

**Opfølgning i sagen om Ørestads- og Metroprojektet (nr. 2) (beretning nr. 3/04)**

30. januar 2008

RN A601/08

**I. Indledning**

1. Jeg oplyste i mit notat til Statsrevisorerne af 8. august 2006 om den fortsatte udvikling i sagen om Ørestads- og Metroprojektet, at jeg ville følge sagen og orientere Statsrevisorerne om status for reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S, om selskabets økonomi og om de nye styringsmæssige rammer for de nye selskaber.

2. Rigsrevisionens opfølgning er baseret på brevveksling og møder med Transportministeriet.

**II. Reorganisering af Ørestadsselskabet I/S**

3. Folketinget vedtog i juni 2007 lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Loven indeholder en bemyndigelse til, at Københavns Kommune, transportministeren og Frederiksberg Kommune kan oprette de 2 nye selskaber ved en samtidig nedlæggelse af Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S. De 2 nye selskaber etableres som interessentskaber.

*Metroselskabet I/S*

4. Metroselskabet I/S overtager den del af Ørestadsselskabet I/S, der omfatter anlæg, drift og vedligeholdelse af Metroen samt alle aktiver og passiver, rettigheder og pligter i Frederiksbergbaneselskabet I/S. Metroselskabet I/S skal endvidere forestå anlæg og drift af den kommende Cityring.

Metroselskabet I/S ejes af Københavns Kommune (50 %), staten ved transportministeren (41,7 %) og Frederiksberg Kommune (8,3 %). Ejerfordelingen er fastsat i forhold til kapitalindskuddene fra de 3 ejere og ud fra forudsætningerne om, at den både skal afspejle den hidtidige ejerbalance mellem Københavns Kommune og staten af Ørestadsselskabet I/S og den hidtidige ejerfordeling af Frederiksbergbaneselskabet I/S mellem Københavns Kommune, staten og Frederiksberg Kommune samt forholdet mellem anlægsudgiftens faktiske fordeling i de 2 kommuner.

Metroselskabet I/S ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer. Københavns Kommune og transportministeren udpeger hver 3 bestyrelsesmedlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger 1 bestyrelsesmedlem. Endelig vælger medarbejderne i Metroselskabet I/S de sidste 2 bestyrelsesmedlemmer.

*Arealudviklingsselskabet I/S*

5. Arealudviklingsselskabet I/S overtager Ørestadsselskabet I/S' aktiver og passiver, rettigheder og pligter vedrørende arealudviklingsaktiviteterne og skal også overtage alle aktiver og passiver, rettigheder og pligter i det tidligere Københavns Havn A/S.

Arealudviklingsselskabet I/S ejes af Københavns Kommune (55 %) og staten ved transportministeren (45 %). Ejerfordelingen svarer til den hidtidige ejerbalance mellem Københavns Kommune og staten af Ørestadsselskabet I/S.

Arealudviklingsselskabet I/S ledes af en bestyrelse på 8 medlemmer. Københavns Kommune og transportministeren udpeger hver 3 bestyrelsesmedlemmer, mens medarbejderne i Arealudviklingsselskabet I/S vælger de sidste 2 bestyrelsesmedlemmer.

6. Loven om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S fastlægger også størrelsen af de indskud, som parterne skal indskyde i selskaberne.

Ved stiftelsen skal åbningsbalancerne for de 2 selskaber foreligge, dvs. en oversigt over de 2 selskabers aktiver, forpligtelser samt egenkapital på tidspunktet for påbegyndelsen af aktiviteterne. I åbningsbalancerne indgår bl.a. værdiansættelsen af den eksisterende Metro, Københavns Havn A/S, arealer mv. Åbningsbalancerne giver således grundlaget for selskabernes økonomiske status på tidspunktet for selskabernes påbegyndelse af deres virksomhed. Åbningsbalancen for Metroselskabet I/S er udarbejdet af Ørestadsselskabet I/S, og åbningsbalancen for Arealudviklingsselskabet I/S er udarbejdet af Københavns Havn A/S. Åbningsbalancerne er udarbejdet med assistance af et privat revisionsfirma.

7. Åbningsbalancen for Metroselskabet I/S er revideret af Rigsrevisionen, Revisionsdirektoratet for Københavns Kommune samt Kommunernes Revision. Åbningsbalancen for Arealudviklingsselskabet I/S er revideret af Rigsrevisionen og Revisionsdirektoratet for Københavns Kommune.

8. Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S blev stiftet den 26. oktober 2007 med virkning fra 1. januar 2007. Ved stiftelsen blev Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S nedlagt.

#### *Cityringen*

9. Folketinget vedtog ligeledes i juni 2007 lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring. Loven omhandler projektering, anlæg og drift af en Cityring i København. Metroselskabet I/S skal forestå opgaverne med projekteringen, anlægget og driften af Cityringen. Ifølge bemærkningerne til lovforslaget forventes anlægsperioden at tage 11 år, fra en bygherreorganisation er på plads. Den samlede anlægsudgift for Cityringen er i bemærkningerne til lovforslaget anslået til 15,0 mia. kr. i 2005-priser. Finansieringen af Cityringen på 15,0 mia. kr. er vist i tabel 1.

**Tabel 1. Finansiering af Cityring**

	Mia. kr. i 2005-priser	Fordelingsnøgle i %
Budgetteret anlægsudgift	÷15,0	100,0
<b>Finansiering af budgetteret anlægsudgift:</b>		
Driftsindtægter (netto)	5,4	-
Statens indskud	4,0	41,7
Københavns Kommune	4,8	50,0
Frederiksberg Kommune	0,8	8,3
<b>Finansiering i alt</b>	<b>15,0</b>	<b>100,0</b>

Tabel 1 viser fordelingen af den budgetterede anlægsudgift på henholdsvis forventede nettodriftsindtægter fra Metroen og kapitalindskud, som ejerne skal indbetale i det kommende Metroselskab I/S.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget om anlægsudgiften på 15,0 mia. kr., at der knytter sig en betydelig usikkerhed til den beregnede anlægsudgifts størrelse, da en række undersøgelser af undergrund mv. endnu ikke er gennemført. Anlægsudgiften er vurderet med 80 % sandsynlighed at ligge inden for et interval på +/- 3,4 mia. kr., dvs. mellem 11,6 mia. kr. og 18,4 mia. kr. i 2005-priser.

Driftsindtægterne på 5,4 mia. kr. omfatter nettodriftsindtægter fra Cityringen i form af passagerbetalinger, renteindtægter/renteudgifter samt reinvesteringer. Vilkår omkring ejernes indskud fastlægges i et stiftelsesdokument.

10. Loven trådte i kraft den 10. juni 2007 ved bekendtgørelsen nr. 587 af 7. juni 2007 om ikrafttræden af lov om en Cityring. Ved lovens ikrafttræden var Metroselskabet I/S imidlertid endnu ikke stiftet, og selskabet kunne derfor ikke indgå kontrakter mv. vedrørende Cityringen. Transportministeren fik derfor ved Akt 171 21/6 2007 Folketingets Finansudvalgs tilslutning til, at Ørestadsselskabet I/S kunne indgå visse typer kontrakter til forberedelse af projektering og anlæg af Cityringen samt opbygning af Metroselskabet I/S med det formål, at anlægsprojektet ikke skulle afvente stiftelsen af Metroselskabet I/S. Ørestadsselskabet I/S havde ligeledes allerede ved Akt 165 1/6 2006 fået Finansudvalgets tilslutning til at afholde udgifter på indtil 17 mio. kr. til forberedende arbejder vedrørende Cityringen.

11. Jeg kan konstatere, at grundlaget for reorganiseringen af Ørestadsselskabet I/S er skabt gennem vedtagelsen af loven om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. De 2 selskaber er stiftet i oktober 2007 med virkning fra 1. januar 2007.

### III. Ørestadsselskabets I/S' økonomi

12. Jeg gennemgår i det efterfølgende 4 forhold, som har betydning for selskabets økonomi. De 4 forhold er henholdsvis deling af billetindtægterne, reinvesteringer, passagertal og voldgiftssagen. Jeg oplyser herefter om selskabets regnskabsresultat for 2006 og om budgettet for 2007.

#### *Deling af billetindtægterne*

13. Transportministeren orienterede ved brev af 13. december 2006 Folketingets Trafikudvalg om bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Bekendtgørelsen udsprang af en politisk aftale fra februar 2006 om Cityringen, hvori der indgik en løsning på uenigheden i det fælles takstsamarbejde om indtægtsfordelingen for passagerer i Metroen. Ministeren havde i den forbindelse tilkendegivet, at bekendtgørelsen skulle forelægges for Folketinget, forinden indtægtsfordelingen kunne træde i kraft. Bekendtgørelsen er udstedt som nr. 1445 af 13. december 2006 og trådte i kraft den 1. januar 2007.

