



Transport- og Bygningsministeriet
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune

Opdatering af Metroselskabets langtidsbudget 2015

På kvartalsmødet den 30. september 2015 orienterede Metroselskabet om, at selskabet har opdateret sit langtidsbudget med de økonomiske konsekvenser af Sydhavnsmetroen. I forlængelse heraf oversendes som aftalt det opdaterede langtidsbudget til ejerenes orientering.

Loven om Sydhavnsmetroen blev vedtaget i februar 2015. Efterfølgende er der nu udarbejdet VVM-redegørelse og igennem denne proces opnået øget klarhed over økonomi og tid for projektet. På grundlag heraf har Metroselskabet opdateret ./. langtidsbudget 2015, der vedlægges.

I forhold til det gældende langtidsbudget fra december 2014 er den eneste væsentlige ændring indarbejdelsen af de økonomiske konsekvenser af Sydhavnsmetroen. Den i forbindelse med loven aftalte finansiering af Sydhavnsmetroen er baseret på en tidshorisont på 50 år fra idriftsættelsen af strækningen, hvilket betyder at Sydhavnsmetroen isoleret set er forudsat tilbagebetalt i 2072.

For de igangværende strækninger (den eksisterende metro, Cityringen og Nordhavnsafgreningen), der allerede indgår i Metroselskabets samlede økonomi er det tilsvarende tilbagebetalingstidspunkt 2062, hvilket fremgår af det seneste langtidsbudget fra december 2014. Der er med nærværende opdatering af langtidsbudgettet ikke ændret i horisonten for disse strækninger.

Selskabet har tidligere orienteret ejerkredsen om den forventede konsekvens af ejernes beslutning om Sydhavnsmetroen for selskabets tilbagebetalingstid. Det opdaterede langtidsbudget 2015 for Metroselskabet viser, at horisonten for selskabets samlede tilbagebetalingstid med inkludering af Sydhavnsmetroen naturligt udvides med 3 år, svarende til at det akkumulerede tilbagebetalingstidspunkt for Metroselskabets gæld nu er i 2065.

Med venlig hilsen



Henning Christophersen

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2015-10-28



Bilag K22-04-02
Kvartalsmøde nr. 22
23. september 2015

Metroselskabets langtidsbudget august 2015

Metroselskabets langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet.

Det opdaterede langtidsbudget er baseret på forudsætningerne i langtidsbudgettet for 2015 fra december 2014. Følgende væsentlige ændring er indarbejdet i langtidsbudgettet:

- Folketinget har i februar 2015 vedtaget lov om ændring af lov om Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S som følge af sydhavnsmetroen. Som følge heraf er aftale om anlæg af en afgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg via Sydhavn (Sydhavnsmetroen) som Staten ved transportministeren og Københavns Kommune indgik i juni 2014, indarbejdet.

Aftalen er baseret på et samlet anlægsoverslag på 8,8 mia. kr. (inkl. korrektionsreserver), der vil skulle finansieres ved fremtidige driftsindtægter og indskud fra staten og Københavns Kommune. Det endelige anlægsbudget for Sydhavnsmetroen kendes først, når de store anlægskontrakter har været i udbud og der efter ejernes godkendelse indgås kontrakter.

Som grundlag for aftalen vedrørende sydhavnsmetroen beregnes finansieringen med en tidshorisont på 50 år. Isoleret set ville Sydhavnsmetroen med de givne forudsætninger således være tilbagebetalt i 2072. Horisonten i Metroselskabets gældende langtidsbudget ekskl. sydhavnsmetroen går til 2062. Inklusive sydhavnsmetroen er den akkumulerede horisont naturligt forlænget med 3 år til 2065.

I det opdaterede langtidsbudget nås den maksimale gæld i 2029, hvor den er på ca. 27,9 mia. kr. i løbende priser.

Passagerprognosen i langtidsbudgettet tager udgangspunkt i de økonomiske forudsætninger i konvergensprogrammet 2010 om realstigning i taksterne. Det er hensigten, at der i tilknytning til den endelige beslutning om kontraktindgåelserne vedrørende afgreningen til Sydhavn – forventeligt medio 2017 - vil blive foretaget en opdatering af passagerprognosen baseret på den samlede metro.



Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

Passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. For Cityringen inkl. Nordhavn budgetteres med et passagertal i 2019 på 16 mio. passagerer stigende til 77 mio. passagerer i 2024. For den idriftsatte Metro budgetteres med et passagertal i 2015 på 57,3 mio. passagerer stigende til 63 mio. passagerer i 2019.
2. Passagertilgangen som følge af sydhavnsafgreningen er baseret på principaftalen fra juni 2014. Passagertallet er i 2023 budgetteret med 8 mio. stigende til 14 mio. i 2035.
3. Ved takstforudsætningerne er der, for Cityringen inkl. Nordhavn og den idriftsatte Metro, taget udgangspunkt i prisen pr. passager baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2015-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2013. Taksten pr. passager er i 2015 budgetteret med 12,70 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2009-2018 på 13 %, og i perioden 2018-2030 på 15 %, - svarende til forudsætningerne om den økonomiske udvikling i konvergensprogrammet 2010. Disse forudsætninger er anvendt i beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.
4. Ved takstforudsætningerne er der, for Sydhavnen, taget udgangspunkt i principaftalen. Der er heri forudsat en reeltakststigning i perioden 2009-2025 på 14 % og i perioden 2009-2040 på 28,5 %. Den gennemsnitlige takst for passagertilgangen som følge af sydhavnsmetroen er i 2023 budgetteret med 14,97 kr. pr. passager.

Drifts- og anlægsomkostninger

5. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakten. For Cityringen er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakten. For Nordhavnen er der taget udgangspunkt i udredningen og for Sydhavn er der taget udgangspunkt i principaftalen. Da den forudsatte realstigning i taksterne erfaringsmæssigt vurderes at slå delvis igennem på indekseringen af driftsomkostningerne til Metroen, er der budgetteret med en realstigning i driftsomkostningerne svarende til ca. 60 % af den forudsatte reeltakststigning.

I perioden 2013 - 2019 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 402 mio. kr. i 2015-priser. I 2018 - 2019 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 143 mio. kr. i 2015-priser.
6. Anlægsomkostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i de indkomne tilbud på transportsystem-kontrakten og civilwork-kontrakten.



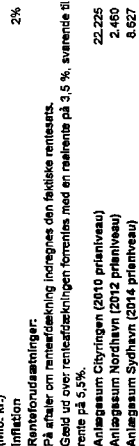
De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 22,2 mia. kr. i 2010-priser (23,6 mia. kr. i 2015-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontrakindeks og Finansministeriets anlægsindeks. Omkostningerne i de enkelte år er baseret på aktuelle betalingsplaner.

7. Anlægsomkostningerne for Nordhavnen er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 2,5 mia.kr. i 2012-priser inkl. indbetalt korrektionsreserve (2,6 mia.kr. i 2015-priser). Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finansministeriets anlægsindeks.
8. Anlægsomkostningerne for Sydhavn er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. Der samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia.kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (8,8 mia.kr. i 2015-priser).
9. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 262 mio. kr., hvert 25. år 1.177 mio. kr. og efter 50 år herudover 523 mio. kr. i 2015-priser.
10. Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen og udgør hvert 10. år 34 mio. kr., hvert 25. år 153 mio.kr. og efter 50 år herudover 68 mio.kr. i 2015-priser.
11. Reinvesteringerne i forbindelse med Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 75 mio.kr., hvert 25. år 337 mio.kr. og efter 50 år herudover 150 mio.kr. i 2015-priser
12. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte Metro hvert 10. år på 305 mio. kr. i 2015-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.

Øvrige forhold

13. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra drift af Metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløftes.
14. Det er forudsat, at "anden gæld", der ikke er rentebærende, vokser til ca. 600 mio. kr., når anlægsarbejderne er på det højeste for igen at falde til ca. 100 mio. kr.
15. Det forudsættes, at overskudslikviditet forrentes med en realrente på 2 pct. p.a. Ved forrentning af gæld tages højde for selskabets indgåede aftaler om renteafdækning. Gæld ud over renteafdækningen forrentes med en realrente på 3,5 pct. p.a. På kort sigt tages endvidere hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.
16. Det forudsættes, at alle priser fra 2015 stiger med 2 pct. p.a.

2%	
22.225	
2.460	
8.627	

[illegible]