

ansøgeren fremlægger, og ministeriets generelle kendskab til højskoleområdet. Disse oplysninger danner grundlag for ministeriets samlede vurdering af, om en højskole har en så stor folkelig og kulturel betydning for lokalområdet, at der kan gives dispensation inden for den restriktive adgang, som lovens forarbejder giver. Der foretages en helhedsvurdering i hvert enkelt konkrete tilfælde, og derfor er det ikke muligt at udtale sig nærmere om vægten af de enkelte folkelige og kulturelle aktiviteter. En skoles økonomiske betydning for lokalområdet indgår imidlertid ikke i vurderingen, idet dette på baggrund af lovens forarbejder ville være et usagligt hensyn.

Som loven er udformet, kan ministeriet ikke opstille regler (kriterier) for, hvornår der skal gives dispensation. Dispensation skal efter loven gives efter et konkret skøn inden for meget snævre rammer, og ved udøvelse af dette skøn skal vægten særligt lægges på formålet med dispensationsadgangen, således som det er beskrevet i forarbejderne til loven.

#### Spm. nr. S 2198

Til trafikministeren (16/2 04) af:

**Claus Larsen-Jensen (S):**

»Vil ministeren oplyse, hvad det skønnes at betyde for ejendomspriserne i fremtiden langs metroen på Østamager, – hvis metroen nedgraves helt, – metroen nedgraves delvis, eller – metroen gennemføres som hidtil planlagt i jordhøjde, og under disse forudsætninger oplyse, hvad forskellene i indtægter til Københavns Kommune vil være i ejendomsbeskatning de næste 30 år under de nu kendte forudsætninger?«

#### Begrundelse

Ejendomspriserne er steget langs den nye metrolinje, hvor metroen er nedgravet. Disse ejendomsværdistigninger fører til stigende indtægter til kommunen i form af ejendomsskatter. Om metroen på Østamager kommer til at køre i jordhøjde ned midt gennem en villavej eller om den nedgraves helt eller delvis må derfor skønnes at have stor betydning for nabohusenes ejendomsværdi og dermed også for de indtægter Københavns Kommune vil få i ejendomsskatter. Det

interessante spørgsmål er derfor, hvad Københavns Kommune mister af indtægter de næste 30 år, såfremt metroen ikke maksimalt indpasses af hensyn til mennesker og miljø i området.

#### Svar (27/2 04)

**Trafikministeren (Bendt Bendtsen, fg.):**

Jeg har anmodet Skatteministeriet om at bidrage til besvarelsen og Skatteministeriets Departement har videregivet spørgsmålet til Told- og Skattestyrelsen. Jeg skal henholde mig til Told- og Skattestyrelsens svar:

»Told- og Skattestyrelsen har til opgave at vurdere de nuværende værdier af landets faste ejendomme, ikke at forudsige den fremtidige udvikling i ejendomspriserne. Styrelsen ser sig derfor ikke i stand til at svare på det stillede spørgsmål, men skal dog bemærke, at den langsigtede effekt af anlægget af metroen antagelig generelt vil være stigende ejendomspriser i det pågældende lokalområde, uanset om metroen nedgraves helt eller delvist eller anlægges i jordhøjde.

Som følge heraf er det heller ikke muligt at skønne over de provenumæssige konsekvenser for Københavns og Tårnby kommuner af den fremtidige udvikling i ejendomspriserne langs metroen på Østamager, herunder de konsekvenser et evt. merprovenu for de to kommuner vil have for deres bidrag til de mellemkommunale udligningsordninger.«

#### Spm. nr. S 2199

Til trafikministeren (16/4 04) af:

**Claus Larsen-Jensen (S):**

»Hvad kan ministeren oplyse om konsekvenserne af forsinkelsen af de nye IC4 tog for udskiftning af togmateriellet på andre DSB-strækninger, herunder specielt i udskiftningen af toge og togvogne på forbindelserne fra København til Rødby via Næstved, og fra København til Korsør og Holbæk?«

#### Begrundelse

Visse af de i spørgsmålet nævnte strækninger betjenes i dag af gammelt togmateriel og skulle