



Transport- og Energiministeriet

2. februar 2006

Aftale om udvidelse af Metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S

Der er mellem regeringen (Venstre og Det konservative Folkeparti) og Socialdemokraterne, Det radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti indgået en samlet aftale om udvidelse af metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S. Aftalen indebærer overordnet en videreførelse af de nuværende metroaktiviteter, anlæg af en Cityring, fortsat arealsalg af arealerne i Københavns Havn og Ørestaden samt havnedrift.

Metroen skal udvides for at forbedre den kollektive trafikbetjening i hovedstaden. Den udvidede metro vil give et reelt alternativ til biltrafikken i Københavns og Frederiksbergs indre bydele.

Der er enighed om, at aftalen om udvidelse af metroen med en Cityring bygger på det grundlag, som fremgår af principaftalen mellem regeringen, Københavns og Frederiksberg Kommuner af 2. december 2005.

Projekterings- og anlægslov om Cityringen

Grundlaget for anlægget af Cityringen vil blive fastlagt i en projekterings- og anlægslov, hvoraf linjeføring og stationsplacering fremgår. Enkelte stationsplaceringer vil i loven indgå med 2-3 alternative placeringer, som vil blive afklaret under projekteringen.

Projekterings- og anlægsloven skal udformes således, at der på ny skal tages stilling til, om og hvordan projektet skal videreføres, hvis der opstår uforudsete fordyrelser under projekteringen.

Erfaringen tilsiger, at der vil kunne komme budgetoverskridelser i et projekt som anlægget af Cityringen. Projekterings- og anlægsloven skal indeholde bestemmelse om, at budgetoverskridelser skal finansieres af ejerne, jf. fordelingsnøglen i principaftalen hvorefter Københavns Kommunes indskud udgør 50 pct., staten 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune 8,3 pct. af det samlede indskud.

Erfaringen tilsiger endvidere, at der kan komme politiske ønsker til en ændret udformning af banen eller stationerne undervejs i gennemførelsen af projekteringen. Projekterings- og anlægsloven skal indeholde bestemmelser, der sikrer, at sådanne ønsker finansieres af den eller de parter, der har ønskerne.

I forbindelse med projekteringsfasen skal der gennemføres en VVM-lignende procedure, herunder offentlig høring, der bl.a. skal tilgodese krav, der følger af VVM-direktivet.

Den ny selskabsorganisering

Der etableres et metroselskab og et arealudviklingsselskab, jf. principaftalen. Metroselskabet ejes i fællesskab af Frederiksberg (ca. 8 pct.), Københavns Kommune (ca. 50 pct.) og staten (ca. 42 pct.), mens arealudviklingsselskabet ejes af staten og Københavns Kommune i forholdet 45/55 pct. Det skal af lovgivningen fremgå, at den økonomiske styring i selskaberne skal tilrettelægges med henblik på følgende:

Der etableres en økonomisk styring af metroens drift med fokus på en traditionel budgetmæssig styring, der baserer sig på driftsøkonomiske mål samt kvalitative mål i forhold til trafikbetjeningen. Service- og kvalitetskrav til metrodriften, herunder servicemål (f.eks. frekvens og myldretidsbetjening) og kvalitetsmål (f.eks. driftspålidelighed og kundetilfredshed) fastlægges efter drøftelse med ejerne.

Der etableres en styringsramme for anlægget af Cityringen, der skaber transparens i bevillingens anvendelse og sikrer en effektiv økonomisk styring gennem en løbende budgetopfølgning og systematisk gennemgang og håndtering af projektets risici med det formål at overholde anlægsbudgettet. Denne model kendes bl.a. fra Vejdirektoratets anlægsprojekter. Metroselskabet vil skulle udarbejde særskilt budget- og regnskabsopfølgning for henholdsvis udviklingen i anlægsøkonomien i Cityringsprojektet og for driftsøkonomien i metroens etape 1-3.

Økonomistyringen for arealudviklingsselskabet tilrettelægges med fokus på udviklingen af grundværdierne sammenholdt med infrastrukturudgifterne mv. Det betyder, at der skal være fokus på værdiskabelsen. Selskabet udarbejder som minimum hvert fjerde år en forretningsstrategi, herunder overordnede mål for arealsalg samt for salgstakt under hensyntagen til bl.a. konjunkturudvikling, renteutvikling, det samlede udbud af arealer i hovedstadsområdet, fordeling af efterspørgsel samt eget udbud af arealer til hhv. bolig og erhverv og krav til byplanlægning.

