

*Besvarelse (26/3 82):*

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Post- og telegrafvæsenets pakkebesørgelse har gennem en lang årrække været tabgivende. Dette skal imidlertid ses i sammenhæng med, at P&Ts pligt til pakkebesørgelse i henhold til postlovens § 1 indebærer pligt til at besørge pakker fra og til alle kundegrupper og overalt i landet, også i de mindst rentable områder. P&Ts pakkebesørgelse kan derfor ikke i den henseende umiddelbart sammenlignes med de konkurrerende private distributørers, idet flere af disse netop kun beskæftiger sig med den mest rentable del af pakkemarkedet.

P&T har gennem nogen tid haft arbejder i gang, der tager sigte på at forbedre økonomien i pakkebesørgelsen. Disse bestræbelser går bl. a. ud på gennem takst- og rabatpolitikken at nedbringe gennemsnitsomkostningerne pr. pakke ved at tilskynde kunderne til at afsende pakker, der er særlig velegnede for postvæsenets produktionsapparat, dvs. pakker af vægt under 10 kg og specielt sådanne, som er egnede for maskinel behandling. Modsat søger man at modvirke den tendens, der har været i de senere år til, at store og tunge pakker udgør en stigende andel af P&Ts samlede pakkemængde.

I overensstemmelse hermed gennemførte postvæsenet den 2. november 1981 en ændring af rabatreglerne for postpakker, således at der på visse betingelser gives en særlig rabat for maskinegnede pakker, når der afsendes mindst 15 ad gangen («erhvervspakker»). Samtidig hermed blev reglerne skærpet for, hvornår der skal betales forhøjet takst for særlig omfangsrige pakker (voluminøse pakker), ligesom rentabiliteten i pakkebesørgelsen blev forbedret ved generelt at ophøre med pakkeomdeling på lørdage. Ud fra samme synspunkter er pakkeportoens som bekendt netop forhøjet generelt med ca. 25 pct.

Postvæsenet undersøger for tiden, hvorvidt der hos kunderne er et behov for at udbygge ordningen med «erhvervspakker» med en særlig ordning for lokale «erhvervspakker». I givet fald vil der indgå overvejelser om en særlig rabat for sådanne pakker set i relation til de lavere omkostninger, der evt. vil være forbundet med besørgelsen.

Det kan til slut oplyses, at så vidt det er P&T bekendt, ligger postvæsenets pakketakster generelt over de private distributørers; det gælder i udpræget grad for pakker over 10 kg. Pakker af vægt 0–5 kg med rabat som «erhvervspakker» er dog generelt konkurrencedygtige på pris, mens dette generelt ikke vil være tilfældet for pakker af vægt 5–10 kg.

**Spm. nr. 450**

*Til ministeren for offentlige arbejder (17/3 82)*  
af:

**Steffensen (KrF):**

»Kan ministeren oplyse, om planlægningen af Guldborgsundbroen i forbindelse med Farøprojektet er afsluttet, og hvilken bredde broen får?«

**Begrundelse**

Folketinget har fastholdt Farøprojektet og fastholdt at bygge Farøbroerne som 4-sporede motorvejsbroer, og dette arbejde er i gang.

Det er altså fortsat planen at føre en 4-sporet motorvej fra Udby på Sjælland ned til Ønslev på Falster som et led i den motorvej, der kommer til at gå fra Helsingør til Rødby som en international trafikåre.

Der har ifølge dagspressen været oplysninger fremme om, at broen over Guldborgsund skal anlægges som en 2-sporet bro i 13 meters bredde.

*Besvarelse (26/3 82):*

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Guldborgsundbroens tværprofil er ikke fastlagt i detaljer på nuværende tidspunkt, men det er rigtigt, at man regner med et tværprofil på 13 m, en bredde, som er i overensstemmelse med bredden på andre større 2-sporede broer i Danmark.

Da jeg imidlertid forstår, at spørgeren mener, at det skulle være i strid med folketingets beslutning om Farøprojektet, at Guldborgsundbroen som angivet i dagspressen bygges som 2-sporet, skal jeg om begrundelsen herfor bemærke følgende:

Som følge af en overskridelse ved licitationen over Farøbroerne af det på finansloven angivne udgiftsbeløb til broerne ansøgte min