

*Notat til statsrevisorerne*

*om*

*den fortsatte udvikling i sagen om Ørestads- og Metroprojektet (nr. 2)*

*(beretning nr. 3/04)*

***I. Indledning***

1. I mit notat af 29. april 2005 oplyste jeg, at jeg i et fortsat notat ville orientere statsrevisorerne om status for reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S og om selskabets økonomi samt om de nye styringsmæssige rammer for selskabet.

***II. Reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S***

2. Transport- og energiministeren oplyste i sin redegørelse til beretningen, at regeringen i oktober 2004 havde taget initiativ til en reorganisering af Ørestadsselskabet I/S og en etablering af en cityring.

Transport- og Energiministeriet har i juni 2006 oplyst, at reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S sker i forbindelse med udvidelsen af Metroen med en cityring. Regeringen indgik i februar 2006 en aftale med Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti om etablering af en cityring. Socialistisk Folkeparti har efterfølgende tilsluttet sig aftalen om cityringen.

3. Aftalen om cityringen skal udmøntes i 3 lovforslag samt en bekendtgørelse om indtægtsdelingen af passagerindtægter i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Det første lovforslag blev fremsat i januar 2006 og vedrører en opløsning af Østamagerbaneselskabet I/S. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at Østamagerbaneselskabet I/S' forventede gæld pr. 1. januar 2007 udgør 120 mio. kr. ifølge selskabets likviditetsbudget, hvoraf ca. 55 mio. kr. skulle have været finansieret af Københavns Amt, hvis ikke amtet var blevet nedlagt. Lovforslaget er en konsekvens af, at Københavns Amt, som ejer 45 % af Østamagerbaneselskabet I/S, bliver nedlagt i forbindelse med kommunalreformen. Efter lovforslaget overtager Ørestadsselskabet I/S med virkning fra 1. januar 2007 Østamagerbaneselskabet I/S' aktiver og passiver, rettigheder og pligter, ligesom Ørestadsselskabet I/S overtager Københavns Amts rettigheder og pligter over for Østamagerbaneselskabet I/S. Lovforslaget blev vedtaget som lov nr. 310 af 19. april 2006 af Folketinget.

Københavns Amt har i KommuneKredit optaget kortfristede lån til finansiering af indskud i Østamagerbaneselskabet I/S. Amtets gæld kan opgøres til ca. 695 mio. kr. pr. 1. januar 2007. Disse lån er ikke omfattet af loven om opløsning af Østamagerbaneselskabet I/S og vil derfor ikke blive overtaget af Ørestadsselskabet I/S, men vil i stedet indgå i de almindelige forhandlinger i forbindelse med opgørelse og fordeling af amtskommunens nettoformue efter bestemmelserne i lov nr. 539 af 24. juni 2005 om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen (procedureloven).

I medfør af loven er der udstedt bekendtgørelse nr. 877 af 16. september 2005 om fordeling af aktiver og passiver, rettigheder og pligter og ansatte som følge af opgaveflytninger. Ifølge bekendtgørelsens § 4, stk. 2, fordeles amtskommunernes nettoformue med 11 % til staten, 74 % til regionerne og 15 % til kommunerne. For Københavns Amt vil fordelingen af nettoformuen ske til staten, Hovedstadsregionen og kommunerne i Københavns Amt.

4. I forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget stillede Trafikudvalget en række spørgsmål til ministeren om gældsproblematikken. Trafikudvalget spurgte således til bl.a. rimeligheden af, at gælden bliver overført til Hovedstadsregionen og kommunerne i regionen samt til fordelingsmodellen mellem gæld og selskab.

Jeg kan konstatere, at det i bemærkningerne til lovforslaget om opløsning af Østamagerbaneselskabet I/S direkte er nævnt, at amtets gæld på ca. 695 mio. kr. ikke er omfattet af lovforslaget, men derimod skal behandles efter reglerne i procedureloven.

Transport- og energiministeren oplyste i den forbindelse i en række svar til Trafikudvalget, bl.a. svar af 14. marts 2006 på spørgsmål nr. 5, 10 og 15, at en forudsætning for anlægget af Østamagerbanen var, at Københavns Amt, hvilket vil sige borgerne i amtet, forpligtede sig til at finansiere sin andel af anlægsudgifterne. Ved en nedlæggelse af amtet er det derfor rimeligt, at gælden primært tilfalder de borgere, der oprindeligt havde gælden, og som også skulle bære gælden, hvis amtet ikke blev nedlagt. Særligt om fordelingsmodellen oplyste ministeren, at modellen var valgt for at sikre et klart ejeransvar for Metroprojektet med kun 2 ejere, selv om modellen indebar en afvigelse fra det almindelige princip ved procedureloven, hvorefter beløbet på de 55 mio. kr. også skulle have indgået i delingsforhandlingerne. Ministeren oplyste om Ørestadsselskabet I/S' økonomiske muligheder for at overtage gælden, at finansieringen af Københavns Amts ejerandel aldrig var indgået i Ørestadsselskabet I/S' låneramme, ligesom det ikke havde været forudsat, at lånerammen skulle kunne håndtere amtets forpligtelser i forbindelse med Østamagerbanen. Ørestadsselskabet I/S' låneramme ville kunne håndtere den økonomiske belastning med overtagelse af amtets aktiviteter i Østamagerbaneselskabet I/S pr. 1. januar 2007, men amtets finansieringsgæld vil ikke kunne håndteres inden for den nuværende låneramme.

5. Transport- og Energiministeriet forventer, at de 2 øvrige lovforslag bliver fremsat for Folketinget i november 2006. Lovforslagene vedrører henholdsvis et projekterings- og anlægsforslag af cityringen og en reorganisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

Transport- og Energiministeriet forventer endelig, at et forslag til en bekendtgørelse om indtægtsfordelingen af passagerindtægter i den kollektive trafik i hovedstadsområdet bliver fremsat for Folketinget i november 2006.

6. Jeg vil fortsat følge reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S og orientere statsrevisorerne, når der foreligger nyt i sagen.

### ***III. Ørestadsselskabet I/S' økonomi***

7. I den politiske aftale om etablering af en cityring indgår også en løsning på uenigheden i det fælles takstsamarbejde om indtægtsfordelingen for passagerer i Metroen. Ifølge aftalen vil Metroen fra 2007 modtage en passagerindtægt pr. metrorrejse, som

svarer til det beløb på 8,16 kr., som Ørestadsselskabet I/S har forudsat i likviditetsbudgetter fra 2003. Ørestadsselskabet I/S vil frem til 2007 modtage en afregning på 6,18, kr. svarende til det forslag, som HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) har fremlagt.

Transport- og energiministeren har i februar 2006 orienteret Ørestadsselskabet I/S ved dets bestyrelsesformand om aftalen og henstillet, at Ørestadsselskabet I/S' budgetter og regnskaber bliver indrettet efter den nye model. Ministeren har samtidig understreget, at indtægtsfordelingen skal udmøntes i den i pkt. 3 nævnte bekendtgørelse, som skal forelægges for Folketinget, forinden indtægtsfordelingen træder i kraft.

8. Det fremgår videre af den politiske aftale, at reinvesteringer i cityringen skal indgå i den samlede anlægsudgift.

Ørestadsselskabet I/S har ikke indeholdt reinvesteringer i likviditetsbudgetter for den eksisterende Metro. Ifølge den politiske aftale af februar 2006 vil reinvesteringer i den eksisterende Metro blive finansieret af ejerne.

9. Passagertallet for Metroen i 2005 blev på 36 mio. passagerer. Ørestadsselskabet I/S havde i december 2004 forventet, at passagertallet ville blive 44 mio. passagerer. Ørestadsselskabet I/S reducerede skønnet på 44 mio. passagerer med 18 % i oktober 2005 til 36 mio. passager, hvilket blev det endelige resultat.

Ørestadsselskabet I/S begrundede det lavere passagertal som en afledet effekt af dels bombesprængningerne i Londons undergrundsbane, dels problemer med driftsstabilitet på øvrige tog.

