

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det er korrekt, at der er én rute ud af Jylland, og så sammenligner hr. Nør Christensen med, at der er 129 ud af Göteborg. På den måde sammenligner man faktisk æbler med pærer. Der er én rute fra Jylland til London med 12 frekvenser, mens der er 129 frekvenser ud af Göteborg, eller 10–12 ruter, som flyves fortrinsvis af udenlandske selskaber, som har aftalemæssig ret til disse ruter. Udenlandske selskaber har også ret til visse ruter ud af Jylland, men de har ikke hidtil fundet trafikunderlaget tilstrækkeligt til at ville udnytte denne mulighed.

Til hr. J. K. Hansen vil jeg gerne sige, at det samfundsøkonomiske spiller en stor rolle for mig i den sammenhæng. Jeg må måske ønske hr. J. K. Hansen velkommen hjem fra New York. Havde hr. J. K. Hansen været til stede under Markedsudvalgsmødet forleden, hvor vi diskuterede disse spørgsmål, og hvor jeg med vilje undlod at søge mandat, ville hr. J. K. Hansen også forstå, hvad jeg gerne vil diskutere med ham siden hen, hvorfor jeg er meget forsigtig med at bevæge mig ind på det område, som hr. J. K. Hansen nu nærmer sig gennem sit tilægsspørgsmål.

Nør Christensen (CD):

Jeg vil da gerne have lov til at byde ministeren oprigtig hjertelig velkommen hjem fra Bruxelles. Jeg håber, det har været en både god og udbytterig tur, ministeren har haft. Jeg havde jo selv fornøjelsen at møde ham dernede i går aftes.

Men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det ikke gør nogen forskel, om det er det ene eller det andet selskab, der flyver ud fra en by i provinsen i Norge eller i Sverige, eller om det var et eller andet andet selskab, der fløj ud fra en jysk lufthavn. Det, der er behov for, og som jysk erhvervsliv higer efter, er ikke alene at kunne komme direkte ud til forskellige knudepunkter uden om København i nogle situationer, men det er så sandelig lige så meget den anden vej, at jysk erhvervsliv – specielt det område, hvor ministeren er meget på hjemmebane – kan få kunder direkte til dette kraftcenter, som udvikler sig kolossalt i disse år.

Jeg forstår, at ministeren, i modstrid med hvad jeg ellers havde forstået tidligere på ministeren, ikke har det stærke jyske sindelag og engagement i denne sag. Det er der ikke noget at

gøre ved. Ministeren har jo heller ikke svaret mig på spørgsmålet om de samfundsøkonomiske konsekvenser, som jeg gerne vil have ministeren til at mane i jorden over for hr. J. K. Hansen.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg må måske føje til, at jeg ikke bare føler mig som trafikminister for Holstebro og omegn, men faktisk for hele landet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 256**4) Til trafikministeren af:****Margrete Auken (SF):**

»Finder ministeren det acceptabelt, at A/S Storebælts direktion har fastlagt betingelser i udbudsmaterialet, der hindrede enhver mulighed for en etapevis udformning af vestbroen, uden at informere bestyrelsen?«

Skriftlig begrundelse

Hele opklaringsforløbet af, hvordan det er gået til, at vestbroen bygges i én arbejds gang, viser, at det ikke hverken over for bestyrelsen eller forligspartierne – endsige Folketinget – har været klart, at direktionen allerede i udbudsmaterialet havde blokeret for en etapevis udformning, og at de foreskrevne økonomiske og tekniske vurderinger af, i hvilket omfang der skulle forberedes for motorvejen, derfor heller ikke var foretaget af entreprenøren.

Opklaringsforløbet og det, der har været sagt af såvel regeringen som Socialdemokratiet, viser da også, at en sådan binding af projektet ikke kun er en teknisk detalje, men noget, bestyrelsen i højeste grad burde have hånd i hanke med.

Margrete Auken (SF):

A/S Storebælt er et 100 pct. statsejet selskab, der har en bestyrelse, hvis opgave det jo er at sørge for, at vi er informeret om, hvad der foregår, og jeg vil gerne vide, om ministeren er tilfreds med, at han har været afskåret fra at vide, at direktionen havde ændret afgørende i udbudsbetingelserne. Da hans bestyrelse ikke vidste noget om det, kunne ministeren jo heller ikke vide noget om det, og så kunne han heller