

[Inger Harms]

Som oplyst i Flensborg Avis 17. april 1985 har arbejdsdirektoratet udsendt et cirkulære, der fratager de arbejdsløse, der vælger Jaruplund til et skoleophold, dagpengene. Dette finder spørgeren i strid med den ligestilling, Jaruplund Højskole har med andre danske højskoler.

Endvidere fratager man danske elever den oplevelse, det er at være i et grænseland, samt fratager de danske sydslesvigske elever den positive virkning, det kan være at være sammen med danske elever nord for grænsen.

Men hvad spørgeren finder direkte uforståeligt, er, at det jo absolut ingen besparelse vil give, idet de elever, der så ikke kan vælge Jaruplund Højskole, blot vælger en anden skole, beliggende i Danmark.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 232:

Forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Fremsat 30/4 85).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Joanna Rønn (S):

Da vor ordfører i denne sag ikke kan være til stede i salen, skal jeg på socialdemokratiets vegne forelægge følgende bemærkninger:

Lovforslaget omhandler anlæg af en ny hovedlandevej fra hovedlandevejen Randers-Hobro nord for Handest med et forløb vest om Hobro og Rold Skov til hovedlandevejen Viborg-Støvring vest for Årestrup samt nedlæggelse af visse strækninger. Den påtænkte landevej skal i første omfang udføres som en 2-sporet motortrafikvej, men forberedes til senere udbygning til 4-sporet motorvej.

Hovedlandevejsprojektet har været forelagt Nordjyllands amtsråd og Hobro, Nørager og Støvring kommuner. De havde forskellige kommentarer med hensyn til linjeføring, ønsker om tilslutningsanlæg og landbrugsmæssige interesser.

Det fremgår af ministerens bemærkninger, at han har haft disse ting i tankerne, da han projekterede anlægget. Men skulle der opstå

lokale problemer, må udvalget, som det er kutyme i andre sager, være parat til at se på tingene; i store træk er anlægget dog stærkt ønsket fra lokal side af hensyn til erhvervsudviklingen i området. Ydermere har man ved projekteringen af anlægget taget både fredningsmæssige og landbrugsmæssige hensyn, og fredningsstyrelsen har været hørt.

Ud fra de nævnte præmisser, som ministeren gør rede for i sit forslag, kan socialdemokratiet tilslutte sig forslaget og vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet.

Vi lægger stor vægt på, at loven bliver vedtaget inden folketingets ferie, da en af forudsætningerne for, at vi kan få en fast forbindelse over Store Bælt, er, at motorvejsstrækningen fra grænsen og op gennem Jylland er færdig.

Ikast (KF):

Det konservative folkeparti vil gerne takke ministeren for, at dette forslag nåede at komme med i år. Jeg er også glad for, at det er ført så langt igennem i forhandlingerne, som det er på nuværende tidspunkt, således at det kan få en forholdsvis hurtig gang igennem udvalget, såfremt der ikke er lokale problemer. Men det, der er belyst heri, kan det konservative folkeparti leve med.

Vi håber, at lovforslaget kan blive vedtaget inden sommerferien, så vi kan komme videre i udvalget angående den faste forbindelse over Store Bælt.

Jeg vil også gerne bede de borgmestre ude i landet, der nu i så lang tid har sat spørgsmålstegn ved, om dette projekt egentlig blev gennemført, være opmærksomme på, at der er lagt så stor vægt på hastigheden, at man kan se, at regeringen mener det.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan anbefale det af ministeren fremsatte forslag, og vi vil heller ikke undlade at give udtryk for glæde over, at der omsider er truffet beslutning om linjeføringen. Der vil naturligvis altid være store overvejelser om, hvor en vejføring skal gå, idet den næsten altid vil komme til at berøre områder, som af forskellige hensyn ikke må berøres.

Jeg forstår, at der her er taget vidtrækkende fredningshensyn, hvad der jo også kan være udmærket, men på den anden side får man ofte den opfattelse, at naturområder er

[Svend Heiselberg]

noget, man skal holde mennesker væk fra. Jeg mener, at hvis man skal nyde naturen – og det skal man – skal man også ud i den, hvad enten det er til fods, på cykel eller i bil; alt andet er efter min mening noget pjat.

