



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

25. januar 2024
2023-5809

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 18. december 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jette Gotlieb (EL).

Spørgsmål nr. 147:

Vil ministeren oplyse, hvor mange mia. kr. de samlede udgifter til metrobyggeriet fra starten til og med 2023 kan opgøres til? Desuden, hvor mange mia. kr. der i samme periode er kommet ind i bruttoindtægter fra billet salg hos Ørestadsselskabet/Metroselskabet og ditto bruttoindtægter hos Ørestadsselskabet/By & Havn fra salg af arealer, byggeretter etc.? Og endelig, hvad den aktuelle gæld i Metroselskabet og i By & Havn er?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for både Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, som har oplyst følgende, hvortil jeg vil henholde mig:

Metroselskabet I/S

”Samlede anlægsudgifter til M1-M4

De samlede anlægsudgifter til Metrobyggeriet til og med 2023 har udgjort 48 mia. kr. i løbende priser. Anlægsudgifterne relaterer sig til forskellige strækninger:

- M1/M2 åbnede i etaper i perioden fra oktober 2002 til september 2007 og havde samlede anlægsudgifter på i alt 12,5 mia. kr. (2007 priser).
- M3 (Cityringen) åbnede i september 2019 og havde samlede anlægsudgifter på 25,3 mia. kr. (2019 priser).
- M4 (forlængelsen til Nordhavn) åbnede i marts 2020 og havde samlede anlægsudgifter på 2,7 mia. kr. (2020 priser).
- M4 (forlængelsen til Sydhavn) åbner i 2024 og har med udgangen af 2023 haft samlede anlægsudgifter på 7,5 mia. kr. (2023 priser).

Samlet gæld



Med udgangen af 2023 forventes Metroselskabet at have optaget lån for i alt 31,8 mia. kr. (nominelt)

Samlede billetindtægter

Siden den første metrostrækning åbnede ultimo 2002 har Metroselskabet (tidligere Ørestadsselskabet) opnået akkumulerede takstindtægter på i alt 14,6 mia. kr. Takstindtægter fra de enkelte år, jf. selskabets årsregnskaber, er oplistet i nedenstående tabel (2023 er ikke endeligt opgjort).”

År	Mia. kr. (løbende priser)	Idriftsatte strækninger
2023	1,4	M1/M2/M3/M4
2022	1,2	M1/M2/M3/M4
2021	0,8	M1/M2/M3/M4
2020	0,9	M1/M2/M3/M4
2019	1,2	M1/M2/M3
2018	0,9	M1/M2
2017	0,9	M1/M2
2016	0,9	M1/M2
2015	0,8	M1/M2
2014	0,8	M1/M2
2013	0,7	M1/M2
2012	0,7	M1/M2
2011	0,6	M1/M2
2010	0,6	M1/M2
2009	0,5	M1/M2
2008	0,5	M1/M2
2007	0,4	M1/M2
2006	0,2	M1



2005	0,2	M1
2004	0,3	M1
2003	0,1	M1

Udviklingselskabet By & Havn I/S

"I forhold til Ørestadsselskabets salgsindtægter kan det oplyses, at det i Ørestadsselskabets halvårsrapport for 1. halvår 2007 fremgår af afsnit 4 "Salg", at det samlede provenu fra indgående salgsaftaler i perioden 1996-2006 samt 1. halvår af 2007 udgør 4.665 mio. kr. (løbende priser, da opgørelsen er baseret regnskabstal fra årene).

Det skal bemærkes, at udviklingen i By & Havns bruttoindtægter fra salg af arealer og byggeretter set i sammenhæng med den aktuelle gæld i By & Havn ikke i sig selv giver et fyldestgørende eller retvisende billede af By & Havns økonomiske situation.

Det skyldes, at bl.a. at investeringer i byggemodning, renteudgifter, bidrag til infrastruktur samt løbende indtægter fra andre aktiviteter (f.eks. havnedrift, jordmodtagelse, udlejning af ejendomme og parkering) indgår i opgørelsen af By & Havns økonomi.

