

[Trafikministeren]

merne af den koncession, konsortiet SAS via moderselskaberne ABA, DDL og DNL har modtaget fra de tre skandinaviske lande.

Det var det formelle i sagen.

Med hensyn til det reelle i Jan Carlzons udtalelse har jeg i anden sammenhæng gjort det klart, hvad jeg mener om behovet for udenrigsruter ud af Jylland, og skal derfor ikke komme mere ind herpå.

Afslutningsvis skal jeg i relation til en bemærkning i spørgerens begrundelse slå fast, at ingen af vore selskaber – heller ikke SAS – modtager statsstøtte.

Spm. nr. S 186

Til trafikministeren (10/11 87) af:

Glistrup (FP):

»Vil ministeren arbejde for, at den nye Storebæltsforbindelse bliver døbt Dronning Margrethes Bro?«

Begrundelse

Hvis staten går i gang med et så økonomisk krævende projekt som en Storebæltsbro, må der også gøres en indsats for, at kæmpeindsatsen markeres ved navngivning på en måde, som er egnet til at samle nationen. Da såvel Dronning Margrethe den Første som Dronning Margrethe den Anden med rette står som nationale samlingsymboler, findes det at være en god idé at beslutte sig til, at det store bygningsværk kommer til at bære Dronning Margrethes navn.

Det bemærkes, at et tilsvarende spørgsmål den 23. juni 1976 til en af ministerens talløse forgængere blev besvaret med, at spørgsmålet ikke foreløbig skulle være aktuelt, jf. Folketingstidende 1975-76, sp. 11454.

Spørgeren vil være himmelhenrykt for at modtage det samme svar denne gang, hvis det baserer sig på, at ministeren omsider erkender, at den danske offentlige sektor er så ludfattig, at den ikke kan binde an med at forestå Storebæltsforbindelsen og derfor overlader opgaven til den langt dygtigere private anlægsbranche, jf. Fremskridtspartiets mange gange fremsatte præcise lovforslag om, hvordan en privatfinansiering af opgaven nøjagtigt bør gribes an.

Svar (13/11 87):

Trafikministeren (Nør Christensen):

Spørgsmålet om navngivning af Storebæltsforbindelsen er efter min opfattelse ikke aktuelt foreløbig. 1. etape vil først være færdig i 1993, og det er uvist, om der over Østerenden kommer en tunnel og en højbro, eller om både jernbane og vej lægges i tunnel på denne strækning.

I tidligere tilfælde er der først på et tidspunkt relativt kort før forbindelsens åbning taget stilling til navngivningen, og dette synes også rimeligt i dette tilfælde uanset det sympatiske i forslaget.

Spm. nr. S 187

Til miljøministeren (10/11 87) af:

Gade (SF):

»Vil ministeren i forbindelse med den bebudede revision af naturfredningsloven indføre en generel beskyttelse mod det for havmiljøet så skadelige og forurenende stenfiskeri samt ral- og sandsugning på vore mest lavvandede og dermed produktive områder ud til 15 meters vanddybde på det danske søterritorium og fiskeriterritorium?«

Begrundelse

Ikke mindst efter vedtagelsen af den omkostningskrævende vandmiljøhandlingsplan må det samfundsmæssigt tilstræbes, at der sker en optimal koordinering af alle initiativer, der kan fremme et iltrigt, mindre forurenende og produktivt havmiljø.

Det forekommer i denne sammenhæng urimeligt og forældet, at der stadig på en lang række af vore lavvandede og kystnære områder – ikke mindst i vore indre farvande – på lave stenrev og grunde med et rigt plante- og dyreliv samt gode gyde- og livsbetingelser for kommercielt betydningsfulde fiskearter på mindre end 10-15 meters vanddybde foregår et ødelæggende stenfiskeri samt ral- og sandsugning, når det med erhvervets nuværende teknologi er muligt at foretage den tilsvarende råstofindvinding på de vidtstrakte ensformige havbundsområder indtil ca. 30 meter, hvor skadevirkningerne på flora og fauna og havmiljøet ville være meget mindre.

At over en tredjedel af de produkter, som optages under frigivelse af næringssalte og iltforbrugende stoffer og med en varig sænkning af