

Ringbanen

af
Anne Pilegaard og Bent Johnsen
DSB S-tog a/s

Indledning

I december 1998 indgik Regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten et politisk forlig, som blandt andet indebærer, at der frem til 2006/07 afsættes 924 mio. kr til etablering af en Ringbane i København. Forliget er en del af pinsepakken, hvor der blev afsat 200 mio. kr om året til styrkelse af den kollektive trafik.

Hovedformålet med Ringbanen er at give den kollektive trafik i de ydre dele af Københavns og Frederiksberg kommuner et tiltrængt løft. Banen skal forbedre trafikbetjeningen af en række tætbebyggede bolig- og erhvervsområder, som ligger 4-5 km fra Københavns centrum. Desuden skal Ringbanen binde de radiale S-baner sammen og forbedre mulighederne for at rejse på tværs.

I dag er den nordlige del af området betjent af S-banen mellem Hellerup og Vanløse. Med omstigning i Hellerup, Ryparken eller Vanløse er det muligt at opnå forbindelse til de radiale baner mod Helsingør, Holte/Hillerød, Farum og Ballerup/Frederikssund.

Med etableringen af Ringbanen vil også den sydlige del af området få en højklasset kollektiv betjening, og det vil blive muligt, at skifte til banerne mod Høje Taastrup, Hundige/Køge samt Københavns Lufthavn, Kastrup.

Linieføring og stationer

Ringbanens linieføring fremgår af kortet på næste side.

På strækningen fra Hellerup til lidt nord for Vanløse skal Ringbanen benytte den eksisterende S-bane, som opgraderes og moderniseres. Herfra og frem til syd for krydsningen med banen mod Høje Taastrup/Roskilde benyttes den eksisterende godsbane, som ombygges til S-bane. Godsbanen bliver stort set ledig, når DanLink-godstrafikken i 2000 overflyttes til Øresundsforbindelsen. De sidste par km frem til Køge Bugt banen anlægges en ny dobbeltsporet S-bane parallelt med den eksisterende fjernbane.

De eksisterende muligheder for omstigning til andre baner på Hellerup og Ryparken stationer bevares og suppleres med følgende nye:

- Flintholm lidt øst for Vanløse bliver et nyt stort trafikalt knudepunkt. Her bliver der mulighed for skift mellem Ringbanen, S-banen mod Ballerup/Frederikssund og den kommende Metro. Flintholm erstatter Vanløse som skiftestation, mens Vanløse fremover vil blive betjent af S-banen mod Ballerup/Frederikssund og Metroen.
- På Harrestrup bliver der mulighed for skift mellem Ringbanen og S-banen mod Høje Taastrup.
- På Grønttorvet bliver der mulighed for skift mellem Ringbanen og Kalvebodbanen, som benyttes af regionaltoget mellem Roskilde og Københavns Lufthavn, Kastrup.
- På Sjælør bliver der mulighed for omstigning mellem Ringbanen og S-banen mod Køge.

I stedet for at fordele omstigningerne mellem Ringbanen, Køge Bugt banen og Kalvebodbanen på Grønttorvet og Sjælør stationer overvejes det at samle dem på én station med arbejdstitlen Ny Ellebjerg. Denne station vil kunne blive et vigtigt knudepunkt i det sydvestlige København, idet den også vil kunne blive betjent af togene på de planlagte nye spor mellem København og Ringsted.

Udover de stationer, hvor der er omstigning til andre baner, planlægges 3 nye stationer (KB-hallen, Ålholm og Vigerslev Allé), som primært skal betjene de lokale oplande.



Fig. 1: Ringbanens linieføring

Trafikbetjening og passagerprognoser

Ringbanen vil blive betjent med S-tog, som kører med 5-min drift i dagtimerne og 10-min drift i den øvrige driftstid. Dette er en fordobling af betjeningen i forhold til den nuværende betjening af strækningen Hellerup - Vanløse. De første 10 år efter banens etablering vil der blive kørt med en blanding af de nyeste af de eksisterende S-tog (de såkaldte 3. generations S-tog leveret i 1986) og de nye S-tog, som er under levering (4. generations S-tog i halv længde). På længere sigt skal der udelukkende køres med nyt materiel.

