

[Dohrmann]

Ifølge Jydske Tidende for den 25. oktober overvejes det såvel i ministeriet for offentlige arbejder som i venstre og socialdemokratiet at udskyde færdiggørelsen af sidste etape af den sønderjyske motorvej på strækningen fra Skovby til Christiansfeld.

Enhver med blot et minimum af kendskab til trafikforholdene i spidsbelastningsperioderne vil være klar over, at dette er en vantvittig tanke.

Man bør tværtimod tilstræbe at færdiggøre hele motorvejsstrækningen i det sønderjyske område så hurtigt som muligt.

Der skal ikke megen fantasi til for at forestille sig, hvilke trafikproblemer det giver, når en motorvejsstrækning er færdiggjort og taget i brug i begge ender, men ikke er færdiggjort lige præcis dér, hvor trafikken er størst, nemlig på midten af strækningen. Dette indebærer også, at man ikke får den udnyttelse af etablerede strækninger, som oprindeligt var formålet, og som der er behov for.

Af disse grunde plus en del flere håber spørgeren derfor, at ministeren klart kan oplyse, at overvejelserne i regeringspartierne er endt med, at motorvejen i Sønderjylland færdiggøres ifølge tidsplanen.

Skulle dette give økonomiske problemer, kan det yderligere anbefales, at ministrene Lise Østergaard og Henning Christophersen i nogle få uger undlader at rejse rundt i verden for at uddele millioner af kroner til såkaldt u-landsbistand.

Besvarelse (3/11 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg har netop i et svar på et spørgsmål (nr. 131) fra folketingsmedlem Burgdorf svaret således:

»Regeringens forslag om at spare 60 mill. kr. på motorvejskontoen i 1979 og 50 mill. kr. i hvert af årene 1980 og 1981 vil naturligvis betyde et meget føleligt indgreb i anlægsaktiviteten.

Det er klart, at man ved bestemmelsen af, hvilke anlæg der skal rammes, så vidt muligt må se bort fra igangværende arbejder. Dette betyder, at man antagelig ikke vil inddrage strækningen Rise Hjarup-Skovby, hvor større anlægsarbejder er i gang.

Derimod vil strækningen Skovby-Christiansfeld være blandt emnerne for besparelsen, men det vil afhænge af en analyse af anlægsprogrammerne for de enkelte anlæg og en vurdering af det trafikale behov de enkelte steder, hvilke anlæg der skal indgå i besparelsen, og i hvilket omfang det enkelte anlæg skal bidrage. Formentlig vil spørgsmålet først være afklaret i løbet af nogen tid.

Spørgeren nævner, at det af trafikale grunde vil være ønskeligt, at hele strækningen fra Rise Hjarup til Skovby færdiggøres samtidig. Han har i denne forbindelse henvist til de vanskeligheder, der har været på interimforbindelsen mellem etapeafslutningen ved Rise Hjarup og A 10. Jeg skal her henvise til svar af 16. august 1978 på et tidligere spørgsmål fra spørgeren, hvor det fremhævedes, at man ved færdiggørelsen af strækningen Rise Hjarup-Skovby samtidig vil have etableret en bedre forbindelse mellem den nuværende landevej A 10 og motorvejen i Skovby end den forbindelse, der eksisterer i dag mellem motorvejen ved Rise Hjarup og A 10. Man forventer således ikke trafikale vanskeligheder her som dem, der forekom i sommer på den nuværende interimforbindelse.«

Med hensyn til spørgsmålet om trafikintensiteten på strækningen, som spørgeren rejser i begrundelsen af spørgsmålet, kan jeg bekræfte, at denne er stigende nordpå fra grænsen. Det var da også hensigten oprindeligt at anlægge motorvejen i etaper startende nordpå ved Kolding og foretage udbygningen sydpå til grænsen. Aftalen med Tyskland om etablering af den fælles grænseparcel ændrede imidlertid dette udbygningsprogram således, at strækningen Skovby-Christiansfeld nu bliver sidste etape.

Til *miljøministeren* (26/10 78) af:

Maisted (FP):

»Vil ministeren i fortsættelse af svar på mit spørgsmål nr. 79 oplyse, hvilke resultater tilsynsmyndighederne er kommet til ved udøvelsen af deres tilsynspligt efter bekendtgørelse nr. 177 af 29. marts 1974 om tilsyn med spildevandsanlæg og med forurening af vandområder?«

(Spm. nr. 134).

Begrundelse.