

Gade (SF):

Modsat kommer så det argument, at jo mere lovgivningen i Sverige og Danmark kommer til at ligne hinanden, jo mindre incitament bliver der til pendling. Men det, jeg nu hører, er, at Øresundskonsortiet på egne præmisser skal vurdere, hvordan trafikudviklingen vil være. Men det vil da være overraskende for trafikministeren, hvis trafiktallet nu justeres op, når trafikministeren selv siger, at tallet falder – må jeg gå ud fra. Jeg vil da også mene, at trafikministeren og Trafikministeriets embedsmænd må være så loyale over for tallene, at de mener, at man seriøst må overveje at justere tallene ned. Hvis det nu var Trafikministeriet, jeg bad om en prognose, ville svaret vel have været, at man var nødt til at kigge på virkeligheden og ikke på, hvad der står i en anlægslov, som man justerede op de sidste uger inden vedtagelsen.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Hvis jeg har overraskelser til gode, vil jeg lade dem afvente konsortiets overvejelser på dette område og ikke nøjes med hr. Gades forventninger.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 274**8) Til økonomiministeren af:****Gade (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at det ikke er muligt at tilbagebetale Øresundsbroens landanlæg over 30 år, hvis man tager udgangspunkt i de anlægsbudgetter, der blev fremsendt til Folketingets Trafikudvalg den 18. november 1993, og i anlægslovens indtægtsgrundlag og forudsætninger, samt hvis det forudsættes, at den såkaldte airside-tunnel budgetmæssigt betragtes som en del af landanlæggen?«

Skriftlig begrundelse

Det er ikke muligt for SF at opstille en økonomiberegning, hvor Øresundsforbindelsens danske landanlæg tilbagebetales over 30 år, hvis der tages udgangspunkt i forudsætningerne og bemærkningerne til anlægsloven, og hvis de samlede landanlæg i 1990-priser er 5.500 mio. kr. (5.080 mio. kr., jf. Øresundsforbindel-

sens vedtagne budget, og ca. 500 mio. kr. for den såkaldte airside-tunnel).

Gade (SF):

Som det er bekendt, har der været en diskussion om, hvorvidt man kan tilbagebetale Øresundsbroens landanlæg over 30 år, og der var opereret med 4 pct.s realrente.

Det er ikke den diskussion, jeg vil tage op i dag, men jeg vil gerne have økonomiministeren til at bekræfte, at det ikke er muligt at tilbagebetale Øresundsbroens landanlæg over 30 år, hvis man tager udgangspunkt i de budgetter, der er fremsendt til Folketingets Trafikudvalg, for disse budgetter indeholder foruden landanlæg også airside-tunnelen.

Mit spørgsmål er altså, om airside-tunnelen er med i det beløb, der skal tilbagebetales.

Økonomiministeren (Marianne Jelved):

Trafikministeriet har oplyst følgende:

De danske landanlæg vil med en realrente på 4 pct. kunne tilbagebetales på omkring 30 år, således som det fremgår af notatet fra A/S Øresundsforbindelsen om anlægsbudgettet for de danske landanlæg og af brevet af 16. november 1993 fra Sund & Bælt Holding A/S.

Ved et bygherreprojekt som anført i dette brev på 17,1 mia. kr. bestående af 4,4 mia. kr. til danske landanlæg, 12,2 mia. kr. til kyst til kyst-anlægget og 0,5 mia. kr. til airside-tunnelen vil tilbagebetalingstiden samlet være ca. 28 år.

Såfremt anlægsudgiften for de danske landanlæg som anført i begrundelsen for spørgsmålet måtte andrage 5,5 mia. kr., vil tilbagebetalingen kunne ske på lidt over 30 år.

Gade (SF):

Selv om det måske var formuleret lidt kringlet, kan jeg altså forstå, det er rigtigt, at hvis landanlæggenes udgifter er 5,5 mia. kr., kan tilbagebetalingen ikke holdes under 30 år.

Jeg takker for den oplysning, for den er ny i den offentlige debat.

Så kommer det næste: Er det rigtigt at operere med, at landanlæggenes koster 4,4 mia. kr., eller koster de 5,5 mia. kr.? Jeg vil gerne bede økonomiministeren bekræfte, at A/S Øresundsforbindelsens vedtagne budget opererer med 0,5 mia. kr. i reserver på landanlæggenes – de skal altså lægges til de 4,4 mia. kr. – og at