

nene. Men de må indrette sig efter det moderne samfund og give afkald på nogle af de rettigheder, de har over børnene. Børn er i dag selvstændige mennesker, slog gruppen fast.«

Artiklen referer også kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen, som bl.a. sagde »inden for kulturen (have) flere visioner om, hvordan den flerhovedede forælderrolle skulle se ud«.

Det er ikke vores opfattelse af diskussionerne på Børnerådets årsmøde udtrykte totalitære holdninger der påkalder sig statens ejendomsret over børn, men diskussionerne afspejlede en aktuel debat som foregår bredt i det danske samfund i medierne, blandt praktikere og politikere.«

Der vedlægges program for Børnerådets årsmøde, deltagerlisten samt Ritzau-telegram af 28. november 2000 vedrørende årsmødet. (Ikke optrykt her).

Spm. nr. S 1059

Til trafikministeren (10/1 01) af:

Kim Behnke (FRI):

»I hvilket omfang indgår det i ministerens overvejelser at lade kommende trafikinvesteringer finansiere ved hjælp af det såkaldte BOT-princip?«

Begrundelse

Ministeren har på det seneste fremsat synspunkter i retning af, at f.eks. Fehmern-forbindelsen skal bygges, at Københavns Metro skal udvides, og at en række andre trafikinvesteringer skal gennemføres i de kommende år. Alle vil jo gerne have bedre trafikforbindelser, men det kniber jo ofte med at finde midler til finansiering af projekterne. Øresundsprojektet var i relation til selve opførelsen uden de store finansielle problemer. Men efterfølgende har det vist sig, at den økonomiske konstruktion er meget følsom over for politisk indblanding, faktisk udnyttelse af broen m.v. Metroprojektet har undervejs vist sig at være forbundet med endog meget store økonomiske problemer. Hvordan driftsøkonomien bliver, ved vi af gode grunde ikke endnu. For at komme uden om alle disse problemer, så kan ministeren jo vælge en moderne finansierings-

form, som er meget udbredt i udlandet. Metoden bliver populært kaldet BOT-metoden. BOT står for Build Operate and Transfer. Et privat selskab får koncession på at bygge et trafikanlæg, de står selv for finansieringen. Efterfølgende står de for driften i en aftalt periode. Og til sidst overgives det samlede anlæg til det offentlige efter en periode på f.eks. 25 år. Metoden er som skrevet meget anvendt i udlandet og derfor meget afprøvet. Dansk Industri har i januar 2000 udgivet en hel bog om mulighederne »Privatfinansiering af infrastruktur – BOT-modellen i praksis«. Firmaer har allerede vist vilje til at stå for udvidelsen af Metroen efter BOT-modellen. Og der har tidligere været interesse for at bygge Fehmern-forbindelsen efter BOT-modellen. Spørgeren vil ikke være tilfreds med, at ministerens svar bliver, at vi i Danmark ikke har »tradition for den type finansiering af trafikforbindelser«. Trafikministeriet og regeringen har nemlig tidligere vist vilje til at prøve nye finansieringsmetoder for trafikanlæg. Der tænkes både på Storebælt, Øresund og Metroen, der alle er finansieret med metoder, som afviger fra den »danske tradition«. Når BOT-modellen er så ubetinget en succes i udlandet, forventer spørgeren derfor en positiv besvarelse eller en meget grundigt formuleret afvisning.

Svar (19/1 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det såkaldte BOT-princip indebærer traditionelt, at et privat firma får koncession på at bygge et nyt trafikanlæg. Det private firma får herefter mulighed for i en tidsbegrænset periode at få alle eller en del af de trafikindtægter, som borgere og erhvervsliv betaler for at benytte det nye trafikanlæg. Efter den aftalte periode overdrages trafikanlægget til en offentlig myndighed.

Det er således en forudsætning for anvendelse af BOT-princippet, at der efter færdiggørelsen af projektet sker konkret brugerbetaling af trafikanlægget.

Jeg kan oplyse, at jeg i forbindelse med interesse-tilkendegivelsesrunden for en fast Femer Bælt forbindelse, hvor der forudsættes brugerfinansiering, aktuelt undersøger muligheden af finansiering via BOT.