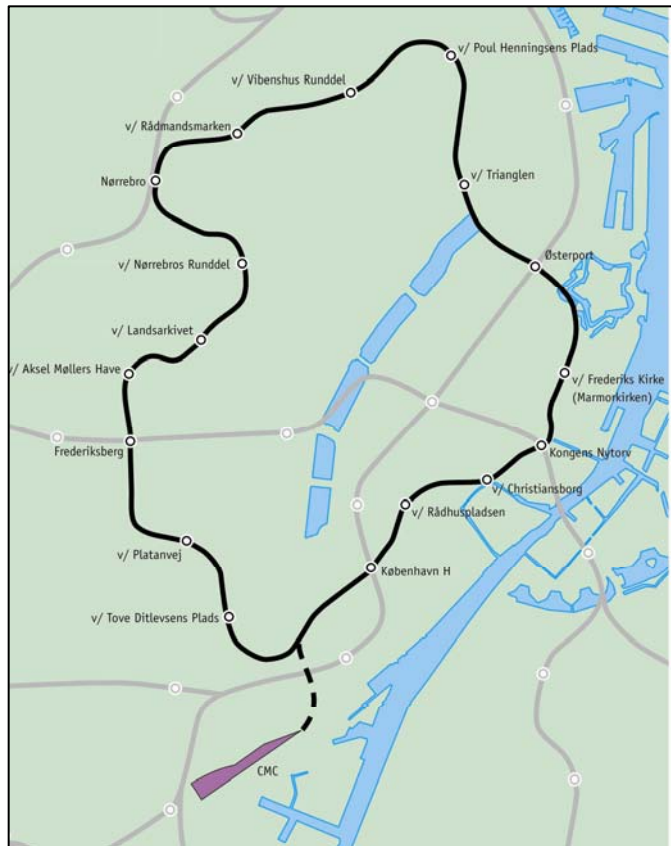


Etablering af en Cityring

Regeringen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har indgået aftale om at udvide den nuværende Metro med etablering af en Cityring i København.

Cityringen skal gå i en tunnel under City, brokvartererne og Frederiksberg. Cityringen får **17 underjordiske stationer** af samme type, som kendes fra for eksempel Kongens Nytorv.

Cityringen får en **linieføring**, der dækker følgende stationer: Københavns Hovedbanegård, v. Rådhuspladsen, v. Christiansborg, v. Kongens Nytorv, v. Frederikskirken, Østerport Station, v. Trianglen, v. Poul Henningsens Plads, v. Vibenshus Runddel, v. Rådmandsmarken, Nørrebro Station, v. Nørrebros Runddel, v. Landsarkivet, v. Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station, v. Platanvej samt på Vesterbro (v. Tove Ditlevsens Plads, v. Enghave Plads eller v. Otto Krabbes Plads). Stationsplaceringen på Vesterbro skal fastlægges nærmere i det videre forløb.



Med en Cityring bliver København og Frederiksberg en banebetjent by. I

kombination med S-togslinierne og Metroens etape 1-3 kommer der er et finmasket banenet i centrum af hovedstaden. Det betyder, at **cirka 85 procent** af alle boliger, arbejds- og studiepladser i de tætteste bydele ligger **indenfor 600 meters afstand** af en Metro eller S-togsstation. For de fleste bliver der mindre end 10 minutters gang til den nærmeste station. I alt vil 180.000 beboere og 187.000 arbejdspladser/studiepladser være i gangafstand fra en Metrostation på Cityringen.

Cityringen vil fuldt indkørt få **cirka 275.000 passagerer om dagen** og samtidig øges passagerantallet på de eksisterende metrolinier lidt. Cityringen bliver en central del af byens kollektive trafik med tog med få minutters mellemrum og korte rejsetider.

Cityringen åbner omkring 2017. Anlægsarbejdet kan efter lovbehandling og vedtagelse, gennemførelse af VVM-undersøgelse (Vurdering af Virkningerne for Miljøet), projektering og udbud begynde i år 2009.

Der henvises i øvrigt til resumérapporten fra udredningen om Cityringen fra maj 2005.

Økonomi vedr. Cityringen

På baggrund af den tekniske dokumentationsrapport ”Udredning om Cityringen” er den samlede anlægssum anslået til ca. **15 mia. kr.**

Til finansiering af det samlede projekt indskyder staten Københavns Havn A/S til en værdi på 4,6 mia. kr. Heraf anvendes 0,3 mia. kr. til finansiering af reinvesteringer i Ørestadsselskabet og Frederiksbergbaneselskabet og 0,3 mia. kr. som tilskud til forbindelsesvejen mellem Nordhavnen og Helsingør-motorvejen, som Københavns Kommune anlægger. Det betyder, at staten bidrager med 4 mia. kr. til Cityringen, Frederiksberg og Københavns kommuner indskyder tilsammen 5,6 mia. kr. i Cityringen og de fremtidige nettodriftsindtægter finansierer 5,4 mia. kr.