Antallet af passagerer, som vil benytte Ringbanen i 2010, er ved hjælp af Ørestadstrafikmodellen (OTM) beregnet til ca. 95.000 passagerer pr dag. Det er næsten fem gange så mange som i dag benyt-

ter S-banen mellem Hellerup og Vanløse. Den store stigning i passagertallet skyldes en række faktorer:

- Det opland, som Ringbanen betjener er meget tæt bebygget. Antallet af bosatte og arbejdspladser tilsammen langs Ringbanen er kun ca. en tredjedel lavere end langs banen gennem City.
- De nye muligheder for at skifte mellem Ringbanen og de radiale baner giver stærkt forbedrede rejsemuligheder i en lang række relationer.
- Tilsvarende giver Ringbanen og Metroen en række nye hurtige forbindelser.
- Den høje frekvens tiltrækker mange passagerer.

Flintholm forventes at blive Ringbanens største station med knap 60.000 passagerer pr dag. Men også Nørrebro og Hellerup med mellem 25.000 og 40.000 passagerer bliver store stationer.

Ved at sammenligne med en situation, hvor Ringbanen ikke etableres, kan det beregnes, at ca. 25% af passagererne på Ringbanen vil være overflyttet fra bil- og cykeltrafik, mens ca. 50% overflyttes fra busserne. De sidste ca. 25% overflyttes fra S-tog (især den eksisterende strækning Hellerup - Vanløse). Det er ligeledes beregnet, at Ringbanen medfører en ikke ubetydelig aflastning af den centrale del af S-banen.

Integration med den øvrige S-bane

Ringbanen vil blive etableret som en såkaldt "isoleret" bane. Det vil sige det forudsættes, at togene på banen kører i penduldrift mellem Hellerup og Sjælør eller Ny Ellebjerg. På længere sigt er det muligt at integrere togene på Ringbanen med togene på den øvrige S-bane, fx således at nogle af S-togene fra Holte/Hillerød fortsætter ad Ringbanen i stedet for at køre via City. Det vil give en yderligere forbedring af den kollektive trafik, idet en lang række passagerer vil undgå at skulle skifte tog.

I første omgang vil denne mulighed kun blive brugt i forbindelse med større driftsforstyrrelser på den centrale del af S-banen. Her vil det være muligt at lade S-tog fra Holte/Hillerød køre ad Ringbanen, således at passagerer kan skifte til Metroen på Flintholm og på den måde komme til City. Ringbanen vil således være med til at gøre det samlede S-togsnet mere robust. Muligheden for at lade S-tog på de radiale baner køre ud på Ringbanen er på grund af infrastrukturen kun til stede i Hellerup. En tilsvarende løsning, så S-tog fra Hundige/Køge kan køre ud på Ringbanen fra syd, vil kræve store investeringer og kan derfor kun blive aktuel på meget langt sigt.

En ny bane i et eksisterende byområde

Etablering af en ny banestrækning i en eksisterende by kræver indpasning i de eksisterende bymæssige bebyggelser. Det gælder såvel den fysiske tilpasning til området som afhjælpning af de støj- og miljømæssige konsekvenser.

Selvom Ringbanen på en stor del af strækningen består af nyanlæg, så er der dog - som allerede nævnt - tale om placering af en bane i et område, der i høj grad allerede er præget af baneanlæg og støj fra den eksisterende S-togs- og godstrafik.

Flintholm station

Eksempelvis placeres den største station på strækningen - Flintholm station - i skæringspunktet mellem Ringbanen og Frederikssundbanen og den kommende Metro, der skal benytte det eksisterende S-togstracé mellem Vanløse og Solbjerg/Frederiksberg. Dette knudepunkt ligger på grænsen mellem Københavns kommune og Frederiksberg kommune og midt i Grøndalsparken - et grønt parkbælte, der strækker sig fra Damhussøen og 3 km i nordøstlig retning mod Nørrebro station.

Parken er et vigtigt rekreativt område for beboere i denne del af byen. Men netop på det sted, hvor Flintholm station skal anlægges, er parken i dag afbrudt af de mange jernbanebroer og dæmninger, der føres tværs hen over parken og den eksisterende godsbane, som indgår i den fremtidige Ringbane.

