

2. december 2005

## **Principaftale om etablering af en Cityring mv.**

Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune er enige om at anlægge og finansiere en Cityring, så den kan tages i brug i 2017. Regeringen og kommunerne vil søge Folketingets hhv. kommunalbestyrelsernes tilslutning hertil.

Cityringen vil sammen med den eksisterende Metro give et betydeligt kvalitetsløft til den kollektive trafik i hovedstaden med hurtig, sikker og pålidelig transport med hyppige afgang i de tættest bebyggede byområder. Med skiftet fra bus til metro vil passagererne i København og Frederiksberg opleve markante forkortelser af rejsetiden i forhold til i dag. Cityringen vil således være et tiltrækkende alternativ til bus og bil.

Cityringen får en linieføring, der dækker følgende stationer: Københavns Hovedbanegård, v. Rådhuspladsen, v. Christiansborg, v. Kongens Nytorv, v. Frederikskirken, Østerport, v. Trianglen, v. Poul Henningsens Plads, v. Vibenhushus Runddel, v. Rådmandsmarken, Nørrebro Station, v. Nørrebro 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).

Det skønnes at koste 15 mia. kr. at anlægge Cityringen, jf. Udredning om Cityringen, maj 2005.

### **Finansieringen af Cityringen**

Finansieringen af Cityring fremgår af tabel 1:

**Tabel 1. Finansiering af Metrocityringen**

|                                       | Mia.kr (2005 pris- og lønniveau) | Fordelingsnøgle, pct. |
|---------------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| Anlæg                                 | -15,0                            | 100,0                 |
| Driftsindtægter (netto)               | 5,4                              | -                     |
| Statens indskud (Københavns Havn A/S) | 4,0                              | 41,7                  |
| Københavns Kommune                    | 4,8                              | 50,0                  |
| Frederiksberg Kommune                 | 0,8                              | 8,3                   |

Anm.: Driftsindtægter (netto) omfatter nettodriftsindtægter fra Cityringen, herunder effekten af 1 kr. ekstra i passagerbetaling, renteindtægter fra de indskudte beløb i de år selskabet har nettoaktiver og renteudgifter herefter, reinvesteringer samt udgifter til eventuelle pauser som følge af afventning af politiske beslutninger i projekteringsfasen.

Med den anviste finansieringsmodel fastholdes ejerbalancen fra Ørestadsselskabet mellem Københavns Kommune og staten i forholdet 55:45.

Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes bidrag er fastsat ud fra, hvor stor en andel af de budgetterede anlægsudgifter for Cityringen, der skal anvendes i de to kommuner: Københavns Kommune 85,1 pct. og Frederiksberg Kommune 14,9 pct.

Det samlede kapitalindskud i Cityringen bliver på 9,6 mia. kr., hvoraf staten indskyder 4 mia. kr., Københavns Kommune 4,8 mia. kr. og Frederiksberg Kommune 0,8 mia. kr. Dette giver følgende fordelingsnøgle: Københavns Kommunes ejerandel af Cityringen er 50 pct., statens ejerandel 41,7 pct. og Frederiksberg Kommunes andel 8,3 pct.

Anlægsskønnet for et stort anlægsprojekt som Cityringen indeholder en række risici. Der vil erfaringsmæssigt forekomme uforudsete fordyrelser i løbet af projektet og på samme vis er prognoserne for de fremtidige passagerindtægter usikre. Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og regeringen er enige om at finansiere uforudsete merudgifter i forhold til ovenstående fordelingsnøgle.

Med Cityringen vil der være etableret et sammenhængende kollektiv transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagererne øget komfort, frekvens og hastighed. For at øge den driftsmæssige rentabilitet vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig i ca. 2017.

Det er en forudsætning for finansieringen af Cityringen, at Københavns Havn udvikles med bolig- og erhvervsbyggeri. For at muliggøre dette tilvejebringer Københavns Kommune de nødvendige plangrundlag, etablerer den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra udviklingsområderne samt sikrer den kollektive trafikbetjening af områderne. Desuden etablerer Københavns Kommune en vejforbindelse med delvis tunnel mellem Nordhavnen og Helsingør Motorvejen, jf. separat aftale mellem staten og Københavns Kommune.