Ørestadsselskabet I/S anvender en trafikmodel OTM (ØrestadsTrafikModellen) til at udarbejde sine langsigtede passagerprognoser for Metroen. Ifølge OTM-prognoseberegningen fra 2002 blev der forudsat et passagertal på 61 mio. i 2005. Transport- og Energiministeriet har henvist til, at OTM-prognosen ikke tager højde for indsvingsperioden, dvs. den periode, der går, inden passagerer har tilpasset vaner og rejsemønstre på Metroen.

10. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at entreprenørselskabet COMET har rejst et krav på ca. 2 mia. kr., som Ørestadsselskabet I/S i det væsentlige har afvist.

COMET har efterfølgende indbragt kravet for voldgift. Voldgiftssagen forventes først afgjort i 2008-2009.

11. Transport- og Energiministeriet har med henvisning til Kammeradvokaten oplyst, at i retssagen Amager Metro Gruppen mfl. mod Naturklagenævnet, der vedrører Naturklagenævnets afgørelse af plangrundlaget for Metroens 3. etape (Østamagerbanen), kan Østre Landsrets dom i sagen forventes at foreligge i januar 2007. Dommen vil kunne ankes til Højesteret. I retssagen De Samvirkende Købmænd (DSK) mod Naturklagenævnet, der vedrører Naturklagenævnets afgørelse om, hvorvidt projektet for butikscentret Fields er i overensstemmelse med lokalplanen for området, er der endnu ikke berammet domsforhandling. Det er derfor ikke muligt at oplyse nærmere om, hvornår en dom kan forventes at foreligge.

12. Kvartalsrapporten for 1. kvartal 2006 er tiltrådt af Ørestadsselskabet I/S' bestyrelse den 17. maj 2006. Det fremgår af kvartalsrapporten, at periodens resultat udviser et overskud på 1.062 mio. kr. mod et budgetteret underskud på 33 mio. kr. For hele 2006 budgetteres der nu med et overskud på 497 mio. kr. i forhold til det tidligere budgetterede underskud på 690 mio. kr. Årsagen til forbedringerne er i det væsentlige et forbedret salg af arealer i Ørestad. Salget i 1. kvartal 2006 udgør 1.487 mio. kr. mod budgetteret 250 mio. kr., og resultatet for arealudvikling ligger 1.200 mio. kr. over sidste års resultat og 1.085 mio. kr. over budgettet. Som følge af den gunstige udvikling i arealsalget har Ørestadsselskabet I/S pr. 15. marts 2006 hævet priserne på erhvervsjord til 4.000 kr. ekskl. infrastrukturbidrag.

Som følge af ændring i en række forudsætninger i det tidligere likviditetsbudget, herunder bl.a. større arealsalg end forventet og afklaring af takstindtægterne for perioden 2004-2006, har Ørestadsselskabet I/S udarbejdet et nyt likviditetsbudget for 2006 i april 2006. Af det udarbejdede likviditetsbudget fremgår det, at det er selskabets forventning, at likviditetstrækket vil være på sit maksimum i 2005 med 14,7 mia. kr., og at gælden forventes tilbagebetalt i 2038, hvilket er 10 år tidligere end forudsat i selskabets tidligere likviditetsbudget for 2005 udarbejdet i december 2004.

13. Jeg vil fortsat følge sagerne om Ørestadsselskabet I/S' økonomi og orientere statsrevisorerne, når der foreligger nyt i sagerne.

***IV. Nye styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet I/S***

14. Transport- og energiministeren oplyste i sin redegørelse til beretningen, at lånerammestyringen skal erstattes/suppleres med nye styringsmæssige rammer i forbindelse med reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S.

Transport- og Energiministeriet har i juni 2006 oplyst, at der i arbejdet med lovforslaget om den fremtidige organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S indgår modeller for den fremtidige styring af Ørestadsselskabet I/S. Ministeriet har endnu ikke fastlagt en konkret model.

15. Jeg vil fortsat følge sagen om de nye styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet I/S og orientere statsrevisorerne, når der foreligger nyt i sagen.

Henrik Otbo