5.3. Andre miljøforhold

I forbindelse med udgivelsen af Miljøredegørelsens høringsudgave har Banestyrelsen som nævnt i afsnit 5 foretaget forskellige undersøgelser og vurderinger vedrørende miljøforhold, herunder planforhold, friluftsliv og natur, geologi og hydrogeologi, jord og affald, arkæologiske og kulturhistoriske interesseområder samt overfladevand og spildevand. Disse undersøgelser er rapporteret i fire tekniske bilagsrapporter til Miljøredegørelsens høringsudgave. Undersøgelserne har vist, at Ringbanens miljøpåvirkninger er meget begrænsede.

Der bliver taget almindelige miljøhensyn i forbindelse med de anlægstekniske arbejder.

I forbindelse med projektet skal der foretages en del terrænreguleringer, der medfører, at i alt ca. 120.000 m^3 jord skal graves bort. Heraf planlægges det at genindbygge ca. 60.000 m^3 jord, mens ca. 35.000 m^3 jord forventes at være så forurenet, at den skal bortskaffes til behandling og deponering. De resterende ca. 25.000 m^3 uforurenet eller letforurenet jord søges anvendt til opfyld på nærliggende baneområder.

Affald, som forekommer i forbindelse med anlæggets etablering, bliver så vidt muligt afsat til genanvendelse.

Der har også været foretaget undersøgelser af konsekvenserne for luftforureningen. Undersøgelserne viser, at etableringen af Ringbanen vil bidrage til et forbedret miljø i hovedstadsregionen i form af reduceret CO_2 udslip, idet der flyttes trafik fra bil og bus til S-tog.

6. Principper for udgiftsfordeling

Det er en forudsætning for projektet, at de berørte kommuner, DSB, DSB S-tog A/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S bidrager til finansieringen af væsentlige dele af udgifterne til projektet på og ved Ringbanens stationer. Banestyrelsen afholder alle udgifter til anlæg mellem stationerne.

Hovedprincippet for den foreslåede udgiftsfordeling er, at den kommende ejer af et anlægselement betaler for etableringen. Udgiftsfordelingen mellem Banestyrelsen, DSB og DSB S-tog A/S følger principperne i bodelingen mellem Banestyrelsen og DSB/DSB S-tog A/S.

Banestyrelsen finansierer således anlæg på banearealer, vej- og sporbærende broer, perronanlæg, dele af perronapteringen og dele af adgangsvejene på de stationer, der både betjener S-togs- og regionaltogstrafik, det vil sige Hellerup og Ny Ellebjerg stationer. På disse stationer afholder DSB udgifter til dele af perronapteringen og dele af adgangsvejene samt halvdelen af udgifterne til cykelparkeringsanlæggene.

DSB S-tog A/S afholder udgifterne til adgangstrapper og elevatorer, perronoverdækninger og perronaptering på de stationer, der udelukkende betjener S-togstrafik, samt herudover en andel af udgifterne til Flintholm Station. Endelig afholder DSB S-tog A/S halvdelen af udgifterne til cykelparkeringsanlæggene.

Københavns, Frederiksberg og Gentofte Kommuner afholder udgifterne til stationsforpladser, vejarealer, stiforbindelser, tilpasning af busstoppesteder og de tiltag, der forbedrer trafiksikkerheden, samt halvdelen af udgifterne til cykelparkeringsanlæg.

Frederiksbergbaneselskabet I/S afholder en andel af udgifterne til Flintholm Station.

Banestyrelsen har på embedsmandsniveau gennemført forhandlinger af overenskomster med de berørte kommuner, DSB og DSB S-tog A/S om indretning og udgiftsfordeling for hver enkelt station bortset fra Flintholm Station, hvor udgiftsfordelingen er fastsat i et samarbejde mellem Trafikministeriet, Banestyrelsen, DSB S-tog A/S, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Overenskomsterne er endnu ikke tiltrådt af kommunalbestyrelserne i Frederiksberg og Gentofte Kommuner eller Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune.

7. Økonomiske konsekvenser

Der blev med aftalen af 28. december 1998 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten forudsat afsat 910 mio. kr. (2000 prisniveau) til etablering af Ringbanen. Dette beløb blev baseret på det såkaldte fase-0 budget, der fremgik af Trafikministeriets rapport fra september 1998, idet det samtidig blev forudsat, at der til medfinansiering af Ringbanen skulle afholdes 40 mio. kr. af den pulje på 900 mio. kr., som er afsat til opgradering af S-togsnettet i forbindelse med indkøbet af de nye S-tog, jf. akt. 181 af 18. marts 1997. Det sidstnævnte beløb udgør de omkostninger, som Banestyrelsen alternativt skulle have afholdt til opgradering af S-togsnettet mellem Hellerup og Vanløse stationer, hvis Ringbanen ikke blev etableret.

Der blev således samlet set budgetteret med en anlægsomkostning på 950 mio. kr. (2000 priser), idet det forudsattes, at Ringbanen skulle stå færdig til ibrugtagning fra 2007.

Som led i rammeaftalen for jernbaneområdet af 26. november 1999, blev det besluttet at give økonomisk mulighed for at fremrykke den planlagte åbning af Ringbanen fra 2007 til 2005. Der blev ved aftalen ikke