



Dato: 10-10-2005

Sagsnr.: 252772

Dok.nr.: 1672037

ØU

## **FORTROLIGT**

### **Metroring: resultater og udestående spørgsmål**

Forhandlingerne om en principaftale om Metroringen pågår fortsat. Der er ikke givet endeligt tilsagn fra nogen af parterne (staten og Frederiksberg og Københavns kommuner).

#### **Metroen**

*Linieføring:* Der lægges op til, at Metroringen får den linieføring og stationsplacering i Indre By og på Østerbro, ØU har fastlagt (jf. ØU 337/204).

På Nørrebro ønsker Københavns Kommune en linieføring med en station ved Stengade, mens Staten og Frederiksberg Kommune fastholder, at linieføringen skal gå via Frederiksberg station. Dette vil skulle endeligt afklares ved de politiske forhandlinger. Stationsplaceringen på Vesterbro er ikke endeligt fastlagt.

Metroringen er prioriteret i trafik- og miljøplanen og indgår i regionplanen samt i kommuneplanen.

På grundlag af en principaftale vil transport- og energiministeren udarbejdet et lovudkast til projekterings- og anlægslov om etablering af Metroringen. Dette lovudkast vil Københavns Kommune få i høring forud for fremsættelsen, så Borgerrepræsentationen har mulighed for at tage stilling til det.

Når projekterings- og anlægsloven er vedtaget, skal der gennemføres en VVM med offentlighedsprocedure efter de i planloven gældende regler. Først herefter (formentlig i 2008) kan den endelige udformning af banen fastlægges, og anlægsarbejdet kan sendes i udbud.

Der lægges op til, at ejerfordelingen mellem København og staten i Metroringen fastholdes på 55/45, som i Ørestadsselskabet. Der lægges endvidere op til, at byrdefordelingen mellem København og Frederiksberg sker på grundlag af de faktiske anlægsudgifter i de 2 kommuner.

Af øvrige forhold kan nævnes, at det som del af finansieringen indgår, at det fra 2017 i gennemsnit vil koste 1 kr. pr. passager mere pr. Metrorejse i kvalitetstillæg. Desuden forlænges tilbagebetalingstiden for Ørestadsselskabet (Metroens 1. – 3. etape) med indtil 10 år, for at sikre den nødvendige økonomi i selskabet.

Endelig er forberedelsen af Metro til Brønshøj er ikke en del af anlægsprojektet, men må i givet fald særfinansieres af Københavns Kommune.

Til slut kan det nævnes, at busdriften vil belaste kommunens budget: Når Metroringen åbner, vil den erstatte en række af de overskudsgivende busruter i København. Efter kommunalreformen bliver det Københavns Kommunes ansvar at finansiere manko. årligt. Det vil dette fra år 2017 betyde i merudgifter til byens busstrafik.

### **Københavns Havn**

Der lægges op til, at Københavns Kommune som del af aftalen bliver medejer af Københavns Havn og dermed får medejerskab til evt. værdier i havnen, der ikke skal bruges til anlæg af Metroen.

Til gengæld forpligter København sig til at medvirke til at sikre værdierne af Københavns Havn. Dette indebærer bl.a. at sikre det nødvendige planmæssige grundlag for etablering af udbygningen af Københavns Nordhavn. En sådan planlægning skal bygge på de hidtidige planer for havnens udvikling og i givet fald indarbejdes i kommuneplanen.

Denne proces svarer til processen i Ørestadsloven, hvor Regeringen og Københavns Kommune aftalte, hvor meget der skulle kunne bygges i Ørestad, mens den konkrete planlægning (kommuneplan og lokalplaner) gennemføres af kommunen.

### **Vejforbindelsen Lyngbyvej – Nordhavnen**

Der lægges op til, at der etableres en vejforbindelse delvist i tunnel fra Lyngbyvej til Nordhavn til en skønnet pris på 1,8 mia. kr. Vejforbindelsen indgår i trafik- og miljøplanen samt i kommuneplanen.

Københavns Kommune skal bygge vejen, men der lægges op til, at der kommer et eksternt bidrag til vejforbindelsen. Det er en del af de politiske forhandlinger om Cityringen, hvor stort dette bidrag bliver.

En principbeslutning om etablering af vejforbindelsen vil skulle følges op med en VVM med offentlighedsprocedure samt de sædvanlige beslutninger i Borgerrepræsentationen i.f.m. større anlægsprojekter.