennemføre etableringen af Ringbanen med henblik på idriftsættelse primo 2007. Med trafikaftalen af 26. november 1999 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten blev det muligt at fremrykke tidspunktet for færdiggørelse af anlægget af Ringbanen til 2005.

Det var som nævnt oprindeligt forudsat, at Ringbanen skulle forløbe fra Hellerup Station i nord til Sjælør Station i syd, idet det anbefalede at undersøge spørgsmålet om den nøjagtige placering af den sydlige endestation nærmere. Yderligere undersøgelser har efterfølgende vist, at det blandt andet af trafikale og anlægsøkonomiske grunde er mere hensigtsmæssigt at placere den sydlige endestation ved Ny Ellebjerg. Sjælør Station ville som endestation give en bedre lokal dækning med 3 stationer i området, og der ville umiddelbart være bedre adgangs- og skifteforhold på disse stationer. En Ny Ellebjerg Station vil imidlertid have en række funktionelle fordele i forhold til hele togtrafikken i hovedstadsregionen. Ved denne løsning samles skiftemulighederne mellem Ringbanen, Øresundsbanen og Køge Bugt Banen således på én station, der derved bliver et vigtigt knudepunkt. Herved undgås det tillige at ekspropriere fire parceller med i alt fem boliger, to større erhvervsjendomme og fem

kolonihavehuse, der er beliggende på strækningen mellem Ny Ellebjerg og Sjælør Stationer.

Endelig kan der peges på et væsentligt potentiale for udbygning specielt af Ny Ellebjerg Station f.eks. i forbindelse med en eventuel fremtidig udbygning af fjernbanen syd om Valby og udnyttelse af arealerne umiddelbart nord og syd for stationen. Foretages denne udbygning, er det muligt at øge funktionaliteten og dermed forbedre forholdene for passagererne væsentligt. For eksempel er det muligt at forbedre skifteforholdene mellem Ringbanen og Køge Bugt Banen.

Med anlægget af en Ny Ellebjerg Station vil det være åbent for en senere forlængelse af Ringbanen til Amager, eksempelvis til Ørestad Station. Dog vil der skulle gennemføres større anlægsarbejder på Amager frem til endestationen. En senere udvidelse af kapaciteten på fjernbanen i området vil også betyde, at der på Ringbanen skal gennemføres større konstruktionsarbejder. Men det vurderes, at der ved valg af Ny Ellebjerg-løsningen vil være færrest udgifter til anlæg, som eventuelt på et senere tidspunkt skal ændres.

Ved anlæg af Ny Ellebjerg Station er det planlagt at foretage en samtidig lukning af den nuværende ubemandede Ellebjerg Station, som i dag kun betjenes af S-togslinierne A og A+. Ellebjerg Station er i dag én af de mindste stationer på S-banenettet, hvad angår antallet af daglige passagerer, og afstanden mellem den nuværende Ellebjerg Station og en fremtidig Ny Ellebjerg Station er kun 400 m.

Beslutningen om lukning af Ellebjerg Station vil blive genovervejet i løbet af anlægsperioden, idet der skal være sikkerhed for, at der også fremover vil være en tilstrækkelig trafikbetjening af beboerne i området omkring den nuværende Ellebjerg Station.

Der er ikke i projektet forudsat etableret en station, hvor Ringbanen krydser Gl. Køge Landevej, den såkaldte Grøntovet Station, fordi afstanden til Ny Ellebjerg Station er kort. Projektet er dog forberedt til eventuel senere etablering af denne station alene for ringbanetog med en placering vest for Gl. Køge Landevej. Det vil blive undersøgt, om der kan tilvejebringes den nødvendige finansiering til etablering af denne station.

I forbindelse med valget af Ny Ellebjerg som endestation har der været rejst spørgsmål om betjeningen af Sydhavnsområdet generelt, herunder de nye udviklingsområder ved havnen. Samtidig med etablering af Ringbanen forventer Banestyrelsen, HT og DSB i samarbejde med Københavns Kommune at skabe et bedre skift mellem bus- og togsystemerne ved Sydhavn Station som led i det såkaldte terminalsamarbejde i hovedstadsområdet.

For Flintholm Station arbejdes der med en stramtidsplan. Det skyldes arbejdets kompleksitet og sammenhængen med metrobyggeriet. Det er aftalt med Frederiksbergbaneselskabet I/S, at selskabet overtager sporarealerne ved Vanløse Station den 30. november 2001, og at metrobroerne på Flintholm Station skal stå klar til sporlægning den 1. februar 2002. Senest medio 2002 vil det være muligt at skifte mellem Ringbanen og Frederikssundsbanen på Flintholm Station. I perioden mellem d. 30. november 2001 og medio 2002 vil det være nødvendigt at etablere alternativ transport mellem Grøndal og Vanløse Stationer. Det undersøges, om det er muligt at udskyde Frederiksbergbaneselskabets overtagelse af sporarealerne ved Vanløse Station. En udskydelse af overtagelsen kan afkorte den periode, hvor det er nødvendigt at etablere alternativ transport mellem Grøndal og Vanløse Stationer. Overgangsperiodens nøjagtige afgrænsning fastlægges i en aftale mellem Banestyrelsen, Frederiksbergbaneselskabet I/S, DSB og DSB S-tog A/S. Flintholm Station vil stå færdig med skiftemulighed mellem Ringbanen, Frederikssundbanen og metroen i maj 2003, hvor metrostrækningen mellem Vanløse og Nørreport åbner.

Banestyrelsen forestår gennemførelsen af Ringbaneprojektet.

### 3. Anlæggets udformning

Ringbanen bliver en forlængelse til Ny Ellebjerg i Valby af den nuværende dobbeltsporede S-bane fra Hellerup til Grøndal. Banen forløber gennem bymæssig bebyggelse og bliver ca. 11,5 km lang. Banen bliver dimensioneret til en teknisk togfølge på ned til 2½ minut og en maksimal hastighed på 80 km/t. Det vil fortsat være muligt for godstog til og fra Nordsjælland og Københavns Havn at benytte banen, dog ikke i tidsrum med 5 minutters S-togsdrift.

På strækningen mellem Hellerup og Grøndal stationer opgraderes den eksisterende S-bane blandt andet ved en udskiftning af spor og køreledningsanlæg, så de nye 4. generations S-tog kan benyttes den. Desuden fornyes de eksisterende sikringsanlæg, og på arealet ved Lersøen nordøst for Bispebjerg Station etableres der opstillingsspor med tilhørende serviceperron for 12 ringbanetogsæt, og der reserveres plads til en eventuel senere etablering af et klagøringscenter på stedet.

På den eksisterende godsbanestrækning fra Grøndal til Vigerslev vil der ligeledes blive foretaget en opgradering af sporene. Desuden skal strækningen elektrificeres. Det betyder, at det bliver nødvendigt at sænke sporene, så der under broerne bliver plads til køreledningsanlægget.

På strækningen fra Vigerslev til Ny Ellebjerg bliver det nødvendigt at anlægge to nye spor langs den nuværende bane, idet der fortsat er behov for dobbeltspor til regional- og fjerntogstrafikken til og fra Kastrop samt for godstrafikken til og fra Godsbanegården og Sverige.

