

»En oversigt over ikke-benyttede arealer og bygninger bedes tilsendt udvalget med en omtrentlig opgørelse af disses værdi.«

Svar:

Med hensyn til værdiopgørelse af ikke-benyttede arealer og bygninger gælder betydelig usikkerhed. Usikkerheden skyldes ud over generelle forhold vedr ejendomsmarkedet, at pris først kan diskuteres, når de fremtidige udnyttelsesmuligheder er fastlagt i en lokalplan.

Ud fra hidtidige erfaringer kan regnes med *gennemsnitlige* arealpriser på 150-200 kr/m² i provinsen og ca 300 kr/m² i hovedstadsområdet. Men især for større grunde/bygninger kan betydelige udsving ske i afhængighed af de fremtidigt tilladte udnyttelsesmuligheder.

Offentlig angivelse af forventede salgssager i konkrete tilfælde kan påvirke salgsarbejdet uheldigt. Finansudvalget får dog forelagt salgssager på over 3 mio kr, når kontrakt (med forbehold for Finansudvalgets godkendelse) er indgået.

Der er igangsat salgsarbejde vedrørende samtlige p t ikke-benyttede arealer og bygninger. Også arealer og bygninger, som frigives inden for de nærmeste år, er omfattet af salgsarbejdet tillige med luften over spor og anlæg, der sælges i form af byggeret.

Det samlede salgsmål for arealer, bygninger og byggeret i årene 1990-93 er i den politiske aftale om DSBs rammer fastlagt til ialt 690 mio kr. Heraf er 150 mio kr forudsat tilvejebragt i forbindelse med etablering af private anlæg på og ved 10 knudepunktstationer i sammenhæng med disse stationers modernisering.

Det indtil nu gennemførte salgsarbejde tyder på, at salgsmålet for 1990 kan nås. Evt kan der blive tale om en forsinkelse på et par måneder.

Til fremlæggelse i Finansudvalgets sekretariat vedlægges arealoversigter.

Spørgsmål 16:

»Den i anmærkningerne s. 1443 nævnte flerårige politiske aftale om DSB bedes tilstillet udvalget.«

Svar:

50 eksemplarer af den flerårige politiske aftale om DSB vedlægges.

Spørgsmål 17:

»I lyset dels af de ændrede politiske forhold i Østeuropa, dels af etableringen af det indre marked i EF-landene ønskes en prognose for konkurrencesituationen for færgedriften på Øresund og Østersøen.«

Svar:

Officielle opdaterede og sammenhængende prognoser for trafikken på Øresund og Østersøen foreligger ikke. Desuden er de mere præcise trafikale konsekvenser af de ændrede forhold i Østeuropa og af etableringen af EF's indre marked endnu så usikre, at et mere omfattende prognosearbejde nødvendigvis må afspejle denne usikkerhed og derfor være af begrænset værdi.

I denne situation forekommer det nok så afgørende, hvilken tilpasningsevne der er i det eksisterende trafikapparat.

På Øresund sker der med etablering af fællesterminaler for rederierne DSB og SFL og de to rederiers indsættelse af hver en stor ny færge omkring årsskiftet 1991/92 en kapacitetsudvidelse på i praksis ca 20%. Færgehavnene er umiddelbart tilstrækkelige til betjening af yderligere en stor færge og kan forholdsvis begrænsede omkostninger tilpasses yderligere 3 store færges.