

[Jan Petersen]

opfattes ofte som trafikkorridorerne mellem Göteborg og Frederikshavn samt Øresundsforbindelserne. I den offentlige debat drøftes den fremtidige infrastruktur derfor på det grundlag, at disse trafikkorridorer skal styrkes, og ministeriets planlægning tager formodentlig højde for dette.

Den tredje korridor eksisterer imidlertid og har i Danmark udgangspunkt i Grenå. Det forventes, at færgeruterne vil være konkurrence-dygtige i fremtiden, og der udfoldes store bestræbelser i såvel Danmark som Sverige på at styrke disse ruter. Eksistensberettigelsen understreges endvidere af, at der forventes fortsat vækst i transportsektoren, hvilket medfører et behov for en vis spredning af trafikken.

Det nødvendiggør en tilpasning af den danske infrastruktur til denne tredje korridor til Sverige, og der er formodentlig tilsvarende behov i Sverige.

Svar (6/4 92):

Trafikministeren (Ikast):

Det er ikke relevant at betragte Grenå-Sverige-ruterne som en 3. trafikkorridor mellem Danmark og Sverige, da der på ruterne er meget begrænsede trafikmængder i forhold til henholdsvis færgeforbindelserne over Øresund og Frederikshavn-Göteborg-ruten.

Overførslen af biler mellem Grenå og Sverige kan for 1990 opgøres til en årsdøgnstrafik på ca. 550. Overførslen på de øvrige relevante færgeruter var i 1990 ligeledes opgjort i årsdøgnstrafik cirka

Øresund	6.650
Frederikshavn-Göteborg	1.650

For så vidt angår den samlede færgetrafik mellem Djursland og Sjælland kan det oplyses, at årsdøgnstrafikken i 1990 udgjorde ca. 2.650 biler.

Overvejelserne om infrastrukturen på Djursland vil derfor nødvendigvis blive domineret af den indenlandske trafik.

Som følge af den politiske aftale om den faste forbindelse over Storebælt er der igangsat et planlægningsarbejde vedrørende forbedringer af vejforbindelser på Djursland frem til færgenhavnene i Ebeltoft og Grenå.

Dette arbejde sigter på en forbedring af interne danske færgeforbindelser, men har selvfølgelig også værdi for en Sverigesforbindelse.

Jeg regner med inden sommerferien at modtage en samlet rapport fra Vejdirektoratet omhandlende den overordnede vejstruktur på Djursland med indstilling om, at rapporten udsendes til høring hos de berørte myndigheder. Jeg forstår, at der i rapporten bl.a. vil blive peget på forskellige muligheder, som vil tilgode en forbedret vejforbindelse fra Grenå til den jyske motorvej.

Spm. nr. S 688

Til *justitsministeren* (30/3 92) af:

Kim Behnke (FP):

»Er det lovmedholdeligt, at to byrådsmedlemmer bosiddende i et vandforsyningsområde tildeler sig selv og ingen andre fritagelse for tilslutningspligten til vandforsyningen i forbindelse med en etablering af fælles vandforsyning?«

Begrundelse

I forbindelse med et fælles vandforsyningsprojekt til ejendomme ved Fjeldsted Sø fra Svendstrup Vandværk i Mariager Kommune er der sket det, at mens alle parceller i området er blevet tvunget til at blive tilsluttet den fælles vandforsyning, har to byrådsmedlemmer bosiddende i området med tilslutningspligt tildelt sig selv dispensation fra tilslutningspligten. Det ene byrådsmedlem er endda formand for teknisk forvaltning.

Konsekvensen er dels en helt urimelig fordeling og dels, at de resterende parceller får en større regning, når de er to færre om at dele udgiften.

Svar (7/4 92):

Justitsministeren (Engell):

Forvaltningslovens kapitel 2, §§ 3-6, indeholder bestemmelser, der regulerer spørgsmålet om, under hvilke omstændigheder den, der virker inden for den offentlige forvaltning, som følge af en foreliggende interessekonflikt skal undlade at medvirke ved den pågældende myndigheds behandling af en bestemt foreliggende sag (speciel inhabilitet).

Forvaltningsloven trådte i kraft den 1. januar 1987. Før denne tid fandtes dog skrevne og uskrevne regler om inhabilitet, der i vidt omfang svarer til forvaltningslovens regler.