På de eksisterende stationer skal der foretages mindre ændringer for at sikre, at den større trafikmængde kan betjenes hensigtsmæssigt. Forpladsarealer udvides bl.a. med bedre forhold for cykelparkering, adgangsforholdene til stationerne forbedres, og nogle steder forbedres omstigningsmulighederne mellem tog og bus.

På de seks nye stationer, Flintholm, KB Hallen, Ålholm, Harrestrup, Vigerslev og Ny Ellebjerg, etableres der perroner på 90 meter, adgangsveje til perroner, cykelparkering samt nye adgangsstier fra vigtige områder i næroplandet, trafikikkerhedsmæssige forbedringer og tilpasning af busholdepladser.

På de eksisterende stationer fra Hellerup til Grøndal vil skiftemulighederne til andre toglinier være uændrede. På Flintholm Station bliver der skiftemulighed til Metroen og Frederikssundbanen, på Harrestrup Station bliver der skiftemulighed til Høje Taastrup Banen (S-tog).

På Ny Ellebjerg Station bliver der skiftemulighed til Køge Bugt Banen (S-tog), Øresundsbanen (regional- og fjerntog) og en eventuelt fremtidig udbygning af fjernbanen Syd om Valby (regional- og fjerntog).

Blandt de nye stationer er det alene hensigten, at Flintholm Station fra starten skal være betjent med billetsalg.

Der er mulighed for at etablere »parker og rejs« ved Ny Ellebjerg Station.

Inden år 2005 kan dele af anlægget tages i brug i etaper med 10 minutters drift. Den første etape bliver Hellerup - Flintholm, der kan tages i brug medio 2002. De følgende etaper bliver strækningen mellem Flintholm og Harrestrup, og derefter strækningen fra Harrestrup til endestationen Ny Ellebjerg. Det fastlægges under den kommende projektering, hvornår de omtalte etaper kan tages i brug.

Ringbanen kan på længere sigt tjene som aflastning ved driftsstop på de centrale afsnit af S-banen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport Station. Det kræver dog, at perronerne på de større skiftestationer forlænges fra 90 til 180 meter, når der senere måtte blive økonomisk mulighed derfor.

Af hensyn til anlægøkonomien forudsættes anvendt et sikkerhedssystem, som er enklere end på hovedparten af S-banen, men dog efter Banestyrelsens skøn fuldt sikkerhedsmæssigt i orden, og der vil være

lidt snævrere rammer for anvendelsen af banen til andet end S-togsdrift. Videre vil det på grund af nødvendige besparelser kun være muligt at opretholde 20 minutters drift, når banen er ramt af driftsforstyrrelser. Endelig kan det af hensyn til projektøkonomien blive nødvendigt at indstille driften på strækningen Hellerup-Grøndal i den periode, hvor de banetekniske anlæg på denne strækning udskiftes. Det tilstræbes, at denne periode bliver sammenfaldende med den periode, hvor der ikke er S-togsdrift mellem Grøndal og Flintholm Stationer.

#### 4. Trafikale konsekvenser

Ringbanen vil i det kollektive trafiknet i København primært blive en forbindelse, der sikrer god fremkommelighed og gode skiftemuligheder til og fra alle de øvrige S-togsstrækninger, Metroen, Kystbanen, Øresundsbanen og en lang række buslinier. Hertil kommer, at banen betjener områder med en tæt bebyggelse og mange arbejdspladser, og endelig giver den mulighed for en mere intensiv byudvikling i en række områder langs med banen. Det forventes, at etableringen af Ringbanen vil betyde et væsentligt løft for den kollektive trafik. Således viser de opstillede trafikprognoser, at antallet af rejsende i døgnet med Ringbanen vil stige til ca. 95.000 i 2010, når Metroen er fuldt udbygget. Dette skal ses i forhold til de ca. 20.000 rejsende, der i dag benytter S-togstrækningen mellem Hellerup og Vanløse. Ca. 10 pct. af tilvæksten vil være rejsende, der tidligere har benyttet bil, og 50 pct. vil være rejsende, der hidtil har benyttet bus. Der til kommer rejsende, der i dag benytter cykel eller tog, samt gående.

Ringbanen forventes ved åbningen i 2005 fortrinsvis at blive betjent af såkaldte 3. generations S-togssæt, der bliver renoveret til brug for Ringbanen, samt S-togssæt af den nyeste type (4. generation). Senest i 2015 forventes det, at 3. generations S-togssættene vil blive udskiftet med nye tog.

Når banen er taget i brug i år 2005, planlægges der 5 minutters drift i hver retning i dagtimerne og 10 minutters drift i hver retning i aften timerne. Der er ikke planlagt kørsel om natten i tidsrummet fra kl. 1.00 - 5.00, og betjeningen i weekenden vil blive reduceret.

#### 5. Miljømæssige konsekvenser

Der har været foretaget undersøgelser af anlæggets konsekvenser for miljøet. Miljøundersøgelserne er foretaget i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet og de berørte kommuner, ligesom der i overensstemmelse med planlovens retningslinier har været afholdt en offentlig høring om projektet, jf. afsnit 10.

Miljøundersøgelserne har samlet set ikke givet anledning til væsentlige ændringer i projektets udformning eller tidsplan. Miljøundersøgelsesresultater er sammenfattet i Miljøredegørelse for Ringbanen udgivet februar 2000.

### 5.1. Havelodder og kolonihaver

I forbindelse med Ringbaneprojektet bliver det nødvendigt at opsigte forventet tyve lejemål til havelodder, der er etableret på Banestyrelsens og DSB's arealer. De fleste af disse lodder er beliggende på arealerne mellem jernbanebroerne ved den kommende Flintholm Station. De øvrige havelodder, der bliver berørt, er beliggende langs banen mellem Ansgars Allé og Søndre Allé i Valby, hvor Harrestrup Station skal anlægges. Lejemålene for havelodderne ved Flintholm er allerede nu opsagt, da anlægsarbejderne påbegyndes sommeren 2000. Der er ikke opkrævet leje for disse havelodder siden oktober 1999.

Det bliver nødvendigt at opsigte lejemålene til forventet tre kolonihaver beliggende i Haveforeningen Zenia ved Grøndals Parken, da arealet skal anvendes til etablering af en stiforbindelse til KB Hallen Station. Desuden opsiges lejemålene til forventet seks kolonihaver i området ved Vigerslev. Disse haver er beliggende i haveforeningerne Dan og Danshøj. Alle disse kolonihaver er beliggende på DSB's arealer.

I Gasværksarbejdernes Haveforening, som er etableret på arealer, der tilhører Københavns Kommune, bliver det nødvendigt at ekspropriere arealer, hvor otte kolonihaver er beliggende.

Banestyrelsen undersøger mulighederne for at finde egnede erstatningsarealer til havelodder og kolonihaver. I samarbejde med DSB har Banestyrelsen oprettet en særskilt venteliste for de opsagte lejere, der er interesseret i en erstatningshave. Det forventes, at der kan skaffes erstatningshaver til alle interesserede.

