

## TRAFIKMINISTERIET

Den 18. september 1991

Finansudvalget har i brev af 13. september 1991 (§ 28 – bilag 31) stillet mig følgende spørgsmål vedr. FFL 92 § 28:

*Spørgsmål 14:**»Ad § 28.61. Statsbanerne*

Hvilke planer har DSB for udflytning af funktioner fra arealerne på Københavns Hovedbanegård, og hvad er de økonomiske konsekvenser af planerne«?

*Svar:*

Der gås ud fra, at der med »arealerne på Københavns Hovedbanegård« tænkes på de samlede DSB-arealer i området mellem Københavns Havn og en linie begrænset af S-banelinierne København H–Dybbølsbro–Enghave–Sydhavn.

Området rummer DSBs mest intensive drift, der yderligere vil øges, når baneforbindelse til Kastrup og Sverige ibrugtages. Desuden er en række »hjelpefunktioner« (værksteder, klargøringsanlæg, depotområder mv.) placeret driftsøkonomisk optimalt netop her.

DSB vurderer dog løbende, om der med forsvarlige driftsmæssige konsekvenser ved sammenlægning eller udflytning af funktioner fra dette område kan opnås økonomiske fordele. Fordelene vil typisk bestå i provenu af salg af arealer og/eller byggeriet.

Samlet bliver der naturligvis kun tale om fordele, såfremt DSBs salgsindtægter overstiger de omkostninger, der er forbundet med at frigøre arealer, hvilket i de fleste tilfælde kræver genhusning af funktioner andetsteds.

I et samarbejde med potentielle investorer og Københavns Kommune arbejdes for tiden med en række planer.

Nogle af disse vedrører frigørelse af mindre arealer med begrænsede ryddeliggørelses- og genhusningsproblemer til følge. Andre vedrører større arealer, der forudsætter etablering af nye store DSB-anlæg (værksteder, godsterminal m.v.) uden for det aktuelle område.

Det kræver normalt en betydelig forberedelsestid at føre denne type projekter frem til en endelig beslutning. Det skyldes først og fremmest, at investør gennem kommune- og lokalplanændringer må have sikkerhed for et områdes fremtidige udnyttelsesmuligheder, og at DSB gennem kommune- og lokalplanlægning samt projektering må have overblik over mulighed for og konsekvenser af at tilvejebringe erstatningsanlæg.

For mere omfattende projekter, som f.eks. planerne om en ny Baneby i trekanten Dybbølsbro-Sydhavn-Enghave, som kræver meget store anlægsudflytning, må derfor regnes med planlægning gennem en årrække, før det kan afgøres, om der kan udformes et for alle parter acceptabelt projektgrundlag. For mindre projekters vedkommende må regnes med en forberedelsestid på et par år.

DSB forventer, at nogle – i forhold til det meget store totale areal – mindre projekter bliver beslutningsmodne i 1992, og at der kan opnås et positivt økonomisk resultat for DSB – naturligvis afhængigt af, at investorernes interesse for planerne fortsat er til stede.

Det nettoprovenu, som DSB måtte opnå, medgår til udmøntning af forpligtelsen til at afhænde arealer, bygninger m.v. ifølge den flerårige politiske aftale om DSB.

Konkrete salgsaftaler vil i henhold til gældende regler blive forelagt Finansudvalget. Heraf vil provenumulighederne, som vanskeligt kan skønnes på forhånd, fremgå.