

[Ministeren for skatter og afgifter]

Såfremt grænsen var blevet reguleret efter dette indeks i 1976, skulle den have været fastsat til 71.200 kr. Imidlertid blev den ved lov fastsat til 65.000 kr. Skulle dette beløb reguleres efter udviklingen i engrospristallets varegruppe »automobiler«, ville det i 1980, beregnet som ovenfor anført, udgøre 83.700 kr.

Spm. nr. 158

Til *ministeren for offentlige arbejder* (12/12 79) af:

Ernst Schmidt (FP):

»Hvad er årsagen til, at DSB har afslået flere kommuners ønske om at anvende stål-rør til stitunneler under banearæaler, når de kan anvendes i f. eks. Vesttyskland?«

Begrundelse

En række vestjyske kommuner har rettet en henvendelse til Kommunernes Landsforening, fordi man finder det urimeligt, at DSB kræver stitunneler udført af beton til en pris af 750.000 kr. til trods for, at man i udlandet anvender stålrørskonstruktioner, som prismæssigt svarer til under 300.000 kr.

For at belyse problemet er spørgsmålet stillet.

Besvarelse (10/1 80):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Det kan bekræftes, at DSB har udtrykt en vis skepsis ved bedømmelsen af mulighederne for anvendelse af tyndvæggede stålrørstunneler, således som nogle kommuner har ønsket det.

Dette skyldes, at der er tale om en teknik, der på afgørende måde afviger fra de hidtil anvendte tunnelkonstruktioner i jernbeton. Der må således først tilvejebringes den fornødne tekniske viden til bedømmelse af såvel sikkerhed, styrke som levetid. De oplysninger, der er modtaget fra leverandører af sådanne konstruktioner, har DSB ikke fundet fyldestgørende.

DSB har derfor hos svenske og tyske jernbaneforvaltninger søgt at fremskaffe den viden, man dér har på området, men endelige svar er endnu ikke modtaget.

Da der imidlertid er tale om en tunneltype, der anvendes visse steder i udlandet, er det efter ønske fra Holstebro kommune besluttet i samarbejde med kommunen på forsøgsmæssig basis at etablere et anlæg bestående af 2 tyndvæggede stålrør. På dette anlæg, der kommer til udførelse i foråret 1980 vil der blive foretaget prøvebelastninger og omfattende målinger.

Resultaterne herfra vil – sammen med det erfaringsmateriale, der modtages fra andre jernbaneforvaltninger – muliggøre en mere sikker vurdering af forholdene ved stålrørstunnelers anvendelse under jernbanespor. Hvis denne vurdering giver et positivt resultat, vil DSB kunne gå ind for anvendelse af sådanne stålrørstunneler, hvor dette i øvrigt måtte være hensigtsmæssigt, f. eks. ud fra trafikale og geotekniske forhold.

For så vidt angår økonomien oplyser DSB, at prisforskellen skønnes at være væsentlig mindre end anført i begrundelsen for spørgsmålet, idet et ståltunnelanlæg svarende til en jernbetontunnel til 750.000 kr. anslås at koste 400.000–450.000 kr. og ikke – som nævnt – under 300.000 kr. Hertil kommer, at levetiden for en ståltunnel må antages at være en del kortere end for en jernbetontunnel. Ståltunnelen kan derfor for de kommuner, der ønsker en sådan løsning gennemført, på længere sigt vise sig at blive den dyreste løsning, da ligeledes udgifterne til fornyelsen på sædvanlig måde forudsættes pålagt de pågældende kommuner.

Spm. nr. 159

Til *forsvarsministeren* (12/12 79) af:

Steen Folke (VS):

»Kan ministeren bekræfte NATO's (SA-CEURs) øverstbefalendes, general Bernard W. Rogers', udtalelse om, at det indgår i NATO's europæiske atomstrategi, at NATO vil være først til at anvende atomvåben, hvis det er nødvendigt for at vinde en krig?«

Begrundelse

Den amerikanske general Rogers' udtalelser faldt i et TV-interview, som blev vist i svensk TV-2 den 10. december 1979 (i udsendelsen Magasinet kl. 22.05).

Spørgeren nedskrev den omtrentlige formulering, umiddelbart efter at udtalelserne