Sigtet med den nye selskabsorganisering og evt. etablering af koncernstruktur samt økonomistyring er, jf. principaftalen:

- 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 under respekt af, 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 en pengestrøm fra arealudviklingsaktiviteterne til medfinansiering af metroaktiviteterne.

Selve organiseringen, herunder også spørgsmål om selskabsform (AS/IS), er endnu ikke færdigbearbejdet. De tre ejere – staten, Københavns og Frederiksberg kommuner – vil i fællesskab fastlægge selskabsform og -organisering med henblik på udmøntning i det kommende lovgrundlag.

De nye selskaber skal være omfattet af reglerne i offentlighedsloven og forvaltningsloven. Det skal sikre, at offentligheden så vidt muligt kan få oplysninger om selskabernes aktiviteter, der vil have stor betydning for hovedstadens udvikling.

Finansiering mv.

Den samlede anlægsudgift for Cityringen er anslået til ca. 15 mia. kr. Staten indskyder Københavns Havn A/S til en værdi på 4,3 mia. kr., hvoraf de 4,0 mia. kr. anvendes på Cityringen. De resterende 0,3 mia. kr. anvendes til finansiering af reinvesterings i den nuværende metro. Staten og Københavns Kommune yder via arealudviklingsselskabet endvidere i alt 0,7 mia. kr. i tilskud til vejforbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn, som Københavns Kommune med aftalen forpligtes til at anlægge.

Ændrede økonomiske forudsætninger

Der kan undervejs opstå ændrede økonomiske forudsætninger for de enkelte aktiviteter i selskaberne. Det gælder f. eks. anlægsøkonomien i Cityringen, driftsindtægterne i metroens etape 1-3 og udviklingen i arealsalget. Der er enighed om, at ved ændringer i forudsætningerne, der medfører ændret finansieringsbehov for en eller flere af aktiviteterne, skal håndteringen heraf afklares blandt partierne bag nærværende aftale

Garantier

Der er usikkerhed knyttet til værdien af arealudviklingen. Københavns Kommune skal sammen med staten garantere, at arealudviklingen i Københavns Havn og Ørestad kan bibringe den forventede værdiskabelse og dermed provenu til finansiering af metroanlægget.

Reinvesteringer

Reinvesteringer i Cityringen indgår i den opgjorte anlægsudgift. Reinvesteringer i den eksisterende metro vil delvist blive finansieret ved arealudvikling i Københavns Havn (300 mio. kr.) og delvist ved fordringer på ejerne. Indkøb af nyt togmateriel og reinvesterings i stationer mv. for metroens etape 1-3 vil således kræve ekstra finansiering fra ejerne.

Tilskud til vejforbindelse mellem Helsingørsmotorvejen og Nordhavn

Det nye arealudviklingsselskab, som ejes af Københavns Kommune og staten, yder et tilskud på 700 mio. kr. til vejforbindelsen mellem Helsingørsmotorvejen og Nordhavn. Tilskuddet finansieres ved udvikling af attraktiv erhvervs- og boligbebyggelse i Ydre Nordhavn til en anslået værdi af 300 mio. kr., ved indskud af den tidligere Rigsarkivgrund i Ørestad Nord til en anslået værdi af 300 mio. kr. og et kontanttilskud på 100 mio. kr. i det nye arealudviklingsselskab.

Overdragelse af statslige arealer på Frederiksberg til Frederiksberg Kommune

Det følger af tillægsaftale til principaftalen, at staten overfører tre statsligt ejede arealer beliggende i Frederiksberg Kommune til kommunen for at bidrage til, at Frederiksberg Kommune kan finansiere sin andel af Cityringen. To af arealerne ejes i dag af DSB, mens et areal ejes af Integrationsministeriet.

Indtægtsdeling mv.

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 hvilken indtægt, 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. Derfor er der behov for en ny indtægtsdeling.

Den ny indtægtsdeling indebærer, at *metroen* i 2007 modtager indtægter pr. metrorejse, der svarer til det forudsatte i Ørestadsselskabets budget (8,16 kr. 2004 PL). 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. (2004 PL). Løsningen betyder en merindtægt for metroen på 120-150 mio. kr. årligt i forhold til det af HUR forudsatte.

