



Notat

Til borgmester Cecilia Lonning-Skovgaard

Metroselskabet I/ S - Indstilling om justering af langtidsbudget på Økonomiudvalgets møde den 16. marts 2021 – Svar på spørgsmål om økonomiske beregninger

Du har den 13. marts stillet følgende spørgsmål til Økonomiforvaltningen vedrørende punkt 8 på Økonomiudvalgets dagsorden den 16. marts om justering af Metroselskabets langtidsbudget, herunder afvikling af dobbeltfaktormodellen samt revision af selskabets styringsværktøjer:

"Kunne I ikke lægge nogle beregninger ved sagen, så man kan se 1) Økonomien med den nuværende model 2) Økonomien med den nye model og de (for høje - må man forstå) passager-indtægter, der indløb frem til corona 3) Økonomien med den nye model og de nuværende, markant lavere passagertal Man sidder jo - efter at have læst sagen - med fornemmelsen af, at staten (med henvisning til nogle passagertal, vi pt kun kan drømme om) hugger til, netop som vi er helt i knæ"

Økonomiforvaltningens svar

Analyserne vedrørende Metroselskabets langtidsbudget med særligt fokus på dobbeltfaktormodellen blev igangsat tilbage i 2018 af Transport- og Boligministeriet. Gennemgangen er således iværksat før COVID-19.

Som anført i indstillingen er effekterne af COVID-19 udeladt af den samlede løsning.

Metroselskabet har foretaget følsomhedsberegninger, der illustrerer virkningen af, at selskabet ikke holdes skadesfri for tab som følge af COVID-19 både i 2021 og i efterfølgende år, hvor der må påregnes en eftervirkning i form af en indsvingsperiode med konsekvenser for metroens passagertal frem til 2027.

Nedenfor er gengivet resultaterne af følsomhedsberegninger i et scenarie med henholdsvis 1. fladt indsving (passagererne vender langsomt tilbage) og 2. stejlt indsving (passagererne vender hurtigere tilbage) hvor selskabet i forhold til basisscenariet A. alene modtager kompensation for tab i 2021 B. ikke modtager kompensation efter 2020.

15-03-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 283

Dokumentnummer i F2
32387

Sagsnummer eDoc
2020-0907350

Sagsbehandler
Anne Skak

Følsomhedsberegninger	Maksimal gæld	Tilbagebetalingsår	Nutidsværdi
Basisscenarie	30,1 mia. kr.	2061	-
Følsomhed 1A	31,6 mia. kr.	2067	2,4 mia. kr.
Følsomhed 1B	32,3 mia. kr.	2072	3,1 mia. kr.
Følsomhed 2A	30,7 mia. kr.	2065	0,8 mia. kr.
Følsomhed 2B	31,1 mia. kr.	2065	1,2 mia. kr.

EY har, jf. bilag 1 side 9, estimeret den frem adrettede økonomiske effekt af dobbeltfaktormodelen baseret på de forudsætninger, der lå til grund for beslutningsgrundlaget for Cityringen (Niras-rapporten udarbejdet i 2005), og sammenholdt dette med en situation, hvor dobbeltfaktoren fortsætter i sin nuværende form.

Hovedresultaterne af denne sammenligning er sammenfattet i nedenstående Tabel 2:

Årstal	Forventet antal passagerer (mio.)	Niras-rapporten		Metroselskabets langtidsbudget 2020	
		Effekt pr. passager (DKK)	Total effekt (DKK mio.)	Effekt pr. passager (DKK)	Total effekt (DKK mio.)
2019	77	2,0	154	3,8	290
2020	122	2,0	246	3,4	411
2021	137	2,0	276	3,4	466
...
2030	183	2,0	369	3,5	650
2040	189	2,0	380	3,7	691
2050	189	2,0	380	3,8	718
Gennemsnit		2,0	370	3,7	670

Tabel 2: Estimeret årlig effekt af dobbeltfaktormodel eksklusiv moms (2019-priser)

Det anføres samme sted: "Baseret på den seneste passagerprognose, jf. OTM 2017, vurderes det således, at den samlede årlige effekt af dobbeltfaktoren vil stige fra det nuværende niveau på ca. DKK 290 mio. i 2019 til ca. DKK 718 mio. i 2050. Dette kan sammenholdes med den estimerede effekt ved anvendelse af forudsætninger, jf. Niras-rapporten, på ca. DKK 154 mio. i 2019 voksende til ca. DKK 380 mio. i 2050."

Videre proces

Dit spørgsmål og Økonomiforvaltningens svar sendes til orientering til de øvrige medlemmer af Økonomiudvalget og offentliggøres på Økonomiudvalgets hjemmeside under "Spørgsmål til Økonomiudvalget".