Til fordeling af det samlede kommunale finansieringsbidrag anvendes de budgetterede anlægsudgifter i hver kommune. Det betyder, at Københavns Kommune skal indskyde 4,8 mia. kr. (85,1 pct. af 5,6 mia. kr.) i Cityringen, mens Frederiksberg Kommune skal indskyde 0,8 mia. kr. (14,9 pct. af 5,6 mia. kr.).

Tabel 1. Økonomien i Cityringen, mia. kr.

Anlæg ¹	15,0
Drift (netto) ²	-5,4
Statens indskud (værdien af Københavns Havn A/S)	4,0
Kommunal finansiering	5,6
- heraf Københavns Kommune	4,8
- heraf Frederiksberg Kommune	0,8

1) Anlægssummen er opgjort som en sum af de årlige udgifter i projekterings- og anlægsperioden. Opgøres anlægssummen som nutidsværdi, er den samlede udgift 13,5 mia. kr.

2) Omfatter bl.a. nettodriftsindtægter fra Cityringen, renteindtægter/renteudgifter og reinvesteringer.

Med denne fordeling af det kommunale bidrag kommer Københavns Kommune til at betale 55 pct. af statens og Københavns Kommunes samlede bidrag på i alt 8,8 mia. kr., mens staten kommer til at betale 45 pct. Det svarer til de nuværende ejerforhold i Ørestadsselskabet, hvor Københavns Kommune har en ejerandel på 55 pct. og staten har en ejerandel på 45 pct.

Ses på de tre parter andel af det samlede indskud i projektet på 9,6 mia. kr., er Københavns Kommunes ejerandel af Cityringen 50 pct., statens ejerandel er 41,7 pct., og Frederiksberg Kommunes andel er 8,3 pct.

Anlægsskønnet for Cityringen indeholder en række risici. Erfaringsmæssigt vil der forekomme uforudsete fordyrelser af projektet. Tilsvarende er prognoserne for passagertilstrømningen usikre. Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Regeringen er enige om, at uforudsete merudgifter skal finansieres i forhold til den nævnte fordelingsnøgle.

Kortere rejsetider

Cityringen vil give et kvalitetsløft til hovedstaden. Cityringen vil tilbyde:

- hurtig, sikker og pålidelig kollektiv transport med hyppige afgange i de tættest bebyggede byområder.
- et attraktivt alternativ til biltrafik, som er uafhængig af trængsel i gaderummet.
- afvikling af en betydelig del af den kollektive trafik under jorden.

Mange passagerer vil opleve en halvering af rejsetiderne i København, bedre komfort og slippe for forsinkelser, samtidig med at der opnås større muligheder for anvendelse af gaderummet.

Tabellen viser eksempler på rejsetider med henholdsvis Cityring og bus. Det skal bemærkes, at sandsynligheden for forsinkelser i forhold til de angivne tider er væsentlig større for bus end for Cityringen.

Eksempler på rejsetidsbesparelser	Rejsetid med bus nu ifølge køreplanen	Rejsetid med Cityring
v/Marmorkirken – Nørrebro st.	25 min.	9 min.
v/Poul Henningsens Plads (Ydre Østerbro) – Enghave Plads (Vesterbro)	27 min.	13 min.
v/Rådhuspladsen – v/Marmorkirken	14 min.	3 min.
v/Rådhuspladsen – Nørrebro st.	17 min.	12 min.
v/Aksel Møllers Have (Frederiksberg) – v/Rådhuspladsen	10 min.	7 min.
v/Platanvej/Frederiksberg Alle – Trianglen	21 min.	11 min.

Udvikling af Københavns Nordhavn til et attraktivt bolig- og erhvervsområde

I tilknytning til aftalen om Cityringen har regeringen og Københavns Kommune indgået en særskilt aftale om **udvikling af dele af Københavns Nordhavn**. Udviklingen af Nordhavnen skal være med til at betale for udbygningen af Metroen.

Havnebassinerne og Svanemøllebugten rummer unikke herlighedsværdier og danner et godt udgangspunkt for at skabe et **nyt, attraktivt bykvarter** langs kajerne i Nordhavnen, tæt på Østerbro.

Regeringen og Københavns Kommune har derfor aftalt, at der kan bygges 400.000 m² bolig og erhverv i Århusgadeområdet fra 2008 og yderligere 200.000 m² ved Kalkbrænderiløbet fra 2015, jf. kortet nedenfor. Udbygningen forventes at kunne begynde i 2008, og området forventes færdigudbygget om 20-25 år.



Udbygningen planlægges og tilpasses i overensstemmelse med havneaktiviteterne i Københavns Havn.

