

[Inge Dahl-Sørensen]

Begrundelse

Spørgeren mener, at hensynet såvel til trafikafviklingen som til trafiksikkerheden er lige så tungtvejende på denne strækning som på de 7 km, der nu skal færdiggøres mellem Vejle og Kolding.

Svar (22/3 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Den manglende motorvejsforbindelse til Københavns Lufthavn – Tårnbymotorvejen – indgik i anlægsloven for Amagermotorvejen, der blev vedtaget ved anlægslov i 1976.

Medens den øvrige del af anlægget er færdiggjort, besluttede Folketinget i maj 1983 – i forbindelse med et privat lovforslag om ophævelse af anlægsbemyndigelsen for Tårnbymotorvejen («Stop for Tårnbymotorvejen»), der samtidig blev forkastet – at stille anlægget af Tårnbymotorvejen i bero indtil videre.

Baggrunden var bl.a., at trafikken på strækningen da forventedes at blive under halvdelen af, hvad man havde lagt til grund for anlægsloven.

Der har herefter ikke været afsat penge til dette anlæg på finansloven.

Trafikken er imidlertid nu steget så meget, at jeg udmærket forstår, at spørgeren sammenligner Tårnbymotorvejen med motorvejen Børup-Herslev, som der nu er fundet udvej for at gennemføre til 1994. Sagen er imidlertid, at Børup-Herslev er en del af »Det store H«, hvis færdiggørelse indgår i Storebæltsaftalen.

Med de gældende og forventede bevillingsrammer er der ikke mulighed for at fremme Tårnbymotorvejen i disse år. Jeg kan derfor på nuværende tidspunkt kun sige, at anlægget vil blive gennemført senest samtidig med en fast forbindelse til Sverige i København-Malmö-linien, hvor det vil indgå som en integreret del.

Spm. nr. S 632

Til udenrigsministeren (13/3 90) af:

Gade (SF):

»Vil regeringen i forbindelse med kommende forhandlinger mellem EF og de central- og østeuropæiske lande om udvidet samarbejde, herunder associeringsaftaler, arbejde for, at der i sådanne fremtidige aftaler indgår fælles minimumsregler på arbejdsmiljø- og miljøområdet samt aftaler vedrørende Det Sociale Charter?«

Begrundelse

Det er vigtigt at åbne EF for vidtgående aftaler om samarbejde samt helt nye samarbejds-mønstre med landene i Central- og Østeuropa. I den sammenhæng bliver det meget vigtigt at inddrage disse lande i udformningen af et fælles regelsæt på f.eks. arbejdsmiljø- og miljøområdet. Danmark bør arbejde for, at dette sker, samtidig med at landene gives bedre markedsadgang for deres produkter.

Efter spørgerens opfattelse vil det være meget afgørende, at der på et sådant grundlag etableres en konkurrencesituation i forhold til de nye demokratier i Central- og Østeuropa, der ikke stiller danske virksomheder ringere i konkurrencen end det, vi i dag kender inden for EF. På eksempelvis tekstilområdet er der en betydelig risiko for, at der f.eks. fra Polen vil kunne konkurreres på ringere arbejdsmiljø- og miljøregler, dersom det ikke sikres, at disse regler harmoniseres på et rimeligt højt minimumsniveau.

Svar (22/3 90):

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen):

Der findes i det store net af forskelligartede tredjelsaftaler, som EF har indgået, ikke bestemmelser, som fastlægger fælles minimumsregler på områderne miljø og arbejdsmiljø eller regler omhandlet i Det Sociale Charter. Dette gælder eksempelvis for associeringsaftaler som med Tyrkiet, for samarbejdsaftaler som med Middelhavslandene og for frihandelsaftaler som med EFTA-landene.

Kommissionen sonderer for indeværende i lyset af drøftelser i Rådet af udenrigsministre i februar d.å. mulighederne for at erstatte de eksisterende handels- og samarbejdsaftaler med central- og østeuropæiske lande med associeringsaftaler på et betydelig bredere grundlag. Kommissionen vil, når disse sonderinger er afsluttet, og når de øvrige betingelser herfor er opfyldt, fremlægge forslag til mandat for forhandlinger om indgåelse af sådanne aftaler.

Regeringen er fuldt ud opmærksom på og har forståelse for de reale betragtninger, som ligger bag det stillede spørgsmål. Regeringen vil imidlertid først kunne tage stilling hertil, når samarbejdsmulighederne er nærmere afklaret og Kommissionen har fremlagt sine forslag.