

kr. var til miljøforbedringer. Udvidelsen skete med bidrag fra Ørestadsselskabet, Østamagerbaneselskabet, men også med særskilte bidrag fra Københavns Kommune, Københavns Amt og Tårnby Kommune.

Kl. 14.50

Det fører mig tilbage til lånerammen, som spørgerne har koncentreret forespørgslen om. Som nævnt er lånerammen fastsat på baggrund af en række forudsætninger af økonomisk og aktivitetsmæssig art. Såfremt forudsætningerne ændrer sig, vil lånerammen måske ikke kunne overholdes, eller der vil måske ikke være behov for at udnytte hele lånerammen.

Der er nogle forhold, som i den sammenhæng fortjener opmærksomhed, og som desværre har foranlediget selskabet til at meddele mig, at man nu finder det overvejende sandsynligt, at der vil være behov for en justering af lånerammen i løbet af sommeren og en forlængelse af tilbagebetalingstiden, som fru Margrete Auken allerede har sagt. Jeg har i sidste uge orienteret Folketingets Finansudvalg og Trafikudvalg herom.

Jeg vil ikke her fra talerstolen gå dybt i de enkelte forhold. Jeg vil blot prøve at skitsere problemstillingerne, og jeg erkender, at det er vanskelige forhold at forstå, så hvis nogle af Folketingets medlemmer ønsker at få en uddybning af det skriftligt, er jeg naturligvis til rådighed. Det er blot et ord, så kommer det.

Nu tager jeg de fire begrundelser.

Det har længe, faktisk siden 1999, været kendt, at Ørestadsselskabets momsforhold vedrørende udviklingsaktiviteterne i Ørestaden har været uafklaret, og jeg har senest i december 2003 oplyst Finansudvalget om sagens gang. Sagen drejer sig om, på hvilket tidspunkt Ørestadsselskabet kan afløfte momsbetalingen. Sagens afslutning kan føre til et behov for lånerammeforhøjelse, idet det naturligvis kræver yderligere likviditet til rådighed, såfremt selskabet skal bære et momstilgodehavende længere tid end forudsat. Det siger sig selv.

Metroen skal naturligvis være en del af takstfællesskabet – det er punkt 2 – for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Der var ved metroens driftsstart usikkerhed om indplacering af metroen, men de første såkaldte rejsehjemmelundersøgelser viste, at metroen kunne indplaceres i det gældende samarbejde på et niveau, der stort set modsvarer Ørestadsselskabets budgetforventninger. Jeg orienterede Folketingets Trafikudvalg om dette i et brev af 5. september 2003. Imidlertid er det usikkert, hvorvidt dette

niveau kan opretholdes, og der er fortsat visse udeståender, som skal afklares mellem parterne, før der kan indgås en aftale. Det påvirker altså også likviditeten.

Det tredje punkt: Ørestadsselskabet fik i 1999 hjemmel til at yde anlægsentreprenøren et likviditetstilskud med henblik på at fastholde denne til arbejdet. Det husker vi vist alle. Det er i Ørestadsselskabets likviditetsbudget forudsat, at der sker en tilbagebetaling af likviditetstilskudet i 2005. Dette vil imidlertid ikke ske, såfremt entreprenøren inden 1. maj 2004 har indbragt sine krav for en voldgift.

Som det har været nævnt tidligere, har anlægsentreprenøren Comet fremsat et samlet krav om merbetaling for de udførte anlægsarbejder på omkring 2,2 mia. kr. Ørestadsselskabet har gennem lang tid forhandlet med Comet for om muligt at indgå forlig om Comets krav. Da Ørestadsselskabet ikke ønsker at indgå forlig på økonomisk ufordelagtige vilkår, vurderer selskabet, at der er en risiko for, at sagen bringes for en voldgift. Da en voldgiftssag må forventes at tage lang tid, kan dette medføre, at likviditetstilskuddet først tilbagebetales senere. Det betyder, at der vil være behov for større likviditet, men medfører ikke i sig selv øgede omkostninger eller længere tilbagebetalingstid.

Endelig – og så er jeg ved punkt 4 – har det fra Ørestads- og metroprojektets start været forudsat, at Ørestadsselskabet bl.a. finansieres af tilbageførsel af grundskyld fra Københavns Kommune vedrørende Ørestaden. Selskabets provenu herfra er i likviditetsbudgettet beregnet med udgangspunkt i arealernes markedsværdi. Det aktuelle beregningsgrundlag for grundskyld ligger efter Ørestadsselskabets opfattelse under markedsværdien, hvorfor selskabet har klaget over vurderingen.

Selskabet har endvidere som oplyst i Ørestadsselskabets seneste statusrapport, der er tilsendt Trafikudvalget og Finansudvalget, forespurgt Trafikministeriet, om selskabets udviklingsarealer i Ørestaden er omfattet af stigningsbegrænsningen for grundskyld. Denne sag er under afklaring.

Altså fire meget væsentlige punkter.

Kl. 14.55

Der er således flere forhold, der skulle gøre det overvejende sandsynligt, at lånerammen må forhøjes, og vi må påregne en forlængelse af tilbagebetalingstiden.

Det er bestemt ikke nogen glædelig begivenhed. Jeg tror imidlertid, det er vigtigt, særlig på