

H og Østerport. DSB afgiver nogle korte rejser til Cityringen, men øger antallet af lange rejser, fordi det samlede banesystem bliver mere attraktivt. Antallet af påstigere falder lidt, men antallet af passagerkilometer stiger.

Af samme årsag afgiver den nuværende metro nogle korte rejser mellem især Nørreport og Kongens Nytorv, men øger antallet af øvrige rejser, således at det forventes, at antallet af påstigere fastholdes.

De samlede driftsudgifter på Cityringen er anslået til ca. 240 mio. kr. pr. år i 2005-priser.

1.2.6. Tidsplan

I udredningens tidsplan for udførelsen af Cityringen skønnes, at der vil gå ca. 11 år, til Cityringen kan ibrugtages fra det tidspunkt, hvor lovforslaget evt. er vedtaget, og en bygherreorganisation er på plads.

Det ovennævnte tidsforbrug dækker anlægget af en fuld ring svarende til lovforslagets forudsætning.

Efter lovforslagets vedtagelse gennemføres bl.a. geotekniske undersøgelser langs linjeføringen, og udarbejdelse af dispositionsforslag med tilhørende økonomisk overslag igangsættes, efter at der er opnået enighed mellem ejerne om grundlaget. Dispositionsforslaget, som foreløbigt forventes at foreligge ca. et år efter lovens vedtagelse, vil være baseret på en mere detaljeret gennemgang af alle dele af projektet, og usikkerheden for det tilhørende anlægsoverslag vil derfor være indskrænket i forhold til udredningens anlægsoverslag. Dispositionsforslaget vil endvidere indeholde eventuelle tilvalgte optioner og tilkøb, som allerede er besluttet på dette tidspunkt, og som er af en sådan karakter, at de skal indgå i VVM-processen.

På baggrund af bl.a. dispositionsforslaget udarbejder kommunerne en VVM-redegørelse, og der gennemføres en VVM-høring. Resultatet af VVM-processen indgår i det såkaldte udbudsprojekt.

Der skal være enighed i ejerkredsen om det endelige indhold i udbudsprojektet, som forventes at foreligge ca. to år efter lovens vedtagelse.

Gennemførelse af udbud af entreprenørarbejder og drift forventes at være gennemført ca. tre år efter lovens vedtagelse, og først på dette tidspunkt, når tilbuddene er modtaget, vurderet og forhandlet, kendes et eventuelt revideret anlægsoverslag endeligt.

Når ejerne er enige om at sætte arbejdet i gang, kan der indgås kontrakt, og selve anlægsarbejdet kan begynde.

Denne tidsplan forudsætter, at ejerne relativt hurtigt opnår enighed ved de forskellige beslutningspunkter.

Tidsplanen indeholder kun mulighed for evt. mindre forsinkelser. Der er en række usikkerhedsfaktorer

i tidsplanen, og der er ikke afsat reserver til imødegåelse af større forsinkelser af anlægsarbejdet. Hvis der opstår større forsinkelser, vil der skulle træffes beslutning i ejerkredsen i Metroselskabet I/S om håndteringen heraf, herunder finansieringen heraf, hvis dette viser sig nødvendigt.

1.3. Aftalen mellem regeringen og Københavns og Frederiksberg Kommuner

Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune indgik den 2. december 2005 en principaftale om anlæg af en Cityring i København og på Frederiksberg, som kan tages i brug omkring år 2017. Principaftalen er fremsendt til Folketingets Trafikudvalg (Alm. del – bilag 142).

Der er den 1. februar 2007 indgået aftale om en allonge til principaftalen om undersøgelse af en udvidelse af Cityringen med en ekstra station på Carlsberg-grunden. Allonge med bilag om kommissorium for undersøgelse af tilføjelse af en ekstra metrostation på Carlsberg-grunden beliggende i området nordvest for Enghave S-togs station vedlægges som bilag 1 og 2 til lovforslaget.

Alle partier i Københavns Kommunes Borgerrepræsentation godkendte bortset fra Enhedslisten, der undlod at stemme, den 15. december 2005 principaftalen om etablering af Cityringen. Principaftalen blev den 23. januar 2006 tiltrådt af Frederiksberg Kommunes kommunalbestyrelse, idet Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten undlod at stemme.

Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune er enige om, at Cityringen vil betyde et stort løft til den kollektive trafik i hovedstaden, hvor 85 pct. af de trafikale mål i Tætbyen fremover vil være banebetjent.

Aftalen om Cityringen indeholder også udvikling af et nyt byområde i Nordhavnen og etablering af en forbindelsesvej mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen. Sammen med Cityringen vil det over de næste år betyde en ny udvikling af hovedstaden, som skal være et attraktivt sted for borgere og virksomheder. Frederiksberg Kommune deltager ikke i denne del.

Ifølge aftalen får Cityringen en linjeføring, der dækker city, brokvartererne og Frederiksberg. Cityringen skal anlægges med 17 stationer: Københavns Hovedbanegård, v. Rådhuspladsen, v. Christiansborg, v. Kongens Nytorv, v. Frederiks Kirke (Marmorkirken), Østerport, v. Trianglen, v. Poul Henningsens Plads, v. Vibenshus Runddel, v. Rådmandsmarken, Nørrebro Station, v. Nørrebros Runddel, v. Landsarkivet, v. Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station,