

*Svar:*

Ifølge den avisartikel, som spørgsmål 43 henviser til, er der tale om en tunnel i klippegrund. Som jeg har nævnt i mit svar på spørgsmål 43, anser jeg ikke en sammenligning mellem en sådan tunnel og en tunnel under Storebælt for givende. Følgelig ser jeg heller ingen grund til at undersøge netop dette tunnelprojekt nærmere.

I øvrigt mener jeg, at det efter stiftelsen af A/S Storebæltsforbindelsen tilkommer dette selskab at skaffe sig den viden, som skønnes hensigtsmæssig for at kunne forestå det videre undersøgelses- og projekteringsarbejde med den faste Storebæltsforbindelse.

*Spørgsmål 57:*

Ministerens kommentar udbedes til vedlagte helsides annonce i Berlingske Tidende den 13. maj 1987, indrykket af A/S Storebæltsforbindelsen (ikke vedlagt her).

Bl.a. ønskes oplyst, om ministeren kan bekræfte, at »Danmarks store anlægsprojekt er startet«, endnu før Folketinget har vedtaget en lov herom.

Endvidere ønskes prisen for den pågældende annonce oplyst samt prisen for den samlede annoncering i forbindelse med personaleansættelse i A/S Storebæltsforbindelsen.

*Svar:*

Til annoncens overskrift: »Danmarks store anlægsprojekt er startet«, skal jeg bemærke:

Det fremgår af den politiske aftale af 12. juni 1986 mellem regeringen og Socialdemokratiet, at A/S Storebæltsforbindelsen skulle søges oprettet snarest muligt, selv om anlægslov først påregnedes vedtaget i løbet af 2. halvdel af indeværende folketingsamling. I finansudvalgets aktstykke nr. 27 af 5. november 1987, hvorved der blev givet tilslutning til at stifte selskabet, hed det: »Af den politiske aftale fra den 12. juni 1986 fremgår det, at den faste jernbaneforbindelse skal anlægges snarest muligt. Det er derfor vigtigt hurtigt at få etableret selskabet og opbygget den nødvendige byggeorganisation.«

I finansudvalgets aktstykke nr. 181 af 8.

april 1987, hvorved en udvidelse af aktiekapitalen blev tiltrådt, er anført:

»Da selskabet er stiftet for at fremme forundersøgelser og projektering af fast forbindelse over Storebælt mest muligt, og da selskabet for at opfylde dette formål hurtigt må råde over en større kapital end den hidtil tegnede aktiekapital, må tilslutning til nyttegang af kapital tilvejebringes nu.«

I de almindelige bemærkninger til lovforslaget siges: »De forberedende arbejder kan gå i gang, når anlægsorganisationen er blevet bemandet og indkørt, hvilket forventes at ske i første halvdel af 1987. De egentlige anlægsarbejders iværksættelse må afvente anlægslovens vedtagelse.«

Herefter kan der ikke være nogen tvivl om, at hensigten med at stifte A/S Storebæltsforbindelsen før anlægslovens vedtagelse har været at fremme forundersøgelser og projektering mest muligt.

Om annoncens overskrift vil jeg sige, at jeg finder den egnet til at tiltrække opmærksomheden hos den personkreds, som man ønsker at få kontakt med.

Om »anlægsprojektet er startet«, når allerede igangværende forundersøgelser intensiveres, på tidspunktet for bygherreorganisationens dannelse eller senere, anser jeg for en strid om ord.

Jeg har ikke andre kommentarer til annoncen.

Den omtalte annonce i Berlingske Tidende den 13. maj 1987 har kostet 33.750 kr.

Annonden har været indrykket i Politiken, Berlingske Tidende, Børsen, Ingeniøren, Sjællands Tidende, Fyns Stiftstidende samt Jyllands-Posten. Den samlede annonceringspris udgør 317.400 kr.

Da annoncen omfatter 14 stillinger, er den gennemsnitlige udgift til annoncering i 7 blade 22.700 kr. pr. stilling.

Hvilket beløb der samlet skal anvendes til annoncering for at få alle stillinger i A/S Storebæltsforbindelsen besat, har selskabet ikke kunnet oplyse. Dels ved man endnu ikke, hvor mange stillinger der skal besættes, dels kender man ikke interessen hos kvalificerede emner, hvoraf omfanget af annoncering afhænger.