

gennemføres. Ministerens svar bygger på en vurdering fra Ørestadsselskabet om, at reduktionen i driftsudgifterne svarer til reduktionen i driftsindtægterne, såfremt minimetroens 3. fase ikke gennemføres. Med spørgsmålet ønskes denne påstand nærmere belyst, idet den forekommer utroværdig, da direktøren for Ørestadsselskabet over for Ingeniøren den 3. februar 1995 har oplyst, at der budgetteres med en billetindtægt på kr. 4,60 pr. passager, og at driftsudgifterne ifølge Ingeniøren den 20. januar 1995 i en rapport er anført til at være 75 mio. kr., hvilket ikke afvises i svaret fra direktøren d. 3. februar 1995. Såfremt disse forudsætninger stadig er gældende, og at minimetroen, jf. svaret på spørgsmål nr. S 1304, mister 9 mio. passagerer, såfremt 3. etape ikke gennemføres, følger det af almindelig hovedregning, at Ørestadsselskabet dermed vil miste en billetindtægt på 41 mio. kr. Det forekommer imidlertid usandsynligt, at driftsbesparelsen ved ikke at etablere 3. etape er på et tilsvarende niveau, såfremt driften af hele minimetroen koster 75 mio. kr. I givet fald bedes ministeren nærmere forklare, hvorfor 55 % af Ørestadsselskabets samlede driftsudgifter til minimetroen kan henføres til 3. etape.

Svar (29/10 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

På baggrund af oplysninger fra Ørestadsselskabet kan jeg svare følgende, idet jeg skal bemærke, at alle beløb er i 1996-priser:

Efter ibrugtagningen af den samlede metro forventer Ørestadsselskabet i selskabets langtidsbudget, at de årlige driftsudgifter (eksklusive udgifter til drift af selve Ørestadsselskabet) bliver på ca. 153 mio. kr. Heraf er det selskabets skøn på grundlag af de indgåede kontrakter, at 37 mio. kr., svarende til 24%, er udgifterne til drift af Østamagerbanen (Metroens etape 3).

Ifølge Ørestadsselskabets trafikprognoser vil den samlede metro have 60 mio. passagerer i år 2004, stigende over en årrække til 77 mio. pas-

sagerer årligt, når Ørestad er fuldt udbygget, hvilket forventes omkring år 2030-40.

Selskabet forventer driftsindtægter pr. passager på 5,20 kr., svarende til en samlet årlig indtægt på 312 mio. kr. i år 2004, stigende til 400 mio. kr., når Ørestad er fuldt udbygget. Som det fremgår af min besvarelse af 25. september 1998 på spørgsmål nr. S 1304, er det Ørestadsselskabets skøn, såfremt Østamagerbanen ikke etableres, at antallet af passagerer i den samlede metro reduceres med 9 mio. passagerer årligt, svarende til et årligt indtægstab på knap 47 mio. kr.

Der er i så henseende fra Ørestadsselskabets side regnet med, at reduktionen i antallet af passagerer, såfremt Østamagerbanen ikke etableres, er den samme såvel i år 2004 som på det tidspunkt, hvor Ørestad er fuldt udbygget. Til grund herfor ligger, at den forventede stigning i antallet af passagerer i den samlede metro primært forventes at hidrøre fra udbygningen af Ørestad, og at udbygningen af Ørestad ikke forventes at påvirke antallet af passagerer på Østamagerbanen i nævneværdig grad.

På foranstående baggrund vil Ørestadsselskabet og Frederiksbergbaneselskabet, såfremt Østamagerbanen ikke etableres, få en reduktion i brutto-driftsoverskuddet på ca. 10 mio. kr. (47 mio. kr. minus 37 mio. kr.).

Fra disse ca. 10 mio. kr. skal trækkes ca. 2 mio. kr., idet metroselskaberne skal betale moms af deres netto-driftsindtægter. Endvidere skal fratrækkes sparet (ikke-affoldt) udbytte til Københavns Amt. Dette udbytte er, såfremt Østamagerbanen etableres, fastlagt til 3,8 % af driftsoverskuddet fra den samlede metro, svarende til knap 5 mio. kr. i år 2004, stigende til ca. 7,5 mio. kr., når Ørestad er fuldt udbygget.

Reduktionen, som herefter kan opgøres til ca. 3 mio. kr. i år 2004 og 0,5 mio. kr., når Ørestad er fuldt udbygget, fordeles med 92 % til Ørestadsselskabet og 8 % til Frederiksberg Kommune. Ørestadsselskabets nettotab bliver derfor på knap 3 mio. kr. i år 2004, faldende over en årrække til knap 0,5 mio. kr., jf. nedenstående tabel: