

## Ansøgning om statslige projekter på jernbane og VVM

## Ansøgning



## Oplysninger om ansøger

Hvem indsender ansøgningen?

- Ansøger  
 Rådgiver på vegne af ansøger

## Ansøger - virksomhedsoplysninger

Virksomhedens navn

Banedanmark

CVR-Nummer

18632276

Adresse

Carsten Niebuhrs Gade 43

Postnummer

1577

By

København V

Virksomhedens telefonnummer

82340000

Virksomhedens email

[banedanmark@bane.dk](mailto:banedanmark@bane.dk)

## Kontaktperson

Navn

Anne-Cecilie Severin Koefoed

Telefonnummer

21536719

E-mail

[acsk@bane.dk](mailto:acsk@bane.dk)

## Placering og anlægsperiode

Angiv venligst titel på projekt

Fremtidens S-bane: Ringbanen

Hvor skal projektet ligge?

S-banen fra København Syd til Hellerup over Flintholm St.

## Beskrivelse af strækning ink. berørte matrikelnumre

Strækningen går fra København Syd over Flintholm St. til Hellerup med arbejder på alle 12 stationer.

Matr. Nr:

2332a og 2355a Valby, København,  
3262a, 3319, 3332 Vigerslev, København,  
14gz, 338a, 411, 412, 396, 406a, 407, 415a, Frederiksberg,  
3472 Brønshøj, København,  
100, 1583, 1593, 1594 Utterslev, København,  
6212, 6318, 6331, 6337a, 6369a Udenbys Klædebo Kvarter, København

## Hvilken kommune(r) er projektet beliggende i?

København og Frederiksberg Kommune

## Anlægsperiode

Forventes påbegyndt den:

31-01-2028

Forventes afsluttet den:

30-11-2029

## Projektbeskrivelse

## Beskriv baggrund for og formål med projektet

DSB planlægger at opgradere S-banen til et fuldautomatisk togsystem, hvor togene skal køre uden fører ligesom metroen. Derfor er det nødvendigt at opgradere sikkerheden langs S-banen, det er Banedanmark som infrastrukturejer sat til at planlægge og udføre. Første anlægsstrækning i projektet er Ringbanen, herefter vil resten af S-banenettet blive anlagt i efterfølgende anlægsstrækninger. Denne ansøgning handler kun om arbejderne på Ringbanen. For at kunne køre sikkert med førerløse S-tog skal der udføres tre delprojekter:

- Hegn: Der skal sikres en ubrudt barriere på strækninger mellem stationer og opsættes hegn for enden af perronerne på alle 12 stationer.
- Perronforkanter: Der skal arbejdes på udvalgte perroner på 3 stationer, for at sikre at sikkerhedsafstanden mellem de nye tog og perron overholde kravene.
- Føringsveje og nye systemer: Der skal på stationerne og langs strækningen sikres plads/rør til kabler til de nye understøttende systemer, etablering af nye teknikhytter ved alle stationer samt opsætning af de nye systemer. De nye systemer drejer sig om kabler til nye skærme, en nødstopknap på hver perron, detektering system i sporet ved alle perroner der kan mærke, om der er større objekter eller personer på sporet samt videoovervågning.

## Beskriv projektets arbejdsmetoder

## Hegn:

Der hvor der vurderes ikke at være tilstrækkelige barrierer i dag vil der blive sat nyt hegn op. Det omfatter hegn på stationer, ved perroner og mellem spor, langs fri strækning mellem stationer samt ved overføringer. Projektet er fortsat i gang med at afklare om tredjemands hegn kan bruges eller om nyt hegn skal opsættes disse steder.

Hegnes forventes at blive sat op fra sporet, hvor hegnspæle presses min. 80 cm ned under terræn, og stålmattehegnet påsættes efterfølgende. Hegnet er planlagt opsat på Banedanmarks egen matrikel 1 m fra matrikel skel, hvor dette er muligt. Hegnet vil være stålmattehegn i 0,8 eller 1,2 m højde på stationerne, og stålmattehegn i 1,2 eller 1,4 m højde langs strækningen. Visse steder hvor der ikke er plads til hegn vil der være behov for opsætning af en gummi flap som barriere i stedet for.

