

[Indenrigsministeren]

mig at anbefale lovforslaget til dette høje Tings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om radio-kommunikation.

(Lovforslag nr. L 61).

Forslaget er en konsekvens af det af ministeren for Grønland den 8. oktober 1986 fremsatte forslag til lov for Grønland om el, vand og varme, brandvæsen, havne, veje, telekommunikation m.v., hvori det foreslås, at Grønlands Tekniske Organisation med virkning fra 1. januar 1987 overføres til Grønlands hjemmestyre.

Hovedformålet med dette lovforslag er at skabe lovhjemmel for, at den daglige forvaltning af tilladelser i henhold til lov om radio-kommunikation med de dertil knyttede tilsyns- og kontrolopgaver for de anlæg, som ikke indgår i det offentlige grønlandske tele-net, fortsat kan varetages af Grønlands Tekniske Organisation, efter at organisationen 1. januar 1987 overtages af hjemmestyret.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg herved tillade mig at anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Herved tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

(Lovforslag nr. L 62).

I lovforslaget, der er opdelt i fire dele, søges bemyndigelse til som 4-sporet motorvej at lade anlægge to hovedlandeveisstrækninger, nemlig dels fra nord for Randers til Handest, dels fra syd for Randers til Hadbjerg, begge som led i den jyske motorvej.

Forslagene om de to motorvejsanlæg skal ses i sammenhæng med aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet om den faste forbindelse over Storebælt, hvorefter der senest i 1993 skal være etableret motorvej fra Århus til Ålborg.

Endvidere søges i lovforslaget bemyndigelse til som facadeløs, 2-sporet motortrafikvej

at lade anlægge 2. etape af Diagonalvejens forlængelse, nemlig strækningen fra Uldum til Horsens.

Herved opnås, at der etableres tilslutning til den jyske motorvej såvel for den vestfra kommende trafik som for trafik fra Horsensområdet.

Som følge af de pågældende anlæg foreslås en række hovedlandeveisstrækninger nedklassificeret.

Endelig søges bemyndigelse til projektering til forberedelse og sikring af anlæg af en ny hovedlandevej som motorvej/motortrafikvej mellem Esbjerg og Kolding.

Hovedlandevej 301, der er Esbjergs og landsdelens vigtigste vejforbindelse mod det østlige Danmark, er i dag utilstrækkelig.

Som det har været tilfældet ved fremsættelse af tidligere års hovedlandeveislovforslag, skal jeg give Tinget en oversigt over, hvor langt vi er nået med udbygningen af motorvejsnettet. Jeg vil endvidere komme ind på de øvrige større hovedlandeveysarbejder.

I første halvdel af 1986 er der ikke åbnet nye motorvejsstrækninger, men der har i årets løb været arbejdet på følgende anlæg:

På Sydmotorvejen mellem Ønslev og Saks-købing, inklusive tunnelen under Guldborgsund, er arbejdet fortsat planmæssigt, således at den ca. 15 km lange strækning, der anlægges som 2-sporet motortrafikvej, kan åbnes i sommeren 1988. Strækningen mellem Rønne og Udby er påbegyndt i 1986 og forventes åbnet i 1990.

På Vestmotorvejen er man i gang med den 26 km lange strækning mellem Ringsted og Skovse, der forventes åbnet i 1991.

I Københavnsområdet fortsætter anlægget af motorvejen på Vestamager, der i 1987 forventes åbnet for trafikken til og fra Amager.

I Jylland fortsætter anlægget af den ca. 28 km lange strækning mellem Vejle og Horsens. Arbejdet er blevet intensiveret, således at strækningen forventes åbnet i forsommeren 1990.

På Djursland anlægges en 2-sporet motortrafikvej mellem Løtten og Tåstrup. Strækningen, der er ca. 17 km lang, forventes åbnet i 1987.

For de øvrige hovedlandeveys vedkommende vil der i 1986 være åbnet 6 nye anlæg, der tilsammen har en længde på ca. 29 km og en samlet anlægsomkostning på ca. 230 mill. kr.

[Ministeren for offentlige arbejder]

De 6 nye anlæg er følgende:

Den 23. juni blev Kirkeåsvejen i Odsherred åbnet. Det er en ca. 11 km lang motortrafikvej mellem Vig og Lumsås. Det nye vej-anlæg har medført, at vejlængden mellem Vig og Sjællands Odde er afkortet med 8 km.

