



Til Line Barfod (Ø)

## Politikersvar til Line Barfod (Ø) - Metrobidrag

Line Barfod har den 27. oktober 2023 stillet følgende spørgsmål:

"Beboerne i Nordhavn betaler et metrobidrag.

Er det politisk besluttet, eller besluttet i By & Havn?

Er der andre bydele hvor beboerne gør det?

Kommer beboerne i de nye dele af Nordhavn også til at skulle betale metrobidrag?

Kommer beboere i andre byudviklingsområder til at skulle betale metrobidrag?

Er det noget der reguleres i kommunen, eller er det By & Havn, der opkræver det?

Hvor stort er bidraget for en enkelt bolig?  
Og hvor stor er den samlede indtægt på bidraget?"

### Økonomiforvaltningens svar

Til brug for nærværende svar har spørgsmålene været forelagt By & Havn, som har bidraget til besvarelsen.

Det bemærkes, at oplysninger om metrobidrag fremgår af Økonomiforvaltningens notat af 10. september 2021 til Økonomiudvalget "Metrobidrag i byudviklingsområder", jf. bilag 1.

I notatet beskrives bl.a. metrobidragets ophæng i lovgivningen vedr. metroens afgang til Nordhavn (lov 526 af 27. maj 2013), herunder at By & Havns bidrag på 900 mio. kr. til metro i Nordhavn blev fastlagt ved lov. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at finansieringen sker gennem opkrævning af metrobidrag.

Metrobidraget opkræves af By & Havn og reguleres med nettoprisindekset. For 2024 vil det ligge på ca. 92-94 kr. pr. etagemeter for erhverv og ca. 46-47 kr. pr. etagemeter for boliger eksklusive moms. Der opkræves ikke metrotillægssum for almene boliger og parkeringsanlæg.

14-11-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 19203

Dokumentnummer i F2  
4231218

Sagsnummer eDoc  
2023-0435560

Sagsbehandler  
Allan Nicolas Jørgensen

En tilsvarende ordning som den for Indre Nordhavn kommer til at gælde for Ydre Nordhavn, jf. aftalen fra 2014 mellem Københavns Kommune og staten ("Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen").

I Principaftalen fremgår det, at der søges "gennemført en beslutning om yderligere et antal metrostationer i Nordhavnen i takt med byudviklingen. Finansieringen opnås ved et bidrag fra By & Havn I/S, medens resten forudsættes finansieret ved fremtidige passagerindtægter".

På baggrund af Principaftalen forventes det, at By & Havn bidrager med yderligere 1 mia. kr. til mere metro i Nordhavn jf. Borgerrepræsentationens beslutning den 21. september 2023 vedr. "Metro til Ydre Nordhavn - Beslutning om linjeføring og igangsætning af miljøvurderingsproces".

Den samlede årlige indtægt for By & Havn fra nuværende metrotillægskøbesummer (finansieringen af de 900 mio. kr.) fremgår af nedenstående oversigt:

År	Omsætning
2021	10,5 mio. kr.
2022	12,8 mio. kr.
2023	16 mio. kr.

Beboere i andre byudviklingsområder end Nordhavn betaler ikke metrobidrag, idet betalingsforpligtigheden er aftalt som et vilkår ved By & Havns salg af byggefeltet i selskabets udviklingsområde Nordhavn.

## Bilag

Bilag 1 - Notat af 10. september 2021 til Økonomiudvalget - "Metrobidrag i byudviklingsområder".



## Notat

Til ØU

### Metrobidrag i byudviklingsområder

#### Resumé

På mødet i Økonomiudvalget den 25. august 2021 anmodede borgmester Mia Nygaard (B) om et notat med beskrivelse af, hvad modellen for bidrag til metro anvendt i Nordhavnen ville betyde, hvis den blev anvendt på områderne Kløverparken og Refshaleøen.

#### Sagsfremstilling

##### Nordhavnsmodellen

Ved lov nr. 526 af 27. maj 2013 bemyndigedes transportministeren til at træffe dispositioner til udvidelse af Cityringen med en afgang til Nordhavn.

Det fremgår af loven, at By & Havn skulle bidrage med 900 mio. kr. til udvidelse af Cityringen med en afgang til Nordhavnen, som anlægges af Metroselskabet I/S, samt at By & Havn vederlagsfrit skal stille arealer til rådighed herfor.

Selve finansieringsmodellen var, at By & Havn lånte 900 mio. kr. gennem selskabets særlige lovmæssige låneadgang i Nationalbanken og overførte beløbet til Metroselskabet. By & Havn indførte i forbindelse med salg af byggeret i Nordhavn et vilkår om betaling af tillægskøbesum pr. etagemeter solgt byggeret i 60 år fra åbningen af en metrostation indenfor 600 meter. Tillægskøbesummen udgjorde 75 kr. pr. etagemeter erhvervsareal og 37,5 kr. pr. etagemeter boligareal i 2011-priser. Beløbet reguleres med udviklingen i nettoprisindekset.

Modellen tog udgangspunkt i erfaringer fra andre baneprojekter, hvor det havde vist sig, at værdien af investeringen i infrastruktur først afspejlede sig i prissætningen af byggeretten relativt kort tid før en stations åbning. Uden metrotillægskøbesummen ville det derfor ikke være muligt at få andel i den værdistigning, der er en konsekvens af den offentlige investering i metro.

##### Modellens anvendelighed på Kløverparken og Refshaleøen

Nordhavnsmodellen kræver dels enighed mellem grundejerne om, at byggerettighederne skal sælges med vilkår om betaling af

10-09-2021

Sagsnummer i F2  
2021 - 4759

Dokumentnummer i F2  
304062

Sagsnummer eDoc  
2021-0274034

Sagsbehandler  
Allan Nicolas Jørgensen

tillægskøbesum ved åbning af metro i fremtiden. Derudover kræver modellen, at bidraget til anlæg af metroen kan finansieres - eksempelvis som i Nordhavn, hvor By & Havn lånefinansierede bidraget på 900 mio. kr. til Metroselskabet.

I forhold til Kløverparken og Refshaleøen kan Nordhavnsmodellen ikke uden videre anvendes, da områderne ikke er ejet af By & Havn alene, som tilfældet var med Nordhavn. Refshaleøen ejes ca. 2/3-dele af Refshaleøens Ejendomsselskab, mens Skanska ejer ca. 60 % af Kløverparken.

Anvendelse af metrotillægskøbesum i disse udviklingsområder beror således på en forhandling mellem By & Havn og de private grundejere. Kan parterne opnå enighed og kan der findes en model for finansieringen, kan metrotillægskøbesum indgå som element i finansieringen af metrobetjening af områderne.