

**Tabel 3. Prisskøn ved forskellige kalkulationssikkerhedsniveauer, 2000 prisniveau**

Mio. kr. 2000 prisniveau	Omkostning	Usikkerhedstillæg	Sikkerhedsniveau
Forventet pris	1377	0	50 %
Mellemprisskøn	1434	57	70 %
Maksimalprisskøn	1516	139	90 %

#### 8. Administrative konsekvenser for staten, kommuner og amtskommuner

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for staten eller de berørte kommuner.

#### 9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes at have positive konsekvenser for erhvervslivet. Ringbanen vil dels medføre en forbedret mobilitet, som forventes at være til gavn for erhvervslivet, og dels vil der fremover blive basis for en mere intensiv erhvervsudvikling i områderne nær de nye stationer.

#### 10. Offentlighedsfasen og forholdet til borgerne

Inden fremsættelsen af lovforslaget er der foretaget undersøgelser af anlæggets miljøkonsekvenser, ligesom der har været afholdt en offentlig høring om projektet i de berørte kommuner efter retningslinierne i planlovgivningen. Høringen har medført justeringer i det oprindeligt fremlagte projekt.

Idéfasehøring har ikke været afholdt, bl.a. fordi projektet overordnet er blevet omtalt i forbindelse med kommuneplanerne for Københavns Kommune, der var i offentlig høring i sommeren 1997, og debatoplæg til kommuneplanrevision for Frederiksberg Kommune, der har været i offentlig høring i foråret 1999. De berørte borgere har således allerede i forbindelse med disse høringer haft mulighed for at forholde sig til idéen med projektet.

Offentlighedsfasen blev afviklet i perioden 25. oktober til 20. december 1999. Offentlighedsperioden blev bekendtgjort ved annoncering i landsdækkende og regionale dagblade og i relevante distriktsblade. Borgerne i de berørte områder er ligeledes blevet gjort opmærksomme på høringen og projektet ved opsættelse af ca. 500 plakater lokalt og på områdets stationer.

Som oplæg til høringen udgav Banestyrelsen en informationsfolder, der blev distribueret i 42.000 eksemplarer, og som blandt andet kunne fås på områdets stationer og i S-togene. Banestyrelsen udarbejdede desuden som debatoplæg en miljøredegørelse i hø-

ningsudgave, som blev distribueret til berørte borgere samt en lang række myndigheder og organisationer. Desuden udgav Banestyrelsen fire tekniske baggrundsrapporter, som blandt andet blev sendt til berørte borgere og virksomheder. Endelig har HT, DSB og Banestyrelsen i samarbejde med Frederiksbergbaneselskabet I/S og Frederiksberg og Københavns Kommuner udarbejdet forslag til Tillæg nr. 1 til Kollektiv Trafikplan 1998 for hovedstadsområdet, der har været i særskilt høring.

Banestyrelsen har i perioden 15. november - 2. december 1999 afholdt fire borgermøder i de berørte kommuner. Der deltog ca. 600 borgere i disse møder. Derudover har Banestyrelsen afholdt aftenmøder med repræsentanter fra særlige interessegrupper.

Banestyrelsen har behandlet ca. 300 skriftlige henvendelser fra borgere, der har stillet særlige spørgsmål til projektet, heraf ca. 50 henvendelser fra borgere og virksomheder, der har haft konkrete spørgsmål til en mulig ekspropriation af deres ejendomme. Desuden har Banestyrelsen behandlet en lang række telefoniske henvendelser om projektet.

Den offentlige interesse har således været stor. I høringsfasen er der indkommet i alt 87 skriftlige høringssvar. Alle de indkomne henvendelser er gennemgået og vurderet. Bidragene og Banestyrelsens kommentarer hertil er samlet i rapporten »Høringsnotat om Ringbaneprojektet, marts 2000«, der er offentliggjort umiddelbart forud for fremsættelsen af nærværende lovforslag.

Offentlighedsfasen har medført en række konkrete ændringer af projektet. Eksempelvis bliver færre kolonihaver berørt af projektet end oprindeligt forudsat. Der er foretaget ændringer i adgangsforhold til stationen i Harrestrup. Desuden er der fundet andre placeringer for forpladserne til stationerne i Harrestrup og Flintholm.

Endelig har den offentlige høring resulteret i, at Banestyrelsen har indledt et konstruktivt, uformelt samarbejde med grundejerforeninger, kolonihaveforeninger og andre repræsentanter for lokalområderne langs banen. Det er intentionen, at Banestyrelsen fortsætter denne dialog i det videre arbejde med projektet.