

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 aftentimerne. 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.