

# Cityringen



Transport- og  
Energiministeriet

# Linieføring over Frederiksberg



- Udredningsarbejdets prognose viser forventet påstigertal efter fuldt indsving:
- Metroens etape 1-3: 280.000 pr. hverdag svarende til 87 mio. pr. år
- Cityringen: 275.000 pr. hverdag svarende til 86 mio. pr. år
- I alt: 151 mio. pr. år i hele metroen ekskl. interne omstigere



# Anlægsoverslag (centralt skøn)

- 2005 15,0 mia. kr.
- 2004 13,4 mia. kr.
- Forskellen skyldes:
  - højere anlægsudgifter (0,9 mia. kr.)
  - opregning til 2005-priser (0,4 mia. kr.)
  - linieføring over Frederiksberg station inkl. ekstra station (0,2 mia. kr.)
  - erhvervelse af areal til kontrol- og vedligeholdelsescenter (0,1 mia. kr.)



# Skønnede driftsindtægter

Driftsindtægterne skønnes nu ca. 1 mia. kr. mindre værd end de foreløbige skøn i oktober 2004. Det skyldes primært:

- Effekten af ny indtægtsdelingsmodel
- 10 pct. nedskrivning af passagerforventningerne



# Værdisætning af havnen

- Københavns Havn A/S er vurderet til 4,3 mia. kr. når Århusgade-området er udviklet. Vurderingen bygger på:
  - Værdiansættelse foretaget af ejendomsmægler
  - Forudsætning om 4 pct. realrente og vækst i grundpriserne der følger den normale vækst i samfundet
- Endvidere forudsættes yderligere 200.000 etm. udviklet i Ydre Nordhavn til en værdi af 300 mio. kr.
- Københavns Kommune og staten garanterer for værdien af havnen og af arealerne i Ørestad



# Indtægtsdeling

Ny indtægtsdelingsmodel foreslås indført pr. 1.1 2007

Modellen indebærer at:

- Metroen tilføres 120-150 mio. kr. mere årligt end HUR foreslår, dog mindre end som forudsat i Ørestadsselskabets budget. Tilbagebetalingstiden forlænges med ca. 9 år.
- DSB S-tog mister ca. 110 mio. kr. årligt og DSB mister ca. 30 mio. kr. årligt. DSB S-tog kompenseres for tabet ved tillægskontrakt, og der budgetteres med et reduceret udbytte fra DSB på de 30 mio. kr. årligt.
- Bustrafikken berøres ikke af modellen. Pga. flere kombinerede rejser på sigt vil indtægterne i busdriften dog reduceres med 10 mio. kr. svarende til under 1 pct.
- I 2004-2006 aflønnes Metroen som foreslået af HUR



# Kvalitetsbidrag i Metroen (etape 1-3 og Cityring)

- Der indføres fra åbningen af Cityringen omkring 2017 et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra for at rejse med Metroen
- Tillægget er begrundet i øget komfort, frekvens og hastighed og ønsket om at øge den driftsmæssige rentabilitet i Metroen



# Cityringens betydning for økonomien i DSB og bustrafikken

- Modelberegninger viser, at DSB mister ca. 40 mio. kr. årligt efter åbningen af Cityringen
- Modelberegninger viser, at bustrafikken mister ca. 270 mio. kr. årligt.

Anslået driftsbesparelse i bustrafikken på baggrund af et eksempel på tilpasset busnet: ca. 85 mio. kr.

Det samlede tab er således ca. 185 mio. kr. (ved ikke optimeret bustilpasning)





# Hvad bidrager Frederiksberg Kommune med?

- Frederiksberg Kommunes indskyder i Cityringen 800 mio. kr.
- Desuden skal Frederiksberg Kommune betale reinvesteringer i tekniske installationer i Metroens etape 1- 3 på omkring 35 mio. kr.
- Frederiksberg Kommunes andel af Cityringen er 8,3 pct.

## Hvad får Frederiksberg Kommune:

- Andel af ekstra værdier i havnen til reinvesteringer 25 mio. kr.
- Mulighed for at lånefinansiere delbidrag på 280 mio. kr. + kommunens andel af evt. fordyrelser
- Staten overfører 3 arealer beliggende i Frederiksberg Kommune til kommunen