I 1959 blev der i København kommune rejst en lang række fredningssager for parker i kommunen, herunder for Grøndalsparken. Fredningen blev dog aldrig fuldført, men kommunen agter at genoptage

sagen i forbindelse med de fysiske ændringer, der skal ske i forbindelse med Ringbanens og Flintholm stations etablering.

Der er stor interesse hos alle involverede parter - Trafikministeriet, Banestyrelsen, DSB, DSB S-tog a/s, Frederiksbergbaneselskabet, Frederiksberg og Københavns kommuner - for, at der skabes en moderne, attraktiv og tryk station på området, der tilføjer nye kvaliteter til det landskabsmæssige strøg, som stationen bliver en del af.

Det fordrer imidlertid, at de eksisterende broer og dæmninger fjernes og erstattes af nye lange dalbroer tværs over Grøndals Parkvej, stationsforpladsen og Ringbanen. Herved kan det grønne parkbånd visuelt føres helt ind til stationen, og parken vil kunne opleves som et sammenhængende strøg. De "transparente" broer sikrer samtidigt, at stationen vil kunne opleves som et trykt område at færdes i.

De eksisterende broer er over 50 år gamle og kan ikke udskiftes uden tilladelse fra Skov- og naturstyrelsen. Dette er dog sandsynligvis det mindste problem, idet en større vanskelighed ligger i at få tilvejebragt den nødvendige ekstra bevilling, som en udskiftning af de mange broer nødvendiggør, da den heraf følgende fordyrelse ikke indgår i det oprindelige Ringbane projekt. Her vil det være nødvendigt, at alle involverede parter bidrager.

Så længe de finansielle forhold ikke er afklaret, arbejdes der i projektsammenhæng med to alternative løsninger for Flintholm station:

- dels en optimal løsning - 8a, der er baseret på fjernelse af alle fem gamle broer og dæmninger samt etablering af to nye dalbroer til Metroen og til Frederikssundbanen,
- dels en billigere løsning - 4c, der bevarer de eksisterende broer og dæmning under Frederikssundbanen, mens broer og dæmninger under Metroen udskiftes til fordel for en dalbro.

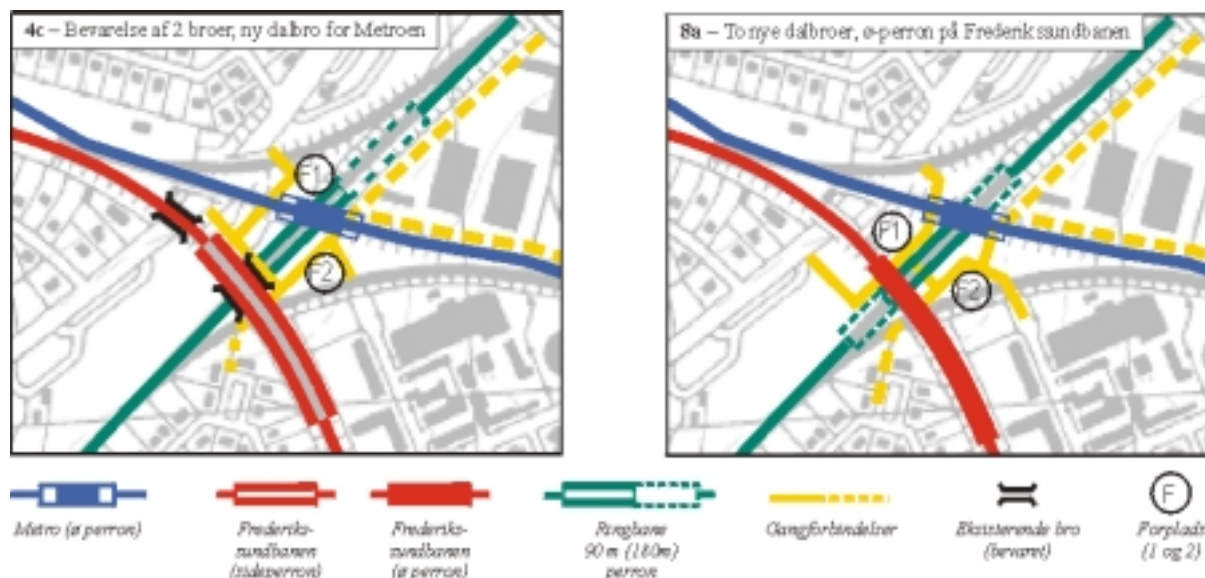


Fig. 2 og 3: Flintholm station, alternativ 4c og 8a

I begge løsninger indgår dele af de foreslåede fredede arealer til forplads samt adgange og cykelparkering. Desuden vil det være nødvendigt, at inddrage en del af de DSB arealer, der i dag er udlagt til kolonihaver.