### **Organisering**

De eksisterende metroaktiviteter samles i ét selskab (Metroselskabet), der udover ansvaret for den eksisterende metro også får til opgave at anlægge og drive Cityringen. Selskabet etableres af Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og staten, og parternes økonomiske rettigheder og forpligtelser i relation til selskabets aktiviteter fastlægges i overensstemmelse med deres respektive finansieringsbidrag. Væsentlige beslutninger kræver tilsagn fra repræsentanter fra de tre ejere.

Der etableres et selskab, der skal videreføre arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S samt aktiviteterne i Københavns Havn A/S. Københavns Kommune og staten vil ligesom i Ørestadsselskabet have økonomiske rettigheder og

forpligtelser i forhold til dette selskab i forholdet 55:45. Frederiksberg Kommune deltager ikke i selskabet.

Fastlæggelsen af den selskabsmæssige organisering, dvs. organisationsform og eventuelt etableringen af en koncernstruktur for de to selskaber, skal ske med henblik på:

- at skabe gennemsigtighed om selskabernes virke og økonomi samt det bedst mulige grundlag for ejernes styring af og tilsyn med selskaberne og deres aktiviteter.
- at der er klarhed over ejernes rettigheder og forpligtelser.
- at etablere det bedst mulige grundlag for ledelsesmæssig fokusering i de enkelte selskaber.
- at den nye organisering i videst muligt omfang søges gjort skattemæssig neutral samt respektere, at konkurrenceudsatte aktiviteter af hensyn til statsstøttere reglerne skal drives i juridiske enheder med begrænset ansvar.
- at den nye organisering skal muliggøre, at der etableres pengestrøm fra arealudviklingsaktiviteterne til medfinansiering af Metro aktiviteterne.

De nye selskaber skal være omfattet af reglerne i Offentlighedsloven og Forvaltningsloven. Det skal sikre, at borgerne så vidt muligt kan få oplysninger om selskabernes aktiviteter, der vil have stor betydning for Hovedstadens udvikling.

### **Den videre proces**

Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune er enige om, at denne aftale skal udmøntes gennem tekniske og juridiske løsninger, der skal afklares nærmere i det videre arbejde.

Cityringen skal projekteres og anlægges på grundlag af en projekterings- og anlægslov, der tager udgangspunkt i Udredning om Cityringen, maj 2005 samt nærværende aftale og resultatet af det udvalgsarbejde, der skal forberede lovforslagene. Transport- og energiministeren forventer i foråret 2006 at kunne fremlægge forslag til projekterings- og anlægslov om Cityringen sammen med forslag til lov om den nye selskabsorganisering. Desuden vil transport- og energiministeren også fremlægge en model for en ny indtægtsdeling i hovedstaden efter kommunalreformen.

Parterne er enige om, at nedsætte to arbejdsgrupper: Den ene skal udarbejde grundlaget for en projekterings- og anlægslov. Den anden skal udarbejde grundlaget for den fremtidige selskabsorganisering.

## **Bilag: Tekniske forhold bag aftalen**

### *Tilkøbsmuligheder til projektet*

Den enkelte kommune kan - under hensyntagen til Cityringens funktionalitet – vælge særlige udformninger/forbedringer mv. af stationer når kommunen selv 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 forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet for det samlede Cityringsprojekt.

Københavns Kommune har mulighed for at finansiere en forberedelse af Metroen mod Brønshøj, jf. tabel 10.6 i udredningsrapporten. Såfremt det på et senere tidspunkt skulle blive besluttet at etablere en Metroforbindelse mod Brønshøj, overtages afgangsgreningen samt de forrentede udgifter hertil af det nye selskab, der forestår etablering af forbindelsen.