Den ny indtægtsdeling indebærer endvidere, at *bustrafikkens økonomi* ikke berøres ved tidspunktet for indførelsen af modellen i 2007. Med den forventede trafikale udvikling med et stadig mere integreret trafiksystem viser beregninger, at der vil være en lille reduktion af indtægterne i busdriften på ca. 10 mio. kr. årligt på sigt. Dette skal ses i forhold til en forventet årlig indtægt på ca. 1200 mio. kr.

Løsningen indebærer, at *DSB S-tog* vil få en indtægtsnedgang på op til 110 mio. kr. årligt. Transport- og energiministeren vil derfor 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.

OTM modellen

Ved opdateringer af grunddata i modellen eller af selve modellen foretages nye beregninger af økonomien i metroselskabet og Cityringsprojektet og der foretages ny beregning af samfundsøkonomien i sidstnævnte.

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.

Helhedsplan for hovedstaden

Med sigte på at sikre en samlet optimal udnyttelse af de ressourcer, som anvendes på trafikområdet i hovedstadsområdet, og under hensyntagen til trafikpolitiske målsætninger som fremkommelighed, trafiksikkerhed og miljø, er der behov for en identifikation, analyse og afstemning af de virkemidler, som på længere sigt øver direkte og indirekte indflydelse på trafikens omfang og kvalitet, og herunder ikke mindst på pendlertrafikken i hovedstadsområdet.

Med udgangspunkt i de statslige investeringsplaner og retningslinierne for indkøb af offentlig servicetrafik vil Transport- og Energiministeriet med inddragelse af de lokale og regionale aktører derfor senest i 2007 redegøre for planer for kapacitet og service med henblik på en samlet trafikplanlægning i hovedstadsområdet.

Der forventes en markant tilpasning af busbetjeningen i Københavns og Frederiksberg Kommuner, når Cityringen åbner. De to kommuner forestår denne tilpasning, herunder de mulige merudgifter, der kan følge af en forringet busøkonomi.

Der lægges vægt på, at denne tilpasning af busbetjeningen sker så den fortsat understøtter et sammenhængende kollektiv trafiknet i hovedstaden. Der nedsættes pr. 1. januar 2007 et samarbejdsorgan bestående af Trafikselskabet på Sjælland og de selskaber, der udfører offentlig service trafik i hovedstaden. Organet ledes og sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen. Organet vil løbende overvåge processen med henblik på at sikre, at hensynet til et sammenhængende kollektiv trafiknet varetages.

Østamagerbaneselskabet

Der er enighed om at ændre Lov om Ørestaden således, at Østamagerbaneselskabet I/S opløses, og Københavns Amts ejerandel i Østamagerbaneselskabet (inkl. en restgældsforpligtelse pr. 1. januar 2007 på 55 mio. kr.) placeres i Ørestadsselskabet pr. 1. januar 2007.

Ved at placere amtets ejerandel i Ørestadsselskabet bibeholdes den ansvars- og risikodeling, som er i dag mellem staten og Københavns Kommune, og med to ejere beholdes et klart ejeransvar for metroprojektet.

Københavns Amt har i forbindelse med metroprojektet en finansieringsgæld på 695 mio. kr. pr. 1. januar 2007. Lånene er kortfristede (3-4 år) og forfalder i 2008. Finansieringsgælden kommer til at indgå i delingsforhandlingerne i forbindelse med kommunalreformen.

Med Ørestadsselskabet I/S' overtagelse af Københavns Amtskommunes ejerandel pr. 1. januar 2007 overtager staten og Københavns Kommune som ejere af Ørestadsselskabet I/S reelt en økonomisk byrde på ca. 55 mio. kr. samt den fremtidige risiko ved f.eks. passagerindtægter og claims, som oprindeligt var forudsat afholdt af amtskommunen.

Inddragelse af forligskreds

Partierne bag nærværende aftale følger fremdriften i anlægget af metroens 3. etape og Cityringen, driften af metroen og arealudviklingen. Partierne indkaldes til møde efter behov. Hvert parti repræsenteres af partiets trafikpolitiske ordfører samt eventuel fast suppleant.

Partierne er enige om samtidig at nedlægge den eksisterende følgegruppe for Ørestadsselskabet.