

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.