

[Ikast]

Jeg vil gerne sige til hr. Gade, at jeg fik den indstilling fra bestyrelsen og sendte den tilbage, fordi der var tilsat for mange reservebeløb. Det kunne jeg som minister. Ved første møde i Trafikudvalget efter sommerferien – det her var i juni måned – orienterede jeg Trafikudvalget. Der er intet nyt, der skal forklares Trafikudvalget, for der er ingenting sket. Det er der først nu, da vi har fået redegørelsen fra ministeren. Her har vi fået A/S Øresundsforbindelsens tal; det er dem, jeg har taget stilling til i dag, og dem kan jeg godkende. Så derfor kan jeg slet ikke forstå den øvrige del af indlægget.

Hr. Ole Donner taler om overskridelse af budgetterne. Det er nu ikke det, vi er mest kendt for i mit parti, og det kan hr. Ole Donner jo heller ikke bevise at vi har gjort på Storebæltsforbindelsen – ud over at det er gjort i stor enighed mellem alle.

Formanden:

Jeg synes, tiden er inde til at korte de korte bemærkninger i denne omgang ned, for det ligner jo mere historieskrivning end bidrag til den aktuelle diskussion.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg forstår godt, at formanden gerne vil videre, men når hr. Ikast bagatelliserer økonomien og siger, at trafiktællinger sådan set ikke har så meget med det her at gøre, må jeg dog sige, at der er en forudsætning om, at der kommer så og så meget trafik over, så det kan hænge sammen i den sidste ende. Derfor kan man da ikke bare bagatellisere det og sige: Det betyder ikke noget.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Må jeg sige til hr. Ikast, at jeg også opfatter det her lidt som historieskrivning. Det er jo historieskrivning, og hr. Ikast indgår som trafikminister i denne sag.

Trafikminister Kaj Ikast fik besked om, at det budget og de forudsætninger, som loven indeholdt, mente de mennesker, der var ansvarlige og skulle gennemføre det, nemlig A/S Øresundsforbindelsens bestyrelse, allerede få måneder efter, at loven var vedtaget, ikke holdt. Det er ganske belastende for hr. Ikast, at

det først er i dag fra Folketingets talerstol, at dette kommer til at stå stjerneklart.

Og i forhold til vores aktuelle diskussion handler det om, at det hermed er illustreret klart og tydeligt, at de økonomiske forudsætninger for loven ikke længere eksisterer. De er bristet. Det er derfor, der skal en nyvurdering til.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Da der tilsyneladende i debatten er ved at danne sig en myte om det budget på over 5 mia. kr., som A/S Øresundsforbindelsen fremsendte, og om, hvorvidt det var begrundet i ekspertudsagn, som det er blevet nævnt her, og begrundet i trafikprognoser, som det også er blevet nævnt, må jeg afvise dette.

Det var et spørgsmål om landanlæggene og udelukkende om landanlæggene. Årsagen til afvigelsen er alene at finde i, at man fra A/S Øresundsforbindelsens side ønskede en budgetreserve på 1,6 mia. kr. Det blev afvist af den daværende regering, det er afvist af den nuværende regering. Vi har bedt om et budget, der dækker de faktiske udgifter. Det er det, der er fremsendt.

Det er rigtigt, at det er noget større, end det var i anlægsloven. Det er også dokumenteret, hvor det er større; det er specielt omkring ekspropriation, og det er omkring ledningsarbejder i forbindelse med anlægsarbejderne. Det fremgår af notaterne. Denne budgetfremsendelse var alene baseret på landanlæg og havde altså intet med trafikprognoser at gøre. Dens indhold var alene et spørgsmål om reserver.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er vel rigtigt, at det er bilantallet, de betalende bilister på broen, der skal betale bl.a. for de danske landanlæg. Hvis ikke jeg har misforstået noget meget væsentligt i denne sag, hænger tingene sådan sammen. Og derfor er det vigtigt at diskutere disse ting i sammenhæng.

Hver gang budgettet for landanlæggene skrider, må man overveje, om der stadig er økonomi i det i forhold til de prognoser, der arbejdes med. Det var derfor, jeg tillod mig over for hr. Ikast at bede om et svar på spørgsmålet omkring prognosen for biltrafikken, for det er herfra, betalingen til danske landanlæg