### 5.2. Støj og vibrationer

Støjpåvirkningerne af omgivelserne fra det fuldt udbyggede ringbaneanlæg er undersøgt i overensstemmelse med Miljøstyrelsens retningslinier for udbredelsen af togtrafikstøj.

Ved fastlæggelse af projektets støjpåvirkninger er der taget udgangspunkt i Regeringens udmelding i »Trafik 2005« fra 1993. Projektets støjdæmpende indsats er således rettet mod boliger, som, når Ringbanen bliver betjent med de nyeste S-tog, vil få en støjbelastning over 60 dB(A) beregnet som døgn gennemsnit og/eller et støjniveau over 85 dB(A) beregnet som maksimalbelastningen ved en enkelt togpassage af det mest støjende materiel, som regelmæssigt anvendes

på strækningen. Disse værdier svarer til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for etablering af nye boliger langs med eksisterende baneanlæg. Den støjdæmpende indsats omfatter opstilling af støjskærme ved Høffdingsvej. Desuden vil ca. 30 boliger på strækningen, som med trafikken fra de nye S-tog vil blive belastet over støjgrænserne, og som ikke tidligere har fået foretaget facadeisolering via andre statsfinansierede ordninger, få tilbudt facadeisolering, jf. reglerne i strækingsstøjprojektet. Husejere vil få dækket omkostningerne hertil fuldtud.

Selvom trafikintensiteten vokser, vil indsættelse af de nye støjsvage S-tog medføre et generelt fald i støjbelastningen. Dette gælder dog ikke på strækningen mellem Flintholm og Harrestrup, hvor den hyppigere trafik i forhold til den nuværende godstrafik skønnes at medføre en mindre stigning af støjbelastningen på ca. 2 dB(A). På denne strækning vil der kun være forventet seks boliger, som ligger så tæt på banen, at de bliver belastet med togtrafikstøj over de vejledende grænseværdier.

Boliger, som i perioden, indtil der i fuldt omfang indsættes 4. generations S-tog, vil være støjbelastet mellem 60 og 62 dB(A), og som med 4. generations S-tog er belastet under 60 dB(A), facadeisoleres ikke.

Eventuelle støjbelastede institutioner støjdæmpes efter de samme principper som for boliger.

Der gennemføres ikke støjdæmpning ved erhvervsvirksomheder, haveforeninger og bydelsparker.

Indsættelsen af de nye 4. generations S-tog betyder, at vibrationsniveauet vil være uændret eller falde i forhold til den nuværende trafik. Det forventes, at det med en høj vedligeholdelsestilstand er muligt at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vibrationer på 75 dB(KB). I den videre projektering vil det blive vurderet, om der på særligt udsatte strækninger skal gennemføres vibrationsdæmpende tiltag for at dæmpe lavfrekvent støj. Der tages udgangspunkt i de grænseværdier for boliger, som Miljøstyrelsen har foreslået, jf. »Orientering fra Miljøstyrelsen, nr. 9, 1997«.

Dele af anlægsarbejderne vil af hensyn til opretholdelse af trafikken i dagtimerne skulle gennemføres om natten.

Ved arbejde uden for dagtimerne er de vejledende kravværdier til støj og vibrationer så lave, at det i nogle tilfælde ikke er teknisk muligt at overholde dem. De støj- og vibrationsdæmpende foranstaltninger vil i sådanne tilfælde blive tilrettelagt i samarbejde med de kommunale myndigheder.

Ved gennemførelse af anlægsarbejderne vil naboerne løbende blive orienteret.

### 5.3. Andre miljøforhold

I forbindelse med udgivelsen af Miljørederegørelsens høringsudgave har Banestyrelsen som nævnt i afsnit 5 foretaget forskellige undersøgelser og vurderinger vedrørende miljøforhold, herunder planforhold, fri-luftsliv og natur, geologi og hydrogeologi, jord og affald, arkæologiske og kulturhistoriske interesseområder samt overfladevand og spildevand. Disse undersøgelser er rapporteret i fire tekniske bilagsrapporter til Miljørederegørelsens høringsudgave. Undersøgelserne har vist, at Ringbanens miljøpåvirkninger er meget begrænsede.

Der bliver taget almindelige miljühensyn i forbindelse med de anlægstekniske arbejder.

I forbindelse med projektet skal der foretages en del terrænreguleringer, der medfører, at i alt ca. 120.000 m<sup>3</sup> jord skal graves bort. Heraf planlægges det at genindbygge ca. 60.000 m<sup>3</sup> jord, mens ca. 35.000 m<sup>3</sup> jord forventes at være så forurenede, at den skal bortskaffes til behandling og deponering. De resterende ca. 25.000 m<sup>3</sup> uforurenede eller letforurenede jord søges anvendt til opfyld på nærliggende baneområder.

Affald, som forekommer i forbindelse med anlæggets etablering, bliver så vidt muligt afsat til genanvendelse.

Der har også været foretaget undersøgelser af konsekvenserne for luftforureningen. Undersøgelserne viser, at etableringen af Ringbanen vil bidrage til et forbedret miljø i hovedstadsregionen i form af reduceret CO<sub>2</sub> udslip, idet der flyttes trafik fra bil og bus til S-tog.

### 6. Principper for udgiftsfordeling

Det er en forudsætning for projektet, at de berørte kommuner, DSB, DSB S-tog A/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S bidrager til finansieringen af væsentlige dele af udgifterne til projektet på og ved Ringbanens stationer. Banestyrelsen afholder alle udgifter til anlæg mellem stationerne.

Hovedprincippet for den foreslåede udgiftsfordeling er, at den kommende ejer af et anlægselement betaler for etableringen. Udgiftsfordelingen mellem Banestyrelsen, DSB og DSB S-tog A/S følger principperne i bodelingen mellem Banestyrelsen og DSB/DSB S-tog A/S.

Banestyrelsen finansierer således anlæg på banearealer, vej- og sporbærende broer, perronanlæg, dele af perronapteringen og dele af adgangsvejene på de stationer, der både betjener S-togs- og regionaltogets trafik, det vil sige Hellerup og Ny Ellebjerg stationer. På disse stationer afholder DSB udgifter til dele af

perronapteringen og dele af adgangsvejene samt halvdelen af udgifterne til cykelparkeringsanlæggene.

DSB S-tog A/S afholder udgifterne til adgangstrapper og elevatorer, perronoverdækninger og perronaptering på de stationer, der udelukkende betjener S-togstrafik, samt herudover en andel af udgifterne til Flintholm Station. Endelig afholder DSB S-tog A/S halvdelen af udgifterne til cykelparkeringsanlæggene.

Københavns, Frederiksberg og Gentofte Kommuner afholder udgifterne til stationsforpladser, vejarealer, stiforbindelser, tilpasning af busstoppesteder og de tiltag, der forbedrer trafikikkerheden, samt halvdelen af udgifterne til cykelparkeringsanlæg.

Frederiksbergbaneselskabet I/S afholder en andel af udgifterne til Flintholm Station.