Stationen skal kunne håndtere et stort antal daglige rejsende. I år 2010 forventes 20.000 daglige rejsende, der passerer forpladserne til eller fra stationen, samt 40.000 passagerer, der skifter mellem Ringbanen, øvrige S-tog og Metroen. Det er omtrent lige så mange rejsende, som der i dag anvender Nørreport station, der er landets største station.

Forventningerne til udformningen af den nye station er derfor især, at der skabes gode adgangs- og skifteforhold med de kortest mulige gangafstande ved skift mellem de forskellige transportmidler.

Samtidigt er det vigtigt, - at stationen er smuk og indbydende at færdes på, - at der er liv og aktivitet på stationen i hele dens åbningstid, - at stationen passes ind i byområdet såvel funktionsmæssigt som arkitektonisk, - at stationen om dagen indgår i og opleves som en harmonisk del af det grønne strøg og om aftenen opleves som en lys og bymæssig kobling til den øvrige storby.

Med den centrale placering og de gode kollektive trafikforbindelser i alle retninger skaber Flintholm station grobund for en fremtidig byudvikling i området. På en del af DSBs arealer, der er beliggende i Frederiksberg kommune i tilknytning til stationen, er der ønsket om at etablere et større byggeri, der vil kunne bidrage til finansieringen af stationen. Desuden har Frederiksberg kommune et stort areal liggende umiddelbart sydøst for stationen, den gamle gasværksgrund, hvor der allerede er planer om ny bebyggelse. En mere intensiv udnyttelse af flere af de stationsnære arealer ved Flintholm vil være en oplagt mulighed i forlængelse af stationens etablering.

Øvrige stationer

KB-hallen station anlægges ved Ringbanens krydsning med Peter Bangs Vej og Ålholm station ved krydsningen med Roskildevej. Disse stationer er primært oplandsstationer, da de ligger i tæt bebyggede områder. Der vil dog også - især på Ålholm station - blive en del omstigning til og fra buslinier.

Ved hver af disse stationer placeres et mindre stationsanlæg på et dæk på sydsiden af vejen hen over sporene. Der etableres cykelparkering, kiss and ride samt busstoppesteder tæt ved trapper og elevatorer, der føres ned til perronerne, som anlægges som sideperroner langs de eksisterende spor. Der vil kun i meget begrænset udstrækning blive behov for ekspropriationer.

Harrestrup station anlægges i Ringbanens krydsning med S-banen mod Høje Taastrup. Stationen er primært en skiftestation, da mulighederne for at etablere gode vejadgange til stationen ikke er til stede og stationens næromland i øvrigt er forholdsvis ekstensivt bebygget, primært med villabebyggelser og kolonihaver.

Mulighederne for at etablere busforbindelse til denne station er ikke til stede, da nødvendig vejadgang kun kan etableres via snævre villaveje.

Der anlægges sideperroner på Ringbanen, mens sporene på S-banen mod Høje Taastrup banen "spiles" for at skaffe plads til en ø-perron. Det vil være nødvendigt at ekspropriere enkelte villaer, der ellers ville komme til at ligge for tæt på sporene. Der etableres adgangsstier for fodgængere og cyklister i hver ende af perronerne.

Vigerslev station anlægges hen over Vigerslev Allé ved udvidelse af den eksisterende jernbanebro. Også her vil der blive behov for mindre ekspropriationer, blandt andet af kolonihaver beliggende tæt på baneskråningerne.

