

**[Trafikministeren]**

sen af de to selskabers budgetter. Nederst på siden står der, at bygherreoverslagene er udarbejdet i et konfidensniveau – det skal jeg komme tilbage til – på 50/50, og desuden står der, at de to bestyrelser har anført, at der skal afsættes 0,5 mia. kr. i hvert af selskaberne, såfremt konfidensniveauet i budgetterne skal øges fra 50/50 til 70/30.

Det betyder, at det, regeringen har tiltrådt, har accepteret, har godkendt, som følgegruppen har godkendt, er et budget, hvori der ikke indgår disse reserver på ½ mia. kr. til hvert af selskaberne; men – og det er det, konfidensniveauet betyder – sandsynligheden for, at det bliver dyrere, er lig med sandsynligheden for, at det bliver billigere.

Det er for regeringen udgangspunktet for budgetterne, det er, hvad vi i den forbindelse har bekendtgjort og har tilsluttet os.

**Formanden:**

Hr. Gade for en kort bemærkning, og så vil jeg tro, at der kan være almindelig enighed om at slutte denne del af debatten.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Først skal jeg konstatere, at Socialdemokraterne i hovedstaden ikke fik mange ben til jorden med deres forslag om en anden type bro. De fik lige lov at skrive deres hørings svar, og så fik de kniven.

Det andet – om konfidensniveauet – er jo svære sager, men sandsynligheden for, at det bliver dyrere, svarer til sandsynligheden for, at det bliver billigere; sådan har jeg forstået regeringens synspunkt. Så er det bare, at jeg undrer mig såre over det, man har skrevet i redegørelsen, som lægger op til, at der er meget stor usikkerhed; når man skriver sådan, plejer det jo ikke at være en usikkerhed, der kan føre nedad, i hvert fald ikke når vi snakker om broer.

Til sidst vil jeg gerne gentage mit spørgsmål til miljøministeren – og måske også trafikministeren – om, hvad regeringen vil sige, hvis der kommer en henvendelse fra f.eks. Finland, som anbefaler Danmark og Sverige at vente med at lave en aftale, indtil man kender resultaterne af de tredimensionelle målinger af vandgennemstrømningen.

**Miljøministeren (Svend Auken):**

Danmark er en meget aktiv deltager i Østersøsamarbejdet. Danmark er det land, der indtil videre har afsat flest penge til at forbedre miljøet i Østersøen. Den indsats, som vi gør i Østersøen, sker i et meget tæt samarbejde med de øvrige lande omkring Østersøen. Vi vil naturligvis løbende – som vi også har gjort det indtil nu – sørge for at orientere om alle forhold vedrørende Østersøen, som påvirkes af danske og svenske beslutninger, eksempelvis den faste forbindelse.

Jeg er sikker på, at vi vil fortsætte dialogen, men jeg vil nødig gå ind i en hypotetisk besvarelse med hensyn til en henvendelse, som vi ikke har modtaget – netop fordi vi har det tætte samarbejde med de andre lande omkring Østersøen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**32) Forespørgsel nr. F 11:**

*Forespørgsel til statsministeren, trafikministeren, miljøministeren og udenrigsministeren:*

»Hvilke konsekvenser vil regeringen drage af de nye oplysninger, der er fremkommet om etableringen af en Øresundsforbindelse?«

Af Ole Donner (FP) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 23/11 93. Fremme af forespørgslen vedtaget 26/11 93).

*Begrundelse***Ole Donner (FP):**

Jeg skal kort begrunde, hvorfor Fremskridtspartiet har fundet anledning til at rejse denne forespørgselsdebat. Det er jo sådan, at der, siden man vedtog anlægsloven, har været en del tumult omkring denne Øresundsforbindelse. Der har været stor tvivl om mange forhold – omkring miljøforholdene, omkring økonomien, omkring trafikforholdene – og alle de protester, der har været, er stort set bare blevet afvist og tilsidesat.

Der har også, som vi tidligere har været inde på, været en del meningsmålinger, der har vist, at der stort set ikke er andre end ordførerne og partierne her i Folketinget, som går ind for Øresundsforbindelsen. Hvis den kom ud til en folkeafstemning, er der ingen tvivl om, at den ville falde med et brag.