

[Sundhedsministeren]

Det er selvsagt ikke acceptabelt, hvis dette fører til, at patienter, der rent faktisk skal overføres til et kommunalt plejehjem, får forlænget ventetiden. Jeg vil derfor tage skridt til at undersøge problemets omfang og er indstillet på eventuelt at foreslå lovændringer, hvis det er nødvendigt.

Spm. nr. S 343

Til *trafikministeren* (8/12 93) af:

Gade (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at det ved fastsættelsen af et konfidensniveau for hele Øresundsprojektet er helt utilstrækkeligt kun at fastsætte et konfidensniveau for anlægsbudgettet, idet dette konfidensniveau kun udgør en forsvindende del af det samlede konfidensniveau?«

Begrundelse

Konfidensniveauet for driftsudgifterne, realrenten, trafikudviklingen og indtægterne fra vej- og jernbanetrafikken er helt afgørende for projektets samlede rentabilitet, og det samlede konfidensniveau for hele projektet må derfor ligge langt under de 50/50, som anlægsbudgettet er udarbejdet efter.

Svar (3/1 94):

Trafikministeren (Erling Olsen, fg.):

Af min redegørelse til Folketinget for anlæg af fast forbindelse over Øresund fremgår, at det er realistisk at forudsætte, at anlæggene kan brugerfinansieres, idet opmærksomheden henledes på, at beregning af tilbagebetalingstider involverer størrelser (anlægs- og driftsudgifter, realrenter, trafikudvikling og takster for vejtrafikken), der kan være overordentlig vanskelige at forudsige.

I A/S Øresundsforbindelsens redegørelse »Anlægsbudget for de danske landanlæg« og i Øresundskonsortiets »Budget 2000« er nærmere redegjort for de basisforudsætninger, der er anvendt ved opgørelsen af Øresundsforbindelsens rentabilitet.

Ved opstilling af budgetterne for de danske landanlæg og kyst til kyst-anlægget har selskaberne gennem indgående analyser bedømt risici ved projektering og udførelse af anlægsarbejdet. Det er resultatet af dette arbejde, der

kommer til udtryk i budgettets konfidensniveau.

Spm. nr. S 344

Til *trafikministeren* (8/12 93) af:

Gade (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvor mange år det vil tage at betale alle de lån, som Øresundsselskaberne optager med statsgaranti, helt ud (inkl. byggerenter, rentes rente m.v.)?«

Svar (3/1 94):

Trafikministeren (Erling Olsen, fg.):

Af min redegørelse til Folketinget for anlæg af fast forbindelse over Øresund fremgår, at selskaberne har beregnet, at såvel kyst til kyst-anlægget som det danske landanlæg vil kunne tilbagebetales på ca. 30 år.

I beregningerne er der taget hensyn til byggerenter og rentes rente.

Spm. nr. S 345

Til *trafikministeren* (14/12 93) af:

Gade (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at DSB i et notat fra den 7. januar 1991 skønnede, at DSB's samlede virksomhedsøkonomiske nettofordel ved Øresundsprojektet var 190 mio. kr., og agter ministeren på denne baggrund at fremsende en redegørelse til Folketinget over DSB's nettofordele i åbningsåret samt oplyse, hvilke budgetforudsætninger der danner baggrund for disse beregninger?«

Begrundelse

Ifølge Morgenavisen Jyllands-Posten den 7. december 1993 havde DSB den 7. januar 1991 udarbejdet et hidtil ikke offentliggjort notat til ministeren, der fastsætter DSB's nettofordele til 190 mio. kr. om året, hvilket er 25 mio. kr. mindre end de 215 mio. kr., som optræder i anlægsloven. I de sidste to år har ministeren ikke uddybende redegjort for disse forhold, ligesom Folketinget ikke blev gjort bekendt med notatet fra den 7. januar 1991 under folketingsbehandlingen af anlægsloven.