

finansierer sådanne tilkøb. Vælger en af ejerne særlige udformninger/forbedringer mv., må det ikke påvirke de andre ejeres bidrag eller selskabets samlede økonomi. Det vil sige, at besluttede merudgifter i forhold til de budgetterede beløb i Udredning om Cityringen (maj 2005) afholdes fuldt ud af den part, der måtte have ønskerne.

Beslutninger om eventuelle forbedringer mv. skal foreligge, således at de kan indgå i VVM-proceduren, hvis en sådan er nødvendig, jf. § 3, og i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet for det samlede Cityringsprojekt. Der henvises herved til bemærkningerne til § 3. Københavns Kommune har mulighed for at finansiere en forberedelse af Metroen mod Brønshøj. Såfremt det på et senere tidspunkt skulle blive besluttet at etablere en Metroforbindelse mod Brønshøj, overtages afgreningen samt de forrentede udgifter hertil af det (evt. nye) selskab, der forestår etablering af forbindelsen.

Cityringsprojektet finansierer de nødvendige tilslutninger til DSB, DSB S-tog A/S's og Banedanmarks stationsanlæg, som de er beskrevet i udkastet til ministerens regler efter § 3, stk. 1, jf. bilag 3 til lovforslaget. Hvis kommunerne, staten, herunder Banedanmark, DSB eller DSB S-tog A/S ønsker yderligere ændringer/supplement, finansierer disse særskilt af den part, der ønsker forbedringerne. Hvis DSB eller DSB S-tog ønsker ændringer eller supplement, sker finansieringen gennem udmøntning af en del af de midler, der er afsat i DSB's kontraktbetaling til forbedringer af stationerne.

Det foreslås således efter bestemmelsen i stk. 1, at tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option. Som *eksempler på optioner eller tilkøb*, som reguleret i § 6, og som det vil være muligt at udvide projektet med, såfremt det tidsmæssigt er muligt efter § 3, det ønskes af en eller flere parter, og forudsat at den eller de pågældende selv betaler herfor, kan nævnes følgende:

- 1) Senere udvidelser af og tilslutninger til Cityringen som f.eks. forberedelse af afgrening mod Brønshøj, forberedelse af afgrening mod Sydhavnen eller forberedelse af omstigningsmulighed på Østerport Station mellem Cityring og havnelinje.
- 2) Optimering af driftsforhold ved etablering af ekstra henstillingsspor til parkering af fejlramt tog i forbindelse med vendesporskamre ved Halmtorvet og/eller ved Nørrebroparken.
- 3) Passagerfaciliteter som f.eks. etablering af toiletter i forbindelse med stationerne, rulletrapper fra concourse til forplads på de stationer, hvor dette

ikke er forudsat, overdækning af hovedtrapper og nødtrapper på forpladser, ændring af stationsudformning, f.eks. ændring af ovenlys, så der bliver behov for både ovenlys og mekanisk røgventilation eller ændring af adgangsforhold eller supplerende adgangsveje for stationerne Trianglen og Rådhuspladsen eller evt. andre stationer.

For så vidt angår muligheden for at udnytte optioner om henstillingsspor skal formålet være at opnå en endnu bedre driftssituation. Henstillingsspor vil muliggøre, at et tog med en teknisk fejl kan hensættes her. Uden henstillingssporet skal ethvert tog med tekniske fejl køres til kontrol- og vedligeholdelsescenteret. I en række tilfælde må dette ske med nedsat hastighed til gene for den øvrige toggang. Etableres henstillingssporet, kan man reducere den gennemsnitlige tid, det tager at få et tog med tekniske fejl væk fra hovedsporene.

I stk. 1 er defineret, hvad der forstås ved tilkøb og udnyttelse af optioner. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlæg og drift, der ikke er nødvendige for Cityringens gennemførelse, og som Københavns eller Frederiksberg Kommuner eller staten derfor har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af Cityringen. Det vil dog være en betingelse, at en evt. beslutning, der har indvirkninger på miljøet, træffes på et så tidligt tidspunkt, at der senest som led i VVM-proceduren efter bestemmelsen i forslagets § 3 kan tages højde herfor. Udgiften hertil, herunder eventuelle uforudsete udgifter, betales af den part eller de parter, der ønsker tilkøb eller udnyttelse af optionen.

Begrundelsen for at give mulighed for tilkøb og udnyttelse af optioner skal ses på baggrund af, at det ved senere udnyttelse vil være betydeligt dyrere at gennemføre, og visse af optionerne vil kunne have betydelig indvirkning på driften af Cityringen, der på dette tidspunkt måske er anlagt. Der vil i visse tilfælde kunne blive tale om at lukke dele af Cityringen i længere tid. De største fordele skønnes f.eks. at findes ved forberedelse af afgrening mod Brønshøj, mens f.eks. afgreningen mod Sydhavnen og forberedelse af omstigningsmulighed på Østerport mellem Cityringen og en ny havnelinie er mindre indgribende.

Det følger af forslaget i stk. 2, at uforudsete udgifter betales af Metroselskabet I/S. Hvordan udgiften i givet fald finansieres, f.eks. ved tilførsel af ny kapital eller ved lånefinansiering aftales mellem ejerne i den konkrete situation, jf. i øvrigt det samtidigt fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S. En eventuel nødvendig finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 50 %, af