Transportministeriet har oplyst, at Metroen fremover modtager 8,16 kr. pr. passager i 2004-priser, idet afregningen vil være afhængig af udvikling i passagertal og provenu. Nettoprovenuet er siden 2004 steget som følge af takststigninger, og afregningsprisen pr. passager forventes på den baggrund at blive på 9,00 kr. i 2007-priser. Udvikling i rejsemønstre kan dog betyde, at afregningsprisen i fremtiden kan blive reduceret.

Transportministeriet har samtidig oplyst, at den nye bekendtgørelse medfører reducerede indtægter for DSB S-tog med 95,8 mio. kr. i 2007 og vil reducere udbyttet til staten i 2007 med 10,2 mio. kr. Ministeriet vil på den baggrund indgå en tillægskontrakt med DSB S-tog om en øget kontraktbetaling til dækning af den reducerede passagerindtægt. Ministeriet forventer ikke, at bustrafikkens økonomi i nævneværdigt omfang vil blive berørt af den nye model for deling af billetindtægterne, og ministeriet skal ikke yde nogen kompensation.

14. Jeg kan konstatere, at transportministeren har udstedt en ny bekendtgørelse om deling af billetindtægterne, som har været forelagt for Folketingets Trafikudvalg.

Den nye model indebærer en afregning til Metroen på 8,16 kr. pr. passager i 2004-priser, hvilket svarer til det niveau, der var aftalt i den politiske aftale fra februar 2006.

Jeg kan videre konstatere, at Transportministeriet kompenserer DSB S-tog for den manglende indtægt, som den nye model indebærer. Det er i overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslaget om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, hvoraf det fremgår, at staten påtager sig de økonomiske konsekvenser for jernbanedriften i hovedstadsområdet som følge af den ændrede indtægtsmodel.

#### *Reinvesteringer*

15. Det var aftalt i den politiske aftale fra februar 2006, at reinvesteringer i Metroens etape 1-3 skulle finansieres af ejerne, idet likviditetsbudgettet for Metroen ikke indeholdt udgifter til reinvesteringer. Det er fastsat i § 5, stk. 1, nr. 3, i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, at Metroselskabet I/S får en fordring på 100 mio. kr. på ejerne til reinvesteringer i Metroens etape 1-3. Det fremgår endvidere af bemærkningerne til lovforslaget, at reinvesteringerne til tekniske installationer til etape 1-3 er budgetteret til 400 mio. kr. Forskellen på 300 mio. kr. mellem det budgetterede udgiftsbehov og fordringen forudsættes dækket af værditilvæksten af Københavns Havn A/S, der er en følge af den bymæssige udvikling af Århusgade-området.

Transportministeriet har oplyst, at der i reinvesteringsbehovet på de 400 mio. kr. i Metroens etape 1-3 til tekniske installationer ikke indgår udgifter til tog og stationer. Begrundelsen herfor er, at reinvesteringsbehovets størrelse er usikkert, og at ejerne under alle omstændigheder er forpligtet til at foretage reinvesteringerne, i takt med at behovet opstår.

Reinvesteringer i Cityringen er indeholdt i driftsindtægterne.

16. Transportministeriet har oplyst, at reinvesteringsbehovet er beregnet af Metroselskabet I/S i 2005-priser. For Metroens etape 1-3 skønnes reinvesteringsbehovet ved en nutidsværdi pr. 2005 at udgøre 1,5 mia. kr. for perioden 2002-2052, mens reinvesteringsbehovet for Cityringen ved en nutidsværdi pr. 2022 skønnes at udgøre 1,0 mia. kr. for perioden 2019-2069.

Forskellen på beløbsstørrelsen til reinvesteringer til henholdsvis Metroens etape 1-3 og Cityringen skyldes ifølge Transportministeriet, at en del af baneanlægget til Metroens etape 1-3 i modsætning til Cityringen ikke er tunnellagt og derfor slides hurtigere i "fri luft".

17. Jeg kan konstatere, at der indgår reinvesteringer både i den eksisterende Metro og den kommende Cityring.

#### *Passagertal*

18. Passagertallet for Metroen i 2006 blev på 37 mio. passagerer, hvilket var lidt lavere end forventet, bl.a. som følge af, at nogle stationer havde været lukket i en længere periode på grund af anlægsarbejder. Passagertallet var dog alligevel lidt højere end i 2005, hvor 36 mio. passagerer benyttede Metroen, men stadig langt fra OTM-prognoseberegningen (Ørestads-TrafikModellen) fra 2002, hvor der blev forudsat et passagertal på 61 mio. i 2006.

19. Beregningsåret for ibrugtagningen af Cityringen er i bemærkningerne til lovforslaget oplyst til 2015. Lovforslagets oplysninger om prognoser for antal passagerer og dermed indtægter fra Cityringen baserer sig derfor på en ibrugtagning i 2015. Ibrugtagningstidspunktet kan dog tidligst blive 2018, fordi anlægsperioden samtidig er oplyst til 11 år. Rigsrevisionen gjorde Transportministeriet opmærksom herpå, da ministeriet sendte lovforslaget til høring i Rigsrevisionen.

Transportministeriet oplyste til Rigsrevisionen og i et høringsnotat af 20. februar 2007 til Folketingets Trafikudvalg, at forskellen mellem årstallene vil kunne betyde ændringer i forudsætningerne for passagerprognosen, men forskellen vurderes ikke umiddelbart at have større betydning.

20. Transportministeren sendte med brev af 2. maj 2007 et notat til Folketingets Trafikudvalg om en opdatering af passagerberegningen for Cityringen med OTM 5.0. Opdateringen er foretaget for 2015, og opdateringen omfatter derfor ikke årene frem til 2015. Det fremgår af notatet, at beregninger foretaget med OTM 5.0-modellen giver nogle andre resultater end beregninger foretaget med OTM 4.0-modellen, der blev anvendt ved udredningsarbejdet om Cityringen, og som ligger til grund for de beregninger, der indgår i lovforslaget om Cityringen. For Cityringen giver beregninger med OTM 5.0 et fald i antal påstigende passagerer på 13 %, mens der for Metroens etape 1-3 er et fald på 23 %.

Transportministeren har i et svar af 27. april 2007 til Folketingets Trafikudvalg på udvalgets spørgsmål 5 bl.a. oplyst, at Cityring-projektet blev igangsat, inden OTM 5.0 forelå, da det ikke er afgørende, om resultaterne af OTM 5.0 forelå, inden lovprocessen blev sat i gang. Ministeren henviser til, at der fortsat vil være usikkerheder i forbindelse med både anlægsoverslag og finansieringsbidraget fra driften, når de første resultater fra OTM 5.0 foreligger.

21. Transportministeren oplyste i et notat af 28. september 2006 til forligskredsen bag Cityringen, at det forventes, at der vil blive foretaget en ny passagerprognoseberegning, når VVM-processen (Vurdering af Virkninger på Miljøet) er gennemført, hvilket forventes at ske primo 2009. Når VVM-processen er gennemført, ligger den endelige udformning af Cityringens banestrækning fast, hvilket giver et bedre grundlag for forudsætningerne for prognoseberegningerne.

22. Transportministeriet har konkluderet, at selv om OTM-modellen bliver opdateret, vil der stadig være usikkerhed om det forventede passagertal, da OTM-modellen i lighed med andre prognosemodeller baserer sig på nogle valgte forudsætninger, da der i sagens natur ikke kan tilvejebringes en eksakt viden om, hvordan fremtiden ser ud.

Transportministeriet har derfor sammen med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune haft fokus på passagertallet i Metroen. Et led heri er at undersøge, om forholdet mellem bustilpasningen og Metroen er hensigtsmæssigt, herunder om busruter kan nedlægges og erstattes af henholdsvis Metroen og den fremtidige Cityring. Bestyrelsen i det nu nedlagte Ørestadsselskab I/S blev ligeledes pålagt at arbejde for at tiltrække flere passagerer, ligesom Metroselskabet I/S fremover hvert 4. år skal levere en forretningsstrategi, hvor der indgår tiltag til forøgelse af passagertallet. Metroselskabet I/S' markedsføringsstrategi har således i efteråret 2007 koncentreret sig om at gøre opmærksom på Metroens 3. etape til Københavns Lufthavn.

23. Jeg kan konstatere, at passagertallet for Metroen ligger lidt højere i 2006 end i 2005, men stadig langt fra prognoseberegningerne fra 2002.

Jeg kan samtidig konstatere, at Transportministeriet vurderer, at forskellen i årstallene i bemærkningerne til lovforslaget om Cityringen vedrørende tidspunktet for ibrugtagningen af Cityringen ikke umiddelbart har større betydning for projektets økonomi.