Den økonomiske udvikling i By & Havn er i perioden siden selskabets stiftelse blevet påvirket af en række politiske beslutninger hos staten og Københavns Kommune. By & Havns ejere har således løbende truffet beslutninger om finansiering af investeringer i infrastruktur med bidrag fra By & Havn, udover den del, der vedrørte den første metroetape og som indgik i selskabets åbningsbalance i 2007.

Denne udvikling i perioden 2008-2022 (seneste hele afsluttede regnskabsår) fremgår i hovedtal af nedenstående tabel, som viser de væsentligste faktorer i By & Havns gældsudvikling i perioden opgjort i løbende priser. Tabellen kan sammenfattes i følgende punkter:

- Ved selskabets stiftelse var gælden 8,7 mia. kr. (korrigeret for mellemværende med Københavns Kommune.).
- Efterfølgende ejerbeslutninger har øget gælden til 14 mia. kr.
- Overskud fra primær drift (pengestrøm) har bidraget med 3,1 mia. kr. (bl.a. løbende indtægter fra havnedrift, jordmodtagelse, udlejning af ejendomme og parkering) mens renteudgifter har udgjort 5,2 mia. kr. De to poster har



sammen med ændring i driftskapitalen givet et likviditetstræk på 2,2 mia. kr. og har øget gælden til 16,2 mia. kr.

- Transaktioner med selskaber har nedbragt gælden med 0,6 mia. kr. Det er f.eks. indskud ved etablering af selskaber, løbende provenu og/eller provenu ved salg/exit (f.eks. detailhandelsselskabet i Nordhavn og projektselskabet for Marmormolen).
- Likviditetsoverskud fra salg af arealer og byggeretter på 11 mia. kr. med fradrag for investeringer på 8,4 mia. kr. (f.eks. til byggemodning) har nedbragt gælden til 13 mia. kr. ved udgangen af 2022.

Tabel: Gældsudvikling opdelt i hovedposter fra regnskab 2008-2022 (mia. kr., løbende priser)		
Gæld primo 2008, nominal		12,1
Mellemværende KK, primo	2,6	
Mellemværende KK, Ultimo	-0,7	3,3
Indbetaling fra KK vedr. Fælledby	0,1	-8,7
Sydhavnsmetro	-2,4	
Nordhavnsmetro	-0,9	
Nordhavstunnel	-1,0	
Lynetteholm	-0,9	
Ejere, ind- og udbetalinger		-5,3
Overskud fra primær drift (Pengestrøm, EBITDA)	3,1	-14,0
Ændringer i driftskapital	-0,1	
Renter	-5,2	-2,2
Selskaber, indskudt kapital	-1,1	-16,2
Selskaber, udbytte provenu mv.	1,6	0,6
Investeringer	-8,4	-15,7
Salg	11	
		-2,7
Gæld ultimo 2022		13,0

I By & Havns langtidsbudget, som er offentligt tilgængeligt på By & Havns hjemmeside, indgår en prognose for selskabets fremadrettede gældsudvikling.

Det fremgår af det seneste langtidsbudget fra december 2023, at efter en del år med faldende gæld står selskabet over for en stigning i gældsniveauet. Stigningen



skyldes de store investeringer i bl.a. containerterminal og finansieringsansvaret for Nordhavnstunnelen og etableringen af Lynetteholm.

Ved vurdering af gældens udvikling over tid er det vigtigt at bemærke, at der er tale om løbende priser. Hvis gælden derimod var opgjort i faste priser, ville gælden være mindre end langtidsbudgettet umiddelbart illustrerer. Baggrunden er, at By & Havns indtjening må forventes at stige med inflationen, og gældens tyngde i forhold til indtjeningen vil derfor være mindre – også selv om gælden nominelt set var uændret.”

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Danielsen".

Thomas Danielsen