Banestyrelsen har på embedsmandsniveau gennemført forhandlinger af overenskomster med de berørte kommuner, DSB og DSB S-tog A/S om indretning og udgiftsfordeling for hver enkelt station bortset fra Flintholm Station, hvor udgiftsfordelingen er fastsat i et samarbejde mellem Trafikministeriet, Banestyrelsen, DSB S-tog A/S, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Overenskomsterne er endnu ikke tiltrådt af kommunalbestyrelserne i Frederiksberg og Gentofte Kommuner eller Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune.

### 7. Økonomiske konsekvenser

Der blev med aftalen af 28. december 1998 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten forudsat afsat 910 mio. kr. (2000 prisniveau) til etablering af Ringbanen. Dette beløb blev baseret på det såkaldte fase-0 budget, der fremgik af Trafikministeriets rapport fra september 1998, idet det samtidig blev forudsat, at der til medfinansiering af Ringbanen skulle afholdes 40 mio. kr. af den pulje på 900 mio. kr., som er afsat til opgradering af S-togsnettet i forbindelse med indkøbet af de nye S-tog, jf. akt. 181 af 18. marts 1997. Det sidstnævnte beløb udgør de omkostninger, som Banestyrelsen alternativt skulle have afholdt til opgradering af S-togsnettet mellem Hellerup og Vanløse stationer, hvis Ringbanen ikke blev etableret.

Der blev således samlet set budgetteret med en anlægskostning på 950 mio. kr. (2000 priser), idet det forudsattes, at Ringbanen skulle stå færdig til ibrugtagning fra 2007.

Som led i rammeaftalen for jernbaneområdet af 26. november 1999, blev det besluttet at give økonomisk mulighed for at fremrykke den planlagte åbning af Ringbanen fra 2007 til 2005. Der blev ved aftalen ikke

samlet set tilført projektet nye midler, men aftalen indebærer en fremrykning af bevillingen.

Der har siden januar 1999 i samarbejde med interessenterne (Banestyrelsen, DSB, DSB S-tog A/S, HT, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Frederiksbergbaneselskabet I/S), været arbejdet videre med projekteringen af Ringbanen, ligesom der i lyset af den offentlige høring, jf. afsnit 10 nedenfor, er foretaget en del tilretninger af projektet i forhold til det oprindeligt forudsatte. Der foreligger således nu et væsentligt mere gennemarbejdet projekt end i december 1998, om end detailprojekteringen endnu ikke er påbegyndt. Opgjort i 2000 priser er der efter nærværende lovforslag tale om et projekt til knap 1.380 mio. kr. jf. tabel 1.

Stigningen i anlægsskønnet siden december 1998 kan væsentligst henføres til et markant højere kvalitetsniveau i stationsudformningerne, herunder ikke mindst på Flintholm Station, samt til merudgifter til ikke tidligere indregnede sporomlægninger ved Vigerslev.

Hele Ringbaneprojektet – inklusive opgradering af S-togssporene Hellerup-Grøndal – budgetteres på denne baggrund nu til at koste 1.377 mio. kr., hvoraf udgifterne til banetekniske anlæg udgør 578 mio. kr., Flintholm Station 354 mio. kr. og de øvrige stationer 446 mio. kr. Anlægsoverslaget er baseret på et såkaldt 50 pct. sikkerhedsniveau, der generelt anvendes ved budgettering af større anlægsprojekter.

Omkostningerne fordeles, jf. de principper, der er opstillet under afsnit 6, således:

**Tabel 1. Finansieringskilder for Ringbanen, mio. kr., 2000-prisniveau**

Flintholm Station:	
Frederiksbergbaneselskabet I/S	70
Kommuner	67
DSB/DSB S-tog A/S	122
Banestyrelsen	95
i alt	354
Ringbanens øvrige stationer:	
Kommuner	38
DSB/DSB S-tog A/S	196
Banestyrelsen	212
i alt	446
Ringbanens baneteknik:	
Banestyrelsen	578
Total	1377

### 7.1. Flintholm Station

Københavns og Frederiksberg Kommuner bidrager i henhold til de aftalte principper med i alt 67 mio. kr. til Flintholm Station, idet de hver bidrager med 50 pct. Frederiksbergbaneselskabet I/S bidrager med 70 mio. kr. til afholdelse af omkostningerne til anlæg af metrodelen m.v. af Flintholm Station. DSB og DSB S-tog A/S bidrager med 122 mio. kr., hvoraf de 92 mio. kr. udgøres af omkostningerne til etablering af DSB's og DSB S-tog A/S' stationsanlæg, som DSB og DSB S-tog A/S finansierer, og som kontrakt dækkes af staten over projektbevillingen. Herudover bidrager DSB med 30 mio. kr. til Flintholm Station, væsentligst som udtryk for den forventede værdi af kommercialiseringsmulighederne for arealerne ved Flintholm.

### 7.2. Ringbanens øvrige stationer

Kommunerne forventes at bidrage med i alt maksimalt 38 mio. kr. til Ringbanens øvrige stationer, fordelt med maksimalt 31 mio. kr. til Københavns Kommune, 3 mio. kr. til Frederiksberg Kommune og 4 mio. kr. til Gentofte Kommune. Der tages i ovenstående tal forbehold for, at der mellem Banestyrelsen og kommunerne fortsat udestår en endelig afklaring af detaljer i projektet.

DSB og DSB S-tog A/S bidrager med 176 mio. kr. svarende til omkostningerne ved anlæg af DSB's og DSB S-tog A/S' andel af stationerne. DSB og DSB S-tog A/S kompenseres for udgifterne til stationsanlæggene ved forhøjelse af statens kontrakt med DSB og DSB S-tog A/S via projektbevillingen. Herudover bidrager DSB med 20 mio. kr. til anlæg af Ny Ellebjerg Station.

## F. t. l. vedr. Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg

Banestyrelsen afholder de resterende omkostninger til de øvrige stationsanlæg på 212 mio. kr. over projektbevillingen.

## 7.3. Baneteknik

Banestyrelsen afholder 578 mio. kr. til de banetekniske anlæg. Heraf dækkes 537 mio. kr. af projektbevillingen, mens de resterende 41 mio. kr. dækkes af den ovenfor nævnte pulje på 900 mio. kr. til opgradering af S-togsnettet, jf. akt. 181 af 18. marts 1997.

## 7.4. De langsigtede statslige omkostninger

Når Ringbanen ibrugtages, forventes DSB S-tog A/S de første 10 år at have netto-driftsindtægter på 7 mio. kr. årligt, mens der de efterfølgende år forventes netto-driftsindtægter på 6 mio. kr. årligt. Netto-driftsindtægterne dækker over forventede driftsindtægter med fradrag af omkostninger til drift, infrastrukturafgifter og kapitalomkostninger til materiel. Når der forventes lavere nettodriftsindtægter efter udløbet af 10-års perioden, skyldes det, at de forøgede kapitalomkostninger til indkøb af nyt materiel efter 10-års peri-

oden overstiger det forventede fald i driftsomkostningerne fra dette tidspunkt.