Samlet vil der på stationer og mellem spor blive opsat ca.: 2 km hegn

Samlet vil der på fri strækning blive opsat ca.: 10 km hegn

## Perronforkanter:

Da perronernes højde varierer og dimensionerne for de nye S-tog ikke kendes på nuværende tidspunkt, skal det sikres, at afstande mellem perronforkant og tog overfor et sikkerhedskrav fastsat af DSB. Dette forventes løst med såkaldte "humps", små ramper der opsættes på perronbelægningen ved manual boring. Disse etableres på perronforkanten, så der sikres niveaufri eller næsten niveaufri adgang for passagerer med nedsat mobilitet. Denne løsning er nødvendig på to stationer på Ringbanen: Vigerslev Allé og Danshøj. På Bispebjerg station forventes der at blive gennemført en sporjustering for at opfylde sikkerhedskravet.

## Føringsveje og nye systemer:

For at gøre plads til de nye understøttende systemer, der skal gøre det muligt at køre førerløs drift, skal der først sikres føringsveje/rør til kablene til de nye systemer. Nye føringsvejene etableres ved nedgravning i perronerne eller ved styret underboring (nano-drills) under [f.eks.](#) spor, hvor krydsning er nødvendig. Derudover vil der være behov for nye master på perronerne til diverse udstyr. På fri strækning mellem stationerne forventes det, at kablene kan ligge i eksisterende kabelkasser i sporet, hvor der ikke er plads, vil der blive etableret nye kabelkasser i plast/komposit kabelrender med låg ved siden af eksisterende kabelrender i sporet.

## Projektets omfatter i hovedtræk følgende:

- Etablering af ca. 2.100 meter kabelrender på fri strækning og stationer.
- Etablering af ca. 1000 meter hovedføringsvej (6 føringsrør, ø110) i eksisterende perron.
- Etablering af ca. 1000 meter hovedføringsvej (3 føringsrør, ø110) i eksisterende perron.
- Etablering af ca. 1000 meter føringsvej i perrontage/-overdækninger.
- Etablering af op mod ca. 1.700 meter sekundærføringsvej.
- Udførelse af gravede underføringer (samlet set 25 sporkrydsninger).
- Udførelse af op mod 54 styrede underboringer.
- Specialløsninger bl.a. på Nørrebro station i form af særlig kabelkanal og kabelportaler.

Derudover skal der laves beton fundamenter på alle stationer til teknikhytter til de nye systemer. Der skal derfor også laves føringsveje fra de eksisterende teknikhytter for signalsystemet og hen til de nye teknikhytter. Derudover skal der trækkes strøm fra forsyning til teknikhytterne.

Det understøttende system består bl.a. af et detekteringssystem i form af ODS-P master (Object Detection System Platform), der sættes op på perronerne og langs sporet ved hver station. Forberedelsen til installation af ODS-P udstyret afhænger af det endelige valg af leverandør. Det forventes, at løsningen med ODS-P master på perron delvist kan foretages i dagtimer, eksempelvis udgravning til ODS-P fundamentet i perronen, og delvist i aften- og natspæringer ifm. placering af fundamenter og installation af master. Vælges leverandøren med de lave ODS-P master, der er placeret mellem sporene ved sideperronerne, planlægges arbejdet udført i totalspærring, mens det for Ø-perroner kan udføres ved enkeltsporsdrift. Masterne opsættes med 14-23 m mellem hver mast på strækningen.

Videoovervågning i form af CCTV-kameraer monteres så vidt muligt på eksisterende konstruktioner. Hvor det ikke er muligt, laves der nye master og fundamenter. De nye master måler 3,5 m i højde.

Er projektet omfattet af VVM-bekendtgørelsen?

- Ja  
 Nej

Angiv venligst bilagspunkt

Bilag 2, pkt. 13 stk. a

Overholdt projektet lokalplanen for området?

- Ja  
 Nej

Er projektet vedtaget ved lov? (anlægslov)

- Ja  
 Nej

Er der tale om anlæg af ny jernbane?

- Ja  
 Nej

## Berørte parter

Er der berørte parter til projektet?

- Ja  
 Nej

## Miljømæssige konsekvenser

Hvad bliver projektområdet brugt til i dag?

S-bane, samt tilhørende arealer.

Kryds af hvordan arbejdet i projektet vil påvirke miljøet:

- Støj  
 Støv  
 Affaldsproduktion  
 Andet

## Støj

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket i henholdvis anlægs- og driftsfase

### Anlægsfase

Nogle arbejder forventes udført i totalspæringer hvor arbejderne vil foregå døgnet rundt i enten ferieperioder, helligdage eller weekender. Spæringer forventes at være mellem to eller flere stationer og strækningen imellem disse stationer. Der vil derfor ikke blive udført arbejder på hele strækningen på samme tid, arbejderne vil rykke sig over tid på den fulde strækning mellem København Syd og Hellerup Station. I totalspæringerne forventes der stor aktivitet på stationerne.

