

[Undervisnings- og forskningsministeren]

modtog i dag et brev fra Forstædernes Bank, der oplyser, at rentesatsen på statsgaranterede studielån nu nedsættes fra 12 pct. til 11 pct. i studietiden og fra 12½ pct. til 11 pct. efter studietiden. Jeg håber, at andre banker vil følge efter, og at låntagerne vil være prisbevidste. Den store tilstrømning til Ringkjøbing Landbobank efter min offentliggørelse af rentesatserne tyder på, at låntagerne er blevet mere opmærksomme på renteforskellene.

Spm. nr. S 432

Til *trafikministeren* (12/4 91) af:

Poul Andersen (S):

»Kan ministeren bekræfte, at intercitytogene også i fremtiden vil stoppe i Middelfart?«

Begrundelse

Middelfart er i dag servicecenter for det vestlige Fyn, også når det gælder togtrafik.

Der er nu rygter om, at intercitytogene måske ikke mere skal stoppe i Middelfart.

Derfor ønskes ministerens bekræftelse på, at der ikke er planer om at ændre på den nuværende situation, hvor alle intercitytog stopper i Middelfart.

Svar (22/4 91):

Trafikministeren (Ikast):

Jeg kan bekræfte, at intercitytogene også efter køreplansskiftet den 2. juni 1991 vil standse i Middelfart.

Spm. nr. S 433

Til *trafikministeren* (12/4 91) af:

Jes Lunde (SF):

»Hvilke kommentarer har ministeren til følgende oplysning i Jyllands-Posten den 11. april 1991: »Milliardinvesteringen i nye nordjyske motorveje vil formentlig forværre regionens problemer med arbejdsløshed og stagnation yderligere, forudser flere trafikforskere?«

Begrundelse

Anlæggelsen af motorveje i Vendsyssel, hvorved der ødelægges store naturværdier, er officielt begrundet med hensynet til erhvervsudviklingen.

En sådan positiv effekt er aldrig blot nogenlunde sandsynliggjort fra kompetent faglig side. Tværtimod rejser de forskningsmæssigt kyndige på området nu stærk tvivl om projektets forudsætninger. Trafikministeren bør derfor omgående analysere situationen, inden der skrides til århundredets fejlinvestering i Vendsyssel.

Projektet er alene af miljømæssige grunde uholdbart, fordi det må forventes at forskyde godstrafikken fra tog til lastbiler med øget forurening til følge.

Nu tyder meget på, at også de beskæftigelsesmæssige hensyn taler imod motorvejsanlægget.

Svar (19/4 91):

Trafikministeren (Ikast):

Der er tale om anlæg, der har været genstand for en yderst grundig behandling, herunder to gange i Folketinget, nemlig først i forbindelse med vedtagelsen af en projekteringslov i slutningen af 1988 og derefter ved vedtagelsen af anlægsloven sidste forår. Anlæggene har deres baggrund i Storebæltsaftalen og blev da også vedtaget med meget betydeligt flertal i Folketinget. Hertil kommer, at anlæggene er stærkt ønsket af Nordjyllands Amtsråd og af alle kommunerne i amtet.

De to motorveje er en del af den overordnede udbygningsplan for motorvejsnettet, der har til formål at binde landet bedre sammen trafikalt.

Vi har hverken i ministeriet eller i Vejdirektoratet kendskab til, at der foreligger dokumenterede forskningsarbejder, der kan tages til indtægt for en forværring af Nordjyllands situation som følge af motorvejen.

En sammenligning med Langeland og Lolland-Falster er ikke rimelig. Vendsyssel er en landsdel, hvor der allerede under motorvejsbyggeriet foreligger en stærk erhvervs-mæssig udvikling. Jeg kan ikke se, at motorvejene skulle betyde, at virksomheder flytter væk. De vil kun kunne betyde, at transporten af virksomhedernes produkter sker hurtigere.

Der foreligger i øvrigt ingen dokumentation for, at Farøbroen skulle have forværret situationen for Lolland-Falster. En interviewundersøgelse, som Vejdirektoratet foretog i 1987 blandt eksisterende virksomheder i området, tydede tværtimod på, at disse havde opnået erhvervsfordele ved anlægget.