

Svar (26/11 93):

Miljøministeren (Svend Auken):

Nej, men trafikministeren og jeg har naturligvis drøftet Vattendomstolens udtalelse med vore svenske kolleger på det fællesmøde den 19. november 1993 i Stockholm, som der henvises til i begrundelsen for spørgsmålet.

Fristen for at indsende indsigelser i forbindelse med den danske offentlige høring udløb den 12. november 1993. Vurderingen af de indkomne indsigelser ventes først at foreligge i begyndelsen af december. Regeringen har derfor heller ikke kunnet binde sig til aftaler med den svenske regering – hverken skriftlige eller mundtlige – om de spørgsmål af fælles dansk-svensk interesse, som er behandlet i Vattendomstolens udtalelse.

Spm. nr. S 235

Til trafikministeren (22/11 93) af:

Gade (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at udgifterne til de danske landanlæg – som de er defineret i loven om Øresundsforbindelsen – samlet er steget fra 3,2 mia. kr. som angivet i lovens bemærkninger til nu samlet ca. 5,4 mia. kr. og dermed indeholder en overskridelse på ca. 68 pct.?«

Begrundelse

Af de offentliggjorte budgetpapirer fra henholdsvis Sund & Bælt Holding A/S, dateret 16. november 1993, samt A/S Øresund, dateret 10. november 1993, fremgår det, at de dele, der vedrører landanlæg – som de er defineret i loven om Øresundsforbindelsen – omfatter følgende: 4,4 mia. kr. posteret under ordet »Landanlæg«, samt 0,5 mia. kr. under ordet »Airside Tunnel« samt i reserverne (omtalt specifikt i dokumentet fra A/S Øresund) på i alt 545 mio. kr. Det er spørgeren bekendt, at regeringen forsøger at dele udgifterne til airside-tunnelen med kyst til kyst-forbindelsen, men dette fritager ikke for at medregne dem i det samlede beløb for landanlæggene, som de blev fastlagt i loven, idet loven netop indregner stationen ved Kastrup Lufthavn i landanlæggets pris. Det samme må logisk følge for reserverne.

Svar (1/12 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

I A/S Øresundsforbindelsens notat »Anlægsbudget for de danske landanlæg« er der nærmere redegjort for ændringerne i skønnet over anlægsudgifterne i forhold til det anlægs-skøn, der er anført i forarbejderne til anlægsloven, som er behæftet med usikkerhed, jf. her ved også besvarelsen af spørgsmål nr. S 231, ligesom der ikke heri er indeholdt udgifter på 300 mio. kr. til overdækning i Tårnby.

Ved et konfidensniveau af anlægsoverslaget på 50/50 pct., der er tiltrådt af den politiske følgegruppe, udgør dette ca. 4,4 mia. kr.

Der er ikke heri indeholdt udgifter til den såkaldte airside-tunnel på ca. 0,5 mia. kr.

I regeringsaftalen mellem den danske og svenske regering er det fastsat, at Danmark og Sverige senere træffer aftale om forbindelsens præcise afgrænsning, hvorfor det først herefter vil være afklaret, i hvilket omfang udgiften skal henføres til kyst til kyst-anlægget eller de danske landanlæg.

Spm. nr. S 236

Til trafikministeren (22/11 93) af:

Gade (SF):

»Hvad har den svenske regering sagt til den danske regerings forslag om, at svenskerne skal betale til airside-tunnelen ved Kastrup Lufthavn gennem kyst til kyst-anlægget?«

Begrundelse

Ifølge det af A/S Øresund offentliggjorte budgetpapir af 10. november 1993 er airside-tunnelen nu pludselig forudset som værende en del af kyst til kyst-forbindelsen. Grænse-dragningen mellem landanlæggene og kyst til kyst-anlæggene forhandles netop nu. Derfor ønsker spørgeren oplyst, om den svenske regering nu har sagt ja til at lade airside-tunnelen indgå i kyst til kyst-anlæggets økonomi.

Svar (1/12 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. S 235, hvoraf fremgår, at der ikke hidtil har været ført realitetsforhandlinger om afgrænsningerne af kyst til kyst-anlægget og landan-