

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 Århusgade-området 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 åbningsbalance 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 arealudvik-

ling i Ørestadsselskabet og i Københavns Havn, og at disse værdier tilføres metroselskabet fra arealudviklingselskabet. 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 trafikelskab. 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 trafikalselskaber, 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 indubære 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.