

**[Trafikministeren]**

ske forhold – og at man for kyst til kyst-forbindelsen skulle betale og forrente halvdel af anlægget, ville man over en 30-årig periode komme til at betale yderligere 250 mio. kr. om året. Det ville blive konsekvensen, hvis jernbanelenen skulle betale og forrente alt jernbaneanlæg på denne forbindelse inden for en periode på 30 år. Jeg tror, det er vigtigt at anskue DSB's og de svenske jernbaners situation således, at den er fordelagtig, fordi de for den samme pris oven i købet kan øge jernbanetrafikken; jeg har heller ikke fra hverken hr. Gade eller andre set en imødegåelse af, at jernbanen har sine fordele.

Jeg vil gerne understrege, at dette altså er med en kombineret forbindelse. Hvis vi tænkte os, at der alene blev tale om en jernbaneforbindelse, og at udgiften dertil var bare det halve af udgifterne i dag, ville der blive tale om, at der skulle ydes et utroligt stort bidrag af DSB, og det vil sige statskassen.

Må jeg konkluderende sige om de beregninger, selskaberne har foretaget på grundlag af anlægsloven, at de på ingen måde kan kritiseres for ikke at være realistiske og inden for anlægslovens rammer. Det er ud fra anlægslovens forudsætninger, der hele vejen igennem er regnet med større eller mindre sikkerhed, men for landanlæggenes vedkommende med en stor sikkerhed, for kyst til kyst-anlæggets vedkommende med en større usikkerhed, fordi det ikke er færdigt, og fordi de endelige beslutninger dels om anlæggets tekniske udformning, dels om de kompenserende afgravninger ikke er truffet. Det fremgår af de samme budgettal, at der her er en usikkerhed, og jeg vil gerne understrege – hvilket også fremgår af den redegørelse, jeg har givet Folketinget – at i den værst tænkelige situation kan det komme til at påføre kyst til kyst-forbindelsen en udgift på 800 mio. kr. Det kan antages at blive mindre, men det afhænger til syvende og sidst af den tekniske udformning og de kompenserende afgravninger.

Jeg må have lov at svare hr. Gade på spørgsmålet om, hvorfor vi nu forcerer denne aftale, og – det var det afsluttende spørgsmål – om vi havde tænkt at indgå en aftale med svenskerne inden jul.

I begge tilfælde er svaret bekræftende, og jeg vil gerne henvise til, at det jo heller ikke er noget nyt. I SF's, Det Radikale Venstres og Kri-

steligt Folkepartis betækningsbidrag til til lægsbetænkningen forud for tredjebehandlingen af anlægsloven gør man faktisk opmærksom på det forhold, at der nu indledes forhandlinger.

Der står i artikel 7 i regeringsaftalen, at det påhviler Danmark og Sverige at sikre, at arbejdet med Øresundsforbindelsen tilrettelægges således, at anlægsarbejderne kan påbegyndes inden år 1993. Det har været forudsætningen fra både dansk og svensk side under hele forløbet, at vi også i dette tidsperspektiv kunne leve op til aftalens forventninger om en beslutning. Det har i den tid, hvor jeg har været trafikminister, og også hver gang, vi har mødtes, været det udgangspunkt, man har haft fra svensk side.

Som jeg sagde i indledningen af min svarrunde, finder jeg, at tingene nu er afklaret og belyst, og at vi under en fortsat drøftelse med Sverige i de kommende dage og uger også vil kunne tilrettelægge det videre forløb og træffe de endelige beslutninger på baggrund af de oplysninger, som nu foreligger.

Må jeg til hr. Ole Donner have lov til at gøre bare den enkelte bemærkning, at jeg må afvise synspunktet om, at hver gang økonomien skridder, laver man bare nye budgetter. Rent faktisk er det sådan, at forudsætningerne for selskabets budgetter er nøjagtig de samme, korrigeret for den nye viden og den rent faktiske oplysning om omkostningerne på landanlæggenes og på kyst til kyst-forbindelsen.

Jeg synes, det er en lidt for flot bemærkning i forhold til, at udgangspunktet er anlægslovens forudsætninger.

Så vil jeg til hr. Ikast sige, at jeg skal gerne forsøge at levere en analyse af Det Radikale Venstres og Centerpartiets beregninger. Men det forudsætter også, at vi har forudsætningerne for de beregninger, som er foretaget. Et par stykker af dem kender jeg godt, og de giver en forskel i forhold til selskabernes budgetforslag. Det ligger i, at man har indkalkuleret en city-tunnel til ca. 3,5 mia. kr., om jeg husker rigtigt, på den svenske side, som altså ikke er med i de danske oplysninger. Udgifterne til kompensationsafgravninger er også større end dem, der er forudsat fra dansk side.

Men under den forudsætning, at vi også har adgang til basisoplysningerne, vil jeg gerne forsøge at gøre dette. Men jeg vil gerne under-