



### Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

#### Passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. For Cityringen inkl. Nordhavn budgetteres med et passagertal i 2019 på 16 mio. passagerer stigende til 77 mio. passagerer i 2024. For den idriftsatte Metro budgetteres med et passagertal i 2017 på 60,5 mio. passagerer stigende til 63 mio. passagerer i 2019.
2. Passagertilgangen som følge af sydhavnsafgreningen er baseret på principaftalen fra juni 2014 samt virkningen af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg station. Passagertallet er i 2023 budgetteret med 9 mio. stigende til 14 mio. i 2035.
3. Ved takstforudsætningerne er der, for Cityringen inkl. Nordhavn og den idriftsatte Metro, taget udgangspunkt i prisen pr. passager baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2017-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2015. Taksten pr. passager er i 2017 budgetteret med 13,18 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2009-2018 på 13 %, og i perioden 2018-2030 på 15 %, - svarende til forudsætningerne om den økonomiske udvikling i konvergensprogrammet 2010. Disse forudsætninger er anvendt i beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.
4. Ved takstforudsætningerne er der, for Sydhavnen, taget udgangspunkt i principaftalen. Der er heri forudsat en reeltakststigning i perioden 2009-2025 på 14 % og i perioden 2009-2040 på 28,5 %. Den gennemsnitlige takst for passagertilgangen som følge af sydhavnsmetroen er i 2023 budgetteret med 15,15 kr. pr. passager.

#### Drifts- og anlægsomkostninger

5. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakten. For Cityringen er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakten. For Nordhavnen er det taget udgangspunkt i udredningen og for Sydhavn er der taget udgangspunkt i principaftalen. Da den forudsatte realstigning i taksterne erfaringsmæssigt vurderes at slå delvis igennem på indekseringen af driftsomkostningerne til Metroen, er der budgetteret med en realstigning i driftsomkostningerne svarende til ca. 60 % af den forudsatte reeltakststigning.  
  
I perioden 2013 - 2019 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 426 mio. kr. i 2017-priser. I 2019 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 143 mio. kr. i 2017-priser.
6. Anlægsomkostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i de indkomne tilbud på transportsystem-kontrakten og civilwork-kontrakten. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 22,3 mia. kr. i 2010-priser



(23,8 mia. kr. i 2017-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontrakindeks og Finansministeriets anlægsindeks. Omkostningerne i de enkelte år er baseret på aktuelle betalingsplaner.

7. Anlægsomkostningerne for Nordhavnen er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 2,5 mia.kr. i 2012-priser inkl. indbetalt korrektionsreserve (2,6 mia.kr. i 2017-priser). Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finansministeriets anlægsindeks.
8. Anlægsomkostningerne for Sydhavn er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. Der samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia.kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (9,1 mia.kr. i 2017-priser). I langtidsbudgettet er basisbudgettet ekskl. korrektionsreserver, svarende til 6,6 mia.kr i 2012-priser (7,0 mia.kr. i 2017-priser), indarbejdet. Anvendelse af korrektionsreserverne forudsætter indbetaling fra By & Havn, der i henhold til aftalen har reserveret et beløb svarende hertil i deres budgetter.
9. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 272 mio. kr., hvert 25. år 1.224 mio. kr. og efter 50 år herudover 544 mio. kr. i 2017-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 % p.a.
10. Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen og udgør hvert 10. år 36 mio. kr., hvert 25. år 162 mio.kr. og efter 50 år herudover 72 mio.kr. i 2017-priser. Opregning fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 % p.a.
11. Reinvesteringerne i forbindelse med Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 79 mio.kr., hvert 25. år 355 mio.kr. og efter 50 år herudover 158 mio.kr. i 2017-priser
12. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte Metro hvert 10. år på 317 mio. kr. i 2017-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.

#### Øvrige forhold

13. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra drift af Metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløftes.
14. Det er forudsat, at "anden gæld", der ikke er rentebærende, vokser til ca. 600 mio. kr., når anlægsarbejderne er på det højeste for igen at falde til ca. 100 mio. kr.
15. Det forudsættes, at overskudslikviditet forrentes med en realrente på 2 pct. p.a. Ved forrentning af gæld tages højde for selskabets indgåede aftaler om renteafdækning. Gæld ud over renteafdækningen forrentes med en realrente på 3,5 pct. p.a. På kort sigt tages endvidere hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.
16. Det forudsættes, at alle priser fra 2015 stiger med 2 pct. p.a.