En ny station placeres øst for Gl. Køge Landevej. Stationens kaldes Grønttorvet i det alternativ, hvor endestationen er Sjælør. I det alternativ, der har Ny Ellebjerg station som endestation, kaldes stationen for Ny Ellebjerg. Som tidligere beskrevet har de to stationer forskellige funktioner, idet Ny Ellebjerg især fungerer som et regionalt trafikknudepunkt med skiftemuligheder til Køge Bugt banen, Kalvebodbanen samt København - Ringsted banen, når den etableres, mens Grønttorvet alene har skift til Kalvebodbanen, og snarere har karakter af en lokalstation.

Forpladsen til Grønttorvet station vil være et dæk øst for Gl. Køge Landevej hen over sporene, mens hovedadgangen til Ny Ellebjerg vil være beliggende nord for Ellebjergvej ved en ny forplads, der kræver fjernelse af et større antal gamle erhvervsejendomme. Anlæg af stationen vil give mulighed for etablering af Park and Ride anlæg ved forpladsen. Med etablering af stationen vil der samtidig være skabt basis for erhvervs- og byudvikling i dette hjørne af København, der igennem en lang årrække har været stærkt forsømt.

Støjforhold

Allerede i dag er Ringbane-strækningen fra Hellerup til Sjælør belastet af støj fra jernbanen, idet de eksisterende spor benyttes af S-tog, godstog og regionaltog.

I fremtiden vil støjbelastningen på strækningen ændres; - fx på strækningen mellem Hellerup og Flintholm. Her øges S-togsdriften fra 10- til 5-minutters frekvens. Til gengæld forsvinder næsten al godstrafik med DanLink trafikken og kun enkelte godstog påregnes ført denne vej. Hertil kommer indsættelsen af nye/nyere togmateriel med væsentligt lavere støjemissioner. Målt på døgnbasis vil der alt i alt være tale om væsentlige støjreduktioner på strækningen.

For den øvrige del af Ringbane-strækningen vil der ligeledes være tale om en mindre reduktion set i forhold til støjbilledet i dag. Da Banestyrelsen imidlertid opererer med en mere restriktiv støjnorm for strækningen i fremtiden - nemlig 60 dB(A) (samme norm som ved nyanlæg af jernbaner) for boliger beliggende i en afstand af 25 m fra spormidte, mod 65 dB(A) for trafik på eksisterende jernbaner, vil der være behov for at gennemføre støjbeskyttelse af en række boliger, der ligger i umiddelbar nærhed af banen.

Tidsplan og den videre proces

Tidsplanen for anlægget af Flintholm er meget stram, idet stationen allerede forventes klar til ibrugtagelse fra december 2001. Fra det tidspunkt overtager Frederiksbergbaneselskabet de perroner på Vanløse station, som i dag anvendes af S-tog på strækningerne Hellerup - Vanløse - Solbjerg. S-tog fra Hellerup vil herefter ikke længere køre til Vanløse, men i stedet få endestation på Flintholm station, hvor der er omstigning til Frederikssundbanen. Strækningen Hellerup - Flintholm vil da fortsat være betjent af S-tog med 10 minutters drift.

De følgende etaper af Ringbanen forventes åbnet til Vigerslev og senere til Ringbanens endestation i Ny Ellebjerg eller Sjælør. Først herefter opgraderes strækningen Hellerup - Grøndal til kørsel med nye tog og 5 minutters frekvens. Opgraderingen omfatter såvel en teknisk renovering af strækningen med nyt sikringsanlæg og øget strømforsyning, som et løft af de eksisterende stationer, der blandt andet indebærer en forbedring af adgangsforhold og en udbygning af cykelparkeringsfaciliteterne ved stationen.

Der er endnu ikke sat årstal på etapeopdelingen; men det samlede anlæg skal være færdig til ibrugtagelse i år 2006/07.

Der skal nu udarbejdes en miljøredegørelse, der belyser alle projektets areal- og miljømæssige konsekvenser, som vil blive fremlagt otte uger til en offentlig VVM høring i efteråret. Parallelt her med udarbejdes tillæg til Kollektiv Trafikplan 1998, der ligeledes udsendes til høring samtidig med miljøredegørelsen.

På baggrund af høringssvarene udarbejder Banestyrelsen anlægslov for Ringbanen, som vil blive fremlagt for Folketinget i april 2000. Anlægsarbejderne ved Flintholm vil blive sat i gang så snart anlægsloven er vedtaget.