

[Indenrigsministeren]

Da tilsynsrådet endnu ikke har taget stilling i sagen, vil jeg ikke foregribe rådets stillingtagen, men blot bemærke, at det antages, at byrådsmedlemmer har adgang til at gennemse andre udvalgs mødemateriale, når de fremsætter begæring herom. En undtagelse herfra gælder dog for det sociale udvalg i sager, der ligger inden for det sociale udvalgs selvstændige kompetence.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (8/11 78) af:

**Glistrup (FP):**

»Vil ministeren udførligt kommentere EFs trafikplaner, herunder en eventuel Østersøbro?«

(Spm. nr. 197).

#### Begrundelse.

Baggrunden for spørgsmålet er, at Det ny Notat den 3. november 1978 skrev følgende, der bedes bekræftet, afkræftet eller uddybet: Et nyt udspil fra EFs kommissær for transportpolitik, Richard Burke, går bl.a. ud på, at EF skal dække ca. 20 pct. af omkostningerne ved en bro over Østersøen fra Vesttyskland til Lolland.

Forslaget er et led i en større plan, der skal binde EF-landene tættere sammen, og den ventes godkendt af den samlede EF-Kommission allerede næste måned. Herefter skal Ministerrådet træffe den endelige afgørelse.

Østersøbroen er tænkt som led i en større Europaplan, der har til formål at knytte EF-landene tættere sammen trafikmæssigt og psykologisk. Hovedprojektet i planen er en tunnel under kanalen mellem England og Frankrig. Indtil nu har de to lande ikke selv fundet projektet økonomisk rentabelt. Men EF-kommissæren mener, at det kun er et spørgsmål om, at de andre EF-lande også spytter i bøssen.

Han vil først have EF til at bevilge 2 mill. kr. til en nærmere undersøgelse af tunnelprojektet. Undersøgelsen, der skal foretages af et privat firma, kan bruges som model for de andre projekter, mener Burke.

Velsagtens for at give sin plan en bedre chance i det beviligende Ministerråd, foreslår Burke projekter, der berører samtlige 9 medlemslande. Foruden den dansk-tyske bro og

kanaltunnelen også bro over Messinastrædet mellem Sicilien og resten af Italien, moderniseringer af jernbanenettet mellem byerne i Nordfrankrig, Belgien, Luxembourg, Holland og Ruhrdistriktet, bedre jernbaner mellem Bruxelles, Luxembourg og Strasbourg, bedre veje mellem Dublin og tre andre byer i Irland og bedre forbindelser over Alperne (for at knytte Italien og Vesttyskland tættere sammen).

Richard Burke og hans eurokrater har selv opgjort prisen for alle projekter til ca. 200 mia kr. Heraf mener de EF bør betale op til 20 pct., altså ca. 40 mia kr.

Danske skatteyderes andel af regningen bliver i så fald ca. 1 mia kr. eller 200 kr. fra hver dansker, børn og pensionister medregnet. Tallene er i 1976-priser, oplyser Kommissionen. De bliver altså forhøjet med den løbende inflation.

*Besvarelse* (15/11 78):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Ivar Hansen):

I begrundelsen for spørgsmålet henvises til en artikel i Det ny Notat den 3. november 1978. Jeg har læst den pågældende artikel og kan oplyse, at den danske regering ikke er bekendt med den omtalte investeringsplan fra Kommissionens side, omfattende projekter til et samlet beløb på i alt 200 mia kr., som er nævnt i denne artikel. På baggrund heraf kan jeg ikke redegøre for denne plan, og jeg vil som følge heraf også afstå fra at kommentere de i ovennævnte artikel angivne oplysninger.

Hvad angår spørgsmålet om anlæg af en Østersøbro, skal jeg henvise til min redegørelse af 17. oktober 1978 til folketinget angående Storebæltsprojektet, hvoraf det fremgår, at ifølge regeringens opfattelse må en fast forbindelse over Store Bælt ubetinget komme forud for en fast forbindelse over Østersøen, og at dette gælder uanset, hvorledes en Østersøforbindelse tænkes bygget og finansieret.

Til *ministeren for skatter og afgifter* (8/11 78) af:

**Halvgaard (FP):**

»Anser ministeren det ikke for uretfærdigt, at formueopgørelsen med henblik på formue-