Jeg kan videre konstatere, at Transportministeriet forventer at foretage en fornyet opdatering af passagerprognoseberegningen, når VVM-processen er gennemført, samt at Transportministeriet sammen med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har iværksat forskellige initiativer til at forøge passagertallet i Metroen og den kommende Cityring.

Jeg kan endelig konstatere, at Transportministeriet vurderer, at der stadig vil være en vis usikkerhed om passagertallet og dermed grundlaget for passagerindtægterne i den kommende Cityring.

#### *Voldgiftssagen*

24. Voldgiftssagen mellem Ørestadsselskabet I/S og entreprenørselskabet COMET, hvor COMET har rejst et krav på 2 mia. kr., er fortsat ikke afgjort. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet løbende orienteres af Ørestadsselskabet I/S om udviklingen i sagen. Voldgiftsretten har berammet møder i både 2008 og 2009, med henblik på at sikre at sagen er fuldt belyst under hensyn til sagens kompleksitet, omfattende materiale og beløbets størrelse.

25. Jeg kan oplyse, at voldgiftssagen sandsynligvis tidligst kan forventes afgjort i 2009.

#### *Regnskabsresultatet for 2006*

26. Årets samlede resultat i 2006 for Ørestadsselskabet I/S viste et overskud på 1.803 mio. kr., hvilket er en forbedring på 2.686 mio. kr. i forhold til 2005. Den væsentligste årsag til forbedringen er et øget salg af arealer i Ørestad. I 2006 udgjorde salget 2.422 mio. kr., og der er ultimo 2006 realiseret et salg på 1.601.000 etagemeter byggeret, svarende til 52 % af det samlede areal i Ørestad.

Ørestadsselskabet I/S har for 2007 budgetteret med et underskud på 774 mio. kr. Den væsentligste årsag til det budgetterede underskud er, at der ikke har været nye grundsalg i 1. halvår 2007, mens der var et meget stort salg i 2006. Efter stiftelsen af de nye selskaber vil budgetter mv. for det tidligere Ørestadsselskab I/S og Frederiksbergbaneselskab I/S blive tilpasset den nye selskabsstruktur.

Det er stadig Ørestadsselskabet I/S' forventning, at gælden forventes tilbagebetalt i 2038.

27. Jeg kan konstatere, at årets samlede resultat i 2006 for Ørestadsselskabet I/S viste et overskud på 1.803 mio. kr., mens selskabet for 2007 har budgetteret med et underskud på 774 mio. kr. Selskabets gæld forventes stadig tilbagebetalt i 2038.

#### **IV. Nye styringsmæssige rammer**

28. Loven om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S giver i §§ 13 og 21 selskaberne hjemmel til at optage lån til finansiering af selskabernes aktiviteter. Det følger videre, at finansministeren bemyndiges til at dække selskabernes finansieringsbehov gennem statslån, idet statslånene ikke må ydes på bedre vilkår, end dem staten selv kan opnå som låntager.

29. Bemærkningerne til lovforslaget indeholder ikke retningslinjer for, hvilken procedure der skal følges i forbindelse med låneoptagelse, herunder om det forventede finansieringsbehov skal lånefinansieres på én gang eller ad flere omgange.

Særligt for Metroselskabet I/S fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at Metroselskabet I/S 2 gange årligt skal orientere sine ejere om fremdriften i Cityringen i forhold til forudsætninger og milepæle. Oplysningerne fra selskabet danner grundlag for en orientering af Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg samt de kompetente politiske organer i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Metroselskabet I/S er endvidere pligtig til at orientere ejerne, hvis den forventede anlægsudgift for Cityringen ændres i forhold til en tærskelværdi, der i bemærkningerne til lovforslaget foreslås fastsat til +/- 3 %. En forøgelse af anlægsudgiften på mere end 3 % medfører en pligt for ejerne til at indhente en forudgående godkendelse af den ændrede anlægsudgift fra Folketingets Finansudvalg og de kompetente politiske organer i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Metroselskabet I/S skal endelig hvert 2. år udarbejde en større oversigt, der skal lægges til grund for ejernes godkendelse af selskabets samlede økonomi.

