

Prisstigninger i denne størrelsesorden er et udtryk for, at der ikke er en reel styring på, hvor meget forbindelsen kommer til at koste i sidste ende. I relation hertil har der tidligere været megen kritik af Øresundsforbindelsen. Den ene dag viser det sig, at der ikke er taget tilstrækkelige miljøsønsyn, og den næste dag skrider hele økonomien. Herudover er der også rejst berettiget tvivl om, hvorvidt forbindelsen overhovedet får den trafikmængde, som hidtil er beregnet.

Spørgeren vil indtrængende bede om, at ministeren klart selv viser en interesse i, at vi ikke ligesom med Storebæltsforbindelsen får en prisforhøjelse og den ene skandale efter den anden.

Svar (6/12 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Øresundskonsortiet foretog forud for underskrivelsen af kontrakt den 27. november 1995 for højbroen samt tilslutningsbroerne samt på baggrund af de pr. 17. juli 1995 indgåede kontrakter for Øresundsforbindelsens tunnel under Drogden og uddybnings- og indvindingsarbejder en revision af anlægsbudgettet for Øresundsforbindelsen, kyst til kyst-anlægget.

Det reviderede anlægsbudget »Budget 2000, rev. 1995 – revision af Øresundskonsortiets anlægsbudget« er tillige med Øresundskonsortiets Statusorientering pr. 15. november 1995 sendt til Folketingets Trafikudvalg samt til Miljø- og Planlægningsudvalget den 24. november 1995.

Det fremgår af det reviderede anlægsbudget, at anlægsbudgettet øges fra 13.045 mio. kr. til 13.815 mio. kr., hvortil kommer udnyttelse af en option for etablering af nødspor på broforbindelsen, således at anlægsbudgettet i alt andrager 13.925 mio. kr. (prismiveau juli 1990).

Øresundskonsortiet har i forbindelse med fremlæggelsen af det reviderede budget oplyst, at budgetforøgelsen hovedsagelig er en følge af højere budsummer end forventet samt tillægsarbejder og projektjusteringer.

Ligeledes er budgettet for bygherreorganisation, der omfatter udgifter til administration, projektering, tilsyn og forsikring m.v., øget, væsentligst som følge af, at disse udgifter er direkte afhængige af entrepriseudgifterne. I forbindelse hermed er der sket en forøgelse af udgifter til det kontrol- og overvågningsprogram, der skal sikre en miljømæssig nulløsning.

Endvidere indgår i budgetforøgelsen merudgifter som følge af etablering af en banegrav i forbindelse med afgrænsning af anlægsarbejder mellem danske landanlæg og kyst til kystforbindelsen, og endelig er der som nævnt udnyttelsen af option på etablering af nødspor.

Øresundskonsortiet har endvidere oplyst i Budget 2000, rev. 1995, at store dele af reserverne er opbrugt ved indgåelsen af kontrakter for de fire store entrepriser, sænketunnel, uddybnings- og indvindingsarbejder, højbro samt tilslutningsbroer, men at der opretholdes en generel reserve på 200 mio. kr. til imødegåelse af uforudsete udgifter.

Øresundskonsortiet har samtidig oplyst, at dette beløb næppe er tilstrækkeligt for hele anlægsperioden i lyset af de risici, der bl.a. er knyttet til vejrligsforhold, men at denne reserve vil være dækkende for anlægsarbejdets indledende fase i de første år.

Jeg har den 24. november 1995 drøftet det reviderede anlægsbudget med den politiske følgegruppe vedrørende Øresundsforbindelsen og har taget Øresundskonsortiets reviderede budget til efterretning.

Spm. nr. S 671

Til indenrigsministeren (5/12 95) af:

Jan Køpke Christensen (FP):

»Kan to kommunalbestyrelsesmedlemmer skifte udvalgsposter f.eks. efter de 2 første år af en byrådsperiode, når der er indgået aftale herom ved byrådsperiodens start, og når begge parter stadig er indforstået/enige heri?«

Begrundelse

Spørgeren er orienteret om, at to kommunalpolitikere fra hver sit parti har indgået en aftale om at skifte/bytte udvalgsposter efter de første 2 år i kommunalbestyrelsen.

For at finde ud af, hvem der skulle sidde i hvilke udvalg ved byrådsperiodens start, blev der trukket lod.

De to kommunalpolitikere er begge indstillet på at overholde aftalen.