

ring skulle undersøges nærmere. Banestyrelsens VVM-undersøgelser har efterfølgende vist, at det blandt andet af trafikale og anlægsøkonomiske grunde er mere hensigtsmæssigt at vælge Ny Ellebjerg Station som endestation. Ny Ellebjerg Station har en række trafikale fordele, fordi skiftemulighederne mellem Øresundsbanen, Ringbanen og Køge Bugtbanen samles på en station, der derved bliver et vigtigt trafikknudepunkt. Endvidere kan omfanget af ekspropriationer begrænses.

Flere forskellige muligheder for udformning af Flintholm Station er blevet undersøgt, ligesom der er sket en lang række mindre tilretninger af projektet som direkte følge af den offentlige høring. Der har således være en åben dialog mellem borgerne og Banestyrelsen, som blandt andet har resulteret i, at færre kolonihaver end oprindeligt påregnet bliver berørt af projektet.

Anlægsudgifterne til Ringbanen er budgetteret til ca. 1.377 mio. kr., hvoraf udgifterne til bane-tekniske anlæg udgør 578 mio. kr., Flintholm Station 354 mio. kr. og de øvrige stationer 446 mio. kr.

Den forventede statslige omkostning for anlægsprojektet skønnes at blive 1.203 mio. kr. 268 mio. kr. heraf finansieres af DSB/DSB S-tog A/S, som modtager kompensation fra staten via offentlig service togtrafikkontrakter. DSB/DSB S-tog A/S finansierer derudover 50 mio. kr. af de samlede anlægsudgifter af egne midler. Frederiksbergbaneselskabet I/S finansierer 70 mio. kr. og Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Gentofte Kommune finansierer til sammen 105 mio. kr.

I overensstemmelse med aftalen af 28. december 1998 mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten vil den bevillingsmæssige hjemmel for de statslige udgifter blive tilvejebragt på de respektive finanslove. De statslige udgifter for perioden 1999 til 2003 er optaget på finansloven for finansåret 2000.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale det til Tingets hurtige og velvillige behandling.