Der kan forekomme støj fra midlertidige arbejdspladser placeret langs strækningen tæt på stationerne.

### Hegns aktiviteter

De nærmeste naboer til stationerne kan blive let påvirket af almindelig kørsel med entreprenørmaskiner ved arbejdspladser og på strækningen kan skinnekørende maskiner være let støjende.

### Perronforkants aktiviteter

Det forventes, at sporet skal justeres på Bispebjerg station, det kan støje.

### Føringsveje aktiviteter

Anlæg af føringsveje, disse forventes at blive gravet ned i perronerne med mindre gravemaskiner. Der vil derfor skulle flyttes på mindre mængde af materialer der kan støje fra

opgravningen og til evt. byggeplads, hvis det ikke kan opbevares på perronen i mellemtiden. Størstedelen af disse arbejder forventes udført i dagtimerne.

På strækningen vil de blive etableret under sporet ved styret underboring.

Der skal opsættes en støttekonstruktion i form af en københavnervej ved Ålholm og KB-hallen station til teknikhytterne grundet afgravningsskråning. Væggene forventes at være ca. 10 m lang og blive vibreret eller spunset ned over 5 hverdage, dette med skiftevis perioder med støj og perioder med udgravning af jord omkring væggen. Det er ikke fastlagt endnu, om arbejdet udføres hen over aften og natteperioder.

Driftsfase

Det gælder for hele projektet, at der ikke forventes at blive noget ændret støjbillede efter anlægsaktiviteterne er afsluttet.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Boliger der ligger tæt på stationerne kan blive påvirket af støjende aktiviteter, naboer langs den fri strækning mellem stationerne forventes påvirket i en mindre grad.

Angiv afstand til nærmeste boligområde eller anden støjfølsom anvendelse

10 m

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne mindskes?

- Ja  
 Nej

Udføres anlægsarbejde uden for tidsrummet 07-18?

- Ja  
 Nej

Hvilket anlægsarbejde forventes udført uden for tidsrummet 07-18 og i hvilket tidsrum?

I udgangspunktet er der planlagt to weekender af 56 timer totalspærring pr. station med arbejder i døgndrift, disse forventes lagt i ferier eller weekender. Størstedelen af anlægsarbejderne forventes udført i spærringer der påvirker S-togsdriften mindst muligt, derfor aften- og natte timer.

Følgende anlægsarbejder kan forekomme i aften og natte timerne:

Nedpresning af hegnspæle, påsætning af hegn, anlæg af kabelbrønde, sporjustering, udrulning af fiberkabler, fundamenter til teknikhytter inkl. københavnervej, installation af master, noget af udgravning i perroner til føringsveje, opsætning af humps, styret underboringer.

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja  
 Nej

Skriv navnet på andre projekter, er der givet tilladelse til:

Kørestromsfornyelse mellem Østerport og Holte, der vil foregå arbejder på Hellerup St. i 2028.

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja  
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

I anlægsfasen skal der anvendes råstoffer og ressourcer i forbindelse med materialer til etablering af nyt hegn, humps og føringsveje forventeligt i form af grus, beton, stål, asfalt og jord. Projektets forholdsvis ringe omfang taget i betragtning vil mængderne af byggematerialer mv. være relativt små.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja  
 Nej

## Støv

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

Der kan blive generet meget begrænset støv ifm. opgravning af perronbelægning.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Evt. støvgener vil afværges ved at sprinkle arealer med vand, hvis der opstår behov for dette. Derved vil passagerer og borgere der bor eller færdes nær projektområdet ikke opleve væsentlige støvgener.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja  
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja  
 Nej

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja  
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

I anlægsfasen skal der anvendes råstoffer og ressourcer i forbindelse med materialer til etablering af nyt hegn, humps og føringsveje forventeligt i form af grus, beton, stål, asfalt og jord. Projektets forholdsvis ringe omfang taget i betragtning vil mængderne af byggematerialer mv. være relativt små.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja  
 Nej

## Affaldsproduktion

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

Anlægsfasen

I anlægsfasen forventes der at blive genereret bygge – og anlægsaffald. Mængderne er ikke opgjort på nuværende tidspunkt, men der vil være gammelt trådhegn langs banen som bliver taget ned når det nye skal sættes op.

Affaldet vil blive anmeldt til den respektive kommune og håndteret i henhold til kravene i affaldsbekendtgørelsen og kommunernes regulativer for Erhvervsaffald. Inden anmeldelsen foretages der en screening af bygge – og anlægsaffaldet.

