



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 14. marts 2006  
J.nr. : 500-15

Trafikudvalget har i brev af 8. februar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 39 vedrørende L 126, som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 39:**

"Vil ministeren oplyse, hvad Ørestadsselskabets oprindelige låneramme var beregnet til og hvad der er baggrunden for, at lånerammen har måttet udvides gentagne gange?"

**Svar:**

I forhold til Lov nr. 477 om Ørestad af 24. juni 1992 er lånerammen af de bevilgende myndigheder blevet forhøjet fem gange, jf. nedenstående skema.

Årstal	Ørestadsselskabets låneramme (2006 priser)
1992 – Lov om Ørestad	6,6 mia. kr.
Akt 69, 11. december 1996	7,1 mia. kr.
Akt 250, 24. juni 1999	13 mia. kr.
Akt 140, 14. marts 2001	13,7 mia. kr.
Akt 135, 8. maj 2002	14,3 mia. kr.
Akt 198, 2. september 2004	15,9 mia. kr.

Det skal understreges, at lånerammen ikke er et udtryk for udviklingen i omkostningerne til anlægget af Metro og Ørestad, men er et udtryk for Ørestadsselskabets maksimale likviditetsbehov under givne forudsætninger.

Nedenfor er årsagen til lånerammeudvidelsen kort beskrevet for hvert enkelt udvidelse:

Ad Akt 69, 11. december 1996

I oktober 1996 blev der underskrevet kontrakt om anlæg af Metroens 1. etape og den del af 2. etape, der går fra Nørreport til Frederiksberg station (etape 2a), som var besluttet anlagt i direkte tidsmæssig forlængelse af etape 1. Baseret på den valgte løsning (Metro i stedet for sporvogn) og de indkomne tilbud var der behov for udvidelse af lånerammen såfremt alle tre etaper af Metroen skulle gennemføres i samme kadence som hidtil forudsat. Lånerammen blev med Akt 69 af 11. december 1996 forhøjet til 5,3 mia. kr. (1996-prisniveau), svarende til 7,1 mia.kr. i 2006-priser.

#### Ad Akt 250, 24. juni 1999

I 1998-99 blev der konstateret en forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsarbejdet. Folketingets Finansudvalg fik med Akt 250 af 24. juni 1999 forelagt forsinkelsens konsekvenser for projektets økonomi. I samme aktstykke blev der redegjort for de første anlægsbudgetter for etape 2B og 3, som var højere end de oprindelige oversigtlige anlægsoverslag. Lånerammen blev med Akt 250 forhøjet til 10,6 mia. kr. (1999-prisniveau), svarende til 13 mia. kr. i 2006-prisniveau, idet der heri var indeholdt en likviditetsreserve.

#### Ad Akt 140, 14. marts 2001

Siden anlægsbudgettet for etape 2B blev fastlagt i foråret 1999, var der indtruffet en række ændringer i de forhold, som lå til grund for budgettet. Det drejede sig bl.a. om Folketingets beslutning om etablering af Flintholm station på Ringbanen og følgevirkninger heraf, herunder et bidrag på 70 mio. kr. til Banestyrelsens etablering af Ringbanen.

Ørestadsselskabet var desuden i januar 2000 blevet pålagt at kompensere DSB for meromkostninger, der fulgte af de ekstraordinære initiativer på og omkring Nørreport i forbindelse med anlæg af forbindelsestunnelen mellem S-tog, Regionaltog og Metro på Nørreport.

Med Akt 140 blev ovenfor nævnte budgetændringer forelagt Folketingets Finansudvalg i marts 2001. Lånerammen blev som følge heraf hævet til 11,8 mia. kr. (2001-prisniveau), svarende til 13,7 mia.kr. i 2006-prisniveau.

#### Ad Akt 135, 8. maj 2002

Finansudvalget tiltrådte 8. maj 2002 et aktstykke vedrørende Metroens 3. etape baseret på en indgået aftale af 16. april 2002 mellem Trafikministeriet, Københavns Kommune og Københavns Amt med tilslutning fra Tårnby Kommune og Københavns Lufthavn om en anden udformning af Metroens 3. etape.

I forhold til det hidtil forudsatte hovedprojekt indebar aftalen en forøgelse af anlægsudgifterne med 390 mio. kr. til 1.440 mio.kr. (1999-prisniveau), bl.a. på grund af en beslutning om nedgravning og miljøforbedringer i Københavns Kommune for 220 mio. kr. (1999-prisniveau) og nedgravning og

miljøforbedringer i Tårnby Kommune for 150 mio. kr. (1999-prisniveau). Såvel Københavns Kommune, Københavns Amt, Ørestadsselskabet, Østamagerbaneselskabet, Tårnby Kommune og Københavns Lufthavne A/S var forudsat at yde bidrag til finansiering af de aftalte ekstraordinære miljøforbedringer.

Aftalen forudsatte endvidere, at direkte naboer til etape 3 af Østamagerbaneselskabet ville få tilbudt overtagelse af deres boliger.

Aktstykket gav for det første adgang til, at Østamagerbaneselskabet ville kunne tilbyde Københavns Amt, Københavns og Tårnby Kommuner finansiering af deres respektive andele af de ekstraordinære miljøforbedringer. For det andet, at de fortsatte omkostninger til projektering kunne afholdes, samt for det tredje, at en aftale med Ansaldo om levering af ATC-systemet til etappen kunne opretholdes.

Som konsekvens af ovenstående blev Ørestadsselskabets låneramme udvidet til 12,6 mia. kr. (2002-prisniveau), svarende til 14,3 i 2006-prisniveau.

#### Ad Akt 198, 2. september 2004

Finansudvalget blev den 5. marts 2004 orienteret om, at Ørestadsselskabet ud fra nogle nærmere beskrevne forhold fandt det overvejende sandsynligt, at der over sommeren 2004 kunne blive behov for en ændring af selskabets låneramme.

Ørestadsselskabet har på den baggrund i august 2004 revideret selskabets likviditetsbudget, hvori forudsætningerne vedrørende selskabets moms-afløftning på infrastruktur- og byggemodningsomkostninger samt likviditetsreserven er ændret i overensstemmelse hermed.

Endvidere har Ørestadsselskabet taget højde for en række usikre forhold vedr. passagerindsving, salgsindtægter samt selskabets indtægter fra grundskyld.

Som konsekvens af ovenstående er der forelagt aktstykke for Finansudvalget samt indstilling for borgerrepræsentationen i Københavns Kommune med anmodning om godkendelse af, at Ørestadsselskabets låneramme udvides til 15,9 mia. kr. (2006-prisniveau).

Aktstykket blev tiltrådt af Finansudvalget den 2. september 2004.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen