



Dato: 13-12-2005

Økonomiudvalget

Sagsnr.: 252772

Dok.nr.: 1718817

Cityring ØU-indstilling besvarelse af spørgsmål fra Enhedslisten (Rikke Fog-Møller)

1. Projektet tager afsæt i en anlægssum på 15 mia. kr. selv om dette fra mange sider er påpeget alt for lavt. Hvad er "worst case" scenariet for de samlede anlægssomkostninger ud fra erfaringerne fra metroprojektet?

Svar:

Ved beregningen af anlægsoverslaget er der taget udgangspunkt i, at Cityringen gennemføres som "mere af samme slags", dvs. at banen i høj grad udføres efter samme koncept og samme standarder som den eksisterende Metros tunneldele og dybe stationer.

Der er gennemført en budgetteringsproces, hvor alle projektelementer er selvstændigt, konkret vurderet på det nuværende projektstade. Der er i størst muligt omfang inddraget tekniske og økonomiske erfaringer fra det gennemførte projekt for etape 1 og 2A, der i stort omfang indeholder tilsvarende elementer. Således har enhedspriserne i det udarbejdede overslag i stort omfang kunnet baseres på de faktiske afholdte omkostninger på det for nylig gennemført anlægsarbejde på etape 1 og 2A.

Der er ved beregning af anlægsoverslaget lagt til grund, at Cityringen gennemføres i henhold til en forudsat tidsplan. Det er desuden forudsat, at projektet ikke senere i processen bliver ændret væsentligt i forhold til det beskrevne. Ørestadsselskabet har overfor Økonomiforvaltningen oplyst at der i forbindelse med brug af den oftest anvendte metode til beregning af anlægsoverslag (successiv kalkulation) beregnet usikkerhed på anlægsoverslaget. Beregningen viser, at anlægssummen for det beskrevne anlæg vurderes med 80 % sandsynlighed at ligge inden for et interval defineret ved overslaget +/- 3,4 mia. kr. (2005-priser).

2. Vil der blive gennemført en ny beregning af anlægssummen som led i det lovforberedende arbejde – eller anses "Udredning om Cityringen, maj 2005" som tilstrækkelig grundig analyse af udgifterne til anlægsfasen?

Svar:

Der forventes som udgangspunkt ikke udarbejdet nye beregninger af anlægssummen i forbindelse med det lovforberedende arbejde.

Men med loven igangsættes en projektering af anlægget og herunder bl.a. arkæologiske undersøgelser, geotekniske undersøgelser og VVM redegørelse. På baggrund heraf vil der komme nye beregninger af anlægssummen, som skal danne grundlag for politisk beslutning om igangsættelse af anlægsfasen.

3. Hvad vil en overskridelse af anlægsbudgettet med f.eks. 25 % koste ekstra for København, og hvorledes vil dette blive finansieret? - og er det rigtigt forstået, at Københavns kommune vil skulle dække 50 % af enhver merudgift over 15 mia. kr.?

Svar:

Det er korrekt at Københavns Kommune vil skulle dække 50 % af merudgifter ved overskridelse af anlægsbudgettet. Københavns Kommunes bidrag vil dog f.eks. kunne finansieres af eventuelle merindtægter fra salg af arealer i forbindelse med yderligere byudvikling i havneområder.

4. Hvad menes med følgende tekst i aftalen: ”Desuden vil transport- og energiministeren også fremlægge en model for en ny indtægtsdeling i hovedstaden efter kommunalreformen”?

Svar:

I tilknytning til aftale om Cityringen lægges op til ny indtægtsdelingsmodel i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Økonomiforvaltningen henviser i den forbindelse til udvalgsindstilling om Cityringen (534/2005) med tilhørende bilag (bilag 9) vedr. metroens aflønning, hvor den fremtidige aflønning i takstsamarbejdet i hovedstadsområdet er beskrevet.

Det fremgår af bilaget at metroen frem til 2007 vil modtage HUR 's forslag til afregning pr. passager (6,21. kr.) og i 2007 vil modtage 8,16 kr. der svarede til det forudsatte i Ørestadsselskabets budget. Samlet set er der en negativ påvirkning af Ørestadsselskabets økonomi på 1,3 mia. kr. i nutidsværdi. Den negative effekt af den ændrede indtægtsdelingsmodel vil skulle finansieres ved indførelse

af kvalitetstillæg fra 2017 og ved forlængelse af gældens tilbagebetalingstid med 9 år fra 2048 i dag til 2057. Tilbagebetalingstiden for Ørestadsselskabet bliver dermed den samme som for Cityringen.

5. Der budgetteres med en netto driftsindtægt på 4,5 mia. kr. Kan dette specificeres på de enkelte driftsposter (driftsomkostninger og driftsindtægter), herunder hvor stor en del der stammer fra billetindtægter? – dvs. hvorledes man har beregnet et provenu på 4,5 mia. kr.?

Svar:

Værdien af nettodriftsindtægterne på 4,5 mia. kr. er fundet som nutidsværdien af driftsindtægterne i de enkelte år i perioden 2017 til 2057. Heri indgår også værdien af kvalitetstillægget på i gennemsnit 1 kr. pr. passager.

De forventede årlige indtægter og udgifter i Cityringen, når Metroen er fuldt indfaset, fremgår af nedenstående tabel:

Indtægter: (ca. 74,5 mio. bruttopåstigere)	614 mio. kr.
Bus/tog samarbejde, provision samt kommercielle indtægter	3,0 mio. kr.
<i>I alt indtægter</i>	617 mio. kr.
Driftsudgifter	238 mio. kr.
<i>I alt Nettodriftsindtægter inkl. moms</i>	379 mio. kr.
Fradrag af moms	76 mio. kr.
I alt nettodriftsindtægter	303 mio. kr.
Opregnet til 2005 PL (2,4 pct.)	310 mio. kr.

6. Er der – eller vil der blive - foretaget en følsomhedsanalyse af driftsindtægten på de 4,5 mia. kr. afhængig af passagertallet, dvs. hvor meget denne driftsindtægt påvirkes hvis passagemængden er op til 50 % lavere end budgetteret?

Svar:

Den årlige nettodriftsindtægt er beregnet til at udgøre 310 mio. kr. Dette er beregnet ud fra et modelberegnet passagertal på 85,2 mio. passagerer, hvorfra der er fratrukket 10 pct. passagerer af hensyn til at skabe overensstemmelse mellem forudsætninger for

passagerbudgettet i metroens etape 1-3 og Cityringen.. Desuden er der regnet med ca. 3 pct. frafald af passagerer som følge af indførelsen af kvalitetstillægget. Der budgetteres således med 74,5 mio. passagerer.

Hvis der alene blev realiseret 50 pct. af de budgetterede 74,5 mio. passagerere, dvs. 37,25 mio. passagerer, ville nettodriftsindtægten falde til ca. 59 mio. kr. årligt.

7. Hvor meget skal passagertallet falde i forhold til budgettet, før driftsindtægten på de 4,5 mia. kr. reduceres til nul kroner?

Svar:

Driftsudgifterne pr. år er fastsat til 238 mio. kr. årligt. Hvis driftsindtægten alene skulle blive 238 mio. kr. og dermed en nettodriftsindtægt på 0 kr. ville det betyde, at det årlige passagertal skulle falde til 28,9 mio. passagerer svarende til ca. 40 pct. af det budgetterede.

8. Hvad vil driftsindtægterne (netto) blive, såfremt der opnås en passagerantal svarende til niveauet i den eksisterende metro på ca. 60 % af det oprindeligt budgetterede?

Svar:

Der er i beregningerne som nævnt i besvarelse af spørgsmål 6 er fratrukket 10 pct. passagerer samt yderligere ca. 3 pct. af hensyn til det beregnede frafald af passagerer som følge af indførelsen af kvalitetstillægget.

Hvis der alene realiseres 60 pct. af det budgetterede passagertal vil den årlige nettodriftsindtægt blive ca. 109 mio. kr.

9. Hvilket passagertal budgetteres årligt med i de første 5 år, og hvorledes afviger det fra beregningen af passagerbudgetterne for den eksisterende metro? Hvad er argumentationerne herfor?

