

[Maisted]

hold for en overskuelig fremtid. Det er ligeledes spørgeren bekendt, at de af beboerne foreslåede foranstaltninger vil kunne foretages for en udgift på under 10 mill. kr. Spørgeren er endvidere bekendt med, at der hersker nogen uklarhed om beslutningsprocessen, således som det bl.a. er foregået i det lokale byråd.

Under alle omstændigheder finder spørgeren det betænkeligt, at et så stort antal underskrifter ikke giver anledning til yderligere lokale forhandlinger fra vejdirektoratets side, hvilket efter spørgerens viden ikke har fundet sted.

Det forekommer spørgeren, at disse mange millioner kroner kunne omprioriteres, idet brugen af dem var mere tiltrængt andre steder, eller at der naturligvis kunne være tale om en direkte besparelse på ca. 40 mill. kr.

Svar (10/8 84):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det er rigtigt, at jeg har truffet principbeslutning om en forlægning af hovedlandevejen Skalborg-Nibe på strækningen fra Skalborg til Sønderholm. Arbejdet indgår blandt 27 større hovedlandeveis anlæg, som skal igangsættes i 3 års perioden 1985-87.

Før dette arbejde kan sættes i gang, skal jeg tage stilling til protester fra lokale beboere vedrørende den nærmere linieføring nærmest Skalborg. Derimod er der ikke tale om at overveje at opgive projektet til fordel for en udbygning af den eksisterende vej med cykelstier.

Jeg har naturligvis fået forelagt de af spørgeren nævnte henvendelser om anlæg af cykelstier på de nuværende Nibevej, og disse henvendelser er indgået i mine overvejelser vedrørende denne sag.

Ved forlægningsprojektet opnås imidlertid en række fordele, som ikke vil kunne fås ved en cykelstiudbygning. Det drejer sig om uheldsbesparelser, tids- og kørselsbesparelser samt miljøforbedringer. Projektet har klart sig fint i prioriteringsundersøgelsen, der ligger til grund for igangsættelse af de nye hovedlandevejsarbejder. Det blev nr. 17 af de 50 arbejder, der indgik i undersøgelsen.

Den eksisterende vej skal nedklassificeres, når forlægningen er gennemført, og det vil herefter ikke være statens opgave at investere

i cykelstier langs den eksisterende vej. Men selvfølgelig vil staten ikke modsætte sig, at den fremtidige vejbestyrelse, hvis den måtte ønske det, bekoster en udbygning af vejen med cykelstier inden nedklassificeringen.

Jeg skal understrege, at såvel Nordjyllands amtsråd som Ålborg byråd og Nibe byråd ønsker forlægningsprojektet gennemført. Dette er senest bekræftet over for vejdirektoratet her i sommer.

Spm. nr. S 884

Til statsministeren (2/8 84) af:

Maisted (FD):

»Finder statsministeren, at det svar, ministeren for offentlige arbejder har givet på spørgsmål nr. S 756, er i overensstemmelse med regeringens udtrykte ønske om privatisering og modernisering?«

Begrundelse

I begrundelsen for spørgsmål nr. S 756 var anført det besynderlige i, at ministeren for offentlige arbejder ikke havde grebet ind over for DSB, når DSB udøver priskrig over for privat rederivirksomhed (Vognmandsruten) ved at sænke egne priser for lastbiler med 20 pct., medens takster for personbiler er uforandrede.

I sit svar skriver ministeren for offentlige arbejder bl.a.: »... som følge heraf må DSB være i sin gode ret til at handle på samme måde, som en privat virksomhed ville handle, når der kommer en konkurrent ind på markedet, således som det er tilfældet med Vognmandsruten mellem Korsør og Nyborg«.

Endvidere skriver trafikministeren: »At DSB har tilpasset sine priser efter Vognmandsrutens etablering, finder jeg rimeligt.«

Det er spørgerens opfattelse, at DSB burde holde sig til de samfundsmæssige interesser (offentlige serviceforpligtelser) og absolut ikke indgå i konkurrencemæssige forhold, når privat virksomhed opstår.

Åbenbart modsat ministeren for offentlige arbejder kunne spørgeren ønske, at DSB overhovedet ikke drev bilfærgeoverfart, men udelukkende koncentrerede sig om de offentlige serviceforpligtelser i forbindelse med den kollektive trafik, og at dette ville være i tråd med regeringens intentioner om privatisering.