

MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 22. december 2017  
J. nr. 2017-6411

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 20. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Josephine Fock (ALT).

**Spørgsmål nr. 145:**

Ministeren bedes redegøre for den aktuelle betalingstid for gælden i Metro-selskabet I/S og By & Havn I/S, og hvor følsomme disse er overfor ændringer i forudsætningerne i forhold til rente, passagertal og anlægsudgifter.

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Metro-selskabet I/S og By & Havn I/S.

Metro-selskabet I/S har svaret følgende:

”Metro-selskabets gæld forventes at være afviklet i 2065. Selskabets gældende langtidsbudget 2017 fra december 2016 er vedlagt.

Selskabets langtidsøkonomi er baseret på en række forudsætninger om bl.a. rente, passagertal og anlægsudgifter. Nedenfor er effekten for gældens tilbagebetalingstid oplyst ved en situation, hvor en af disse forudsætninger i Metro-selskabets langtidsøkonomi er ændret.”

Scenarie	Ændret tilbagebetalingstid
Realrente 1 % højere end forudsat (svarende til en realrente på 4,5 %)	+ 19 år
Realrente 1 % lavere end forudsat (svarende til en realrente på 2,5 %)	- 6 år
Ekstraordinær anlægsomkostning på 1 mia. kr.	+ 8 år
Ekstraordinær anlægsbesparelse med 1 mia. kr.	- 5 år
10 % færre passagerer på Cityringen (inkl. Nordhavn og Sydhavn) end forud-	+21 år



sat	
10 % flere passagerer på Cityringen (inkl. Nordhavn og Sydhavn) end forudsat	- 9 år

By & Havn I/S har svaret følgende:

”By & Havns gældspost består hovedsageligt af den gæld, som selskabet blev stiftet med i 2007, og som vedrører investeringer i metro, herunder metro Cityringen, udbetaling til ejerne til Metro til Sydhavnen, metro til Nordhavnen samt By & Havns egne investeringer i udvidelse af Nordhavnen samt den løbende byudvikling i Ørestad og ved Københavns Havn. By & Havn vil også de kommende mange år investere i yderligere byudvikling, herunder yderligere metroudbyging.

Da selskabets gældsposter således består af en række forskellige investeringsposter, der gennemføres over flere år, vil det ikke være hensigtsmæssigt at tale om tilbagebetalingstiden for selskabets gæld, som det f.eks. gælder for større infrastrukturinvesteringer, hvor man har en initial investering, der skal tjenes hjem over de kommende års driftsindtjening.

I stedet anbefales, at der tages udgangspunkt i selskabets løbende driftsindtjening. Den dag pengestrømmen fra den løbende driftsindtjening kan dække de løbende renteudgifter fra den eksisterende gæld, så har selskabet ikke længere behov for at sælge byggeretter for at servicere gælden, og selskabets kan siges at være nogenlunde i balance.

Siden 2015 har pengestrømmen fra selskabets driftsindtjening været tilstrækkelig til at dække de årlige renteudgifter, der i 2017 ventes at lande på omkring 246 mio. kr.

I 2017 er gælden i By & Havn i gennemsnit blevet forrentet med ca. 1,4 pct. I selskabets langtidsbudget er der forudsat, at alle nye lån optages til en rente på omkring 3,5 % i de førstkomende år, mens det på længere sigt (efter 7 år) er forudsat, at renten på alle nye lån stiger til mere en 5 % p.a. Der er således lagt meget konservative skøn ind i langtidsbudgettet, hvad renteforudsætningerne angår.

På baggrund heraf ventes det, at pengestrømmen fra selskabets drift kan dække renteudgifterne i 2038. Såfremt selskabet skal dække den såkaldte korrektionsreserve vedrørende metroen til Sydhavnen, vil dette tidspunkt forskydes til omkring 2047.

Såfremt renten på lang sigt stiger med i størrelsesorden 0,5 %-point vil ovennævnte tidspunkter for balance udskydes med henholdsvis ca. 4 og ca. 10 år.”

Jeg vedlægger desuden Metroselskabet I/S' og By & Havn I/S' langtidsbudgetter fra 2017.



Med venlig hilsen

Side 3/3

  
Ole Birk Olesen