Svar:

Forløbet af indsvingsperioden er usikkert og fastsat skønsmæssigt på baggrund af erfaringerne med den nuværende Metro samt DSB's erfaringer med åbning af stationer.

Der er i budgetlægningen anvendt en forudsætning om, at Cityringen det første år vil få 60 % af passagererne stigende gradvist til 100% af passagererne efter 5 år. Dette er en kortere indsvingsperiode end på etape 1-3, hvor indsvingsperioden er forudsat at vare frem til 2012. Den længere indsvingsperiode skal ses i sammenhæng med, at metroens etape 1-3 tages gradvist i brug.

Der er herved taget højde for, at Metroen ved Cityringens åbning vil være et kendt trafiksystem, og at Cityringen træder i stedet for bustrafikken i de i forvejen fuldt udbyggede og stærkt trafikerede områder i indre København og fra starten vil have mange gode omstigningsforhold til andre tog samt busser. Desuden er der lagt vægt på, at Cityringen i modsætning til etape 1-3 ibrugtages på én gang og at tilpasningen af bustrafikken gennemføres samtidigt eller hurtigt efter Cityringens åbning.

10. Hvad er status for indtægterne i grundsalget i Ørestaden i forhold til det oprindeligt budgetterede til og med 2005? Spørgsmålet er ment i kroner og ikke i solgte arealer.

Svar:

Ørestadsselskabet har overfor Økonomiforvaltningen oplyst at det samlede provenu fra indgåede salgsaftaler frem til 30. september 2005 er på 2063 mio. kr. mod oprindeligt budgetteret 1536 mio. kr., jf. Ørestadsselskabets kvartalsrapport 3. kvartal 2005.

11. Hvilke kollektive passagerer vil blive opkrævet kvalitetstillægget på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager – og hvorledes skal ”i gennemsnit” forstås?

Svar:

Det er i aftalen forudsat, at provenuet fra kvalitetstillægget svarer til en gennemsnitlig ekstrabetaling på 1 krone pr. passager. Med ”i gennemsnit” skal forstås, at betalingen kan være forskellig for forskellige passagergrupper, for eksempelvis at kunne tage hensyn til børne- og pensionistrabatter.

12. Hvorledes forventes bidraget fra "arealudviklingsselskabet" til Metroselskabet at udvikle sig over år?

Svar:

Hvorledes de konkrete betalingsstrømme mellem Arealudviklingsselskabet og Metroselskabet skønnes at udvikle sig, vil blive præciseret i det videre arbejde med organisering af selskaberne mv.

Som udgangspunkt overføres et bidrag med en nutidsværdi på 4 mia. kr. fra Arealudviklingsselskabet til brug for etablering af Cityringen samt et bidrag med en nutidsværdi på 0,3 mia. kr. til delvis finansiering af udgifterne til fremtidige reinvesteringer på Metroens etape 1 – 3. Betalingsstrømmene vil endvidere afhænge af fx, hvorledes den nuværende gæld i Ørestadsselskabet fordeles mellem Arealudviklingsselskabet og Metroselskabet, samt hvordan betalingsstrømmene vil blive i.f.m. tilbageførslen af grundskyld fra Københavns Kommune.

13. Hvem skal dække en manglende finansiering, såfremt "arealudviklingsselskabet" ikke løbende fremskaffer det forudsatte/planlagte finansieringsbidrag til metroselskabet?

Svar:

Dette spørgsmål vil også nøjere skulle afklares i det videre arbejde. Men der vil skulle etableres en lånemulighed, som kan tage højde for, at udgifterne til etablering af Metroen ligger i perioden frem til 2017, mens arealsalgsindtægterne forventes at ske over en længere periode. Dette svarer i øvrigt til hvad der er gældende Ørestadsselskabet i dag.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 3 og 14.

14. Formuleringen "Staten og Københavns Kommune garanterer i forholdet 45/55 for de forudsatte værdier fra arealudvikling i Ørestadsselskabet og i Københavns Havn, og at disse værdier tilføres metroselskabet fra arealudviklingsselskabet" bedes eksemplificeret?

