

Svar (12/8 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Med akt 250 af 24. juni 1999 blev der i Ørestadsselskabets likviditetsbudget afsat en likviditetsreserve på 1,7 mia. kroner i 1999-priser. Med akt 110 af 13. december 2000 blev denne likviditetsreserve nedsat med 375 mio. kroner i 2000-priser, der overførtes til budgetreserven til afholdelse som en anlægsudgift. Med akt 198 af 25. juni 2002 blev likviditetsreserven nedsat med 200 mio. kroner i 2002-priser, der overførtes til budgetreserven til afholdelse som en anlægsudgift.

En del af likviditetsreserven er i henhold til akt 250 af 24. juni 1999 stillet til rådighed for anlægsentreprenøren som likviditetstilskud på baggrund af dennes meget store krav (claims) om dækning af ekstraomkostninger. Det fremgår af akt 250 af 24. juni 1999, at metroselskaberne sikrer anlægsentreprenøren en rimelig likviditet, indtil der er opnået enighed om, hvorvidt Ørestadsselskabet skal bære dele af disse omkostninger, eller indtil disse spørgsmål er afgjort ved en voldgift.

Det fremgår af Ørestadsselskabets årsregnskab 2002, at det i likviditetsbudgettet er forudsat at likviditetsreserven på 1,3 mia. kroner i 2003-priser bliver »tilbagebetalt« inkl. renter i år 2005. Denne forudsætning beror på en vurdering af hvor lang tid, der må forventes at medgå til afklaring af, om der kan opnås enighed om, hvorvidt Ørestadsselskabet skal bære dele af disse omkostninger. I fald der ikke kan opnås enighed må det forventes at disse spørgsmål søges afgjort ved en voldgift, jf. ovenfor. Forudsætningen må tages med dette forbehold.

Ved »tilbagebetalingen« af likviditetsreserven vil Ørestadsselskabets låneramme blive fastsat under hensyn til de på dette tidspunkt relevante forudsætninger for selskabets likviditetsbudget. Det skal bemærkes, at Ørestadsselskabets likviditetsbehov påvirkes af mange faktorer, som selskabet ikke har indflydelse på. Det gælder bl.a. politiske beslutninger om takstudviklingen, skattemæssige spørgsmål, lokalplanlægning etc.

**Spm. nr. S 3950**

Til trafikministeren (17/7 03) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Vil ministeren fremsende de faktiske passagerantal for den københavnske metro for månederne marts, april, maj og juni opgjort som påstiger pr. hverdagsdøgn, jf. fremskrivningerne i Ørestadstrafikmodellen (OTM), og oplyse hvor langt metron er bagefter prognoserne om 61.000 påstigere pr. hverdagsdøgn på Etape 1 og 118.000 påstigere pr. hverdagsdøgn på Etape 1+2a?«

**Begrundelse.**

Der henvises bl.a. til

<http://www.m.dk/paastigninger2010>, hvor man bl.a. kan læse: »Ved åbningen af etape 1 forventes ca. 60.000 påstigere pr. hverdagsdøgn. Dette tal vokser til 250.000 passagerer i 2010, hvor alle tre etaper er åbne. På årsbasis svarer det til, at der vil være omkring 80 mio. påstigninger i 2010.

Etape	Beregnet for år	Påstigere pr. hverdagsdøgn
Etape 1	2002	61.000
Etape 1 2a	2003	118.000
Etape 1 2	2004	198.000
Etape 1, 2 3	2006	235.000
	2010	257.000
Fuldt udbygget Ørestad		285.000

Svar (29/7 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Med henvisning til mit svar på spørgsmål S 3503 af 19. juni 2003 er Ørestadsselskabets trafik-

prognose og det realiserede passagertal pr. måned at finde på Metroens hjemmeside [www.m.dk](http://www.m.dk).

Processen med at overgå fra manuelle passagertællinger til det automatiske passagertælle-