Som sagt glæder venstre sig over, at lovforslaget er her nu. Det er af stor betydning for erhvervslivet i de nordjyske områder, og vi håber, at vi hurtigt kommer videre med motorvejen til Ålborg og senere Frederikshavn.

Jeg forstår af bemærkningerne, at der under den videre projektering skal tages stilling til etablering af tilslutningsanlæg, eksempelvis ved landevej 525, Skive–Hobro. Jeg er af den opfattelse, at der bør gennemføres en sådan etablering.

Ole Henriksen (SF):

SF er knap så begejstret for forslaget. Vi synes nok, at hele den overordnede vejpolitik, som har været gældende siden omkring 1975, da daværende trafikminister Matthiassen afgav en redegørelse her i folketinget, og som jo har dikteret den overordnede vejtrafik, trænger til at blive revideret. Man må prøve at finde alternative løsninger, sådan at motorvejsprojekterne, i hvert fald nord for Århus, også tages op til revision. Vi siger ikke, at der ikke skal være bedre forbindelser osv. nordpå, men den almindelige trafikudvikling må også komme ind i billedet, og jeg synes, at trafiktællinger og andre ting må på bordet for at vise behovet for, at man nu skal til at pløje noget af den danske muld op og gøre klar til at anlægge en motorvejsstrækning.

Det kunne også være interessant at få undersøgt, hvad det ville koste at udbygge den nuværende strækning til en hensigtsmæssig strækning, dvs. at man bl.a. får afskaffet 3-sporede vejbaner og også får lavet nogle omfartsveje omkring Hobro og Støvring, for i virkeligheden er der jo allerede arealer dér, som ville være velegnet både til det, der er behov for i dag, og med henblik på måske senere at udvide, hvis tallene kan bevise, at trafikken bliver så voldsom. Vi synes altså, at denne vurdering må med ind i udvalgsarbejdet. Selvfølgelig spiller det også en rolle for os, om vi kan få en billigere alternativ løsning end den, der ifølge det foreliggende forslag vil koste ca. 300 mill. kr. i 1984-kroner,

så vi vil arbejde videre med problemerne i den kommende tid i udvalget. Vi regner ikke med, at vores bilglade minister ikke vil kunne redegøre for, om behovet vil kunne dækkes gennem en alternativ løsning.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre kan tage positivt imod dette forslag, og vi synes, det er udmærket, at det fremkommer netop nu oven på en større trafikpolitisk debat her i folketinget, hvor jo især de nordjyske trafikproblemer – og med rette – blev inddraget i debatten. Vi er helt opmærksom på, at i de år, der er gået indtil nu med motorvejsanlægsarbejde, er det andre dele af landet, vi har tilgodeset. Det har selvfølgelig haft sin begrundelse i trafiktal, men det er lige så klart, at det nordjyske område nu står for tur, og jeg vil foreslå både ministeren og udvalget, at vi foretager en besigtelse af hele det nordjyske område og får både ministeriets og det nordjyske områdes bedømmelse af, hvor problemerne ligger. Jeg tror ikke, at de alle sammen løses med dette forslag.

Specielt vil jeg godt spørge ministeren i dag, hvordan det forholder sig med kvaliteten af vejstrækningen fra Randers og ud til Handest, og ligeledes hvordan det ser ud med strækningen fra det punkt ved Årestrup, hvor anlægget slutter, og frem til Støvring.

Vi er tilfredse med, at man her prøver, som man har gjort det andre steder, en etapeløsning. Det er en motorvejsordning, vi stiler imod, men i første omgang bliver der altså tale om en 2-sporet motortrafikvej. Men hvordan hænger det sammen i de to ender? Hvordan bliver overgangsproblemerne? Og hvorledes forholder det sig i øvrigt med hele det nordjyske område?

Kirsten Wind Rasmussen (CD):

Det lovforslag, vi har til første behandling i dag, drejer sig om at lade anlægge en ny hovedlandevej fra hovedlandevej 432, Randers–Hobro, nord for Handest med et forløb vest om Hobro til forbindelse med hovedlandevej 411, Viborg–Støvring, vest for Årestrup.