Svar:

Staten og Københavns Kommune garanterer overfor Metroselskabet, at de aftalte værdier tilføres Metroselskabet, såfremt der ikke skulle være tilstrækkeligt provenu fra arealsalget til dækning af bidraget til metroselskabet. Hermed sikres det, at Frederiksberg Kommune som partner i Metroselskabet ikke påføres risiko for Staten og Københavns Kommunes engagement i arealudviklingselskabet.

15. Hvordan sikres mod, at der opstår modstridende interesser i "arealudviklingselskabet" og i Københavns kommune medførende økonomisk ulempe for kommunen – f.eks. hvis selskabet ikke kan sælge arealer til den planlagte pris?

Svar:

Københavns Kommune får 55 pct. af ejerskabet til arealudviklingselskabet og dermed en væsentligt indflydelse på selskabets strategi og drift. Hermed kan det i væsentligt omfang sikres, at selskabet og kommunen ikke har modstridende interesser.

Men såfremt det som nævnt i spørgsmålet ikke er muligt at sælge arealer til de forudsatte priser, kan det i sidste ende føre til, at Københavns Kommune må bidrage økonomisk, jf. besvarelsen af spørgsmål 3 og 14.

16. Vil det blive sikret, at det nye Metroselskab løbende udarbejder særskilte økonomiske opgørelser for "den gamle" metro og "den nye" metro, så økonomien i hvert "projekt" bliver gennemskueligt? – f.eks. i form af fortsatte likviditetsbudgetter (som i dag) for hvert af projekterne?

Svar:

De præcise styringsmæssige rammer for Metro- og Arealudviklingselskabet skal fastlægges i det videre arbejde. Udgangspunktet er, at lånerammestyringen skal erstattes med klare styringsmæssige rammer for Metro anlæg og Metro drift i Metroselskabet og for arealudviklingen i Arealudviklingselskabet.

På den baggrund er det Økonomiforvaltningens umiddelbare vurdering, at det næppe vil være hensigtsmæssigt at fortsætte

principperne for Ørestadsselskabets nuværende likviditetsbudget, der har en samlet fremstilling af såvel anlægsudgifter som drifts- og arealsalgsindtægter.

17. Hvorledes vil det blive sikret, at finansieringsbidraget til Metroringen ikke anvendes til at dække underskuddet på det gamle metroprojekt – dvs. at der ikke kan overføres anlægsmidler fra det nye projekt til det gamle?

Svar:

Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at der vil blive fastlagt et politisk godkendt anlægsbudget for Cityringen i Metroselskabet. Der kan dermed ikke overføres anlægsmidler fra én del af projektet til en anden uden politisk godkendelse.

18. Hvor stort et beløb mister Københavns kommune i indtægter, dels som følge af at grundskylden for de arealer der indgår i det samlede metroprojekt tilføres Ørestadsselskabet og arealudviklingselskabet, dels fra fritagelsen for at betale grundskyld for usolgte arealer?

Svar:

I Ørestadsloven er det fastlagt, at Københavns Kommune skal tilbageføre grundskyld efter udligning til Ørestadsselskabet, indtil selskabet er gældfrit.

Københavns Kommune har i forbindelse med aftalen ønsket at få sat et loft over denne grundskyldstilbageførsel. D.v.s. at såfremt tilbagebetalingstiden for Ørestadsselskabets gæld skulle blive forlænget yderligere, vil det ikke forøge omfanget af Københavns Kommune grundskyldstilbageførsel.

Grundskyldstilbageførselsforpligtelsen er derfor omlagt til et fast beløb. På grundlag af det hidtil gældende likviditetsbudget er nutidsværdien af denne forpligtelse blevet fastlagt til 2,4 mia. kr., som Københavns Kommune vil skulle afdrage frem til 2057. Dog således, at såfremt selskabet skulle blive gældfrit før 2057, vil Københavns Kommune forholdsmæssigt få reduceret sine betalinger.

Nutidsværdien af netto merprovenuet efter udligning fra etablering

af 600.000 etagemeter bolig og erhverv i Nordhavnen skønnes til 0,8 mia. kr., som indgår til at reducere Københavns Kommunes anlægsbidrag til Cityringen.

Hvad angår fritagelsen for grundskyld for ikke solgte arealer forligger der ikke på nuværende tidspunkt en samlet opgørelse.

