

v. Platanvej samt på Vesterbro (v. Tove Ditlevsens Plads, Enghave Plads eller v. Otto Krabbes Plads).

Med Cityringen vil der være etableret et sammenhængende kollektivt transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagerne øget komfort, frekvens og hastighed.

Det skønnes at koste ca. 15 mia. kr. at anlægge Cityringen (2005-priser), heraf vurderes driftsindtægterne at betale for 5,4 mia.kr. (nutidsværdi regnet i 2005-priser). Driftsindtægterne 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, samt reinvesteringer. Det er aftalt, at finansieringen af de resterende 9,6 mia.kr. (2005-priser) fordeles mellem ejerne, således at

- Københavns Kommune indskyder 4,8 mia.kr. (50 pct.)
- staten indskyder 4,0 mia.kr. (41,7 pct.) og
- Frederiksberg Kommune indskyder 0,8 mia.kr. (8,3 pct.).

Fordelelsen mellem de tre ejere af Cityringen er aftalt, så forholdet mellem Københavns og Frederiksberg Kommune svarer til de budgetterede anlægsudgifter for Cityringen i de to kommuner (85,1 pct. i København og 14,9 pct. på Frederiksberg). Ejerforholdet mellem Københavns Kommune og staten er som i Ørestadsselskabet, 55 pct. til Københavns Kommune og 45 pct. til staten.

Den enkelte kommune kan – under hensyntagen til Cityringens funktionalitet – vælge særlige udformninger eller forbedringer af stationer m.v., hvis kommunen selv finansierer udgiften hertil (tilkøb).

Vælger en af ejerne særlige udformninger eller forbedringer m.v., 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 Udredningen om Cityringen (maj 2005) afholdes fuldt ud af den part, der måtte have ønskerne. Beslutninger om eventuelle forbedringer m.v. skal senest foreligge, således at de kan indgå i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet for det samlede Cityringsprojekt.

Cityringsprojektet finansierer de nødvendige tilslutninger til DSB, DSB S-togs og Banedanmarks stationsanlæg, som de er beskrevet i udredningsrapporten. Hvis kommunerne, staten, herunder Banedanmark, DSB eller DSB S-tog eller evt. andre berørte jernbanevirksomheder ønsker yderligere ændringer eller supplement, finansieres disse særskilt af den part, der ønsker forbedringerne.

Anlægsskønnet for et stort anlægsprojekt som Cityringen indeholder en række risici. Der vil erfaringsmæssigt forekomme uforudsete fordyrelser i løbet af projektet, og prognoserne for de fremtidige nettoindtægter er ligeledes usikre. Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og regeringen er enige om, at uforudsete merudgifter i Metroselskabet I/S finansieres efter ovenstående fordelingsnøgle.

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

En del af anlægsudgiften forventes som nævnt finansieret af nettodriftsindtægter på skønnet 5,4 mia.kr. (nutidsværdi 2005). Billetindtægterne er skønnet på baggrund af en passagerprognose og en forudsætning om indførelse af et kvalitetstillæg ved kørsel med metroen. Såfremt der kommer færre passagerer end forventet, eller kvalitetstillægget ikke bliver indført, vil billetindtægterne og dermed finansieringsbidraget fra driften falde. Tilsvarende kan der vise sig ændringer i de forudsatte driftsomkostninger, der ligeledes vil kunne påvirke finansieringsbidraget fra driften.

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 i henhold til en separat aftale mellem staten og Københavns Kommune.

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

De eksisterende metroaktivereteter samles i ét selskab, Metroselskabet I/S, der udover ansvaret for den eksisterende metro også får til opgave at projektere, anlægge og drive Cityringen. Det forudsættes, at der for Cityringen, ligesom den eksisterende metro, skal foretages udbud af faste anlæg og rullende materiel samt drift.

Der henvises i øvrigt til det samtidigt fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S.