

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 reetableres 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