

type anlægsprojekt kan nyttiggøres, og den gennemførte konceptudvikling kan genbruges mv.

I og med at anlægsmetoder, kvaliteter og standarder er forudsat at svare til Metroens første etaper, vurderes usikkerheden på anlægsoverslagene alt andet lige mindre end ellers på dette indledende projektstade.

Der knytter sig dog betydelige usikkerheder til de skønnede driftsindtægter bl.a. som følge af usikkerhed om det fremtidige passagerantal. Beregningen af forventet passagerantal er foretaget for en forventet ibrugtagning af Cityringen i 2015. Det forventes dog, at Cityringen først vil kunne åbnes i 2018. Forskellen mellem årstallene vil kunne betyde ændringer i forudsætningerne for passagerprognosen, men forskellen vurderes ikke umiddelbart at have større betydning.

Metroselskabet I/S får med lovforslaget en række opgaver med projektering, anlæg og drift af Cityringen. Udgiften hertil afholdes inden for det skønnede budget for Cityringen.

Trafikstyrelsen varetager efter lovforslagets § 15, stk. 1, nr. 3, nærmere angivne godkendelsesopgaver, der på den nuværende metro er varetaget af de kommunale bygningsmyndigheder. Til dækning af udgiften hertil betaler Metroselskabet I/S (fra Cityringsprojektets økonomi) i 2008 et beløb på 11 mio. kr. (prisniveau 2005) til Trafikstyrelsen svarende til den i projektet budgetterede udgift hertil. Betalingen og Trafikstyrelsens modsvarende udgifter optages på forslag til finanslov for 2008. Udgiften afholdes i 2008 og følgende finansår. Op til 75 % af bevillingen kan anvendes til lønudgifter.

Statens eventualforpligtelser medtages i overensstemmelse med de i almindelighed gældende regler i de årlige statsregnskaber.

Forslaget er i øvrigt finanslovmæssigt neutralt, idet anlægget forudsættes finansieret uden for finansloven. Der henvises i øvrigt til det samtidigt fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

Lovforslaget indeholder ingen økonomiske konsekvenser for regioner.

3. Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner

Forslaget vil indebære administrative konsekvenser for det offentligt ejede Metroselskabet I/S, idet selskabet med lovforslaget får en række opgaver med projektering, anlæg og drift af Cityringen.

Der forventes herudover ingen væsentlige administrative konsekvenser for stat eller kommuner.

Lovforslaget indeholder ingen administrative konsekvenser for regioner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet forslaget fremmer mobiliteten i hovedstaden til gavn for indbyggere, virksomheder, turister, forretningsfolk, kongresdeltagere m.m.

Lovforslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Miljømæssige konsekvenser

Som følge af den forventede nedgang i biltrafik og bustrafik forventes der samlet for hovedstadsområdet marginale, positive effekter på både trafikikkerhed, støj og luftforurening i gadeniveau ved etablering af Cityringen. Lokalt vurderes der at blive tale om større positive effekter, f.eks. hvor en stor del af bustrafikken forsvinder. Elproduktionen til drift af Cityringen vil betyde marginale, negative effekter på udslip af CO₂ og SO₂.

I anlægsfasen forventes mindre miljømæssigt negative konsekvenser som følge af støj i gadeniveau og luftforurening.

I forbindelse med projekteringen af Cityringen skal der på grundlag af loven inkl. bilag 1 og ministerens regler efter § 3 gennemføres undersøgelser, som belyser projektets indvirkning på miljøet i overensstemmelse med kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om virkningen af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

Undersøgelserne skal foretages af Københavns og Frederiksberg Kommuner i fællesskab og skal med udgangspunkt i denne lov og transport- og energiministerens bekendtgørelse efter § 3, stk. 1, herudover opfylde gældende krav i planloven. Indkomne bemærkninger i den offentlige høring vil indgå i det videre beslutningsgrundlag for projektet, i det omfang de er forenelige med loven og nævnte bekendtgørelse.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

Den VVM-undersøgelse, der skal gennemføres, skal opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om virkningen af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets di-