

**Spm. nr. S 1182**

Til trafikministeren (24/8 98) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Er ministeren enig i, at den kommende jernbanebetjening af Københavns Lufthavn, som følge af Banestyrelsens årlige betaling til A/S Øresundsforbindelsen for brug af den nye jernbaneforbindelse til lufthavnen, stilles konkurrencemæssigt dårligere i forhold til bilismen, som IKKE skal betale for benyttelse af A/S Øresundsforbindelsens motorvej til lufthavnen?«

**Svar (22/9 98)**

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Betalingsforholdene for jernbane og vej på Øresundsforbindelsens landanlæg er ikke direkte sammenlignelige.

Isoleret betragtet er det rigtigt, at jernbanen – gennem Banestyrelsens betaling til A/S Øresundsforbindelsen – pålægges en særlig afgift i forbindelse med togbetjeningen af lufthavnen. Betalingen fastlagdes i forbindelse med loven om den faste forbindelse over Øresund, og tager udgangspunkt i, at togtrafikken vil have en driftsøkonomiske fordel i togbetjeningen til lufthavnen, som skal medgå til at betale en del af udgifterne til de nødvendige baneanlæg. Den andrager på årsbasis 77 mill. kr og reguleres i takt med prisudviklingen. Betalingen til A/S Øresund afholdes af Banestyrelsen, der vil opkræve afgift af DSB og andre togoperatører efter samme regler, som gælder på den øvrige del af hovedbanenettet. For passagerernes brug af DSBs tog vil også gælde det almindelige takstsystem i hovedstadsområdet.

I den større sammenhæng bør det tages i betragtning, at størstedelen af udgifterne til anlæg af Kastrupbanen, samt hele udgiften til motorvejsanlæggene på Amager, dækkes af den danske andel af overskuddet fra selve Øresundsforbindelsen. Til dette overskud vil biltrafikken bidrage med den væsentligste andel.

På selve forbindelsen skal jernbanetrafikken således betale et beløb, der i henhold til lovens forudsætninger og dagens prisniveau er fastsat til 345 mill. kr. fordelt med halvdelen til Danmark og Sverige. Bilerne skal betale en afgift pr.

passage, og det samlede provenu heraf skønnes at andrage 1100-1200 mill. kr. pr år.

**Spm. nr. S 1304**

Til trafikministeren (4/9 98) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Hvorledes vil Ørestadsselskabets langtidsbudget blive påvirket, herunder gældens udvikling og afvikling, såfremt metroens 3. fase ikke gennemføres?«

**Begrundelse**

Da der er en vis sandsynlighed for, at metroens 3. etape ikke gennemføres, ønskes ministerens vurdering af, hvad dette betyder for Ørestadsselskabets økonomi. Mens udgiften til den 3. etape var beskeden for Ørestadsselskabet i forhold til de samlede omkostninger ved metroprojektet, formodes det, at der var budgetteret med en betragtelig passagerindtægt, idet linjen skulle betjene lufthavnen.

I den netop omdelte orientering til Folketingets Trafikudvalg fra mødet den 12. august i den politiske følgegruppe (Trafikudvalget, alm. del. – bilag 392) fremgår det, at Ørestadsselskabet nu forventer gælden afviklet 15-20 år efter den samlede metros ibrugtagning, hvilket ifølge den seneste orientering herom er i år 2004, dvs. at gælden nu forventes afviklet senest år 2024 – fem år senere end ved den sidste orientering, som Trafikudvalget fik.

Såfremt det er korrekt, at metroens 3. etape vægter mere på indtægtssiden end på udgiftssiden i de hidtidige udarbejdede budgetter, vil en udskydelse eller unkladelse heraf påvirke budgettet negativt og hermed forrykke gældens afvikling yderligere.

Derfor ønskes med spørgsmålet belyst, hvor stor den økonomiske effekt er af at unklade etableringen af 3. etape.

**Svar (25/9 98)**

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Af Ørestadsselskabets langtidsbudget fremgår det, at gælden i selskabet forventes afviklet 15-20 år efter, at den samlede metro er taget i