19. Der optræder i aftalen en række milliard-beløb i forbindelse med den overførte grundskyld, og den nuværende aftale laves om. Der bedes redegjort nærmere for beløbene samt for fordele og ulemper for kommunen ved denne ændring, herunder under hvilke omstændigheder kommunen evt. kan blive tvunget til at indbetale et større ”grundskyldsbidrag” end kommunen rent faktisk selv får ind, dvs. at der skal anvendes skattefinansierede indtægter til at finansiere en eventuel difference..?

Svar:

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 18.

I.f.t. den nuværende ordning sikres det, at en eventuel forlængelse tilbagebetalingstiden for Metroprojektet ikke fører til forøgelse af Københavns Kommunes forpligtelser, mens en forkortelse af tilbagebetalingstiden vil blive modsvaret af en reduceret betaling fra Københavns Kommune.

Væsentlige ændringer i lovgivningen om kommunale ejendomsskatter eller i den mellemkommunale udligning af grundskyld kan få betydning for kommunens økonomi. Eksempelvis vil en fremtidig ophævelse af loftet for stigningerne i grundskylden formodentlig føre til en nettogevinst for kommunen, mens en forøget udligning af grundskyld i den mellemkommunale udligning vil belaste kommunens økonomi.

20. Det er normalt, at der ved f.eks. motorvejsprojekter, broprojekter etc. foretages samfundsøkonomiske beregninger af investeringen. Er der – eller vil der blive – foretaget sådanne beregninger for metrobyggeriet, og særskilt for Metroringen – og herunder en beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger som følge af forsinkelser i befolkningens transport mellem hjem og arbejde under byggeprocessen?

Svar:

Der er foretaget samfundsøkonomiske beregninger på Cityringsprojektet i overensstemmelse med den metode, som Transport- og Energiministeriet har besluttet at anvende for alle større transportinvesteringer med henblik på sammenligningsformål. Beregningen står omtalt i resumerapporten på side 20-21 og i den tekniske dokumentationsrapport kapitel 12.

Beregningerne viser, at Cityringen med de anvendte forudsætninger vil have en samfundsmæssig forrentning på 3 %. Der er i beregningerne taget højde for anlægsøkonomi, driftsøkonomi (også for andre dele af den kollektive trafik, herunder driftstab hos HUR), trafikale forhold (tidstab/gevinster), miljøpåvirkninger mv.

En del effekter kan ikke opgøres og værdisættes og er ikke medtaget i den samfundsøkonomiske analyse. Det drejer sig om bl.a. Cityringens effekt på byens æstetiske miljø og trafikbilledet, stigninger i ejendoms- og grundværdier og gener i anlægsfasen.

Generne for trafikanter i anlægsfasen er søgt minimeret ved i størst muligt omfang at placere byggepladser i forbindelse med stationsanlæg mv. udenfor gadearealer. Det er således kun få af byggepladserne, der kan forventes at medføre gener på gader med et vist trafikomfang. Gener for naboer til arbejdspladser vil derimod ikke kunne undgås.

21. Kan det oplyses, hvilke konsekvenser etableringen af Mentreringen vil få for busbetjeningen i København, og såfremt en sådan ikke kan gives nu, vil kommunen da snarest udarbejde en forventet konsekvensanalyse for busbetjeningen?

Svar:

Det fremgår af udredningen om Cityringen fra maj 2005, at antallet af busrejser vil falde mærkbart, når Cityringen sættes i drift, fordi mange vil vælge at rejse med Cityringen. Det må forventes, at busbetjeningen ændres ved anlæg af Cityringen. I den tekniske dokumentationsrapport under udredningen er givet eksempler på en tilpasning af busnettet. Udredningen peger på, at den konkrete omlægning af busnettet ved *ibrugtagning* af Cityringen sandsynligvis vil blive planlagt ud fra

- Erfaringer med overflytning fra bus til Metroens etaper 1 – 3 efter indsving

- Strategiske overvejelser om busbetjeningen i City efter at Cityringen etableres, herunder om den nuværende A-busstrategi
- Samlet vurdering af hele busnettet i Københavns og Frederiksberg Kommune

Disse betragtninger viser i sig selv, at det i dag ikke er muligt at angive mere præcise konsekvenser for busbetjeningen.