Transportministeriets varetagelse af ejerrollen for Metroselskabet I/S sker bl.a. på kvartalsmøder med selskabet på baggrund af kvartalsrapporteringer fra Metroselskabet I/S med status for selskabets økonomi. På møderne vil der typisk indgå emner som status for anlægsprojektet, passagerprognoser mv. Herudover vil Metroselskabet I/S' årsrapport og halvårsrapport blive oversendt til Folketinget til orientering.

30. Jeg kan oplyse, at Transportministeriet har tilkendegivet, at fastlæggelsen af de nærmere bestemmelser ved lånefinansieringen for de 2 selskabers aktiviteter skal drøftes med henholdsvis Finansministeriet og bestyrelserne i de 2 selskaber. Transportministeriet forventer på denne baggrund at forelægge et aktstykke for Folketingets Finansudvalg i begyndelsen af 2008, der skal redegøre for rammerne for selskabernes optagelse af statsgaranterede lån. Ministeriet har i forlængelse heraf oplyst, at Metroselskabet I/S er stiftet med en egenkapital på ca. 10 mia. kr., og selskabet vil derfor ikke have et lånebehov de første år af anlægsfasen.

Jeg kan videre oplyse, at orienteringspligten for Metroselskabet I/S indtræder på det tidspunkt, hvor selskabet skønner, at anlægsoverslaget for Cityringen med forbehold for de usikkerheder, der knytter sig til anlægsprojektet, ændres ud over tærskelværdien. Oplysningspligten skal ses i sammenhæng med pligten for Metroselskabet I/S til halvårligt at orientere sine ejere om fremdriften i Cityringen i forhold til forudsætninger og milepæle, der danner grundlag for en orientering af Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg samt de kompetente politiske organer i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Jeg kan konstatere, at forskellen på lånerammestyningen og den fremtidige styring er, at loven om Metroselskabet I/S og Arealudviklingssselskabet I/S ifølge bemærkningerne til lovforslaget forudsætter en styring af Cityring-projektet, der både støtter sig på udviklingen af den beløbsmæssige størrelse af anlægsudgiften og på hyppigheden for selskabets og ejernes orientering om udviklingen i anlægget af Cityringen.

Jeg kan samtidig konstatere, at de nærmere rammer for lånefinansieringen endnu ikke er fastlagt.

## V. Sammenfatning

31. Jeg kan sammenfattende konstatere:

- Metroselskabet I/S og Arealudviklingssselskabet I/S er stiftet i oktober 2007 med virkning fra 1. januar 2007.
- Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S er nedlagt.
- Ørestadsselskabet I/S' samlede resultat i 2006 viste et overskud på 1.803 mio. kr., mens selskabet for 2007 har budgetteret med et underskud på 774 mio. kr.
- Spørgsmålet om deling af billetindtægter er løst.
- Voldgiftssagen mellem Ørestadsselskabet I/S og COMET kan sandsynligvis tidligst forventes afsluttet i 2009.
- Passagertallet for Metroen er højere i 2006 end i 2005, men stadig langt fra prognoseberegningerne i 2002.
- Der er indarbejdet reinvesteringer i likviditetsbudgetter for både den eksisterende Metro og den kommende Cityring.
- Der er en vis usikkerhed om grundlaget for passagerindtægterne i den kommende Cityring.
- De nærmere rammer for lånefinansieringen af Cityring-projektet er endnu ikke fastlagt.

32. Jeg oplyste i pkt. 10 i mit notat af 18. maj 2001 i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, til Statsrevisorernes beretning nr. 2/00 om Ørestads- og Metroprojektet, at jeg ville foretage en yderligere undersøgelse af Metroprojektet, når Metroen er færdiggjort, og afgive en beretning herom til Statsrevisorerne.

Jeg planlægger i 2008 at igangsætte en undersøgelse af Metroens etape 1-3. Det er min umiddelbare opfattelse, at der er en vis usikkerhed om grundlaget for passagerindtægterne i den kommende Cityring, ligesom rammerne for lånefinansieringen af projektet endnu ikke er fastlagt. Jeg inddrager derfor de 2 forhold i den kommende undersøgelse, ligesom jeg vil orientere om rammerne for styringen af Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Jeg vil i undersøgelsen samtidig orientere om udviklingen i voldgiftssagen mellem Ørestads-selskabet I/S og COMET, hvis voldgiftssagen er afsluttet ved beretningens afgivelse til Statsrevisorerne.

Jeg betragter herefter beretningssagen om Ørestads- og Metroprojektet (nr. 2) som afsluttet.

Henrik Otbo