

\* Forskellen mellem bevilling og forbrug finansieres af videreført mindreforbrug, samt i alt 62,4 mio. kr. der påregnes modtaget i støtte fra EU.

*Driftsmæssige konsekvenser:*

Projektet er blevet opdelt i to delprojekter for Københavns Hovedbanegård henholdsvis Østerport Station. I denne forbindelse er projektets afløb blevet revurderet, hvorefter København H afsluttes i 2002, og Østerport Station afsluttes i 2004. Reguleringen af totaludgiften på 44,4 mio. kr. skyldes, bl.a. ekstra udgifter til forurennet jord og ekstra baneanlæg i forbindelse med trafikafvikling i anlægsfasen.

**Ringbanen**

*Anlægsskema:*

Hjemmel: L 261 30/3 2000

Igangsættelse (projektering): 1999

Færdiggørelse: 2005

	Mill. kr.	
	Totaludgift	Statsudgift
Totaludgift 2002 (indeks 168,8).....	1.696,2	1.147,0

*Bevillinger og forbrug:*

	Bevilling	Forbrug
1999 .....		35,5
2000 .....	110,7	106,8
2001 .....	100,3	238,3
2002 .....	194,0	350,7
2003 .....	279,8	400,9
2004 .....	272,2	344,7
2005 .....	32,4	26,2

Summen af bevillingerne svarer ikke til totaludgiften, hvilket skyldes, at en del af forbruget i de første år er dækket gennem videreført opsparing. Forbruget af opsparingen er bl.a. dækket ved en forøgelse af bevillingen jf. de indledende anmærkninger til denne hovedkonto og udgør i de enkelte år differencen mellem bevillingen og forbruget.

*Driftsmæssige konsekvenser:*

Ringbaneprojektet er blevet dyrere. Baggrunden herfor er, at Flintholm station er blevet 160 mio. kr. dyrere (udgifter til bygninger og forpladser samt fjernelse af forurennet jord), 43 mio. kr. vedrørende øvrige stationer (øgede udgifter til teknisk rådgivning, planlægning og projektering) og 33 mio. kr. vedrørende baneteknik (øgede udgifter til anlæg af sporanlæg og jord- og afvanding).