Cityringsprojektet finansierer de nødvendige tilslutninger til DSB, DSB S-togs og Banedanmarks stationsanlæg, som de er beskrevet i udredningsrapporten. Hvis kommunerne eller jernbanevirksomhederne ønsker yderligere ændringer/supplementer, finansieres disse særskilt af den part, der ønsker forbedringerne.

### *Kommunernes og statens indskud i Cityringsprojektet*

Staten indskyder værdier fra Københavns Havn A/S (incl. udvikling af Århusgadeområdet) svarende til en nutidsværdi på 4,0 mia. kr. fra projektets start.

Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune har mulighed for at indskyde deres finansieringsbidrag ved projektets start eller ved årlige bidrag på 1/10 plus påløbne renter over projektets første 10-år. Hver kommunes samlede bidrag skal svare til, at hele indskuddet var foretaget ved projektets start, og at de påløbne renter var tilfaldet selskabet. Kommunernes engagement i denne aftale er betinget af relevante myndigheders godkendelse af kommunernes salg af el-aktiviteter.

Af Københavns Kommunes samlede indskud på 4,8 mia. kr. finansieres 0,8 mia. kr. i form af tilbageført grundskyld efter udligning i Århusgadeområdet og det udviklede Nordhavnsområde. Københavns Kommune garanterer for et beløb på 0,8 mia. kr. svarende til den forventede nutidsværdi af overført grundskyld frem til 2057.

Af Frederiksberg Kommunes samlede indskud på 0,8 mia. kr. finansieres 280 mio. kr. ved et lån, der tilbagebetales over 50 år, nogenlunde svarende til det tidspunkt Cityringen ventes at være tilbagebetalt, jf. separat aftale mellem staten og Frederiksberg Kommune.

### *Reinvesteringer*

Der er indregnet udgifter til reinvesteringer til såvel tekniske installationer som tog og stationer i ovennævnte finansieringsmodel for Cityringen.

Der er derimod ikke hidtil indregnet reinvesteringer i Metroens etape 1-3. I det nye selskab budgetteres med udgifter til reinvesteringer i Metroens etape 1-3, idet staten, Københavns Kommune, og Frederiksberg Kommune tilfører selskabet midler, så det løbende kan foretage reinvesteringer i tekniske installationer. Nutidsværdien heraf udgør i størrelsesorden 400 mio. kr.

Staten og Københavns Kommune er enige om, at med udvikling af Århusgadeområdet kan værdien af Københavns Havn opgøres til 4,3 mia. kr. forudsat en stigning i grundpriserne, som følger den generelle vækst i samfundet.

Der anvendes 4,0 mia. kr. til medfinansiering af Cityringen, jf. ovenfor. De resterende 0,3 mia. kr. anvendes til delvis finansiering af de tre parter reinvesteringer i tekniske installationer i Ørestadsselskabet og Frederiksbergbaneselskabet. Parterne indskyder herefter de resterende mindst 100 mio. kr. til reinvesteringer i det nye selskab efter en fordeling som svarer til ejernes andel af den nuværende metro. Tidspunktet for indskuddet af det resterende beløb til reinvesteringer vil blive fastlagt i forbindelse med udarbejdelsen af åbningsbalancen for det nye selskab.

Ejerne forpligter sig til at betale for hver sin del af de større reinvesteringer i tog, tunneller og stationer i takt med, at behovet opstår. I det nye selskabs åbningsbalance etableres der en fordring på de tre ejere svarende til reinvesteringsforpligtelserne i tog og stationer frem til 2050.

### *Garantier*

I forbindelse med etableringen af Cityringen opstår et finansieringsbehov, som selskabet gives adgang til at dække gennem lånoptagelse garanteret af ejerne.

Staten og Københavns Kommune garanterer i forholdet 45/55 for de forudsatte værdier fra arealudvikling i Ørestadsselskabet og i Københavns Havn, og at disse værdier tilføres metroselskabet fra arealudviklingsselskabet. Hermed sikres, at Frederiksberg Kommune ikke har risiko på arealudviklingen.

