

[Trafikministeren]

skyttelse af en strækning på 225 meter fra bro-opfyldningen, og denne ansøgning behandler vi i øjeblikket. Det kan oplyses, at den ekstra sikring vil ske som udlægning af en tekstildug, jeg har altså fulgt både Miljø- og Planlægningsudvalgets og Trafikudvalgets henstilling om at forsøge med disse nye midler, så vi er ikke gået helt i stå derovre.

Hr. J. K. Hansen opfordrede mig meget kraftigt til at sætte gang i § 9-forhandlingerne om DSB's arealer i Nyborg og Korsør. Bønnen er hørt, og jeg skal hurtigst muligt sørge for, at der kommer mere gang i den del af festen.

Hr. Aagaard og også hr. Svend Heiselberg viste tiltro til A/S Storebæltsforbindelsen. Beregningerne og miljøundersøgelserne, der oprindeligt var grundlaget for hele forslaget om Storebælt, har egentlig holdt bedre, end mange af os havde troet, og de kommende år vil så vise, om denne udvikling kan fortsætte.

Hr. Tommy Dinesen stillede spørgsmål om økonomien og åbenheden. Jeg vil gerne være åben, og angående fiskerne, som hr. Tommy Dinesen havde talt med her til morgen, vil jeg sige, at deres organisationer, som Storebælt forhandler med, er tilfreds med de erstatninger, som vi har givet. Dem har vi netop givet, fordi der er et mindre antal fisk, men man kan ikke både forlange erstatning, og at der skal være flere fisk. Det eneste, jeg ikke kan forstå, er, at hver gang jeg kommer til Sprogø, sidder der stadig flere havfugle på stængerne og mange flere, end der nogen sinde har siddet. Jeg venter med stor glæde, til Trafikudvalget næste gang skal til Sprogø, med at nævne de problemer, for havfuglene lever jo også af fisk.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der breder sig en stigende mumlen, som ingen kan være tjent med.

Trafikministeren (Ikast):

Hr. Tommy Dinesen satte for gud ved hvilken gang spørgsmålstegn ved økonomien, og så vil jeg gerne sige, at det samfundsøkonomisk er en fornuftig beslutning, og at projektet har en god driftsøkonomi. Lånene vedrørende vejdelen af forbindelsen kan med det nuværende budget tilbagebetales på godt 15 år, og driftsøkonomien er relativt robust over for ændringer i disse forudsætninger. Således vil en budgetudvidelse på f.eks. 10 pct. alene forlæn-

ge tilbagebetalingstiden med halvandet år ved en effektiv forrentning på 10 pct. Storebælt låner i dag penge til en lavere rente, nemlig ca. 8 pct. Såfremt det fortsat vil være tilfældet, vil det reducere tilbagebetalingstiden til ca. 12 år. Der er derfor ingen grund til at antage, at forbindelsen ikke fuldt ud kan brugerfinansieres.

Så vil jeg gerne sige til hr. Ernst B. Schmidt, at de 5 smedesvende i Jylland, som hr. Arne Melchior i sin tid omtalte, der ville lave den på et privat byggeføretagende, skal han glemme alt om.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Det er ikke acceptabelt, at man råber så højt ude i sidegangene, og det uanset hvem der gør det.

Trafikministeren (Ikast):

Til gengæld var jeg glad for, at Fremskridtspartiet og hr. Ernst B. Schmidt kunne forstå brugerbetalingssystemet, og at det var et af de steder, det virkelig kunne bruges, og jeg vil gerne sige til hr. Ernst B. Schmidt, at den bliver fuldt ud lige så god, som hvis det var en privat virksomhed, der gennemførte den, men at der bare ikke er nogen, der har været interesseret i at gøre det, og selv efter disse mange år er der stadig væk ingen, der har ønsket at komme til at lave dette projekt.

Hr. Arne Melchior stillede et spørgsmål til mig, som egentlig var meget fornuftigt, og som jeg undskylder ikke kom med i min redegørelse, nemlig om Køb dansk-klausulen ved EF-Domstolen. Sagen blev startet ved Kommissionen i 1989, og Kommissionen og den danske regering har nu afgivet skriftlige indlæg i sagen, der herefter er klar til domsforhandling, men tidspunktet er endnu ikke fastsat, hvorfor jeg ikke kunne tage mere med.

Jeg vil gerne sige tak for en særdeles god debat og for den mulighed, ministeren har fået for at fremlægge alle disse tørre realiteter over for Folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 32 af Bilgrav-Nielsen (RV), J. K. Hansen (S), Aagaard (KF), Svend Heiselberg (V), Tommy Di-