

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-