

[Arentoft]

færger over Kattegat og Store Bælt set i relation til bygningen af en Storebæltsbro og på baggrund heraf udsætte bygningen af en bro, indtil spørgsmålet har været behandlet i folketinget?»

(Spm. nr. 1107).

#### Begrundelse.

Der henvises bl. a. til artikel: »Realistisk, fleksibelt og økonomisk alternativ til både bro og færger« i Ingeniøren nr. 31 af 4. august 1978.

*Besvarelse (18/8 78):*

**Ministeren for offentlige arbejder** (Kjeld Olsen):

Der er senest i planredegørelse 1 »De offentlige investeringer 1978-90« foretaget en driftsøkonomisk og samfundsøkonomisk sammenligning mellem en fast forbindelse og fortsat færgefart som alternativer til afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. For den fortsatte færgefarts vedkommende er man gået ud fra en sammenlagt overfart på Store Bælt og anvendelse af nye færgetyper.

Man har ikke i sammenligningen inddraget muligheden for at inddrage svævefærger, der ikke på nuværende tidspunkt kan anses for at være et økonomisk, realistisk alternativ for afvikling af den samlede trafik mellem Øst- og Vestdanmark. I den af en arbejdsgruppe i maj 1978 afgivne redegørelse om færgeruterne mellem Sjælland og Jylland over Kattegat er som en mulighed til overvejelse imidlertid nævnt en besejling af ruten Kalundborg-Århus med ikke-bilførende, hurtiggående fartøjer (jetfoil) til passagertransport. Denne redegørelse er som bekendt for tiden under overvejelse.

Svævefærger er således ikke en ny foretelse, og der foreligger ikke omstændigheder, der kan give mig anledning til over for folketinget at rejse spørgsmål om at sætte Storebæltsprojektet i stå på undersøgelser om svævefærgers anvendelighed og økonomi i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (9/8 78) af:

**Burgdorf** (KF):

»Vil ministeren overveje at ændre prioriteringen i motorvejsbyggeriet i Jylland, således at strækningen fra Rise Hjarup til Christiansfeld færdiggøres i én etape?«

(Spm. nr. 1108).

#### Begrundelse.

Sommerens trafik har vist, at det nuværende motorvejsbyggeri er standset et uhensigtsmæssigt sted, idet strækningen fra denne og til A 10 er en kommunevej, der ikke er beregnet på en så omfattende trafik, som tilfældet har været. Ved at bygge motorvejen fra Rise Hjarup og til Christiansfeld i to etaper opnår man kun at flytte problemerne længere nordpå, nemlig til Skovby. Pengene til arbejdet må komme via en omprioritering, og det er mig bekendt, at ministeren netop har søgt lån til motorvejsbyggeri.

De nuværende forhold kan hverken trafikanterne eller i særdeleshed de lokale beboere være tilfredse med, idet der har været store vanskeligheder med at passere kommunevejen.

*Besvarelse (16/8 78):*

**Ministeren for offentlige arbejder** (Kjeld Olsen):

Det er rigtigt, at motorvejsstrækningen Rise Hjarup-Christiansfeld er opdelt i 2 etaper, nemlig strækningen Rise Hjarup-Skovby og strækningen Skovby-Christiansfeld. Folketinget vedtog anlægslov for strækningerne henholdsvis i sommeren 1976 og sommeren 1977, og strækningerne forudsættes at kunne åbnes i juni 1981 og i efteråret 1982.

Den nuværende landevej Marstrupvej skal fungere som forbindelsesvej mellem etapeafslutningen ved Skovby og A 10 syd for Haderslev. Marstrupvej er for tiden under udbygning til 7 m kørebane og forlægges syd om Marstrup by. Vejen vil ved åbningen af den sydlige etape være af en højere standard end Bodumvej ved den nuværende etapeafslutning ved Rise Hjarup.

For strækningen Skovby-Christiansfeld er der endnu ikke afholdt detailbesigtigelsesforretning af ekspropriationskommissionen, og vejdirektoratet oplyser, at det ikke vil være praktisk muligt at få fremskyndet besigtigelses- og ekspropriationsforretningerne, således at man kunne nå en samlet åbning af hele