

spørgsmålet: Hvad agter regeringen at gøre på baggrund af Rigsrevisionens overvældende kritik? Den er en slags opsummering af SF's kritik, som den har foreligget hidtil. Jeg synes, at li-rumlarumtaler og gentagelser af tidligere debaters talen udenom her i salen vil være helt uacceptabelt netop på grund af den aktualitet, der er om økonomien på grund af Rigsrevisionens beretning. På den baggrund venter vi spændt på ministerens besvarelse af spørgsmålet.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Den 6. december 1993 afgav den daværende trafikminister en redegørelse til Folketinget om Øresundsforbindelsen. I redegørelsen blev der bl.a. givet en status for projektets økonomi. Det fremgik heraf, at siden anlægslovens vedtagelse i 1991 var der sket en mere detaljeret budgetlægning, idet selskaberne den 16. november 1993 til Trafikministeriet fremsendte anlægsbudgetterne for såvel kyst til kyst-anlæg som det danske landanlæg. Budgetter blev oversendt til såvel Trafikudvalg som til Miljø- og Planlægningsudvalg.

Af redegørelsen fremgik, at selskabet under en række forudsætninger, herunder en realrente på 4 pct. og de i anlægsloven forventede trafikmængder, har beregnet, at anlægget vil kunne tilbagebetales på 30 år.

Det blev i redegørelsen præciseret, at sådanne beregninger involverer størrelse af anlægs- og driftsudgifter, realrente, trafikudvikling og takster for vejtrafikken, der kan være overordentlig vanskelig at forudsige.

Under forespørgselsdebatten den 8. februar 1994, altså i år, om Øresundsforbindelsen gav jeg en orientering om status for Øresundsforbindelsens økonomi og om de økonomiske ændringer som følge af opfyldelse af kravene om den matematiske nulløsning. Jeg fortalte ved den lejlighed, at konsortiet havde oplyst, at udgifterne hertil kan holdes inden for de ca. 800 mio. kr., der er angivet i redegørelsen af 6. december 1993.

Disse oplysninger var baseret på Øresundskonsortiets notat af 7. februar 1994, hvori konsortiet har vurderet, at den tekniske viderebearbejdning af projektet med henblik på at opnå en miljømæssig nulløsning vil kunne holdes inden for den samlede økonomiske ramme, som lå til grund for redegørelsen af 6. december 1993.

Siden denne forespørgsel har Øresundskonsortiet den 28. juni 1994 ansøgt om tilladelse til etablering af Øresundsforbindelsen på dansk søterritorium. I den forbindelse har konsortiet oplyst, at der vil blive foretaget en revision af anlægsbudgettet for Øresundsforbindelsens kyst til kyst-anlæg under hensyn til omkostningerne ved miljøoptimering af anlæggets udformning, idet det forventes, at merudgifterne vil kunne holdes inden for den budgetramme, der er angivet i redegørelsen af 6. december 1993.

Denne revision forventes at være afsluttet om kort tid. Når resultatet foreligger, vil jeg naturligvis orientere Folketingets Trafikudvalg herom.

Jeg har hermed redegjort for den samlede økonomi i Øresundsprojektet. Denne forespørgsel giver mig derfor anledning til at gentage, hvad jeg har sagt ved flere tidligere lejligheder, sidst i forbindelse med besvarelse af folketings-spørgsmål nr. S 10 stillet af hr. Steen Gade: Det er fortsat regeringens opfattelse, at forbindelsen og de danske landanlæg skal brugerfinansieres. Jeg må dog igen bemærke, at beregningerne af tilbagebetalingstid m.v. indeholder størrelser, der kan være overordentlig vanskelige at forudsige.

Som det vil være Folketinget bekendt, har Rigsrevisionen netop afgivet en beretning om udviklingen i det økonomiske overslag vedrørende Øresundsforbindelsen. Det har bl.a. medført en fornyet diskussion af forudsætningen om en realrente på 4 pct. i selskabernes budgetter fra november 1993. Selskaberne har oplyst, at en realrente på 4 pct. må anses for realistisk, og at deres hidtidige erfaringer bekræfter dette. Nok så væsentligt er det dog at bemærke, at anlægsloven ikke indeholder en absolut forudsætning om, at tilbagebetalingstiden skal være inden for 30 år.

I anlægsloven er det anført, at under en række nærmere angivne forudsætninger, der er behæftede med usikkerhed, vil anlægget kunne tilbagebetales på 30 år. Det har hele tiden været klart, at såfremt de i anlægslovsforslaget anførte forudsætninger ikke måtte holde, ville det få indflydelse på tilbagebetalingstiden. Det er der ikke noget nyt i, og af de spørgsmål og svar, der blev afgivet i forbindelse med Folketingets behandling af anlægsloven, blev dette også gjort klart.

Vedtagelsen af anlægsloven indebærer, at gennemførelsen af Øresundsforbindelsen skulle ske