Der er lavet beregninger på f.eks. reduktion af vogntimer og de viser at den samlede ændring på busnettet vurderes at være på 196.000 vogntimer/år. Der er også lavet beregninger på passagerkonsekvenser. Busserne får efter disse beregninger en samlet reduktion i antallet af påstigere for hele hovedstadsområdet på ca. 20 %. Reduktionen sker stort set kun inden for Tætbyen (Indre By, Christianshavn, brokvartererne og Frederiksberg), og ses der alene på påstigere i dette område, er der tale om en halvering. Beregningerne viser kraftig reduktion for alle A-buslinier og S-busserne får en fremgang i antal påstigere. Nedgangen på øvrige buslinier er beskeden. Antal passagerkm på busserne viser stort set samme billede som i antallet af påstigere. Beregningerne af nettets effektivitet er behæftet med usikkerhed. Det er således muligt, at busnettets effektivitet kan øges i forhold til det beregnede ved en egentlig nytænkning af hele busbetjeningen i Tætbyen. I lyset af ovenstående er det ikke muligt snarest at udarbejde en forventet konsekvensanalyse.

22. Hvilke konsekvenser vil der samlet kunne blive tale om for busbetjeningen i København samt oplandet som følge af såvel metroringen, den ny takststruktur og strukturreformen? Vil kommunen gennemføre en samlet vurdering af konsekvenserne?

Svar:

Med nedlæggelsen af HUR og overgang til regioner og et samlet bustrafikselskab for Sjælland (TS), er Københavns Kommunes situation på to punkter forandret i forhold til den nuværende:

1. Ændret rollefordeling mellem kommune og trafikselskab og
2. Ændret finansieringsform

TS skal i fremtiden udbyde bustrafik, koordinere køreplaner, markedsføre den kollektive trafik og stå for regionale busruter.

Kommunerne skal bestille og betale for den lokalt (d.v.s. i kommunen) udførte busdrift. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et omfang, der afspejler ruternes omfang i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendling mellem de pågældende kommuner

Dermed er ansvaret for den lokalt tilrettelagte bustrafik flyttet fra trafikkselskabet til kommunen. Der foreligger altså en ny situation for kommunen, når den får tillagt en trafikføberrolle. Derfor kan der først senere redegøres for konsekvenserne af såvel Cityringen, den ny takststruktur og strukturreformen.

23. Hvad vil en fortsat forsvarlig busbetjening betyde for kommunens udgift til busdriften?

Svar:

En fortsat forsvarlig busbetjening har økonomiske konsekvenser. Det fremgår af udredningen, at der er opstillet et eksempel på en tilpasning af busnettet. Det er udført simpelt og alene til analyseformål, og er ikke udtryk for en egentlig optimeringsproces for busdriften. Bussernes indtægt fra det fælles takstsystem vil falde, når mange vælger at rejse med Cityringen. I det anvendte eksempel for tilpasning anslås nettodriftsresultatet i HUR at blive forringet med ca. 145 mio. kr. Det er formodentlig i overkanten, fordi der ikke er gennemført en tilpasning af nettet, og merudgiften vil skulle fordeles mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og bustrafikselskabet for Sjælland (TS), så det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at fastlægge, hvad der er Københavns Kommunes andel. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 21 og 22.

24. Forventer kommunen, at Metrobyggeriet vil frigøre vejarealer som følge af nedlagte busruter og vil kommunen udarbejde en plan for, hvad disse lediggjorte arealer på overfladen skal anvendes til, herunder i hvilket omfang cyklister vil drage nytte af denne frigørelse?

Svar:

Bustrafikkens andel af den samlede biltrafik i København er af størrelsesordenen 1 %, så generelt vil selv en kraftig reduktion af bustrafikken ikke kunne frigøre vejarealer af større betydning.

Erfaringerne med Metroens første etaper er, at bustrafikken over de centrale havnebroer er blevet reduceret med 40 %. Dette har ikke medført, at der er overvejelser om at indskrænke arealerne til bustrafikken. De nuværende busbaner påregnes således opretholdt.