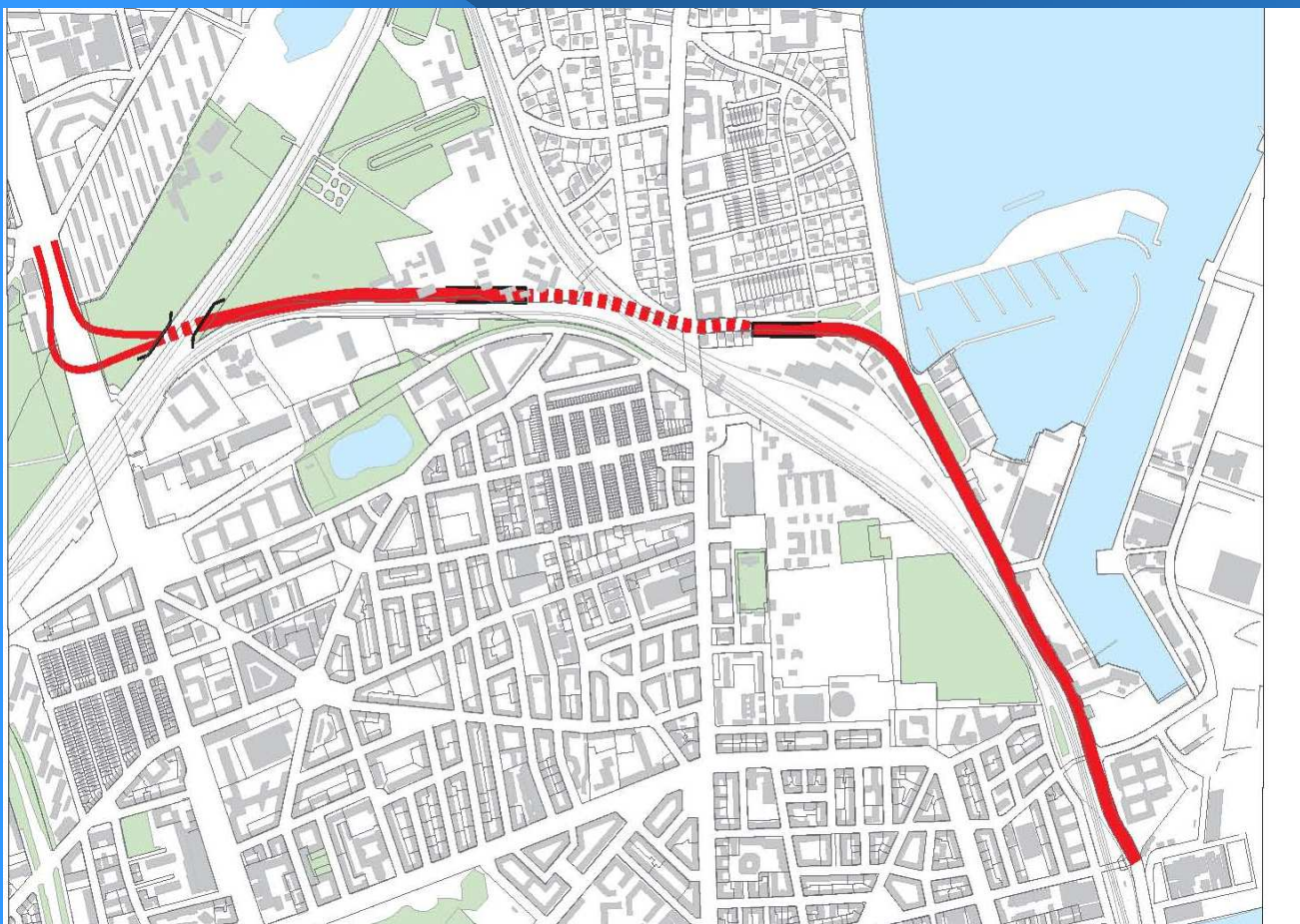


# Hvad bidrager Københavns Kommune med?

- Københavns Kommune bidrager i alt med 5,05 mia. kr.
- Udgifter
  - 4,8 mia. kr. til Cityringen og har en ejerandel på 50 pct.
  - 1,7 mia. kr. til vejforbindelsen samt
  - 200 mio. kr. til reinvesteringerne i tekniske installationer i Metroens etape 1-3.
- Ekstra indtægter:
  - Andel af ekstra værdier i havnen til reinvesteringer 150 mio. kr.
  - Grundskyldindtægter 800 mio. kr.
  - Staten yder via arealudviklingselskabet et tilskud til vejforbindelsen på 700 mio. kr.



# Vejforbindelsen mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen



- Foreslås anlagt og finansieret af Københavns Kommune med bidrag fra staten
- Forbinder Indre Nordhavn med statsvejnettet
- Forudsætning for merværdi i havnen



# Hvad bidrager staten med?

- Statens samlede indskud er ca. 4,9 mia. kr.
  - Værdien af Københavns Havn 4,30 mia. kr.
  - Rigsarkivgrunden mv. 0,40 mia. kr.
  - Andel af værdi i Ydre Nordhavn 0,14 mia. kr.
  - Reinvesteringer i Metroens etape 1-3 0,03 mia. kr.
- Hvert år skal staten yde tilskud til metroen via DSB over indtægtsdelingen på ca. 140 mio. kr. årligt. Efter Cityringens åbning skønnes tilskuddet alt andet lige at stige til ca. 200 mio. kr. årligt
- Hertil kommer overførslen af de 3 grunde til Frederiksberg Kommune



# Overvejelser om organisering

- 2 selskaber:
  - Et selskab med ansvar for anlæg og drift af metro og Cityring (ejet af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten)
  - Et selskab med ansvar for arealudvikling (ejet af Københavns Kommune og staten)



# Overvejelser om organisering (fortsat)

**Organisationsformen ligger ikke fast. Målene for den ny organisering er:**

- **Gennemsigtighed om selskabernes virke og økonomi**
- **Klarhed over ejernes rettigheder og forpligtelser**
- **Grundlag for ledelsesmæssig fokusering i de enkelte selskaber**
- **Skattemæssig neutralitet**
- **Etablering af pengestrøm fra arealudviklingsaktiviteterne til medfinansiering af Metro aktiviteterne**



## Videre proces og lovforslag

- **Politisk forlig**
- **Aftale med kommunerne om organisering**
- **De to lovforslag er på regeringens lovprogram.**
- **Der planlægges fremsættelse i foråret 2006.**
- **Samtidig fremlægges også udkast til bekendtgørelse for den ny indtægtsdeling i hovedstaden efter kommunalreformen.**
- **Regeringen og de to kommuner fortsætter samarbejdet herom**



# Omstigningsforhold – her Kongens Nytorv

