

**Spm. nr. S 62**

Til trafikministeren (9/10 95) af:

**Steen Gade (SF):**

»Kan ministeren på baggrund af anlægsloven og den vedtagne dagsorden nr. D 20 af 13. december 1994 tillade, at der indgås kontrakter for Øresundsforbindelsens brodel, hvis den samlede udgiftsramme i Øresundskonsortiets »Budget 2000« dermed sprænges – og i bekræftende fald oplyse begrundelsen for, at beslutningen ligger inden for rammerne af anlægsloven og de af Folketinget vedtagne dagsordener?«

**Begrundelse**

I Øresundskonsortiets statusorientering af 15. juni 1995 oplyses det, at konsortiet kan opgøre summen af de laveste tilbud på tunnel, uddybnings- og indvindingsarbejder, højbro og tilslutningsbroer til en pris, der svarer til ca. 5 procent over Øresundskonsortiets budget for disse arbejder.

**Svar (18/10 95)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

I bemærkningerne til lov nr. 590 af 19. august 1991 om anlæg af en fast forbindelse over Øresund er der opstillet et budget for projektet.

I henhold til anlægslovens § 6 forestår det fælles dansk-svenske konsortium (Øresundskonsortiet) kyst til kyst-forbindelsen. Konsortiet har i overensstemmelse hermed bl.a. til opgave at udarbejde anlægsbudgetter.

Spørgsmålet om forbindelsens økonomiske forudsætninger og finansiering har siden anlægslovens vedtagelse i 1991 ved gentagne lejligheder været til debat i Folketinget.

Således gav den daværende trafikminister den 6. december 1993 en redegørelse til Folketinget om Øresundsforbindelsen. Med vedtagelsen af dagsordensforslag nr. D 20 af 14. december 1993 i forbindelse med forespørgselsdebatten F 11 blev redegørelsen taget til efterretning.

Den 8. februar 1994 var der forespørgselsdebatten om Øresundsforbindelsens økonomi og de økonomiske konsekvenser af den dansk-svenske beslutning om, at forbindelsen skulle udføres som en nulløsning. Forespørgslen resulterede i Folketingets vedtagelse af dagsordensfor-

slag nr. D 33 af 8. februar 1994, som tog den tidligere vedtagne dagsorden samt de afgivne supplerende oplysninger til efterretning.

Senest har der den 13. december 1994 været forespørgselsdebatten om Øresundsforbindelsens økonomi, hvor dagsordensforslag nr. D 20 blev vedtaget. Folketinget bekræfter hermed de tidligere vedtagne dagsordener og tog de af trafikministeren afgivne supplerende oplysninger om Øresundsforbindelsen til efterretning.

Øresundskonsortiet har i perioden, bl.a. på baggrund af de beslutninger, der er truffet om miljøoptimeringen af forbindelsen, foretaget revisioner af anlægsbudgettet for kyst til kystforbindelsen. Således har Folketingets Trafikudvalg fået fremsendt anlægsbudgetterne af 10. november 1993 og 13. december 1994, »Budget 2000 – Godkendt projekt«.

Senest har Øresundskonsortiet i Statusorientering af 15. juni 1995, som også er sendt til Folketingets Trafikudvalg, givet en orientering om projektets økonomi og oplyst, at der vil blive foretaget en revision af anlægsbudgettet inklusiv reserver for Øresundsforbindelsens kyst til kyst-anlæg, når samtlige kontrakter for forbindelsens elementer er indgået.

Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke nye informationer om økonomien i projektet, der giver anledning til at revidere oplysningerne i »Budget 2000 – Godkendt projekt«.

Når Øresundskonsortiet efter underskrivelsen af kontrakterne for højbroen og tilslutningsbroerne har udarbejdet det reviderede budget, vil dette i lighed med tidligere blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg.

**Spm. nr. S 85**

Til trafikministeren (12/10 95) af:

**Jette Gottlieb (EL):**

»Vil ministeren oplyse, hvad udgiften til den nye København-Lübeck-Berlin-rute udgør i forhold til besparelsen ved nedlæggelsen af København-Gedser-Berlin-ruten, og hvor længe denne nye rute forventes opretholdt?«

**Begrundelse**

I besvarelsen af spørgsmål 253 (alm del. bilag 652) har ministeren (i anden omgang) oplyst, at