Banestyrelsens langsigtede meromkostninger ved anlæg af Ringbanen til vedligehold og reinvestering forventes at udgøre ca. 12 mio. kr. årligt. Heraf dækkes ca. 5 mio. kr. af forøgede infrastrukturudgifter fra DSB S-tog A/S, og der vil således være behov for merbevillinger på netto ca. 7 mio. kr. årligt til Banestyrelsen.

Der vil være behov for, at staten forøger kontrakttilskuddet til DSB og DSB S-tog A/S til finansiering af kapitalomkostningerne til DSB's og DSB S-tog A/S' stationsinvesteringer i Flintholm Station og øvrige stationer, også i perioden efter 2005. Kontraktforøgelsen til stationsinvesteringerne anslås at udgøre ca. 24 mio. kr. i 2006 og vil herefter gradvist falde frem til ca. 2024.

De samlede statslige udgifter, der finansieres over den statslige projektbevilling, er anført i nedenstående tabel, idet det her forudsættes, at Ringbanen ibrugtages medio 2005. Fra 2007 er udgifterne gradvist fallende med ca. 1 mio. kr. årligt.

**Tabel 2. Statslige udgifter som følge af anlæg af Ringbanen**

Mio.kr. 2000-prisniveau	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
DSB/DSB S-tog A/S, kontrakttilskud (ekskl. moms)			2	6	9	12	20	24
Banestyrelsen	21	115	108	185	192	201	25	7
I alt	21	115	110	191	201	213	45	31

I overensstemmelse med aftalen af 28. december 1998 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, vil den bevillingsmæssige hjemmel for de statslige udgifter blive tilvejebragt på de respektive finanslove. De statslige udgifter for perioden 2000-2003 er optaget på Finansloven for 2000, idet konstatert mindreforbrug i 1999 overføres til år 2000.

## 7.5. Anlægsomkostninger og usikkerhedsskøn

Ved beregningen af projektets forventede pris er som ved øvrige jernbane- og vejprojekter anvendt den successive kalkulationsmetode svarende til en 50 pct.

fraktal, hvilket indebærer, at anlægsomkostningen med 50 pct. sandsynlighed højst udgør de i tabel 1 viste 1377 mio. kr. Der knytter sig imidlertid væsentlig usikkerhed til de angivne skøn over anlægsomkostningerne, hvilket illustreres af, at anlægsomkostningen ved 70 pct. sikkerhed højst udgør 1434 mio.kr. og ved 90 pct. sikkerhed højst 1516 mio.kr., jf. tabel 3.

Det fremgår af aftalen af 28. december 1998, at såfremt anlægsudgifterne ændrer sig fra det forudsatte, optages forhandlinger mellem aftalepartierne om justeringer i projektet, herunder vedrørende færdiggørelsestidspunktet.



**Tabel 3. Prisskøn ved forskellige kalkulationssikkerhedsniveauer, 2000 prisniveau**

Mio. kr. 2000 prisniveau	Omkostning	Usikkerhedstillæg	Sikkerhedsniveau
Forventet pris	1377	0	50 %
Mellemprisskøn	1434	57	70 %
Maksimalprisskøn	1516	139	90 %

#### 8. Administrative konsekvenser for staten, kommuner og amtskommuner

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for staten eller de berørte kommuner.

#### 9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes at have positive konsekvenser for erhvervslivet. Ringbanen vil dels medføre en forbedret mobilitet, som forventes at være til gavn for erhvervslivet, og dels vil der fremover blive basis for en mere intensiv erhvervsudvikling i områderne nær de nye stationer.

#### 10. Offentlighedsfasen og forholdet til borgerne

Inden fremsættelsen af lovforslaget er der foretaget undersøgelser af anlæggets miljøkonsekvenser, ligesom der har været afholdt en offentlig høring om projektet i de berørte kommuner efter retningslinierne i planlovgivningen. Høringen har medført justeringer i det oprindeligt fremlagte projekt.

Idéfasehøring har ikke været afholdt, bl.a. fordi projektet overordnet er blevet omtalt i forbindelse med kommuneplanerne for Københavns Kommune, der var i offentlig høring i sommeren 1997, og debatoplæg til kommuneplanrevision for Frederiksberg Kommune, der har været i offentlig høring i foråret 1999. De berørte borgere har således allerede i forbindelse med disse høringer haft mulighed for at forholde sig til idéen med projektet.

Offentlighedsfasen blev afviklet i perioden 25. oktober til 20. december 1999. Offentlighedsperioden blev bekendtgjort ved annoncering i landsdækkende og regionale dagblade og i relevante distriktsblade. Borgerne i de berørte områder er ligeledes blevet gjort opmærksomme på høringen og projektet ved opsættelse af ca. 500 plakater lokalt og på områdets stationer.

Som oplæg til høringen udgav Banestyrelsen en informationsfolder, der blev distribueret i 42.000 eksemplarer, og som blandt andet kunne fås på områdets stationer og i S-togene. Banestyrelsen udarbejdede desuden som debatoplæg en miljøredegørelse i hø-

ningsudgave, som blev distribueret til berørte borgere samt en lang række myndigheder og organisationer. Desuden udgav Banestyrelsen fire tekniske baggrundsrapporter, som blandt andet blev sendt til berørte borgere og virksomheder. Endelig har HT, DSB og Banestyrelsen i samarbejde med Frederiksbergbaneselskabet I/S og Frederiksberg og Københavns Kommuner udarbejdet forslag til Tillæg nr. 1 til Kollektiv Trafikplan 1998 for hovedstadsområdet, der har været i særskilt høring.

Banestyrelsen har i perioden 15. november - 2. december 1999 afholdt fire borgermøder i de berørte kommuner. Der deltog ca. 600 borgere i disse møder. Derudover har Banestyrelsen afholdt aftenmøder med repræsentanter fra særlige interessegrupper.

Banestyrelsen har behandlet ca. 300 skriftlige henvendelser fra borgere, der har stillet særlige spørgsmål til projektet, heraf ca. 50 henvendelser fra borgere og virksomheder, der har haft konkrete spørgsmål til en mulig ekspropriation af deres ejendomme. Desuden har Banestyrelsen behandlet en lang række telefoniske henvendelser om projektet.

Den offentlige interesse har således været stor. I høringsfasen er der indkommet i alt 87 skriftlige høringssvar. Alle de indkomne henvendelser er gennemgået og vurderet. Bidragene og Banestyrelsens kommentarer hertil er samlet i rapporten »Høringsnotat om Ringbaneprojektet, marts 2000«, der er offentliggjort umiddelbart forud for fremsættelsen af nærværende lovforslag.

Offentlighedsfasen har medført en række konkrete ændringer af projektet. Eksempelvis bliver færre kolonihaver berørt af projektet end oprindeligt forudsat. Der er foretaget ændringer i adgangsforhold til stationen i Harrestrup. Desuden er der fundet andre placeringer for forpladserne til stationerne i Harrestrup og Flintholm.

Endelig har den offentlige høring resulteret i, at Banestyrelsen har indledt et konstruktivt, uformelt samarbejde med grundejerforeninger, kolonihaveforeninger og andre repræsentanter for lokalområderne langs banen. Det er intentionen, at Banestyrelsen fortsætter denne dialog i det videre arbejde med projektet.