Strækningen forudsættes i første omgang udført som en 2-sporet, facadeløs vej forbeholdt motortrafik med 8 m bred kørebane og 2 yderrabatter à 3,5 meters bredde, i alt 15

[Kirsten Wind Rasmussen]

meters bredde, men med motorvejsstandard for så vidt angår tilslutninger og vejkrydsninger – 2-plankryds – og i øvrigt forberedt til senere udbygning til 4-sporet motorvej.

Anlæg af denne motortrafikvej, Handest-Årestrup, vil indebære en aflastning af de nuværende hovedlandeveje 432 og 433 og hovedvej E3 på strækningen fra Handest til nord for Støvring, i alt ca. 38 km. Anlægget vil endvidere medføre en betydelig forbedring af de trafikale og miljømæssige forhold for både Hobro og Støvring og samtidig også for de mindre bysamfund langs den nuværende landevej.

Anlægget er stærkt ønsket fra lokal side af hensyn til erhvervsudviklingen i de nordjyske områder. Projektet har været forelagt Nordjyllands amtsråd, som i denne forbindelse er fremkommet med en række bemærkninger og ønsker bl.a. med hensyn til tilslutningsanlæg og sideanlæg. En række kommunalbestyrelser i andre byer som Hobro, Støvring og Nørager er også fremkommet med en række ønsker og bemærkninger.

Ved den sidste Storebæltsbrodebat her i folketinget lagde centrum-demokraterne stor vægt på udbygningen af motorvejsnettet til Nordjylland i forbindelse med en fast forbindelse over Store Bælt.

Det er af største betydning, at vi får udbygget dette vejnet til Nordjylland. Centrum-demokraterne kan derfor tilslutte sig forslaget og vil medvirke positivt ved udvalgsbehandlingen.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Kristeligt folkeparti hilser med tilfredshed dette forslag. Når vi har anledning til det, pointerer vi meget kraftigt, at det er vigtigt, at vi får udbygget vore motorveje, at vi får gjort dem så sikre som overhovedet muligt, og det område, vi befinder os i, er på mange måder et forsømt område. De, der har prøvet at køre gennem en by som Hobro, ved, hvilken belastning det er både for dem, der kører i trafikken, og for beboerne. Det er simpelt hen sådan, at man næsten ikke kan forestille sig, at noget sådant kan foregå i 1985. Jeg tror, forslaget vil gøre mange glade, også det, at man nu så hurtigt har taget det op.

Vi ser også gerne, at man tager fat på andre motorvejsstrækninger. Det er ikke længe siden, jeg herfra nævnte vejen fra Århus

nordpå mod Randers, hvor jeg synes der i højeste grad trænges til en aflastning.

Vi håber, at vi ved fælles anstrengelser hurtigt kan få dette forslag igennem.

Dohrmann (FP):

Gode veje og trafikforbindelser i øvrigt er et krav, som erhvervsvirksomhederne stiller, inden de etablerer sig i et bestemt område; vi tror, ministerens forslag vil virke positivt på beskæftigelsen i Nordjylland og kan derfor støtte det. Der kan måske sættes et spørgsmålstegn ved – og her tænker vi selvfølgelig igen på rigets finanser i almindelighed – om projektet nu haster så meget, som det her siges. Man kan måske også sætte spørgsmålstegn ved den linjeføring, som ministeren jo heller ikke lægger skjul på at der har været en del diskussion om, men vi vil selvfølgelig se positivt på forslaget i udvalget.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg skal sige tak for den helt overvejende velvillige modtagelse af dette forslag. Jeg vil godt beklage over for folketinget og partierne, at forslaget fremkommer så sent. Jeg skal bedyre, at der ikke er nogen efterladenhed at finde bag denne omstændighed, men at der, som flere af ordførerne har haft øje for, har været hensyn at tage, nogle af dem modgående, til henholdsvis landbrugsinteresser og fredningsinteresser, samt at vi har måttet høre i en række omgange og også selv har haft nok så besværlige overvejelser om at foreslå folketinget en linjeføring, som vil kunne passere her.

Jeg har med glæde og tak noteret mig til sagnene om en grundig – det er selvfølgelig, der er jo ikke noget folketingsudvalg, der ikke vil arbejde grundigt – men også hurtig udvalgsbehandling, og det er mit absolutte håb, at det vil lykkes udvalget at færdiggøre lovforslaget i indeværende samling.

