

**[Statsministeren]**

men industriministeren har påset, at alle organisationerne har fremsat begrundelser herfor i overensstemmelse med udvalgsloven. Det må jo nok erkendes, at der endnu ikke er mange kvinder i erhvervenes organisationer i stillinger, der forudsætter særligt kendskab til erhvervsøkonomi.

Industriministeren agter at udnævne repræsentanterne for de organisationer, som ikke har foreslået både en mand og en kvinde, for en periode på 2 år, mens de øvrige medlemmer udnævnes for 3 år. Industriministeren vil i forbindelse med beskikkelserne tilkendegive, at det forudsættes, at organisationerne i denne 2-årsperiode arbejder med problemet, således at de kan indstille både en mand og en kvinde, næste gang der skal indstilles medlemmer til de nævnte råd.

Det vil efter min mening ikke være muligt at foretage sig yderligere på nuværende tidspunkt.

**Spm. nr. S 1179**

Til trafikministeren (28/8 90) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Vil ministeren oplyse på baggrund af den nuværende situation i Golfområdet og de deraf følgende olieprisstigninger, hvor store prisstigninger på benzin og dieselolie der skal til, før bildelen på Storebælt ikke mere er rentabel?«

**Begrundelse**

Under debatten i Folketinget om de faste forbindelser på Storebælt blev der fra modstandernes side flere gange rejst spørgsmålet om, hvilken betydning en energikrise med store prisstigninger på dieselolie og benzin ville få for rentabiliteten på bildelen.

Meget tyder på yderligere stigninger i fremtiden, sådan som verden ser ud i dag.

*Svar (6/9 90):*

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

I A/S Hoff og Overgaards redegørelse med titlen »Gennemgang af de økonomiske forudsætninger for en fast forbindelse over Storebælt« er den driftsøkonomiske rentabilitet af vejforbindelsen i det centrale skøn opgjort til 15,2 pct., og der er således tale om en udmærket økonomi.

I beregningerne indgår en række trafikforudsætninger, herunder om trafikspring, overflytning af trafik samt udviklingen af øst-vest-trafikken, idet sidstnævnte forudsættes at stige med 1,5 pct. om året i de kommende år.

Denne trafikudvikling ligger omtrent på linje med den gennemsnitlige årlige forøgelse i trafikken, der har været i de sidste 20 år, hvor der har været to oliekriser.

Siden 1982 har trafikvæksten været ca. 4 pct. om året, og der er således tale om en forsigtig vurdering af trafikudviklingen.

Hvis det uanset dette forudsættes, at der ikke sker nogen stigning i trafikken overhovedet, således at der alene bliver tale om en forøgelse af trafikken som følge af omfordelt trafik, bliver rentabiliteten 10,6 pct.

Den aktuelle udvikling i oliepriserne giver imidlertid ikke anledning til at ændre det forsigtige skøn over trafikudviklingen.

**Spm. nr. S 1180**

Til kommunikationsministeren (29/8 90) af:

**Birthe Hansen (SF):**

»Hvad vil ministeren gøre, når P&T misinformerer samtlige husstande i Danmark?«

**Begrundelse**

Spørgeren har i adskillige år ventet på, at SF's beslutningsforslag om nej tak til reklamer ville blive ført ud i livet, da der viste sig et flertal i folketingssalen for intentionerne i forslaget. Men på intet tidspunkt har spørgeren inddraget information fra stat, amt og kommuner som noget, man pr. automatik frasagde sig, hvis man sagde nej tak til reklametryksager.

Spørgeren forstår udmærket, at hvis man ved at sige nej tak til reklamer også frasiger sig lokaltelefonbøger, ugeaviser og andre informationer, så vil formentlig mange mennesker meget mod deres vilje fortsætte med at modtage disse fjollede reklametryksager, fordi de ikke ønsker at miste information om diverse ting.

Det har aldrig været forslagsstillernes hensigt at fratage folk reel information, men alene, at de får retten til at frasige sig disse reklametryksager, som jo netop kun reklamerer for varen uden at give reelle oplysninger.

*Svar (5/9 90):*