

11. Høring og myndighedsgodkendelse

Grundlaget for lovforslaget har som nævnt under punkt 10 været i offentlig høring, ligesom de lokale myndigheder er blevet hørt.

Lovforslaget har været sendt til høring i HT, DSB, DSB S-tog A/S, Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Forslaget er endvidere sendt i høring i Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune.

I forbindelse med detailprojekteringen vil den fornødne myndighedsbehandling blive gennemført.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området blive løbende informeret om anlægsarbejdernes karakter og tidsplan.

12. Forholdet til EU-retten

De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 L 175/40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 L 43/5).

Lovforslagets konsekvenser i hovedtræk

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amts-kommuner	Det forventes, at der vil være positive driftsøkonomiske konsekvenser for DSB S-tog A/S på ca. 7 mio. kr. årligt. Staten forventes at opnå besparelser på ellers nødvendig reinvestering og opgradering af infrastrukturen på strækningen Hellerup – Vanløse på ca. 40 mio. kr.	Forventede anlægsudgifter, der finansieres af staten eller DSB, anslås til 1.203 mio. kr. Heraf finansieres 268 mio. kr. af DSB/DSB S-tog A/S, og DSB/DSB S-tog A/S modtager kompensation fra staten i form af betaling af kapitaludgifterne. DSB/DSB S-tog A/S finansierer 50 mio. kr. af de samlede anlægsudgifter uden kompensation fra staten. Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune finansierer samlet ca. 105 mio. kr., mens Frederiksbergbaneselskabet finansierer 70 mio. kr. Når Ringbanen er taget i brug, vil der være statslige merudgifter til vedligehold af infrastrukturen i størrelsesordenen ca. 7 mio. kr. årligt netto.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Etableringen af Ringbanen vil øge mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet. Der vil efter banens åbning være basis for erhvervsudvikling i de stationsnære områder.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen