



Notat

Emne: Besvarelse af spørgsmål fra Region Hovedstaden
Fra: Hovedstadens Letbane
Til: Region Hovedstaden
Dato: 2018-01-22

Spørgsmål 1

Glostrup og Herlev Stationer:

I driftsbudgettet har man regnet med, at Glostrup og Herlev Stationer ombygges.

I en henvendelse fra de 11 borgmestre til Trafikministeriet er det understreget, at ombygningen af de to stationer er vigtig for den samlede økonomi i letbane-projektet.

Jeg har siden i medierne kunne læse, at Herlev og Glostrup kommuner vil betale for denne ombygning, selvom stationerne er ejet af staten. Så langt så godt. Men det er vigtigt for os at vide om de to kommuner har givet endeligt formelt tilsagn om at stå for udgifterne til ombygningerne, eller om der siden er kommet en anden part med finansiering til ombygningerne, fx staten? Såfremt at finansieringen formelt er på plads, hvilket jeg antager, så vil vi gerne vide hvornår arbejdet med ombygningerne forventes påbegyndt.

Ligeledes har vi brug for passagerprognoserne med og uden ombygningen af de to stationer samt driftsbudgettet for letbanen med og uden ombygningen.

Svar:

I bemærkningerne til Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3 (anlægsloven) er det anført, at det som led i politisk aftale af 12. juni 2014 mellem den daværende regering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om Metro, letbane, nærbane og cykler er aftalt, at der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag for en udbygning af Glostrup Station til et fremtidigt trafikknudepunkt og en flytning af Herlev station til sammenkobling med letbanen. Beslutningsgrundlaget udarbejdes af Banedanmark og indgår ikke som en del af letbaneprojektet.

Ved udarbejdelsen af "Udredning om en letbane på Ring 3" fra marts 2013 besluttedes det, at prognosen for letbanen skulle indeholde ændringerne af Glostrup og Herlev stationer. Der er ikke udarbejdet en passagerprognose uden disse ændringer.

De senere års vækst i byudviklingen langs ring 3 svarer til forventningerne i udregningen, desuden svarer forudsætningerne i passagerprognosen til Danmarks Statistiks forudsætninger om den fremtidige udvikling langs Ring 3. For eksempel forudsættes det i udredningen om en letbane i Ring 3, at befolkningen i de ni Ringby-kommuner i 2020 forventes at være ca. 313.000 indbyggere – stigende til ca. 331.000 indbyggere i 2032. Med Danmarks Statistiks befolkningsprognose fra 2016



forventes indbyggertallet i 2025 at være ca. 336.000 indbyggere – stigende til ca. 354.000 indbyggere i 2035. Forventningen til befolkningsudviklingen er således steget i størrelsesordenen 20.000 indbyggere i Ring 3-kommunerne. Alt andet lige vil dette også medføre højere passagertal i letbanen.

Siden fastlæggelsen af forudsætningerne for passagerprognosen er der desuden besluttet en række ikke-forventede tiltag, som må forventes at medføre udvidelser af passagertallet. Disse er især knyttet til forlængelsen af banen gennem DTU, etablering af en ekstra station i Vallensbæk og fremrykning af byudvikling en række steder, f.eks. ved Glostrup station og Bagsværd Boulevard.

Hertil kommer, at prognoser altid vil være forbundet med en række usikkerheder. Det gælder selve modellen, som er en matematisk model baseret på kendte historiske parametre, for eksempel bilejerskab og befolkningens trafikvaner, der kan ændre sig over en længere periode. Det gælder også de forudsætninger om fremtidig udvikling, som lægges ind i modellen ved udarbejdelsen af den konkrete passagerprognose. F.eks. vil befolkningsvækst, økonomiske vækst og den forventede udvikling i områderne omkring det pågældende infrastrukturanlæg have betydning for passagertallet.

Det er således selskabets vurdering, at den forventede usikkerhed om passagertallet, i både positiv og negativ retning, fortsat ligger indenfor de økonomiske forudsætninger, der er været knyttet til projektet.