**11. Høring og myndighedsgodkendelse**

Grundlaget for lovforslaget har som nævnt under punkt 10 været i offentlig høring, ligesom de lokale myndigheder er blevet hørt.

Lovforslaget har været sendt til høring i HT, DSB, DSB S-tog A/S, Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Forslaget er endvidere sendt i høring i Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune.

I forbindelse med detailprojekteringen vil den fornødne myndighedsbehandling blive gennemført.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området blive løbende informeret om anlægsarbejdernes karakter og tidsplan.

**12. Forholdet til EU-retten**

De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 L 175/40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 L 43/5).

**Lovforslagets konsekvenser i hovedtræk**

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amts-kommuner	Det forventes, at der vil være positive driftsøkonomiske konsekvenser for DSB S-tog A/S på ca. 7 mio. kr. årligt. Staten forventes at opnå besparelser på ellers nødvendig reinvestering og opgradering af infrastrukturen på strækningen Hellerup – Vanløse på ca. 40 mio. kr.	Forventede anlægsudgifter, der finansieres af staten eller DSB, anslås til 1.203 mio. kr. Heraf finansieres 268 mio. kr. af DSB/DSB S-tog A/S, og DSB/DSB S-tog A/S modtager kompensation fra staten i form af betaling af kapitaludgifterne. DSB/DSB S-tog A/S finansierer 50 mio. kr. af de samlede anlægsudgifter uden kompensation fra staten. Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune finansierer samlet ca. 105 mio. kr., mens Frederiksbergbaneselskabet finansierer 70 mio. kr. Når Ringbanen er taget i brug, vil der være statslige merudgifter til vedligehold af infrastrukturen i størrelsesordenen ca. 7 mio. kr. årligt netto.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Etableringen af Ringbanen vil øge mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet. Der vil efter banens åbning være basis for erhvervsudvikling i de stationsnære områder.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Miljømæssige konsekvenser	Etableringen af Ringbanen vil bidrage til et forbedret miljø i hovedstadsområdet, idet der flyttes trafik fra bil og bus til S-tog. Ved Flintholm Station erstattes de eksisterende dæmninger med dalbroer. Hermed opnås at Grøndalsparken bliver et mere sammenhængende rekreativt område til glæde for bydelens beboere. Forbedret miljø i form af reduceret CO <sub>2</sub> udslip.	I forbindelse med anlægget bliver det nødvendigt at opsiges omtrent 20 lejemål til havelodder. Det bliver nødvendigt at opsiges ca. 17 lejemål til kolonihaver. Det forventes, at der kan skaffes erstatningshaver til alle interesserede. Mindre stigning i støjbelastningen på strækningen Flintholm-Harrestrup. Støj i forbindelse med anlægsarbejdet.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997.	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

Bestemmelsen giver hjemmel til at etablere en ringbane mellem Hellerup Station og Ny Ellebjerg med de nødvendige tilhørende anlæg - herunder de nødvendige ændringer på de øvrige S-togsstrækninger. På strækningen mellem Hellerup og Grøndal Stationer opgraderes den eksisterende S-banestrækning, så den bliver dimensioneret til kørsel med de nye 4. generations S-tog. På strækningen mellem Grøndal Station og Vigerslev opgraderes og elektrificeres den eksisterende godsbanestrækning, så den kan anvendes til kørsel med S-tog, og endelig anlægges der to nye spor på en ca. 2 km lang strækning mellem Vigerslev og Ny Ellebjerg langs med de eksisterende spor.

Endvidere giver bestemmelsen hjemmel til, at de eksisterende stationer på strækningen opgraderes og indrettes til at betjene den større passagermængde, i det omfang det måtte være nødvendigt.

Ved Hellerup Station anlægges en stibro med personadgang til aflastning af den eksisterende gangtunnel. Der etableres stiadgang til stibroen ad den eksisterende private sti ved Esthersvej 26 A-D. Antallet af cykelparkeringspladser på forpladsområderne tæt ved stationens indgange udvides.

Ved Ryparken Station etableres der ekstra cykelparkering på forpladserne på begge sider af stationen ved Lyngbyvej samt Kiss & Ride på vestsiden af Lyngbyvej.

Ved Bispebjerg Station etableres der supplerende cykelparkering på sydsiden af Tagensvej.

På Nørrebro Station etableres der supplerende adgangstrapper fra Ørnevej til den sydlige del af perronerne, og antallet af cykelparkeringspladser udvides betydeligt. Ringbaneprojektet udbedrer ikke de grundlæggende besværlige skifteforhold mellem bus og tog ved Nørrebro Station. Københavns Kommune har taget initiativ til at få en samlet helhedsplan for området omkring Nørrebro Station, bl.a. i sammenhæng med et eventuelt kvartersløftprojekt i området.

Ved Fuglebakken Station bliver forholdene for fodgængere og mulighederne for omstigning mellem busser og tog forbedret. Desuden bliver der anlagt supplerende cykelparkeringspladser på begge sider af stationen.

Ved Grøndal Station bliver den ubemandede stationsbygning indrettet til cykelparkering, og der anlægges supplerende cykelparkering på nordsiden.

Bestemmelsen giver endvidere hjemmel til, at der anlægges seks nye stationer.

Ved Flintholm opføres en omstigningsstation på de eksisterende jernbanearaler. Stationen placeres, hvor banearalerne i dag løber gennem Grøndalsparken. Det er i samarbejde med kommunerne, DSB og Frederiksbergbaneselskabet valgt at udforme stationen i en høj standard, både funktionelt og arkitektonisk, blandt andet erstattes de eksisterende dæmninger med dalbroer. Ved anlægget af stationen fjernes de fem eksisterende jernbanebroer over Ringbanen, Grøndalsparken og Grøndals Parkvej, og der anlægges en ny dal-

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

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.