### *Konsekvenser for anden kollektiv trafik*

Der indføres en ny indtægtsdelingsmodel for den kollektive trafik i hovedstadsområdet fra 2007, hvorefter Metroen aflønnes som et selvstændigt trafikselvskab. For 2004-06 aflønnes Metroen efter modellen foreslået af HUR.

I forhold til forudsætningerne i Ørestadsselskabets nuværende likviditetsbudget medfører den ændrede indtægtsdelingsmodel et mindre årligt tab for metroen.

Staten påtager sig de økonomiske konsekvenser for jernbanedriften i hovedstadsområdet, som følger af den ændrede indtægtsdeling. Den ændrede indtægtsdeling fra 2007 skønnes at medføre væsentligt lavere nettodriftsindtægter for DSB S-tog a/s og en mindre reduktion af DSB's indtægter og dermed DSB's overskud. DSB S-tog a/s vil skulle kompenseres for de reducerede indtægter ved en tillægskontrakt fra 2007, og der vil fra finansloven for 2007 skulle budgetteres med et reduceret udbytte fra DSB.

Med lov om trafikselvskaber, der udmønter kommunalreformen, vil ansvaret for finansieringen af tilskuddene til de lokale busruter fremover blive pålagt de respektive kommuner. Derfor bærer Københavns og Frederiksberg Kommune det økonomiske ansvar for den lokale busdrift i de to kommuner som følger af åbningen af Cityringen. Cityringen forventes – afhængig af kommunernes beslutninger om tilpasning – at indebære en forringelse af økonomien i busdriften i de to kommuner, fordi Cityringen især vil være et attraktivt alternativ til bustrafik.

### *Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet*

Som led i kommunalreformen nedlægges Københavns Amt. Placeringen af Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet skal indgå i den samlede løsning vedrørende den ny selskabsstruktur for metroaktiviteterne. Transport- og energiministeren fremlægger forslag om, at Ørestadsselskabet ved Københavns Kommune og staten overtager ansvaret for anlæg og drift af Østamagerbanen fra 1.1. 2007. Københavns Kommune forudsætter, at denne overdragelse ikke har umiddelbare økonomiske konsekvenser for kommunen. Overdragelsen af amtets ejerandel skal ske ved ny lovgivning.

### *Moms*

Det lægges til grund for det videre arbejde, at den momsmodel, der gælder for den nuværende Metro, kan videreføres i det ny selskab. Momsmodellen indebærer, at moms af anlægget afdrages successivt med passagerindtægterne.

### *Kommunale deponeringsregler*

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune får dispensation fra låne-/deponeringsreglerne, således at der kan ske hel eller delvis lånefinansiering af Cityringen. For Københavns Kommune vil dette i lighed med Ørestadsselskabet delvist kunne ske ved tilbagebetaling via kommunens fremtidige indtægter fra grundskyld i Nordhavnen.

#### *Kommuners deltagelse i aktieselskaber*

Der lægges i forbindelse med den kommende selskabsorganisering til grund, at der skabes hjemmel til i nødvendigt omfang at fravige den generelle lovgivning vedr. kommuners deltagelse i aktieselskaber mv.

#### *Finansiering af arbejdsgrupper*

Finansieringen af ovennævnte to arbejdsgrupper, der skal forestå det videre arbejde med Cityringen mv., vil ske via optagelse af udgiften på et nyt selskabs åbningsbalance. Såfremt arbejdsgruppernes arbejde ikke resulterer i vedtagelse af lovforslagene, der danner grundlag herfor, vil omkostningerne til arbejdsgruppernes brug af konsulentbistand blive fordelt på ejerne i et forhold svarende til den foreslåede finansiering af Cityringen.

Transport- og energiministeren vil ansøge Folketingets Finansudvalg om bevillingsmæssig hjemmel, for så vidt angår statens andel.

#### *Finansiering af hidtil afholdte udgifter, hvis projektet beslattes ophørt*

Ved en eventuel beslutning om at standse projektet efter vedtagelse af lovgrundlaget fordeles de hidtil afholdte omkostninger i projektet mellem ejerne i et forhold svarende til den foreslåede finansiering af Cityringen.