Der har være røster fremme om, at lovforslaget er for sent fremsat, idet der skulle foreligge et løfte, angiveligt fra mig, om, at forslaget absolut skulle foreligge i indeværende samling. Jeg vil godt oplyse og erindre om, at dette ikke er tilfældet. I 1983 gav jeg oplysning om, at dette lovforslag ville blive fremsat i 1985, så det kunne altså om nødvendigt også være sket i begyndelsen af den

[Ministeren for offentlige arbejder]

følgende samling. Jeg er imidlertid meget glad for, at det, bl.a. ved medvirken fra lokale myndigheder, er lykkedes nu, nogle uger før indeværende samling slutter, at være fremme med et forslag, som har kunnet få denne positive modtagelse, og derfor tror jeg, at vi i fællesskab kan regne med, at der vil blive glæde oppe i det nordjyske ved denne førstebehandling og ved udsigten til, at færdigbehandlingen kan ske i løbet af de kommende uger.

Jeg har ikke meget at tilføje. Lad mig dog sige til SFs ordfører som nævnte daværende trafikminister Niels Matthiasens redegørelse fra 1975, at en ny trafikpolitisk redegørelse har jeg vist allerede bebudet at jeg vil forsøge at fremlægge for folketinget i næste folketingssamling.

Hr. Bilgrav-Nielsen ønsker en besigtigelse af, jeg tror, han sagde hele det nordjyske område. Det er faktisk et meget stort område at pløje igennem, og det vil tage et antal dage at se på en række lokaliteter deroppe, men jeg deltager selvfølgelig meget gerne heri og medvirker på enhver måde. Det turde være bekendt, at i de sidste to år har netop de nordjyske vejanlæg haft højeste prioritet fra regeringens side, og det vil også fortsat være tilfældet. Jeg er ikke i stand til på stående fod at sige, hvordan det forholder sig med enkelte vejstrækninger, som er blevet nævnt, men jeg skal lynhurtigt svare på spørgsmål, der måtte blive stillet derom.

SFs ordfører var videre inde på, hvorvidt det ikke ville være billigere at lave en udbygning af den nuværende vejlinjeføring i stedet for den her projekterede vej, og det kan jeg bekræfte at det ville. Det ville løse problemerne for Hobro og for Støvring, men ikke for en lang række af de mindre lokaliteter på strækningen, som vi i høj grad bør tage hensyn til.

Det vil videre betyde, at der etableres et betydeligt antal stier og parallelveje for at gøre strækningen facadeløs, og etablering af kryds i to niveauer vil som følge af kraftige fysiske bindinger blive særdeles bekostelige, hvilket så må lægges til den billigere pris.

Helt afgørende er, at en udbygning til en egentlig 4-sporet motorvej, således som den i forslaget omhandlede vej er forudsat, ikke vil kunne ske i den nævnte linje, og endelig vil der på en strækning af 6 km, nemlig strækningen Sønderup-Støvring, ikke kunne blive

motorvej; den vil altså ikke kunne nyttiggøres for trafikken på E3, og det vil være i strid med løfterne om at føre motor-/motortrafikvej op til Ålborg. Det vil udløse en ganske berettiget ikke bare skuffelse, men formentlig også harme i det pågældende område, så jeg tror ikke, der er nogen vej uden om her at gennemføre linjeføringen, som den er forelagt.

Jeg siger altså tak for gode hensigter og tilsiger udvalget al hurtighed og grundighed, således at vi, inden samlingen slutter, kan få dette lovforslag vedtaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 229:

Forslag til lov om ændring af lov om realkreditinstitutter. (Forsøgsordninger vedr. lån til opførelse af ejendomme i lande, der er medlem af OECD, samt långivning i Grønland).
(Fremsat 30/4 85).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Bakholt (S):

Lovforslaget går jo ud på at give boligministeren en bemyndigelse, så han kan godkende begrænsede forsøgsordninger i OECD, således at danske realkreditinstitutter kan yde lån til nybyggeri mod pant. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at man kan godkende långivning i Grønland, som det tilsvarende finder sted på Færøerne.

Ser vi på formålet, så er det først og fremmest at styrke dansk byggeeksport og for det