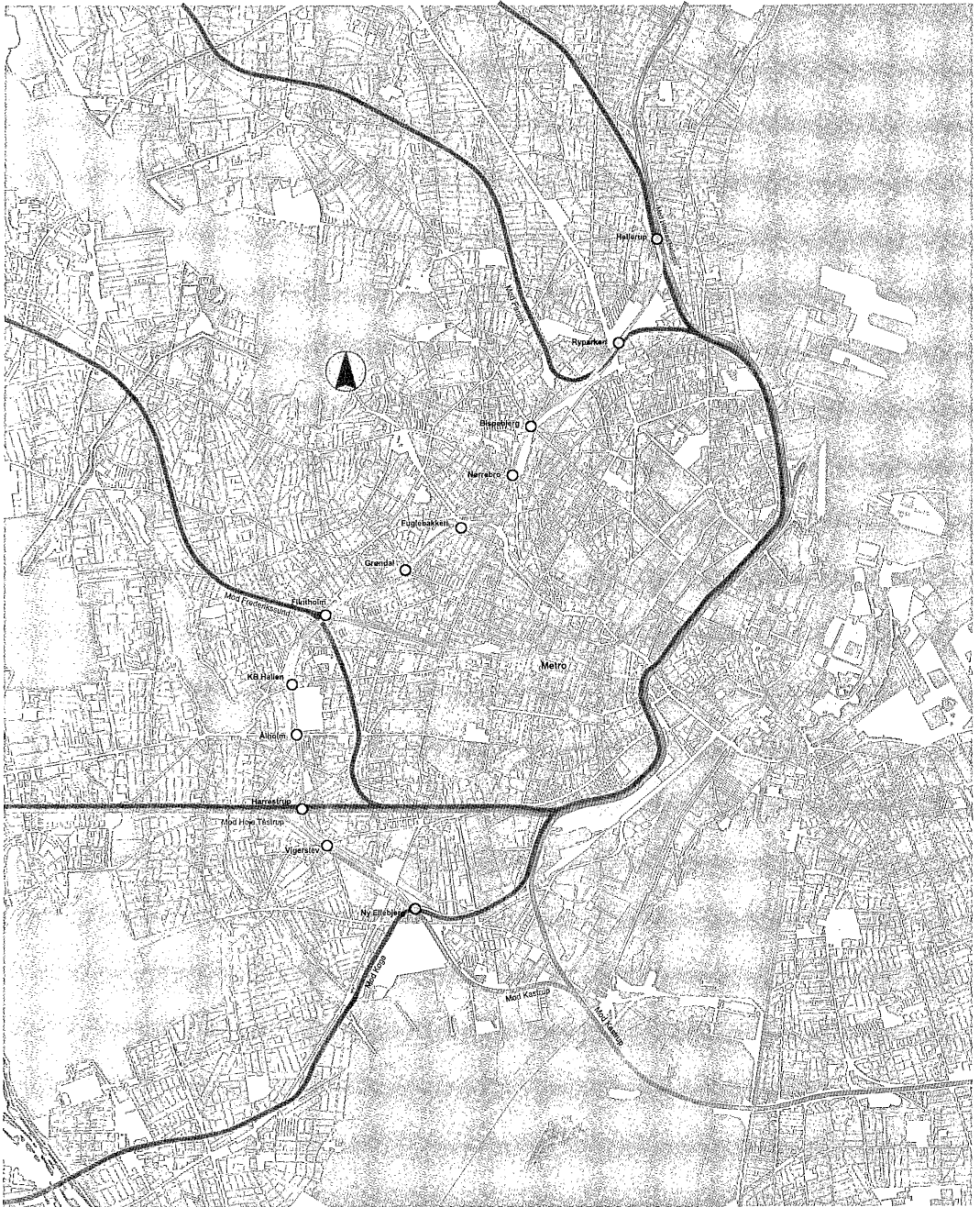
Bestemmelsen giver trafikministeren bemyndigelse til i de nødvendige perioder at indstille togdriften og i nødvendigt omfang indsætte busdrift mellem stationerne på strækningerne i forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse.

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.

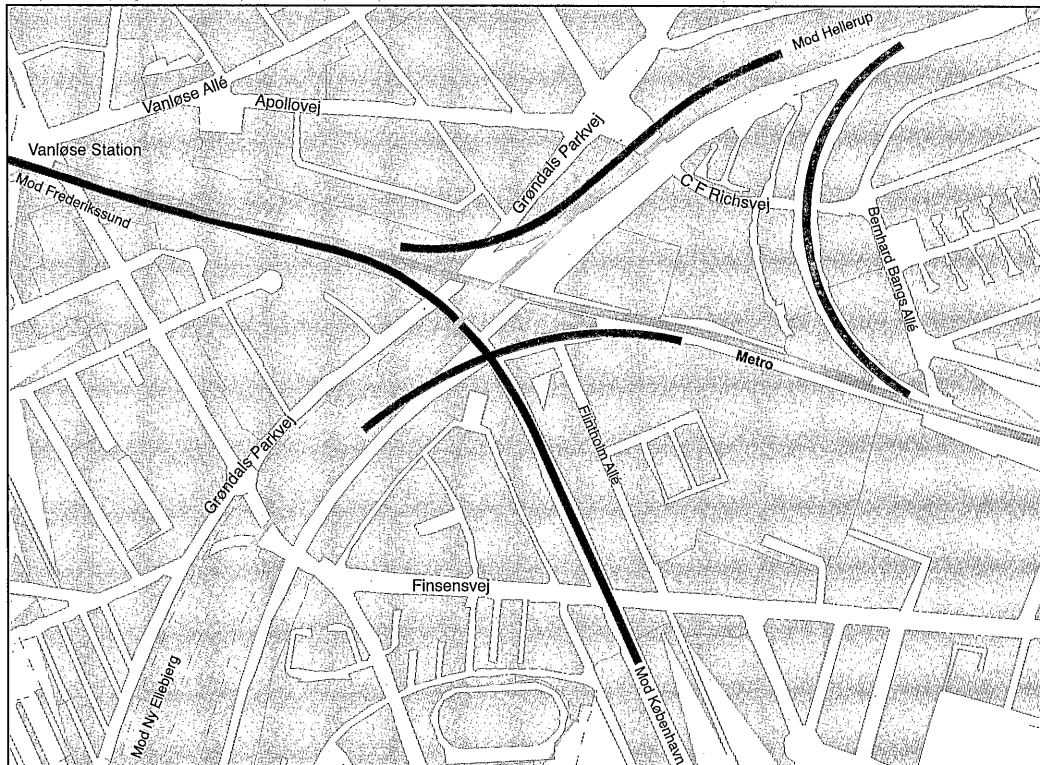
Indstilling af driften i forbindelse med anlægsarbejderne er nødvendig af økonomiske hensyn. Der er imidlertid også en række andre fordele i form af et forbedret arbejdsmiljø, en mindskelse af støj- og andre miljøgener fra natligt anlægsarbejde og færre gener ved afledte togforsinkelser.


*Til § 5*

Ifølge bestemmelsen træder loven i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

