

Svar (3/1 94):

**Trafikministeren** (Erling Olsen, fg.):

Jeg kan bekræfte, at DSB i et notat pr. 7. januar 1991 har opgjort sine samlede virksomhedsøkonomiske fordele af en Øresundsforbindelse til 190 mio. kr.

Jernbanernes virksomhedsøkonomiske fordele af en Øresundsforbindelse vil afhænge af flere forhold. Det gælder især forudsætningerne om trafikudviklingen, betjeningsomfang og rutevalget for banegodstrafikken til og fra kontinentet m.v. Da disse forhold – ikke mindst spørgsmålet om de svenske dispositioner omkring banegodstrafikken – er behæftet med en vis usikkerhed, blev der i de første måneder af 1991 opstillet flere alternative beregninger, heriblandt den omtalte af 7. januar 1991.

Af tillægsprotokollen til regeringsaftalen mellem Danmark og Sverige fremgår det, at DSB og jernbaneselskaberne i Sverige hver skal betale et fast beløb på 150 mio. kr. årligt for benyttelsen af kyst til kyst-anlægget. Betalingen er således uafhængig af de nettofordele, som jernbanerne måtte opnå.

For så vidt angår DSB's betaling for benyttelsen af det danske landanlæg fremgår det af anlægsloven, at DSB skal betale et fast årligt beløb for benyttelse af landanlægget for bane, opgjort på grundlag af DSB's nettofordele herved på tidspunktet for anlæggets ibrugtagning (åbningsåret), hvilket i anlægsloven er ansat til 65 mio. kr.

I begge tilfælde er der således tale om faste beløb, hvilket indebærer, at DSB kan øge trafikken på anlæggene uden at skulle betale mere.

Det skal endelig bemærkes, at dersom DSB over en 30-årig periode gennem betalingen skulle forrente og afskrive halvdelen af kyst til kyst-anlæggets jernbaneanlæg og det danske landanlægs jernbaneanlæg, ville DSB skulle betale væsentligt mere for brugen af kyst til kyst-anlægget og det danske landanlæg.

**Spm. nr. S 346**

Til trafikministeren (8/12 93) af:

**Gade (SF):**

»Vil ministeren med henvisning til, at DSB's betaling for benyttelse af de danske landanlæg i ministerens redegørelse for anlæg af fast forbindelse over Øresund fra den 6. december

1993 forudsættes at udgøre 65 mio. kr., oplyse, hvilket konfidensniveau (sandsynlighed) disse beregninger er udarbejdet på, samt om ministeren vil fremsende disse konfidensberegninger til Folketinget?«

**Begrundelse**

Det oplyses i ministerens redegørelse, at konfidensniveauet for udarbejdelsen af anlægsbudgettet er 50/50. Men det fremgår ikke af redegørelsen, om der også er udført konfidensberegninger på indtægtssiden, herunder om DSB's betaling eventuelt bliver mindre, end det er forudsat i anlægsloven.

Svar (3/1 94):

**Trafikministeren** (Erling Olsen, fg.):

Beregningerne over DSB's fordele af det danske landanlæg har taget udgangspunkt i en prognose for, hvor mange passagerer der vil benytte en togforbindelse lokalt mellem København og Kastrup, samt et skøn over, hvor mange af disse passagerer der vil benytte det bestående togsystem ud over Københavns Hovedbanegård. Fra de merindtægter, som denne trafik giver, er trukket drifts- og kapitalomkostninger for de nødvendige tog.

Beregningerne indeholder ikke nogen sandsynlighedsvurdering. Jeg gør i den forbindelse opmærksom på, at det beløb, som DSB skal betale for brug af tilslutningsanlægget, ikke er endeligt fastsat til 65 mio. kr., men at beløbet i henhold til anlægsloven skal opgøres på grundlag af DSB's nettofordele herved i åbningsåret.

**Spm. nr. S 347**

Til trafikministeren (8/12 93) af:

**Gade (SF):**

»Agter ministeren at fremsende Øresunds-selskabernes opstilling over det såkaldte net-cash-flow for Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg samt de konfidensberegninger, som er udført med hensyn til anlægsbudgettet?«

Svar (3/1 94):

**Trafikministeren** (Erling Olsen, fg.):

Der vedlægges en opgørelse over det af spørgeren benævnte net-cash-flow, som er opstillet på grundlag af selskabernes budget.