

	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 ₂ 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 passagemængde, 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-