

at langt den overvejende del af EIB's midler stammer fra oplåning på de internationale kapitalmarkeder. Selvom EIB genudlåner lånemidlerne med kun et meget lille tillæg til renten på de optagne lån (til dækning af bankens administrative omkostninger), er der med andre ord tale om udlånsvilkår, der beror på markedsforholdene (og ikke på skatteudskrivning). Dette indebærer, at EIB må se nøje på, at projekterne indbærer sådanne økonomiske potentialer, at renter og afdrag kan afholdes af låntagerne.

Det er i så henseende ikke nødvendigt, at projektet i sig selv tilvejebringer de nødvendige indtægter, men projekternes gunstige virkninger skal kunne opgøres og vurderes. Så vidt det foreligger oplyst, gælder det for mange decide-rede miljøprojekter, at de er mere egnede til finansiering med midler, der ikke skal tilbagebetales, hvilket for projekter i Central- og Øst-europa i vægtigt omfang sker ved hjælp af tilskud fra bl.a. EU's såkaldte Phare-program. I den forbindelse kan det nævnes, at det ikke ville stemme med EIB's statutter at pådutte landene i Central- og Østeuropa at gennemføre projekter, som - deres eventuelle miljøkvaliteter ufortalt - ikke er positive set i relation til låntagernes evne til at betale renter og afdrag på lån fra EIB.

Hertil kan føjes, at deciderede miljøprojekter typisk er ganske komplicerede, hvorfor de låntagende lande i Central- og Østeuropa først efterhånden får kapacitet personalemæssigt og på anden måde til at opstille projektbeskrivelser, der kan danne grundlag for låneansøgninger.

Det må også nævnes, at miljøforholdene i Central- og Østeuropa vel generelt er sådan, at alle projekter, der gennemføres under iagttagelse af de standarder, landene er nået frem til, ikke mindst som følge af relationerne til EU, vil indebære en betragtelig forbedring af miljøkvaliteten bredt set.

togsperronen til den dybtliggende tunnel er blevet behandlet efter de gældende regler for flugtveje i tilfælde af brand og strømsvigt?»

Svar (18/1 2000)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Ørestadsselskabet, der har oplyst følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

»Samtlige flugtveje, både fra de bestående perroner og den nye Metro Perron, går direkte op til gadeplan. Transfertunnelen indgår således ikke i perronernes flugtveje.

Det grundlæggende layout af samtlige metrostationer, herunder Nørreport, blev accepteret af Jernbanetilsynet med dettes godkendelse af Overall System Design i februar 1998. For den gode ordens skyld blev de detaljerede afstandsforhold omkring trapperne på regionaltogsperronen imidlertid af perronens ejer, Banestyrelsen, i november 1998 fremsendt til Jernbanetilsynet til godkendelse. I december 1998 sikkerhedsgodkendte Jernbanetilsynet herefter de detaljerede afstandsforhold omkring trapperne til regionaltogsperronen.

Forbindelsestunnelen indgår i byggetilladelsen for Nørreport station, som er udstedt af Byggedirektoratet. Denne omfatter også brand- og redningsforhold, idet Byggedirektoratets behandling indeholder afklaring med den kommunale beredskabsmyndighed (Københavns Brandvæsen).

Herudover har brand- og beredskabsmyndighederne fået Metroprojektet forelagt i forbindelse med arbejdet i den såkaldte MSURR-gruppe (MSURR står for Metroens Sikkerheds-, Uhelds-, Rednings- og Rydningsforhold) med repræsentanter for bl.a. Beredskabsstyrelsen, brandvæsen og politi.«

Spm. nr. S 904

Til trafikministeren (29/12 99) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren oplyse, om brand- og beredskabsmyndighederne har godkendt Comets og Ørestadsselskabets projekt for en dybtliggende forbindelsestunnel mellem Metroen og Nørreport S- og regionaltogstation, herunder specielt om adgangsforholdene fra fjern- og regional-

Spm. nr. S 1053

Til kulturministeren (13/1 2000) af:

Kim Benhke (FRI):

»Vil ministeren i forlængelse af besvarelse af spørgsmål nr. S 781 undersøge, om IFPI (International Federation of the Phonographic Industry) har brugt agenter til at fremprovokere ulovlige