

Besvarelse

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Når man hører fru Margrete Aukens begrundelse for forespørgslen, kan man måske undre sig over det, jeg nu siger, men jeg vil gerne takke spørgeren for at give mig mulighed for at kunne redegøre nærmere for de tanker, regeringen gør sig om Ørestads- og metroprojektet, herunder om økonomien i projektet. Ofte er det jo således, at det, der kommer ud om metroprojektet, er ret ensidigt. Det er en fejl, og det er jeg ked af. Nu vil jeg prøve at give regeringens syn på sagen.

Ørestadsselskabets økonomi styres helt overordnet i overensstemmelse med lov om Ørestad m.v. via fastsættelsen af en såkaldt låneramme. Fastsættelse af lånerammen er i detaljer gennemgået i aktstykke 4 tiltrådt af Folketingets Finansudvalg den 19. december 2003.

Kl. 14.45

I kort form kan man sige, at lånerammen fungerer som et fastsat kassekreditmaksimum for selskabets samlede gæld. Rammen er gældende for summen af alle selskabets aktiviteter, dvs. så vel udviklingen af Ørestaden som anlæg og drift af metroen.

Ørestadsselskabets likviditetsbehov og gældsstørrelse for alle selskabets aktiviteter påvirkes derfor også af mange og ofte store økonomiske bevægelser. De er en naturlig konsekvens af opgavernes indhold og natur.

Som det fremgår af aktstykke 64, fastsættes lånerammen på baggrund af Ørestadsselskabets likviditetsbudget, der illustrerer det forventede likviditetsforbrug for hver af selskabets mange aktiviteter. Når lånerammen fastsættes, sker det med en forholdsvis snæver margen, det store og mangfoldige budget taget i betragtning.

Der fastsættes med andre ord ikke en reserve til at imødegå, at noget kan blive anderledes end forudsat. Reglen er, at Trafikministeriet forelægger sagen for Finansudvalget, hvis noget ikke bliver som forudsat, og der er behov for en forhøjelse af lånerammen.

Der er derfor heller ikke nogen, der hverken har garanteret eller kan garantere, at Ørestadsselskabet kan overholde en låneramme i al evighed. Jeg har indimellem haft indtrykket af, at der blandt enkelte politikere, også på Christiansborg, hersker den opfattelse, at lånerammen er penge, som staten har foræret til Ørestadsselskabet. Lad mig nu sige det fuldstændig klart: Det er der ikke tale om. Lånerammen fastsætter størrelsen af den gæld, som selskabet må optage på

kapitalmarkederne, og som er forudsat tilbagebetalt dels af værdistigningerne i Ørestaden, dels af metroens drift samt tilbageførsel af grundskyld.

Det fører mig til den finansielle hovedidé bag projektet, som efter min mening er noget af det mest visionære, der er besluttet på trafikområdet i Danmark. Det fortjener derfor en nøjere gennemgang, ikke mindst fordi jeg har en fornemmelse af, at der er mange, der har svært ved at se skoven for bare træer.

Ørestads- og metroprojektet har fra projektets begyndelse været et forsøg på at gennemføre noget, der kan kaldes et økonomisk mirakel, nemlig at tilføre København et stykke transportinfrastruktur af høj kvalitet, finansieret stort set uden at belaste de offentlige budgetter. Det, der finansierer metroen ud over passagerindtægterne, er som nævnt værdistigningen af Ørestadsarealet gennem metroens etablering og udvikling af den nye bydel.

Enhver kan høre, at der i dette tilfælde har været tale om et visionært projekt med indbygget usikkerhed, som jeg i parentes bemærket er glad for, at nogle af mine forgængere i Folketinget var i stand til at tænke i sin tid. At det var en satsning, blev der selvfølgelig også talt om her i Folketinget, da lov om Ørestaden i sin tid blev behandlet. Så vel daværende finansminister Henning Dyremose som Socialdemokraternes ordfører på området på det tidspunkt, Hans Peter Baadsgaard, lagde dengang ikke skjul på, at der ikke kunne gives garantier for, at alt ville forløbe som forudset.

Hvordan er det så gået? For nu at sige det på jysk: ikke så ringe endda, selv om der bestemt er mange sten på vejen. Vi har fået en topmoderne metro i København, og der er rent faktisk ved at skyde en ny by op på Ørestadsarealerne. Hertil kommer, at den finansielle hovedidé i projektet, at metroen skulle kunne anlægges og finansieres via færdiggørelsen af Ørestadsarealet samt overskud fra driften, trods alt stadig væk er gældende.

Det er imidlertid en kendt sag, at projektet har været udsat for fordyrelser, både som følge af forsinkelser af anlægsarbejdet, det ved vi, hvilket er beklageligt, men også som følge af politisk besluttede ændringer af anlæggets udformning. Den i 2002 vedtagne delvise nedgravning af metroens tredje etape, Østamagerbanen, er det seneste eksempel herpå. Budgettet for banestrækningen blev ved den lejlighed udvidet med 37 pct., i alt 390 mio. kr., hvoraf de 370 mio.