

[Wilhjelm]

Statsministeren må ud med en tilkendegivelse om, hvorvidt han finder det forsvarligt, at en sådan vigtig oplysning blev fortiet for folketinget, og om, hvorvidt han er indforstået med, at en FET-chef, som også over for kommissionsdomstolen forsøger at hindre opklaringen, skal kunne fortsætte som chef for FET.

Besvarelse (8/6 78):

Statsministeren (Anker Jørgensen):

Det er en påstand, som må stå for spørgeregens egen regning, når det i spørgsmålet og dets begrundelse anføres, at chefen for Forsvarets Efterretningstjeneste skulle have søgt at hindre kommissionsdomstolens arbejde.

Jeg har bemærket, at beskyldninger af tilsvarende indhold i de seneste dage har været gengivet i dagspressen, og jeg kan tilføje, at spørgsmålet på baggrund af en anmeldelse, indgivet til rigsadvokaten, for tiden behandles hos generalauditøren. Regeringen finder på denne baggrund ikke på nuværende tidspunkt at burde udtale sig nærmere herom.

Jeg må tage afstand fra spørgerens påstand om, at regeringen skulle have fortiet oplysninger af betydning for sagen i forbindelse med folketingsdebatten i januar 1978.

Til *ministeren for offentlige arbejder (29/5 78)* af:

Svend Erik Hovmand (V):

»Hvor meget dyrere, målt i dagens priser, bliver det for private bilister og vognmænd at komme over Store Bælt, hvis regeringens broplaner gennemføres?«

(Spm. nr. 817).

Begrundelse.

I en artikel i Politiken den 29. maj 1978 fastslår professor H. P. Myrup, der er en af landets mest anerkendte trafikøkonomer (bl. a. udpeget af regeringen til at tage stilling til de faste forbindelser over Øresund), at hvis Storebæltsprojektet skal »hvile i sig selv«, som loven foreskriver, vil taksterne for biler, herunder lastbiler, blive væsentlig højere end færgetaksterne i dag. Under folketingets hidtidige behandling har Storebæltsrapporten fra 1972 været lagt til grund. Heri regnes med en halvering af de gældende takster. På

denne baggrund må det være rimeligt, at ministeren offentligt tager stilling til professor Myrups beregninger.

Besvarelse (6/6 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

I spørgsmålet tales om regeringens broplaner. Det skal præciseres, at forslag til lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt er vedtaget af folketinget med 117 stemmer mod 28. Der er således ikke tale om at realisere en regeringsbeslutning, men derimod om en forpligtelse for regeringen til at føre en beslutning af folketinget ud i livet. Folketingets beslutning er ved senere tilkendegivelser stadfæstet af tinget.

Af spørgsmålets begrundelse fremgår, at det er en udtalelse af professor H. P. Myrup, der har affødt spørgsmålet. Ifølge et avisinterview er det rigtigt, at professor Myrup har sagt, at »taksterne for biler over broen bliver højere end taksterne for at komme over med færge«. Nu ønskes det i spørgsmålets begrundelse, at jeg tager stilling til professor Myrups beregninger. Sådanne er imidlertid ikke præsenteret for mig af professor Myrup. Det faktum, som nævnes i det pågældende interview, at statsbanerne ikke får indtægter af eller udgifter ved Storebæltsoverfarten, når en bro over Store Bælt er bygget, kan næppe være nyt for nogen.

Alle hidtidige beregninger har vist, at en bro over Store Bælt er en driftsøkonomisk og samfundsøkonomisk rentabel investering. Det er denne samlede vurdering, der er grundlaget for den trufne og stadfæstede beslutning. I denne vurdering indgår både vejtrafikkens og jernbanetrafikkens vilkår. Ingen officielle beregninger, der hidtil er foretaget om, hvilket takstniveau for vejtrafikken der vil kunne give dækning for afskrivning inden for en periode af omkring 20 år, forrentning og driftsudgifter, giver basis for en formodning om, at taksten for overførsel af personbiler og lastbiler behøver at sættes højere end svarende til aktuelle færgetakster. Derimod viser beregningerne, at der er grundlag for at regne med lavere takster. Hvor meget lavere, må sluttelig baseres på en trafikpolitisk vurdering, hvori den kollektive trafiks konkurrencedygtighed indgår som et afgørende element.