

[Rahbæk Møller]

Rahbæk Møller (SF):

»Agter ministeren at offentliggøre det samlede budget for hele Øresundsforbindelsen, som A/S Øresundsforbindelsen vil fremlægge til efteråret?«

Begrundelse

Ifølge udtalelser fra direktør Henning Hummelose til ugeavisen Ingeniøren den 16. juli 1993 vil »Budgettet gå videre til det politiske system, men ikke nødvendigvis blive offentliggjort«. Spørgeren ønsker på denne baggrund at få oplyst, om ministeren er enig i denne disposition, om Socialistisk Folkeparti er omfattet af »det politiske system«, og om ministeren planlægger at gøre det samlede budget tilgængeligt for offentligheden.

Svar (28/7 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål nr. S 1152, hvoraf fremgår, at såvel A/S Øresundsforbindelsens budget for de danske landanlæg som Øresundskonsortiets budget for selve Øresundsforbindelsen vil foreligge og blive offentliggjort senere på året.

Spm. nr. S 1197

Til *trafikministeren* (20/7 93) af:

Rahbæk Møller (SF):

»Vil ministeren oplyse den forventede totale pris for Storebæltsbroen i åbningsåret inkl. renteudgifter, dækningsbidrag m.v. – samt hvilke spørgsmål, som kan få konsekvenser for broens økonomi, der endnu mangler at blive afklaret?«

Begrundelse

Da Storebæltsbroen blev vedtaget, var projektet prisfastsat til 12,9 mia. kr. Spørgeren ønsker på denne baggrund at få belyst den forventede totale pris for dette projekt. Samtidig ønsker spørgeren at få oplyst, hvilke forhold der kan fordyre projektet.

Svar (6/8 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

A/S Storebæltsforbindelsens anlægsbudget udgør i dag 21,6 mia. kr. i 1988-priser. Selskabet har oplyst, at den totale pris for den faste

forbindelse over Storebælt forventes at blive 37,4 mia. kr. i 1997-priser. Der er i beregningen forudsat en lånerente på 8 pct., som er den gennemsnitlige lånerente, som A/S Storebælt har haft frem til d.d. Omkostningsinflationen er forudsat til 5 pct., som svarer til den faktiske udvikling i reguleringen af A/S Storebælts entreprisekontrakter i perioden 1988-93. Entreprisekontrakterne reguleres efter en serie – i kontrakterne aftalte – nationale og internationale indeks for bygge- og anlægssektoren, og inflationsudviklingen har i denne sektor generelt været højere end den gennemsnitlige inflation.

A/S Storebæltsforbindelsen har oplyst, at selskabet ikke forventer, at der i den resterende anlægsperiode vil være udgifter, som ikke kan afholdes inden for det nuværende budget.

Spm. nr. S 1200

Til *industriministerens* (21/7 93) af:

Rahbæk Møller (SF):

»Hvornår vil ministeren være klar til politiske forhandlinger om en ny værftsstøtteordning?«

Begrundelse

Som bekendt får de danske værfter på trods af god konkurrenceevne ingen ordrer for tiden. I løbet af kort tid vil det medføre afskedigelser på stort set alle værfter, og hvis ordremangelen trækker ud, må de fleste værfter lukke.

Årsagen er trefoldig. Fordelen ved indeksfinansieringen er stærkt forringet på grund af rentefaldet, en række europæiske lande giver ulovlig statsstøtte, og nogle valutaer er devalueret i forhold til kronen.

Det sidste forhold kan der ikke gøres noget ved. Spørgeren forventer derimod, at ministeren med EF-Kommissionens hjælp får stoppet den ulovlige statsstøtte i andre lande. Og finansieringen kan vi selv ændre på.

Spørgeren er bekendt med, at der for tiden foregår drøftelser mellem ministeriet og Skibsværftsforeningen om en ny støtteordning, så værfterne atter får en finansiering med et støttelement efter EF's regler indbygget.

Da det imidlertid haster, ønsker spørgeren at få oplyst, hvornår ministeren kan være klar til politiske forhandlinger i forligspartiernes kreds.