

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Det, der bringer mig herop, er hr. Per Kaalunds bemærkning om, at der selvfølgelig ikke er nogen, der kan sige, hvilken trafik der præcis vil være i år 2000. Nej, men det, som det er lykkedes Socialdemokratiet og forligspartierne at fortælle gang på gang, er, at hver gang projektets budget er blevet overskredet med nogle milliarder, har man forøget trafikstrømmen i år 2000, for så har man sagt: Nu mangler der altså så mange millioner eller milliarder. Så øger vi bare skønnet over, hvor meget trafik der kører over broen, og så passer tallene igen.

Men jeg var altså meget glad for, at Socialdemokratiets ordfører sagde, at der ikke var noget nyt. Men så håber jeg, at hr. Poul Andersen har fået Rigsrevisionens rapport, for den bad vi om i Trafikudvalget i tirsdags, og så sent som i forgårs måtte jeg gå til De Radikales trafikpolitiske ordfører for at få en kopi af den, og nu er det så lykkedes at få den. Da jeg så fik kopien, forstod jeg godt, at man ikke var meget for at få den frem, men den er altså kommet, og jeg håber, at Socialdemokratiet vil læse den og tage ad notam, hvad der står i den.

Svend Heiselberg (V):

I lov om anlæg af den faste forbindelse over Øresund er der skrevet mange kloge ord, som har været tilgængelige for politikere, Rigsrevisionen, pressen m.fl.

Alligevel får man den opfattelse, at mange ikke har gjort sig den ulejlighed at læse anlægsloven om den faste forbindelse over Øresund. I tide og utide beskæftiger man sig med hypotetiske udtalelser om, hvordan det står til med økonomien omkring den faste forbindelse, og kyn-dige mennesker bliver sat til at lave beretninger og rapporter, som så passer som fod i hose til at skabe fornyet usikkerhed om hele projektet.

De kloge ord, som står i bemærkningerne til lovforslaget, Folketingstidende 1990-91 (2. samling), Tillæg A, sp. 5909, er bl.a.:

»Vurderingen af et så stort anlæg som Øresundsforbindelsen er forbundet med nogen usikkerhed, og erfaringerne viser, at markedsf forhold inden for entreprenørbranchen har stor indvirkning på prisdannelsen.«

Der står også i forbindelse med trafikprognoserne for Øresundsforbindelsen, at »det er fremhævet især i 1989-rapporten, at prognoserne er usikre. I øvrigt er det vanskeligt at prognosticere den fremtidige trafikudvikling, fordi trafikken

over Øresund krydser en landegrænse med derfor følgende fysiske, sproglige, kulturelle og andre barrierer.«

Det er derfor naturligt, hvis der må ske justeringer med jævne mellemrum.

Der står også i bemærkningerne til lovforslaget:

»Selskabets låneomkostninger er vanskelige at prognosticere. De skønnede låneomkostninger svarer til den seneste tids realrente i OECD-landene, der typisk ligger på 4-5 pct.«

Der står endvidere:

»Med de nævnte forudsætninger om trafikomfanget, takster og anlægsudgifter samt driftsudgifter vil anlægget kunne afskrives på mindre end 30 år. Til sammenligning er afskrivningsperioden for Storebæltsforbindelsens jernbanedel fastsat til 30 år. Den fransk-engelske kanaltunnel afskrives over 50 år.«

Når jeg tager disse forhold frem, er det, fordi de har været med til at danne grundlag for beslutningen om den faste forbindelse over Øresund. Kan det så holde? Hertil er at sige, at vi i Venstre støtter os til den information om økonomien, som jævnlig tilgår os fra regeringen og trafikministeren. Derudover har vi jo her i dag klart fået præciseret, at der ikke er grundlag for at anfægte de oplysninger, som A/S Øresundsforbindelsen og -konsortiet har givet med hensyn til budgetternes tilbagebetalingstid m.v.

Men om vi så om 30 år må konstatere, at realrenten ikke blev 4-5 pct. som nævnt i loven, kan ingen vide i dag, men vi ved, at realrenten på statsobligationer i Tyskland har ligget på omkring 4 pct. i de sidste 30 år, at realrentebeskattningen af pensionskapitalen blev udformet med henblik på, at en realrente ikke kom til at overstige 3,5 pct., samt at den effektive realrente på indeksobligationer, der beskrives som den eneste observerbare realrente, på daværende tidspunkt var ca. 3 pct. Men uanset hvad jeg har nævnt, er det umuligt at sige, hvad realrenten løbende vil være over 30 år. Selv ikke Rigsrevisionen kan, og det burde de også have vidst. Så jeg ser faktisk fortrøstningsfuldt på økonomien bag den faste forbindelse over Øresund.

Men når alt det er sagt, må jeg selvfølgelig også medgive i hvert fald dem, der ikke er økonomisk sagkyndige, at regeringens økonomiminister er skyld i den megen usikkerhed om de økonomiske forudsætninger, hvor økonomiministeren forlader følgegruppen med bemærkninger om, at hun ikke vil tage et medansvar for økonomien osv. Disse udtalelser svarer jo slet