Spørgsmål 2

Finansieringen:

Jeg kan læse, at finansieringsomkostningerne til letbanen, grundet lavere rente, er 700 mio lavere end oprindeligt budgetteret, og dermed dækker udgiftstigningen. Jeg har dog vanskeligt ved at se hvordan lånet er sammensat, og dermed hvordan besparelsen på de 700 mio er opnået. Hvordan var den oprindelige finansiering sammensat? Lånetype(r) og tilbagebetalingsprofil? Hvordan er sammensætningen af det nye lån? Jeg kan se at 2/3 af lånet er med fast rente, hvilket jeg finder fornuftigt med det nuværende renteniveau. Men hvad med den sidste 1/3, det kan jeg ikke se fremgår nogen steder? Er hele eller dele af lånet (og i så fald hvor meget) sammensat af variabel rente og hvilke finansielle produkter er lånet sammensat af? Er hele eller dele af lånet sammensat af fremmedvaluta, og i så fald hvilke(n) og hvor meget er der tale om? For hvis hele eller dele af lånet er med variabel rente eller i fremmed valuta, så er der jo risiko for at beløbet der skal tilbagebetales bliver større end angivet. Hvordan vil det influere på regionens økonomi, hvis renten ændrer sig med hhv 1,2,3,4,5,10 og 20% (altså forudsat at der er en del af lånet der er med variabel rente)?

Svar:

I henhold til Lov om letbane på Ring 3 forestår Hovedstadens Letbane I/S finansieringen af anlægsomkostningerne for letbanen gennem optagelse af lån. Statens indbetalinger samt Region Hovedstadens og kommunernes årlige indskud fastlægges i en betalingsplan ved stiftelsen af selskabet. Det er således Hovedstadens Letbane I/S, der bærer ansvaret for finansieringen, mens staten, regionen og kommunerne indbetaler faste årlige indskud, som er fastlagt ved stiftelsen af selskabet. Disse indskud er fastlagt på grundlag af et af interessenterne godkendt langtidsbudget indeholdende såvel anlægs- og driftsomkostninger som finansieringsomkostninger. Regionens årlige indskud er således fastlagt ved stiftelsen af selskabet.



Lov om letbane på Ring 3 indeholder hjemmel til, at Hovedstadens Letbane kan optage såkaldte genudlån i Danmarks Nationalbank, dvs. lån på samme vilkår som staten. Rammerne for Hovedstadens Letbanes lånoptagelse er derfor fastlagt i en trepartsaf tale mellem Finansministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Nationalbanken. Rammerne indeholder blandt andet bestemmelser om låneformer og om, at lån kun kan optages i EUR eller danske kroner, ligesom rammerne fastlægger de finansielle instrumenter, selskabet kan benytte sig af.

Hovedstadens Letbane rådgives i finansielle spørgsmål af Sund & Bælt, som også rådgiver broelskaberne og Metroselskabet. Sund & Bælt har anbefalet, at selskabet i forbindelse med indgåelsen af de store anlægs- og driftskontrakter renteafdækker 2/3 af selskabets forventede maksimale nettogæld, mens den sidste 1/3 finansieres ved variabel rente. Dette er en sædvanlig praksis benyttet af såvel broelskaberne som Metroselskabet. Formålet med rentedækningen er at mindske selskabets fremtidige risiko i forbindelse med finansieringen af projektet og således ikke nødvendigvis at opnå den lavest mulige rente.

Indgåelse af aftaler om langsigtet renteafdækning indebærer en forpligtelse over en lang årrække. Aftaler herom vil derfor først blive indgået, når den endelig ejergodkendelse foreligger og kontrakterne er indgået. Der er i selskabets økonomi fastsat en forventning på en realrente på 4 pct. samt en inflationsforventning på 2 pct. Denne forventning indgik som grundlag ved ejernes stiftelse af selskabet. Fastlæggelsen af renteniveauet skete efter udmelding fra ministeriet på grundlag af normal praksis for sådanne projekter. Besparelsen på de ca. 700 mio. kr. skyldes, at renteafdækningen sker på et tidspunkt, hvor renterne er lavere end denne forventning.

Forudsætningen på den resterende del af lånet, dvs. den sidste 1/3, er således – sammenholdt med det nuværende renteniveau - forsigtigt fastlagt til ca. 6 pct. nominelt, som forudsættes også fremover at kunne dække udsving i den variable rente. Såfremt den variable rente fremover gennemsnitligt ligger under de forudsatte ca. 6 pct. nominelt, vil dette være gunstigt for økonomien i Hovedstadens Letbane. Hvis den variable rente gennemsnitligt ligger over dette niveau, vil dette øge selskabets omkostninger.