

staltninger, der måtte være brug herfor, herunder midlertidig spærring eller tørlægning af søen.

De naturfredningsmæssige interesser varetages således alene gennem denne lov og i kommuneplanlægningen efter lovens § 3, og regler udstedt efter lovens § 3, stk. 1, og herudover efter planloven.

Det følger af stk. 2, at de regler, der udstedes af transport- og energiministeren om placering og udformning af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter samt skakte m.m., jf. § 3, stk. 1, vil være bindende for kommunen og andre i forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelse, evt. miljøvurdering, o.lign.

Til § 15

Anlæg af et så stort projekt som en Cityring er et atypisk og omfangsrigt anlægsprojekt, hvor flere myndigheder er involveret i et kompliceret samspil. Med henblik på at undgå, at de administrative udgifter eskalerer, foreslås, at der foretages en præcisering af reglerne for godkendelse og betaling for diverse kommunale eller statslige godkendelser i forbindelse med projekteringen og anlægget af Cityringen.

Byggesagsbehandlingen på metroens etape 1-3 har været delt mellem flere myndigheder. Trafikstyrelsen har således skullet godkende den samlede tunnelkonstruktion, uanset hvilken type tunnel der vil blive tale om, herunder tunnelstrækninger med indbyggede sporskifter, sidespor, nød- og ventilationsskakte og stationer samt de banetekniske anlæg m.m. Bygningsmyndighederne i de to kommuner, dvs. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, har skullet godkende tunnelstationer og skaktenes bærende konstruktioner, som også godkendes af Trafikstyrelsen som jernbanesikkerhedsmyndighed, samt den indre indretning af stationernes publikums- og teknikområder med tilhørende installationer og ventilation af disse. Også trapper og elevatorer i nød- og ventilations-skakte har skullet godkendes af de kommunale bygningsmyndigheder.

Med forslaget samles disse godkendelser i Trafikstyrelsen, der således får det samlede ansvar for godkendelsen både efter jernbanesikkerhedsmæssige forhold og bygningsmæssige forhold.

Det følger af stk. 1, nr. 1 og 2, at alle banetekniske anlæg og den samlede tunnelkonstruktion, der bærer eller indfatter banelegemet, samt installationer, der vedrører tunnelstrækningerne, herunder tunnelstationernes sporområder, godkendes af Trafikstyrelsen. Dette gælder tunnelkonstruktionen, uanset om der er tale om boret tunnel, NATM-tunnel, Cut & Cover-tunnel eller NATM- eller Cut & Cover-tunnel med

indbyggede sporskifter, sidespor, nød- og ventilations-skakte og stationer. Forslaget i stk. 1, nr. 1 og 2, indebærer en ændring heri i forhold til etape 1-3, idet det foreslås, at det alene skal være Trafikstyrelsen, der skal godkende de pågældende anlæg.

For så vidt angår de underjordiske stationer indebærer stk. 1, nr. 3, at Trafikstyrelsen godkender den indre indretning af stationernes publikums- og teknikområder med tilhørende installationer. Dette er en ændring i forhold til den nuværende metros etape 1-3, hvor godkendelsen af disse områder alene har været varetaget af de kommunale bygningsmyndigheder.

Trafikstyrelsen får således efter forslaget i stk. 1, nr. 3, ansvaret for godkendelsen af det underjordiske anlæg ikke bare til perrondørene, som det er situationen på den nuværende metro, men helt op til gadeplan.

For så vidt angår de traditionelle administrations- og værkstedsbygninger, der forudsættes opført på terræn på Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter i Vasbygade, forudsættes ingen ændringer i forhold til situationen på den nuværende metro. Det følger heraf, at det er de kommunale bygningsmyndigheder, der skal tage stilling til byggetilladelse og ibrugtagningstilladelse efter de almindelige regler herfor i bygningsreglementet.

Efter stk. 2 foreslås, at der ikke opkræves gebyr for Trafikstyrelsens godkendelse af de bygningsmæssige forhold efter stk. 1, nr. 3. I stedet for vil der blive overført 11 mio. kr. (2005-priser) fra Metroselskabet I/S i 2008 til Trafikstyrelsen til dækning for varetagelsen af dette arbejde i projektperioden. Dette forslag indebærer ikke nogen fordyrelse af projektet, idet der heri er forudsat en udgift på 11 mio. kr. til den kommunale byggegodkendelse af tunnelstationer og skakte.

Der forudsættes som hidtil et samarbejde mellem Trafikstyrelsen og Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i forhold til øvrige kommunale forhold, som f.eks. kloakforhold, brandforhold og lignende samt med andre myndigheder med hensyn til arbejdsmiljø højspændingsanlæg, herunder kørestrømsanlæg, beredskab og lignende.

For så vidt angår beredskabsspørgsmål forudsættes etableret en særlig rådgivende gruppe - i lighed med den eksisterende metro og i øvrigt Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen. Gruppen nedsættes efter aftale med Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Forsvarsministeriet samt Justitsministeriet og vil omfatte de relevante myndigheder vedrørende beredskab. Gruppen vil skulle rådgive bygherren om de beredskabsmæssige spørgsmål, herunder de ventilationsinstallationer, der vedrører tunnelstrækningerne og tunnelstationernes sporområder. Det forventes, at de