

Med henblik på at undgå en forsinkelse og fordyrelse af projektet skal valg af optioner mv., der har miljømæssig betydning og som derfor skal omfattes af VVM-proceduren, efter stk. 4 være truffet forud for igangsættelsen af VVM-proceduren. Dette gælder eventuel beslutning om supplerende adgangsveje for stationer, om udførelse af forberedelser til afgreninger mod stationer uden for Cityringen, eller andre væsentlige ændringer, der skal omfattes af en VVM-procedure.

Det tilføjes herved, at et projektforslag, der omfattes af VVM-reglerne, undervejs i VVM-processen kan blive ændret, således at forslaget skal gennemgå fornyet høring, inden projektet kan besluttes endeligt. Forslag om VVM-proceduren indeholder også mulighed for en sådan justering, og at et sådant evt. justeret projekt tidsmæssigt kan indgå i det videre arbejde med udbudsmateriale mv.

Efter stk. 5 gælder, at mindre ændringer, der ikke er nødvendige, jf. § 6, stk. 1, og som kan gennemføres uden VVM-procedure og uden i øvrigt at medføre væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for Cityringen, kan besluttes mod, at udgiften betales i overensstemmelse med reglerne i §§ 6-7.

#### Til § 4

Det følger af stk. 1, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune efter gennemførelsen af VVM-processen, som nævnt i § 3, skal forelægge kommunernes koordinerede indstilling om godkendelse af anlægget for transport- og energiministeren.

Efter stk. 2 skal transport- og energiministeren godkende den endelige linjeføring samt udformningen og placeringen af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. Det foreslås, at ministeren skal foretage forudgående høring af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Folketingets Trafikudvalg.

Det forventes, at der vil være enighed mellem de tre parter, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten om den endelige linjeføring samt udformning og placering af stationer, skakte m.m.

Når ministeren har godkendt anlægget efter forslaget i § 4, stk. 2, vedtager Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hvert sit kommuneplantillæg endeligt med de eventuelle ændringer, der fremgår af godkendelsen.

I stk. 3 foreslås, at transport- og energiministerens godkendelse efter forslagets § 4, stk. 2, træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i loven om planlægning.

#### Til § 5

Det følger af stk. 1, at Metroselskabet I/S skal foretage offentligt udbud af anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen. Forslaget om offentligt udbud af anlæg og drift af Cityringen svarer til, hvad der har været gældende i tidligere etape 1-3. Endvidere foreslås, at Cityringen skal ejes af Metroselskabet I/S sammen med den eksisterende metro. Forslaget hindrer ikke, at der indgås kontrakter med forskellige virksomheder om henholdsvis anlæg, drift og vedligehold.

Offentlige udbud omfatter også de udbudsformer, der kan anvendes efter EU-reglerne.

Efter afholdelsen af offentligt udbud, og inden Metroselskabet I/S indgår de første kontrakter om anlæg, drift og vedligehold af Cityringen, forelægger Metroselskabet I/S efter stk. 2 sin indstilling med henblik på godkendelse heraf for transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Indstillingen skal indeholde en redegørelse om den samlede optimering vedrørende anlægs- henholdsvis drifts- og vedligeholdelsesfasen.

Efter bestemmelsen i stk. 3 kan kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen kun indgås, hvis der er enighed herom mellem transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Det forventes, at det vil være nødvendigt, at der er enighed mellem de tre parter om indgåelse af kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligehold af Cityringen.

Hvis der mod forventning ikke skulle kunne opnås en sådan enighed, vil der skulle træffes beslutning om, hvad der herefter skal foretages. I det omfang en sådan beslutning ikke kan træffes inden for rammerne af denne lov, vil det i første omgang skulle drøftes mellem parterne, om det vil kunne komme på tale at arbejde med forslag til en ændring af loven.

De efterfølgende kontrakter, dvs. efter gennemførelsen af den første kontraktperiode, er ikke omfattet af reglerne om forelæggelse i § 5, stk. 2 og 3.

Bestemmelsen udelukker ikke, at Metroselskabet I/S herudover kan udbyde og indgå kontrakter om andre forhold end den egentlige togdrift, f.eks. om vedligeholdelse af betonkonstruktioner, af beplantning ved støttemur o. lign., der har forbindelse med togdriften.

#### Til § 6

Det fremgår af principaftalen mellem regeringen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, at den enkelte kommune – under hensyntagen til Cityringens funktionalitet – kan vælge særlige udformninger/forbedringer mv. af stationer, når kommunen selv