

Som jeg tidligere har oplyst i min besvarelse af spørgsmål S 1331, så er situationen den, at såfremt et politisk flertal på grundlag af Strukturkommissionens betænkning vurderer, at der er behov for at gennemføre en ændret kommunal struktur, vil det til den tid også skulle drøftes, hvorledes en sådan ændring mest hensigtsmæssigt gennemføres. Når dette er sagt, vil jeg gerne understrege, at der skal være plads til parallelt med kommissionen at drøfte politiske visioner mv. for den fremtidige indretning af den offentlige sektor.

Spm. nr. S 3129

Til trafikministeren (2/5 03) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Vil ministeren fremsende et revideret likviditetsbudget for Ørestadsselskabet, og hvor dette er udarbejdet som i »Statusredegørelsen for Ørestadsselskabet« til Finansudvalget (Akt 28-24 af 14. marts 2003), men hvor der samlet er ændret følgende i forudsætningerne, i det udlånte beløb til COMET (likviditetsreserven) føres ikke som forventet tilbage i 2005 og 2007, passagerindtægterne sættes 20 pct. lavere end budgetteret, og indtægten fra grundsalget sættes til 150 mio. kr. årligt?«

Begrundelse

Erfaringen har vist, at de likviditetsbudgetter som Ørestadsselskabet fremlægger for Finansudvalget generelt er for optimistiske. F.eks. er indtægterne fra grundsalget løbende justeret ned, når årets faktiske salg skal indlægges. De seneste 3 års salg viser således, at selv en salgsindtægt på 150 mio. kr. – det halve af det budgetterede – endog må anses for optimistisk. Metrodriften forventes nu ikke at give noget provenu i 2003 og passagertallet er 15-20 pct. lavere end budgetteret. Samtidig vokser anlægsbudgettet løbende og der udestår stadig afklaringen af merbetaling på 2,2 mia. kroner til COMET, hvorfor det må anses for meget tvivlsomt, om det likviditetslån, som COMET har fået af Ørestadsselskabet, kommer tilbage som forudsat i budgettet.

Spørgeren finder det således ikke usandsynligt, at de 3 anførte forudsætninger anført i spørgsmålet er et mere realistisk grundlag for en likviditetsberegning, hvorfor der ønskes udarbejdet et sådant for at vurdere, hvilken effekt et sådant scenarium vil have på Ørestadsselskabets økonomi.

Svar (15/5 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det ønskede regneeksempel – hvor likviditetsreserven ikke er ført tilbage, passagerindtægterne sættes 20 pct. lavere end budgetteret, og indtægten fra grundsalget er sat til 150 mio. kr. årligt – er vedlagt denne besvarelse. (Ikke optrykt her). Det bemærkes, at den i spørgsmålet omtalte indbetaling i 2007 vedrører salg af overtagne boliger i forbindelse med etape 3. Denne betaling er derfor fastholdt i eksemplet.

Spm. nr. S 3130

Til trafikministeren (2/5 03) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Vil ministeren redegøre for anlægsudgiften til fase 1, idet der i den seneste redegørelse for Ørestadsselskabet til Finansudvalget er anført, at anlægsudgiften er 6,7 mia. kr. mens der i det bilagte likviditetsbudget kan beregnes en udgift på 7,2 mia. kr. hvilket endvidere forudsætter, at likviditetsreserven på 980 mio. kr. betales tilbage fra COMET til Ørestadsselskabet, idet anlægsudgiften ellers er på 8,2 mia. kr.?«

Begrundelse

Der henvises til »Statusredegørelsen for Ørestadsselskabet« til Finansudvalget – akt 28-24 af 14. marts 2003, hvor der i »forudsætninger for Ørestadsselskabets likviditetsbudget 2003« står anført, at »Samlet anlægssum for alle tre metroetaper er 11,8 mia. kr. i 2003 priser fordelt med 6,7 mia. kr. til etape 1«. Imidlertid viser en sammentælling i selve likviditetsbudgettet, at der efter modregning af en forventet tilbageført likviditetsreserve er en anlægsudgift på 7,2 mia. kr.