

Det følger af lovforslagets § 14, at de naturfredningsmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen alene varetages af denne lov og gennem den fysiske planlægning, dvs. efter bestemmelsen i lovforslagets § 3 og transport- og energiministerens regler efter § 3, stk. 1, og herudover i øvrigt efter planloven og f.eks. ikke gennem fredning. Bestemmelsen svarer til den gældende bestemmelse i § 12, stk. 5, i loven om Ørestaden. Da hovedparten af anlægget skal befinde sig under jordoverfladen, forventes det dog, at en evt. anvendelse af bestemmelserne kun vil finde sted i meget begrænset omfang. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejderne kan der dog evt. blive behov for anvendelse af bestemmelsen.

Det følger af lovforslagets § 14, stk. 2, at transport- og energiministerens regler, der udstedes efter § 3, stk. 1, skal lægges til grund ved varetagelsen af de planlægningsmæssige hensyn efter planloven.

Lovforslagets § 15 indeholder bestemmelser om Trafikstyrelsens godkendelser i forbindelse med projekteringen og anlægget af Cityringen.

Efter lovforslagets § 16 bemyndiges transport- og energiministeren til at godkende eller lade nødvendige tilslutningsanlæg m.v. udføre for jernbane.

Det følger af lovforslagets § 17, at transport- og energiministeren i visse nærmere angivne tilfælde kan overlade sine beføjelser til andre statslige myndigheder eller til Metroselskabet I/S. Endvidere kan Metroselskabet I/S i nærmere angivet omfang overlade sine beføjelser til Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, DSB eller Banedanmark. Transport- og energiministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om klageadgang, klagefrister og evt. afskæring af klageadgang.

Det foreslås i lovforslagets § 18, at transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, således at ikrafttrædelsen kan koordineres med det samtidigt fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S og den bekendtgørelse, der vil blive udstedt og træde i kraft samtidig hermed.

Med hensyn til sikkerhed og ansvar for Cityringen henvises til jernbanelovens § 2, stk. 2, hvorefter de for jernbanedrift gældende love m.v. også gælder for metro, dvs. herunder også for Cityringen. Trafikstyrelsen varetager således efter de for metroen fastlagte normer og procedurer tilsynet med de jernbanemæssige opgaver og tager stilling til fornødne godkendelser m.v. efter jernbanelovgivning. Der henvises i øvrigt til det fremsatte lovforslag om ændring af jernbaneloven.

2. Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner

Den samlede anlægsudgift for Cityringen er anslået til ca. 15 mia.kr. (prisniveau 2005), heraf vurderes driftsindtægterne at betale for 5,4 mia. kr. For at øge den driftsmæssige rentabilitet vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig. Finansieringen af de resterende 9,6 mia.kr. er fordelt mellem ejerne, således at Københavns Kommune indskyder 4,8 mia. kr., staten 4,0 mia. kr. og Frederiksberg Kommune 0,8 mia. kr. De årlige driftsudgifter vedr. Cityringen er anslået til at udgøre 240 mio.kr. (prisniveau 2005).

Den anslåede udgift på ca. 15 mia. kr. (prisniveau 2005) er beregnet ud fra et anlægsoverslag med 50 % fraktal som det mest sandsynlige anlægsoverslag.

I anlægsoverslaget er medtaget omkostninger til alle nødvendige anlægselementer og aktiviteter – dog ikke udgifter til nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet efter forslagets § 7, stk. 3, eventuelle udgifter til afledning af oppumpet vand fra udgravninger og eventuelle udgifter til ekstra nødrapper o. lign.

Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusiv mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Der er derimod ikke afsat reserver til imødegåelse af unormalt store forsinkelser af anlægsarbejdet, som de der forekom på etape 1 og 2A, eller større uforudsete vanskeligheder.

Der knytter sig en betydelig usikkerhed til de beregnede anlægsoverslag i dette indledende projektstade. F.eks. er der ikke på nuværende tidspunkt foretaget nye geotekniske undersøgelser af undergrunden. Anlægsoverslaget for Cityringen vurderes således med 80 pct. sandsynlighed at ligge inden for et interval defineret ved overslaget +/- 3,4 mia. kr., dvs. mellem 11,6 og 18,4 mia. kr. Anlægsoverslaget kan desuden blive påvirket af, hvornår loven om Cityringen kan træde i kraft.

Der er ved udarbejdelsen af anlægsoverslaget taget udgangspunkt i, at Cityringen udføres som »mere af samme slags«.

Dermed har erfaringerne fra tunneldelene på Metroens første etaper, herunder kendskabet til projektets totalpris, kunnet nyttiggøres. I forbindelse hermed er der indregnet en »effektiviseringsgevinst« på 5 pct., som må forventes at følge med den indhøstede erfaring.

For eksempel forventes udbud af anlægsopgaver at kunne ske på mere detaljeret grundlag og dermed med et forventeligt minimalt behov for projektændringer. Også den indhøstede erfaring med styring af denne