Driftsfasen

Projektet medfører ikke ændringer i affaldsproduktionen i driftsfasen.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

0

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja  
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja  
 Nej

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja  
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

I anlægsfasen skal der anvendes råstoffer og ressourcer i forbindelse med materialer til etablering af nyt hegn, humps og føringsveje forventeligt i form af grus, beton, stål, asfalt og jord. Projektets forholdsvis ringe omfang taget i betragtning vil mængderne af byggematerialer mv. være relativt små.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja  
 Nej

## Natur og fredning

Ligger området i et Natura2000 område?

- Ja  
 Nej

Hvor ligger de nærmeste Natura 2000-områder? (Angiv venligst afstand, område nr. samt titel)

1,7 km væk, Nr. 127 Vestamager og havet syd for.

Beskriv udpegningsgrundlaget

Nr. 127 Vestamager og havet syd for.

Naturtyper: Sandbanke (1110) Lagune\* (1150) Bugt (1160) Enårig strandengsvegetation (1310) Strandeng (1330) Grå/grøn klit\* (2130) Klitlavning (2190) Kransnålalge-sø (3140) Kalkoverdrev\* (6210) Surt overdrev\* (6230)

Arter: Skæv vindelsnegl (1014)

Vurderes udpegningsgrundlaget for Natura 2000 at påvirkes?

- Ja  
 Nej

Er der registreret bilag IV-arter i/nær projektområdet?

- Ja  
 Nej

Beskriv venligst

Flagermus: Der er foretaget en besigtigelse af træer omkring Flintholm station og Grøndalsparken af COWI i 2024, hvorefter de var ude og sætte lyttebokse op ved relevante træer. Der blev hverken registreret ynglekolonier eller mellemkvarter, hvorfor de konkluderede at træerne ikke benyttes af flagermus. Det blev også vurderet, at området ikke udgør et fourageringsområde for flagermus grundet den lave aktivitet. Det vurderes ligeledes, at projektet ikke udgør nogen risiko for forsætligt drab af enkeltindivider som følge af evt. fældning af disse træer.

Kræver projektet dispensation fra §10, stk. 1, nr. 1, eller §11, stk. 1, i artsfredningsbekendtgørelsen?

- Ja  
 Nej

Gælder der specielle fredningsbestemmelser for området?

- Ja  
 Nej

Beskriv venligst

Indenfor projektområdet er arealfredningen Grøndalen med tilstødende arealer. Projektet har foreløbigt placeret fire mindre midlertidige arbejdspladser omkring Flintholm og Grøndal station. Midlertidige arbejdspladser kræver rydning af beplantning og udlægning af jernplader eller stabilgrus til at stabilisere terrænet til opbevaring af materialer eller skurby. Det skal derfor afklares i næste fase, om arbejdspladserne kan ligge indenfor fredningens formål eller en dispensation er mulig, hvis ikke udgår arbejdspladserne. Projektet planlægger arbejder ved eksisterende fredninger ved Nørrebro station og Hellerup station. Projektet skal i detailprojekteringen gennemføre en vurdering af påvirkningen ud fra gældende principper og praksis jf. bygningsfredningslovens, hvilket vil muliggøre det planlagte anlægsarbejde. Det forventes at arbejdet vil kræve en tilladelse jf. lovens § 10, da der planlægges at opsætte teknisk udstyr på stationsbygningen på Nørrebro station og på perrontaget på Hellerup station.

Hvor ligger nærmeste vandområder jf. vandområdeplanerne? (Angiv venligst afstand samt titel)

370 m, Damhussøen

Påvirkes målsætningerne for vandområderne? (Vurderingen skal foretages med udgangspunkt i samtlige relevante kvalitetselementer)

Målsætninger for vandområdet påvirkes ikke af projektet

Påvirker projektet muligheden for at opnå/opretholde god miljøtilstand i havet jf. havstrategiloven? (Vurdering skal foretages med udgangspunkt i de 11 deskriptorer)

Projektet påvirker ikke muligheden for at opnå god miljøtilstand i havet.

## Dokumentation

Kort med indtegnet projekt i målestok 1:10.000 eller 1: 5.000

Oversigtskort Ringbanen2.jpeg

2 MB

Tidsplan

Tidsplan 3-5.pdf

639 KB

Projektbeskrivelse

Ingen vedhæftede filer

Yderligere bilag

Tryk på "+" for at tilføje flere bilag.

Fuglebakken - Ryparken.jpeg

3 MB

København Syd - Danshøj.jpeg

3 MB

Aalholm - Grøndal.jpeg

4 MB

Hellerup station.jpeg

3 MB

Ingen vedhæftede filer