De foreløbige beregninger af den fremtidige bustrafik i Cityringens opland viser, at bustrafikken (passagertallet) efter fuld ibrugtagning af Metroens 4. etape formentlig vil blive halveret. Der er ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til den tilpasning af bussystemet, som dette måtte medføre, men omfanget af ”frigjorte vejarealer” i form af busbaner må på forhånd forventes at være meget beskedent.

Vigtige busgader som Nørrebrogade vil ifølge beregningerne med Cityringen blive aflastet for ca. 2/3 af bustrafikken. Sammenholdt med overvejelserne om bredere cykelstier vil dette indebære betydeligt bedre fremkommelighed og færre konflikter med krydsende buspassagerer for de mange cyklister i Nørrebrogade.

Enkelte smalle gadestrækninger som f.eks. Stormgade har i dag en meget stor bustrafik, som forventes reduceret kraftigt, når Cityringen tages i brug. Her kan der måske i forbindelse med en ændret plan for afviklingen af trafikken i Indre By skaffes plads til nye cykelstier.

25. Hvor stor en del af det forventede antal passagerer forventes at være tidligere bil-pendlere, herunder hvor mange indenbys pendlere, og hvor mange bil-pendlere, som før kørte over kommunegrænsen?

Svar:

Cityringens passagerer forventes at bestå af 10 % tidligere bilister. Det er ikke beregnet, hvorledes disse bilister er fordelt mellem f.eks. tidligere interne bilture i København eller mellem tidligere ind- og udpendling til og fra København.

Beregningerne viser, at den største effekt på biltrafikken sker på søsnittet (netto godt 6000 biler færre), mens effekten over kommunegrænsen er mindre (netto knap 5000 biler færre).

26. Hvor stor en del af metro Cityringens passagerer forventes at udgøres af pendlere, der benytter regionaltoget eller S-toget udenfor kommunen til og fra arbejde i København?

Svar:

Ca. 15 % af Cityringens passagerer er beregnet at være omstigere fra S-tog og Regionaltog. Da de fleste passagerer foretager 2 rejser dagligt, må det forventes, at ca. 30 % af Cityringens passagerer benytter S-togs eller regionaltog i forbindelse med deres rejse. Det må forventes at en stor del af disse omstigere vil have bopæl eller arbejdssted udenfor Københavns Kommune, men dette er ikke beregnet.

27. Hvad vil en stigning i passagerantallet på pendlere, der benytter tog og S-tog, på 10 % give af afsmittende effekt på metroens passagerantal og driftsøkonomi?

Svar:

Effekten på Metrocityringens passagertal af en stigning på 10 % i antallet af togpassagerer vil afhænge af, hvor på f.eks. S-togsnettet væksten finder sted, f.eks. på den centrale del eller på fingrene, f.eks. som følge af åbning af nye stationer eller linier.

28. Hvad koster anlægget af den tunnellagte del af en ny vejforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavnen pr. km i forhold til den ikke tunnellagte del, og kan man forestille sig at støjberegninger ved VVM-undersøgelsen vil vise at det er nødvendigt at tunnellægge en større del af vejen end det forudsatte i aftalen med staten?

Svar:

Anlægsudgifterne til vejforslag 1 er oversigtligt beregnet til 1,5 mia. kr. (2004 p/l) Dertil kommer en kompensation til togoperatøren på af størrelsesordenen 300 mio. kr.

Ud fra de foreliggende oplysninger fra konsulentrapporterne skønner Økonomiforvaltningen, at den gennemsnitlige pris pr. km vej (eksklusive tilslutningsanlæg) er ca. 200 mio. kr., men den gennemsnitlige pris pr. km. tunnel (inklusive ramper) er på ca. 1300 mio. kr.

Vejanlægget vil blive udformet, så gældende normer for støj ved boliger overholdes. Støjen fra vejtrafikken kan bl.a. nedbringes gennem forlængelse af tunneldelen, gennem anvendelse af støjdæmpende overfladebelægninger og gennem opsætning af støjskærme.

Politiske beslutninger om hvilke tiltag der evt. vælges, kan ske på baggrund af den kommende VVM-proces.