Transport-og Energiministeriet
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune

Vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej (Helsingørmotorvejen)

I tilknytning til aftalen om Cityringen er der lavet en særskilt aftale mellem regeringen og Københavns Kommune om, at Københavns Kommune etablerer en **ny vejforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavnen.**

Den foreløbige linieføring for vejen fremgår af kortet nedenfor. Vejforbindelsen føres fra Lyngbyvej via Ryparkens idrætsanlæg og i en viadukt under Ringbanen. Vejen føres under Ryvangs Allé og Strandvejen i tunnel (den stiplede linie) for at komme op i Strandvænget og Strandpromenaden. Vejen føres videre til Sundkrogsgade, hvor den forbindes til Kalkbrænderihavnsgade. Krydsene mellem Kalkbrænderihavnsgade og Sundkrogsgade hhv. Århusgade udbygges, så de får den nødvendige kapacitet.



Efter udarbejdelse af en VVM-undersøgelse (Vurdering af Virkningerne for Miljøet) og projektering af vejen, skønnes anlægsarbejdet at kunne begynde ca. 2008. Forbindelsen kan så **stå klar i 2012.**

Den nye vejforbindelse forventes at få en trafik på **25.000-30.000 biler i døgnet**, når udbygningen af Nordhavnen efter 20-25 år er gennemført. Det foreløbige skøn er, at forbindelsen koster ca. 1,8 mia. kr., svarende til en nutidsværdi på 1,7 mia. kr. Københavns Kommunen finansierer og bygger vejen, idet det kommende arealudviklingselskab bidrager med et tilskud på 0,7 mia. kr.

Vejforbindelsen er nødvendig for at den forudsatte værdiforøgelse af arealerne i Københavns Havn kan realiseres, og dermed at der er finansiering til Cityringen.

Når der skal bygges en ny bydel i Nordhavnen, kan de eksisterende veje ikke klare trafikken. En bedre vejforbindelse til Nordhavnen er derfor en forudsætning for, at der kan bygges de planlagte i alt 600.000 etagemeter bolig og erhverv.

Vejforbindelsen vil også betyde, at de mange lastbiler fra erhvervshavnen ledes hurtigt ud på motorvejsnettet, i stedet for at køre ind igennem byen. Det betyder en mindre miljøbelastning i Københavns gader – og at erhvervslivet i regionen får bedre adgangsforhold til havnen. Generelt får Østerbro mindre trafik. Især Tuborgvej, Jagtvej og Strandboulevarden bliver aflastet, idet man her kommer af med en stor del af den gennemkørende trafik.

Transport-og Energiministeriet
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune

Metroens aflønning i takstsamarbejdet i hovedstadsområdet

Med aftalen om Cityringen mellem regeringen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune lægges op til en ny indtægtsdeling i den kollektive trafik i hovedstadsområdet fra 2007.

Trafikselskaberne i hovedstadsområdet indgår i dag i et fælles takstsamarbejde. Siden åbningen af Metroen har parterne i takstsamarbejdet (dvs. DSB, HUR og Ørestadsselskabet) været uenige om, hvordan Metroen skal indgå i samarbejdet, og hermed hvor meget metroen skal modtage pr. passager.

Uenigheden har medført, at parterne samlet set i deres budgetter forventer flere billetindtægter fra den kollektive trafik, end der faktisk realiseres. HUR har foreslået, at Metroen skal tjene 6,21 kr. pr. Metrorejse, mens Ørestadsselskabet har foreslået, at hver Metrorejse skulle indtjene 8,16 kr.

Metroen

Løsningsforslaget indebærer, at Metroen i 2007 modtager indtægter pr. Metrorejse, der svarer til det forudsatte i Ørestadsselskabets budget (8,16 kr.). Modelberegninger viser imidlertid, at pga. trafikudviklingen – med et mere og mere integreret kollektiv trafiksystem- vil indtjeningen pr. Metrorejse blive reduceret over tid. I 2017 vil den være 7,07 kr. Løsningen betyder en merindtægt for Metroen på 120-150 mio. kr. årligt i forhold til det af HUR forudsatte.

Bustrafikken

Løsningsforslaget indebærer, at bustrafikkens økonomi ikke berøres. Med den forventede trafikale udvikling med et stadig mere integreret trafiksystem vil der være en lille reduktion af indtægterne i busdriften på ca. 10 mio.kr. årligt. Dette skal ses i forhold til en forventet årlig indtægt på ca. 1200 mio. kr.

S-togene

Løsningen indebærer, at DSB S-tog vil få en indtægtsnedgang på op til 110 mio. kr. årligt. Transport- og energiministeren vil derfor skulle indgå en tillægskontrakt med DSB S-tog om en øget kontraktbetaling. Det vil betyde en merudgift på de årlige finanslove. Desuden skal der budgetteres med et reduceret udbytte fra DSB på omkring 30 mio. kr. årligt.

Kvalitetsbidrag

Med Cityringen bliver der et sammenhængende kollektiv transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg med mange afgange og høje hastigheder. Det giver passagererne øget komfort. For at øge den driftsmæssige rentabilitet indføres et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig i ca. 2017.