

[Undervisningsministeren]

stigning afhænger af kravene til den kontrol, som pengeinstitutternes renteberegning skal underkastes. En effektiv kontrol vil blive ret kostbar.«

Til *ministeren for offentlige arbejder* (24/1 78) af:

Nauerby (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvorledes finansieringen af Brevikbroen i Norge fandt sted, og hvor længe det varede, inden broen havde indtjent sin bygningspris ved hjælp af broafgifterne?«

(Spm. nr. 392).

Begrundelse.

Spørgeren mener, det kan have interesse at få at vide, hvorledes man har finansieret og afviklet udgifterne til Brevikbroen, og om prognoserne, der lå til grund, holdt stik.

Brevvikbrosagen vil kunne belyse brugerens stilling til at betale bropenge, idet der i ovennævnte tilfælde var mulighed for at benytte en anden vej.

Besvarelse (3/2 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Den tidsmæssige ramme, som den valgte form for fremskaffelse af den ønskede oplysning afstikker, har ikke tilladt ad sædvanlig officiel vej at rette henvendelse til et andet land med ønske om afgivelse af nærmere angivne oplysninger.

Jeg har imidlertid ad uofficielle kanaler fremskaffet nedenstående oplysninger, men må da efter sagens natur tage det nødvendige forbehold.

Brevikbroen i Telemark Fylke blev bygget i årene 1959–62 over et 150 m snævert farvand, der forud var blevet betjent af små færger. Broanlægget var ét blandt cirka 35 såkaldte bompengeprojekter, som er gennemført siden 1929. Anlægsudgiften på 11,2 mio nkr. blev finansieret ved lån, som blev forrentet og afdraget fuldt ud i tiden 1962–68. Passageafgiften, der stort set svarede til færgetaksten, var i hele nævnte periode 3,50 nkr. pr. køretøj. Der er efter det oplyste ingen alternative omvejsmuligheder til bropassagen.

Forud for bygningen regnede man med, at broen gennem bompengene ville blive betalt i løbet af 15 år, men det skete i løbet af 6½ år, fordi man fik et uforudset trafikspring på 30–40 pct., da broen afløste færgefarten. Trafikprognoserne hidrørte imidlertid fra 1955–56, på hvilket tidspunkt der endnu var bilrationering i Norge. Den blev ophævet i 1959–60, da brobyggeriet var sat i gang.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (25/1 78) af:

Inge Krogh (KrF):

»Kan ministeren bekræfte eller afkræfte forlydender om, at det påtænkes at nedlægge visse mindre posthuse?«

(Spm. nr. 395).

Begrundelse.

I de seneste dage er der i pressen fremkommet forlydender om, at den ringere og ringere postservice, der bydes borgerne, nu påtænkes yderligere forringet ved nedlæggelse af visse små posthuse. Det vil være væsentligt snarest at få afklaret, hvorvidt der er hold i disse forlydender, og i bekræftende fald hvad planerne nærmere går ud på, ligesom man tør håbe, at ministeren, såfremt generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet virkelig skulle have sådanne planer, vil skride ind heroverfor.

Besvarelse (3/2 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Generaldirektøren for post- og telegrafvæsenet nedsatte i 1971 et udvalg til behandling af spørgsmål vedrørende etatens fremtidige struktur.

Formålet med strukturændringen er at gøre post- og telegrafvæsenet mere tilpasningsdygtigt over for de skiftende krav og forventninger fra kunderne og fra virksomhedens øvrige interessenter, herunder bevillingsmyndighederne og medarbejderne.

Strukturændringen indebærer en ændring af den interne organisation og opgavefordeling samt en effektivisering af styringen og planlægningen. En større grad af ansvar og myndighed delegeres fra generaldirektoratet til de enheder, som i det daglige har den