

Spm. nr. S 746

Til finansministeren (26/1 95) af:

Stefan G. Rasmussen (KF):

»Vil ministeren oplyse, hvilke konsekvenser det vil have, hvis de passagertal, der ligger til grund for Ørestadsselskabets beslutninger om valg af bybane, halveres til omkring 40 mio. passagerer årligt?«

Svar (2/2 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Idet jeg skal henvise til mine svar på spørgsmålene nr. S 715 og 716 stillet den 24. januar 1995 af samme spørger, har jeg forelagt spørgsmålet for Ørestadsselskabet, som har udtalt følgende, som jeg skal henholde mig til:

»Indledningsvis skal det oplyses, at der i forudsætningerne for lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., som ændret ved lov nr. 1091 af 21. december 1994, var regnet med 35 mio. passagerer årligt i letbanen, som svarede til en såkaldt light rail. Man vurderede samtidig, at en minimetro ville få ca. 40 mio. og en sporvogn ca. 30 mio. passagerer.

Ørestadsselskabet har som led i sit undersøgelsesarbejde fået udarbejdet en egentlig prognose for den nye bybane. Prognosen er udarbejdet af ingeniørfirmaet Carl Bro i samarbejde med førende international ekspertise på området i form af et tysk og et hollandsk firma. Prognosen giver i et 30-40-årigt perspektiv – med dagens busnet som forudsætning – årligt 88 mio. passagerer i minimetroen, 77 mio. i light rail'en og 47 mio. i sporvognen. En beregning med et busnet med flere såkaldte S-busser og kortere busrejsetider giver for minimetroen et passagertal på 80 mio. passagerer årligt.

Da Ørestadsselskabets bestyrelse den 27. oktober 1994 besluttede, at den nye bybane skulle være en minimetro, forelå økonomiberegninger foretaget på grundlag såvel af de i loven forudsatte passagertal som for de passagertal, der fremgår af Ørestadsselskabets prognose.

Beregningerne viste, at såfremt man lægger lovens passagertal til grund, vil minimetroen og light rail'en være tilbagebetalt i 2016 og sporvognen i 2019. En beregning, hvor man lægger Ørestadsselskabets passagertal til grund, viste, at minimetroen og light rail'en vil være tilbagebetalt i 2011 og sporvognen i 2014. Minimetroen

har i begge tilfælde en højere nutidsværdi og derfor den bedste langtidsøkonomi.

I loven er der ikke forudsat andre tidsbegrænsninger, end at det samlede arealsalg over 30-40 år skal kunne betale banen, hvilket er en normal tilbagebetalingstid for sådanne store anlægsprojekter. I Ørestadsprojektets tilfælde vil en tilbagebetaling i 2030-2040 således være økonomisk helt forsvarlig.

Når det ikke har nævneværdige konsekvenser i henseende til tilbagebetalingstidspunktet, hvorvidt man lægger lovens passagertal til grund eller man lægger Ørestadsselskabets tal til grund, er det, fordi de væsentligste bidrag til finansieringen af banen kommer fra arealsalget i Ørestaden, således som det er forudsat i loven.

Som det fremgår, er minimetroen økonomisk mest fordelagtig, uanset om man lægger lovens passagertal eller de nye prognosers passagertal til grund. Det bør desuden bemærkes, at de nævnte tidspunkter for tilbagebetaling alle ligger inden for en økonomisk forsvarlig ramme.

Det kan tilføjes, at der for minimetroen foreligger yderligere en prognose beregnet på den såkaldte Hovedstadstrafikmodel udarbejdet af ingeniørfirmaet Anders Nyvig A/S. Denne prognose giver foreløbig ca. 60 mio. passagerer, ligeledes i et 30-årigt perspektiv. Prognosen er udarbejdet af HT, DSB og Ørestadsselskabet som et led i forberedelsen af et tillæg til Kollektiv Trafikplan.

Der er enighed mellem de tre parter om, at Hovedstadstrafikmodellen ikke er fuldt færdig, idet beregningerne kompliceres af, at selv små afvigelser i forudsætningerne for den fremtidige udvikling bliver til store differencer i et langsigtet perspektiv. De to modeller beregner imidlertid stort set samme totale antal rejser i hovedstadsregionen, nemlig en vækst på 10-15 pct. i forhold til i dag. Der er derimod forskelle i beregningerne af, hvor stor en andel af trafikken den kollektive trafik opnår af den samlede vækst. HT, DSB og Ørestadsselskabet er i gang med at videreudvikle modellerne.«

Som det fremgår af Ørestadsselskabets udtalelse, har det kun begrænsede konsekvenser i henseende til tilbagebetalingstidspunktet, om der forudsættes 40 mio. passagerer eller et højere antal, da de væsentligste bidrag til finansieringen af banen kommer fra arealsalget i Ørestaden. Med 40 mio. passagerer vil tilbagebetalingstidspunktet være år 2016. Med 80 mio. passagerer år 2011.