

[Justitsministeren]

truljering ved de danske kyster med henblik på at imødegå illegal indrejse uden om de havne, der er godkendt til ind- og udrejse, men at dette aspekt vil kunne indgå i den almindelige patruljevirkosomhed i kredsen. Patruljevirkosomheden vil således kunne målrettes og intensiveres, såfremt der fremkommer oplysninger om en konkret risiko for illegal indvandring ad søvejen. Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at politiet ikke i dag har materiel (fartøjer m.v.) til brug for patruljering på havet.«

Skatteministeriet, Told- og Skattestyrelsen, har oplyst følgende:

»Told og Skat har alene ansvaret for kontrollen med varer og ikke med indrejse af personer. Told- og Skattestyrelsen oplyser, at man er meget opmærksom på risikoen for smugleri af varer fra de østeuropæiske lande.

Ud over de faste ressourcer, Told- og Skatte-region Bornholm anvender på smuglerikontrollen, styrker regionen indsatsen, hvor dette skønnes påkrævet, ved at anvende personale, der normalt beskæftiger sig med andre opgaver, eller få tilført forstærkning fra andre told- og skatteregioner.

Told- og Skattestyrelsen overvejer for tiden generelt, hvordan smuglerikontrollen skal tilrettelægges i lyset af udviklingen i Europa.«

Spm. nr. S 709

Til trafikministeren (15/2 94) af:

Gade (SF):

»Vil ministeren fremlægge de nøjagtige økonomiske beregninger – opdelt på henholdsvis kyst til kyst-anlægget og de danske landanlæg – for det nye broprojekt over Øresund?«

Begrundelse

Af den af Øresundskonsortiet offentliggjorte pressemeddelelse af 14. februar 1994 fremgår det, at »Øresundskonsortiet vurderer i dag, at det endelige forslag til anlægsudformning kan gennemføres inden for den omkostningsramme, der blev offentliggjort i efteråret 1993.«

Spørgeren opfatter formuleringen som ret upræcis, hvorfor der ønskes en detaljeret opstilling over forventede udgifter for det nye projekt opdelt på kyst til kyst-anlæg og landanlæg. Samtidig ønskes oplyst, om formuleringen om, at projektet kan gennemføres inden for den omkostningsramme, der blev offentlig-

gjort i efteråret 1993, omfatter de mange betragtninger om, at der er usikkerhed om den samlede økonomi, der prægede den sidste offentliggørelse.

Svar (4/3 94):

Trafikministeren (Trøjborg):

Det i november 1993 opstillede Budget 2000 på 12,2 mia. kr. for kyst til kyst-anlægget er baseret på et projektforslag med en blokerings-effekt på mindre end 1 pct., idet en egentlig nulløsning vedrørende vandgennemstrømningen blev skønnet højst at koste yderligere 800 mio. kr.

Efter en yderligere bearbejdning af projektet med det formål at opnå en egentlig nulløsning, hvorved bl.a. den kunstige halvø og ø samt linjeføringen ved Kastrup Lufthavn ændres, og tunnelen forlænges, vurderer Øresundskonsortiet, at projektændringen inkl. udgiften til kompensationsafgravninger i alt medfører en merudgift på 400-600 mio. kr. i forhold til de nævnte 12,2 mia. kr.

Denne projektændring medfører, at airside-tunnelen og dermed udgifterne på godt 0,5 mia. kr. hertil bortfalder.

Projektændringen indebærer en merudgift på de danske landanlæg opgjort til ca. 180 mio. kr. Denne merudgift forudsættes afholdt af Øresundskonsortiet.

Det bemærkes, at det tidsmæssigt endnu ikke har været muligt at foretage en helt eksakt økonomisk vurdering af projektændringen ud fra samme forudsætninger som anvendt ved det budget for Øresundskonsortiet, som Sund & Bælt Holding A/S fremsendte til Trafikministeriet den 16. november 1993.

Derved er budgettet for danske landanlæg uændret på 4,4 mia. kr.

Det bemærkes, at den fra november 1993 anførte bemærkning om, at budgetterne er udarbejdet i et konfidensniveau på 50/50 pct., fortsat er gældende.

De budgetmæssige konsekvenser af den ændrede linjeføring har Sund & Bælt Holding A/S redegjort for i brev af 7. februar 1994 til Trafikministeriet. Dette brev er sendt til Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.