Den 4. juli blev omfartsvejen vest om Flauenskjold åbnet. Dette er den første af en række omfartsveje på strækningen mellem Ålborg og Sæby.

Den 28. august åbnedes sidste del af en forlægning af hovedlandevejen mellem Odense og Assens, nemlig forlægningen vest om Bellinge.

Den 29. september blev der åbnet en 5,5 km lang forlægning af Vardevejen på strækningen mellem Vejle og Skibet.

Den 4. november vil en ca. 8 km lang forlægning øst om Vamdrup blive åbnet, og den 5. november vil Skippergades forlængelse i Frederikshavn blive taget i brug.

I 1987 forventes følgende nye hovedlande-vejsstrækninger åbnet:

- En forlægning vest om Gerlev mellem Frederikssund og Elverdam.
- En forlægning øst om Rønne på hovedlande-vejen mellem Rønne og Snogebæk.
- En forlægning øst om Tønder mellem landegrænsen og Ribe.
- Ringvejen i Århus mellem Viborgvej og Randersvej.
- En forlægning mellem Vodskov og Hjalstrup af E 3 på strækningen Ålborg-Frederikshavn.
- En forlægning nord om Dybvad på E 3 mellem Ålborg og Frederikshavn.

Til cykelstier langs vore hovedlandeveje blev der i 1986 anvendt ca. 81 mill. kr., og der blev åbnet ca. 83 km nye cykelstier fordelt på 43 anlæg.

Ved udgangen af 1986 vil således ca. 1/3 af hovedlandevejsnettet, eksklusive motorveje og motortrafikveje, være forsynet med cyklistfaciliteter.

Med hensyn til det foreliggende lovforslag kan jeg oplyse, at forslaget har været forelagt Vejnævnet, der ikke har haft bemærkninger. I øvrigt skal jeg henvise til bemærkningerne til lovforslaget. Jeg skal dog fremhæve en enkelt ting. Som en forbedring i forhold til de i de senere år anlagte motorveje forudsættes begge strækninger af færdselssikkerhedsmæssige grunde anlagt med belagte nødspor.

Det er min hensigt at sørge for, at anlæg af alle fremtidige motorveje vil blive udformet med fast belægning af nødspor. Dette gælder f.eks. hele resten af det store H. Der er tale om, at man for en beskedent merpris opnår en betydelig færdselssikkerhedsmæssig fordel.

Til slut vil jeg gerne understrege, at de angivne anlægsprogrammer samt tidspunkterne for anlæggenes færdiggørelse er baseret på og afhængig af, at vi får de bevillinger, vi i dag forudsætter.

Hermed skal jeg anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Jeg skal hermed tillade mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om støtte til miljøforbedrende investeringer i mindre landbrug mv.

(Lovforslag nr. L 64).

I Folketingets beslutningsforslag (B 65) om nedbringelse af forureningen med næringssalte og organisk stof, som blev vedtaget den 31. maj 1985, blev det besluttet, at miljøministeren straks i næste folketingssamling skulle fremsætte lovforslag om en støtteordning til finansiering af beslutningsforslaget.

Den 13. november 1985 fremsatte jeg forslag til lov om støtte til miljøforbedrende investeringer i landbruget mv. I forbindelse med Folketingets 3. behandling, den 6. maj 1986, blev forslaget imidlertid stillet i bero med henblik på udarbejdelse af en finansieringsplan for hele støtteperioden.

Med det foreliggende lovforslag er der udarbejdet en sådan finansieringsplan.

Baggrunden for iværksættelse af den tidligere støtteordning og dermed også den foreliggende er at sætte landbruget i stand til inden for en 4-årig periode at opfylde de krav, der af Folketinget blev opstillet til imødekommelse af NPO-handlingsplanen.

Med den seneste udvikling – og her hentyder jeg til de skræmmende tilfælde af iltsvindsproblemer, der er observeret i store dele af de danske farvande – er lovforslaget mere aktuelt og påtrængende end nogen sinde.

Derfor må jeg så indtrængende, som det er muligt, opfordre til, at vi hurtigt får gang i landbrugets miljøinvesteringer ved at gennemføre den foreslåede støtteordning.