

**Spm. nr. S 183**

Til *indenrigsministeren* (10/11 89) af:

**Agerschou (SF):**

»Hvilke initiativer agter ministeren at tage i anledning af, at borgmesteren i Hørsholm Kommune via folkeregistret har udleveret en navneliste på unge førstegangsvælgere?«

*Svar* (17/11 89):

**Indenrigsministeren** (Thor Pedersen):

Hørsholm Kommune har dybt beklaget, at der er sket udlevering af de omtalte navnelister, hvilket jeg har taget til efterretning.

Ingen kommune kan uden særlig tilladelse udlevere oplysninger til private fra folkeregistret om en større kreds af personer.

Jeg vil over for samtlige folkeregistre indskærpe, at de gældende regler skal overholdes.

**Spm. nr. S 184**

Til *trafikministeren* (10/11 89) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Vil ministeren oplyse, hvornår bestyrelsen for A/S Storebælt blev informeret om, at man allerede i udbudsbetingelserne fastlagde, at vejdragerne til vestbroen over Storebælt skulle monteres samtidig med jernbanedragerne, og om forligspartierne er blevet informeret herom, før Folketingets Trafikudvalg fik oplysningen den 8. november 1989 om eftermiddagen?«

**Begrundelse**

Det har hidtil været klart tilkendegivet, at en betonbro som den eneste af de foreslåede løsninger for vestbroen lod sig bygge etapevis. Alle er derfor naturligvis gået ud fra, at det så var de konsortier, der gav tilbud på den, der skulle tage stilling til, i hvilket omfang den skulle forberedes for vejbroen, for at det kunne være teknisk og økonomisk forsvarligt som sagt i bemærkningerne til lovforslaget.

Derfor blev også valget af vestbroen af Socialdemokratiets formand kaldt for en etapevenlig løsning. Det kunne han desuden bygge på den indstilling, A/S Storebælt gav forligspartierne den 22. februar og oversendte til Folketinget midt i marts. Her står der: »Vejbroen udføres i to etaper . . .«, og så anførte man, at det af sikkerhedsgrunde var vedtaget, at vejdragerne

skulle være monteret, før jernbanen blev taget i brug (hvilket gav anledning til mange udvalgs spørgsmål om, med hvilken begrundelse denne tidlige bygning af motorvejen var besluttet – og vanskeligt tilgængelige svar).

Den formulering var noget vildledende, da det efterfølgende viste sig, at kontrakten ikke gav plads for mere »etapedeling« end asfaltering og montage af lamper og rækværk – noget, man vel også for kompositbroen ville have ventet med at udføre, til højbroen var færdig. Derfor troede de fleste af os, at det først var under den nøje udarbejdelse af kontrakten, at det blev besluttet at udføre begge brodele i én arbejds-gang i stedet for efter hinanden, etapevis.

Men i trafikministerens svar på spm. F 7 og F 8 (UOA, alm. del, F bilag 9), der kom sent den 8. november 1989, oplyses det overraskende, at man allerede i udbudsbetingelserne havde blokeret for en etapevis udformning også af en betonbro. I svaret står:

»Udbudsbetingelserne har bestemt, at vejdragerne skal være etableret, før jernbaneforbindelsen tages i brug. Følgelig er de afgivne tilbud og den afsluttede kontrakt baseret på dette. Man har ikke spurgt det konsortium, der skal bygge broen, om det kunne montere vejdragerne uden at skade jernbanen væsentligt. Det har der ingen grund været til.«

*Svar* (20/11 89):

**Trafikministeren** (Knud Østergaard):

Det væsentlige i den diskussion, som spørgeren har rejst om tidspunktet for montage af vejdragerne i broen over Storebælts Vesterrende, er, at alle, der kan have berettiget interesse heri, har været bekendt med dette forhold, før kontrakt om broens bygning blev indgået.

I A/S Storebæltsforbindelsens indstilling af 22. februar 1989, der er tilsendt Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder, står:

»Vestbroen udføres i to etaper med 3 års tidsforskydning således, at jernbaneforbindelsen kan ibrugtages i juni 1993 og vejforbindelsen i juni 1996. Af sikkerhedsmæssige grunde er det nødvendigt at montere både vej- og jernbanedragerne inden ibrugtagning af jernbaneforbindelsen.«

Sikkerhedsmæssige hensyn har motiveret bestemmelsen i udbudsbetingelserne.

Økonomiske eller andre hensyn taler ikke imod – tværtimod.