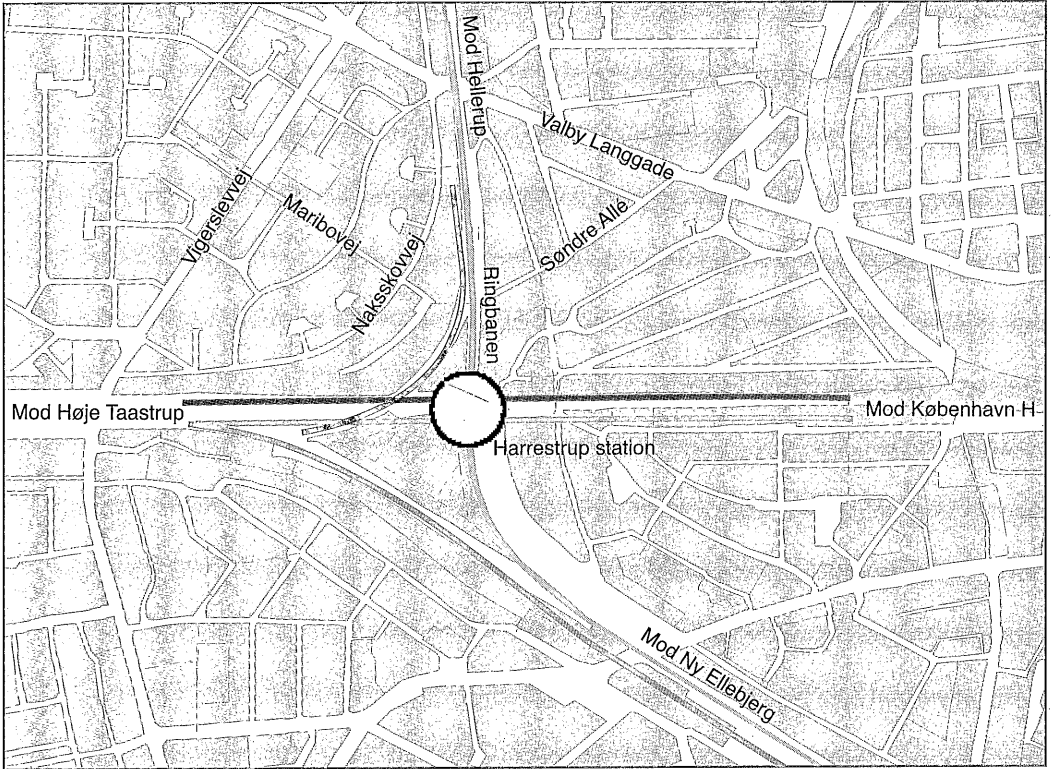


Bilag 2



 Banestrækning der nedlægges





Godsbanestrækning der muligvis nedlægges

Til lovforslag nr. L 261. Skriftlig fremsættelse (30. marts 2000)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om anlæg af Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg.*  
(Lovforslag nr. L 261).

Med lovforslaget søges bemyndigelse til at etablere Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg ved opgradering af den eksisterende S-banestrækning mellem Hellerup og Grøndal Station, ved ændring af godsbanen mellem Grøndal Station og Vigerslev til S-bane, ved anlæg af to nye S-bane spor mellem Vigerslev og Ny Ellebjerg og ved anlæg af nye stationer ved Flintholm, ved KB Hallen, ved Ålholm, ved Harrestrup, ved Vigerslev og ved Ny Ellebjerg. Endvidere søges bemyndigelse til at nedlægge jernbanestrækningen mellem Ringbanen fra syd for Grøndal Station til Vanløse Station og forbindelsessporene fra Ringbanen til strækningen mellem Frederiksberg og Vanløse Stationer.

Med anlægget af Ringbanen forbindes alle de øvrige S-togslinjer i byfingrene samt Metroen med et effektivt og højfrekvent togsystem. Dermed gøres det væsentligt nemmere at færdes på tværs af byfingrene i Hovedstadsområdet med kollektiv trafik. Ved etablering af en række nye stationer opnås en bedre trafikbetjening af borgerne i disse stationers opland. Ringbanen vil ligeledes kunne aflaste biltrafikken på Ring II. Ifølge de opstillede prognoser vil antallet af rejsende på Ringbanen stige fra de ca. 20.000, der i dag rejser på strækningen mellem Hellerup og Vanløse, til ca. 95.000 i 2010, når Metroen i 2010 er fuldt udbygget. En stor del af de nye brugere vil være personer, der hidtil har benyttet bus, men det forventes også, at ca. 10 pct. vil være rejsende, der hidtil har benyttet bil. Generelt vurderes det, at Ringbanen vil betyde et væsentligt løft til den kollektive trafik.

Ringbanen bliver en forlængelse af den eksisterende dobbeltsporede S-bane mellem Hellerup og Grøndal Stationer til Ny Ellebjerg Station. Den forløber gennem bymæssig bebyggelse og bliver ca. 11,5 km. lang. Banen bliver dimensioneret til en teknisk togfølge på ned til 2½ minut og maksimal hastighed på 80 km./t. Når Ringbanen er fuldt udbygget i 2005, etableres der 5 minutters drift på banen, som skal betjenes af 12 S-tog.

Ved anlæg af Ringbanen bliver de eksisterende stationer opgraderet og indrettet, så de kan betjene den større passagemængde i det omfang, det er nødvendigt. Opgraderingen omfatter blandt andet udbygning af antallet af cykelparkeringspladser og forbedring af skiftemulighederne mellem bus og tog.

Ved Flintholm opføres en omstigningsstation på de eksisterende jernbanerealer. Stationen forventes at blive landets tredje største station målt i passagertal. Ved anlæg af stationen erstattes de eksisterende jernbanedæmnings med nye dalbroer, så der opnås en station i en meget høj standard, både arkitektonisk og funktionelt. Herved opnås korte skifteafstande mellem de forskellige trafikformer og et publikumsvenligt miljø i form af overskuelighed og åbning af Grøndalsparken, som på nuværende tidspunkt er adskilt af de eksisterende jernbanedæmnings.

Ved Ny Ellebjerg Station anlægges perroner for Øresundsbanen, Ringbanen og Køge Bugtbanen. Stationen anlægges af økonomiske hensyn i en forholdsvis beskeden udformning, men etableres på en måde, så den senere kan udbygges i takt med stigende passagergrundlag.

Ved aftalen af 28. december 1998 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten var det forudsat, at Ringbanen skulle have endestation på Sjælør Station, idet det dog anbefalede at spørgsmålet om endestationens place-

ring skulle undersøges nærmere. Banestyrelsens VVM-undersøgelser har efterfølgende vist, at det blandt andet af trafikale og anlægsøkonomiske grunde er mere hensigtsmæssigt at vælge Ny Ellebjerg Station som endestation. Ny Ellebjerg Station har en række trafikale fordele, fordi skiftemulighederne mellem Øresundsbanen, Ringbanen og Køge Bugtbanen samles på en station, der derved bliver et vigtigt trafikknudepunkt. Endvidere kan omfanget af ekspropriationer begrænses.

Flere forskellige muligheder for udformning af Flintholm Station er blevet undersøgt, ligesom der er sket en lang række mindre tilretninger af projektet som direkte følge af den offentlige høring. Der har således være en åben dialog mellem borgerne og Banestyrelsen, som blandt andet har resulteret i, at færre kolonihaver end oprindeligt påregnet bliver berørt af projektet.

Anlægsudgifterne til Ringbanen er budgetteret til ca. 1.377 mio. kr., hvoraf udgifterne til bane-tekniske anlæg udgør 578 mio. kr., Flintholm Station 354 mio. kr. og de øvrige stationer 446 mio. kr.

Den forventede statslige omkostning for anlægsprojektet skønnes at blive 1.203 mio. kr. 268 mio. kr. heraf finansieres af DSB/DSB S-tog A/S, som modtager kompensation fra staten via offentlig service togtrafikkontrakter. DSB/DSB S-tog A/S finansierer derudover 50 mio. kr. af de samlede anlægsudgifter af egne midler. Frederiksbergbaneselskabet I/S finansierer 70 mio. kr. og Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune finansierer til sammen 105 mio. kr.

I overensstemmelse med aftalen af 28. december 1998 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten vil den bevillingsmæssige hjemmel for de statslige udgifter blive tilvejebragt på de respektive finanslove. De statslige udgifter for perioden 1999 til 2003 er optaget på finansloven for finansåret 2000.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale det til Tingets hurtige og velvillige behandling.