



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg

1240 København K

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

Dato : 19. november 2004
J.nr. : 661-245

Trafikudvalget har i brev af 27. oktober stillet mig følgende spørgsmål 48 (Alm. del - bilag), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 48:

"Er det nuværende budget for Metrocityringen baseret på det nuværende renteniveau, på at staten yder garanti for projektet, på at ny- og reinvesteringer er medregnet i projektet og er der foretaget følsomhedsanalyser af pris pr. passager, jf. den verserende sag mellem Ørestadsselskabet og HUR"

Svar:

Regeringen fremlagde den 22. oktober 2004 en plan for MetroCityringen, hvori regeringen tilbyder at indskyde Københavns Havns værdier (anslået til ca. 3 mia. kr.) i en finansiering af Cityringen.

Regeringen fremlagde på baggrund af den såkaldte "screeningsrapport" fra december 2004 udarbejdet af Trafikministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR et regneeksempel for Metrocityringens anlægsudgifter og ventede nettodriftsindtægter. Med udgangspunkt i screeningsrapportens oplysninger er der anslået en anlægsudgift på ca. 13,5 mia. kr. (2004-PL) for linieføringen over Poul Henningsens Plads og Forum. Ligeledes baseret på screeningsrapportens oplysninger om nettodriftsindtægterne for den pågældende linieføring er det beregnet, at de årlige driftsoverskud vil kunne finansiere ca. 6,5 mia. kr.

Der er i denne beregning taget udgangspunkt i en realrente på 4 pct. og en tilbagebetalingstid på ca. 40 år. Realrenten er p.t. på ca. 3 pct. Det er lagt til grund, at staten og Københavns og Frederiksberg kommuner - gennem et selskab - står for anlæg af en Metrocityring og dermed påtager sig risikoen for projektet.

Der er desuden indlagt udgifter til reinvesteringer i Metrocityringen på et niveau

svarende til de skønnede reinvesteringer for den eksisterende Metro. Dvs. 200 mio. kr. hvert 10. år til løbende reinvesteringer samt 1 mia. kr. efter 25 år til reinvesteringer primært i tog. Behovet for reinvesteringer vil naturligvis indgå i det videre udredningsarbejde.

I næste fase af udredningsarbejdet vil indtægterne – efter etableringen af en Metrocityring - fordelt på transportmidler (Metro, busser og tog) blive beregnet ud fra passagerprognoserne samt under hensyntagen til takster og indtægtsdelingsmodel.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen