

**[Formanden]**

*gave. (Ændringer som følge af indførelse af registreret partnerskab).*

(Lovforslag nr. L 118).

Medlemmer af Folketinget Tommy Dinesen (SF), Carsten Andersen (SF), Aage Frandsen (SF), Lilli Gyldenkilde (SF), Ole Henriksen (SF), Stillingen (SF) og Ebba Strange (SF) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg til revision af arbejdsmiljøloven. (Beslutningsforslag nr. B 26).*

**Skriftlig fremsættelse af forslag:**

**Torben Lund (S):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til lov om optikervirksomhed m.v. (Lovforslag nr. L 113).*

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

**Pia Gjellerup (S):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til lov om registreret partnerskab. (Lovforslag nr. L 117).*

Jeg skal i øvrigt tillade mig at henvise til lovforslagets tekst og de bemærkninger, der ledsager det, samt til det samtidig fremsatte forslag til lov om ændring af ægteskabsloven, arveloven, straffeloven og lov om afgift af arv og gave. (Ændringer som følge af indførelse af registreret partnerskab), L 118.

**Pia Gjellerup (S):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af ægteskabsloven, arveloven, straffeloven og lov om afgift af arv og gave. (Ændringer som følge af indførelse af registreret partnerskab).*

(Lovforslag nr. L 118).

Jeg skal i øvrigt tillade mig at henvise til lovforslagets tekst og de bemærkninger, der ledsager det, samt til det samtidig fremsatte forslag til lov om registreret partnerskab, L 117.

**Tommy Dinesen (SF):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg til revision af arbejdsmiljøloven. (Beslutningsforslag nr. B 26).*

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Tredje behandling af lovforslag nr. L 8:**

*Forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.*

Af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen).

(Fremsat 5/10 88. Første behandling 11/10 88. Betænkning 10/11 88. Anden behandling 17/11 88).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Jes Lunde (SF):**

Et flertal i Folketinget vedtager om lidt en projekteringsbevilling for anlæg af nye motorveje i Nordjylland, og så vil nogle folketingsmedlemmer måske forvente, at jeg holder en takketale for øgede bevillinger til den landsdel, som jeg er valgt i. Men det vil jeg nu ikke. Jeg vil tværtimod sige, at jeg helst er fri for den bevilling. Vi har ikke lyst til deroppe at få to motorveje op igennem den smukke natur. Vi har ikke lyst til at få en yderligere styrkelse af biltrafikken – med alle de kendte negative miljømæssige konsekvenser.

Vi mener i SF ikke, at der er behov for en øget biltrafik – tværtimod.

Forureningsproblemerne må tages alvorligt også på andre dage end dem, hvor der er miljøpolitiske debatter herinde, og det må vi tage ind i overvejelserne i en sag som denne her.

Lovforslaget er jo udtryk for politiske studiehåndler, når de er værst. Det er jo en offentlig hemmelighed, at visse nordjyske politikere har fået motorvejene som betaling for at acceptere Storebæltsforbindelsen, og jeg synes, det er en

[Jes Lunde]

skidt handel, bl.a. fordi der ikke er noget trafikmæssigt grundlag for de planlagte veje.

Men hvis et flertal i Folketinget nu endelig vil forære nordjyderne 1,5 mia. kr. i den forbindelse, kunne vi så ikke i det mindste deroppe selv få lov til at afgøre, hvad pengene skal bruges til? Der tales jo meget om decentralisering for tiden, og det ville være et flot eksempel, hvis staten ville lade Nordjyllands Amtsråd disponere over midlerne. Så er jeg overbevist om, at man kunne finde på en mere kreativ anvendelse af pengene.

En mindre del kunne så anvendes til at bygge et begrænset antal omfartsveje, så vi kunne få løst de få reelle trafikmæssige problemer, der er, og resten af midlerne kunne så anvendes til andre, langt mere konstruktive projekter til fremme af erhvervsudviklingen og til gavn for den nordjyske befolkning.

Jeg vil opfordre flertallet herinde til at besinde sig. Projekteringsloven lader sig ikke standse, men inden der vedtages en egentlig anlægslov, bør det undersøges, om den megen tale om decentralisering kun er mundsvejr.

#### Margrete Auken (SF):

Den lov, vi skal vedtage nu, bliver et næsten grinagtigt monument over mangel på trafikplanlægning i dette land.

Vi har fra SF's side foreslået, at de to nordjyske veje skulle hedde henholdsvis »Risgaard« og »Knudsen«, så man til senere tider kunne se, hvorfor de ligger der, for der er overhovedet ingen trafikmæssig begrundelse for, at de skulle ligge der. Den cykelsti, der erovre ved Herning, kunne man så f.eks. kalde »Helge Sander sover«, for hvorfor har hr. Helge Sander ikke været på banen og er begyndt at interessere sig for trafikmilliarderne, som nu render til Nordjylland, hvor der i hvert fald ikke er brug for dem?

Jeg har ladet mig fortælle af fremtrædende socialdemokrater, at årsdøgntrafikken på Isterødvejen er ca. det dobbelte af det nordjyske systems, og der er altså ingen af os oppe i Nordsjælland, der har tænkt på at anlægge en motorvej på Isterødvejen.

Jeg ved ikke, hvor mange der skal lægge navn til motorvejen på Storebælt, men er man i grunden klar over, hvilken trafik det værst tænkelige tilfælde – set under alle mulige andre synsvinkler – vil give? Det vil give knap 12.000 års-

døgnsbiler på motorvejen. Det er kun lidt mere end på Farøbroerne, som der ikke er ret mange herinde der vil forsvare mere. Det er bare for lige at sætte i relief, hvad det er for noget, vi er i gang med på vejdelene i dette land.

Hvorfor snorklover alle andre end SF'erne, når vi diskuterer veje? Hvor er f.eks. hr. Helge Sander henne?

#### Arne Melchior (CD):

Ja, de skal jo nok få ørenlyd, når parlamentarikere selv taler om studehandel i parlamentet.

Jeg opfatter en studehandel som noget andet end et kompromis. En studehandel er, når man putter forskellige ting ind i en forligsgryde – ting, der ikke har en indbyrdes sammenhæng – og siger: Hvis du stemmer for den sag her sammen med mig, så stemmer jeg for den anden sag sammen med dig. Det er vel en rigtig beskrivelse af en studehandel.

Det er der imidlertid ikke tale om i det foreliggende lovforslag. Sammenhængen mellem en fast forbindelse over Storebælt og udbygningen af det nordjyske vejnet er oplagt. Det er uomtvisteligt – og dette være sagt af en begejstret tilhænger af en fast forbindelse over Storebælt – at denne for hele landet afgørende vigtige nye trafikåre mindst af alle landsdele kommer det nordjyske område til gode. Den kommer også det nordjyske område til gode, vil man få at se, men i mindre grad end andre dele af landet. Og i den sammenhæng er det ikke urimeligt, at de gode vendelboer melder sig med deres interesser, og der er derfor absolut ikke tale om en studehandel. Der er måske tale om et kompromis, og et kompromis behøver jo absolut ikke at være et råddent kompromis, men kan udmærket være et sagligt korrekt kompromis.

Der er til det korrekte bag dette kompromis, bag denne aftale og derfor bag det foreliggende lovforslag det at sige, at trafikunderlaget er ved at være der. Det nordjyske område er et af de stærkeste vækstområder, vi har. I Nordjylland forekommer der en investeringslyst, en investeringsglæde, en eksperimenteringsglæde og -evne, som kunne være forbillede for hele landet.

Jeg skal i denne sammenhæng erindre om, at er der nogen, der er blevet kastet tomater efter – næsten – og nogen, der er blevet hængt ud og blevet hånet for ikke hurtigt nok at ville tilgode-

[Arne Melchior]

se nordjyderne, så er det vel mig. Og alligevel har jeg ladet mig overbevise – ikke nu, men for år tilbage – om, at netop udviklingen i Vendsyssel er så kraftig, at de gode trafikforbindelser, der hører til en sådan udvikling, også skal tilvejebringes. Det er ikke vejstrækninger, der er færdige næste år eller i 1990, men der er adskillige år, til de står færdige.

Så vil jeg gerne hænge mig op på hr. Jes Lundes udtryk, at når man endelig vil give gaver til Nordjylland, skal de gode nordjyder selv bestemme. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det har de i høj grad gjort. Bortset fra folk, der stemmer på hr. Jes Lundes parti i Nordjylland – og dem skal der da også være nogle af – er resten af dette område helt overbevist om, at disse veje er et gode for dem, ja, en nødvendighed for dem. Og det gælder ikke kun i den ene slags organisationer, foreninger, sammenslutninger, men det gælder bredt i de politiske organer, i interesseorganisationer, i faglige og erhvervsmæssige organisationer osv.

Hr. Jes Lunde peger på miljøet, men det må da netop være nordjyderne, der er allermost interesserede i, at de har et godt miljø, og med ikke bare den klare opbakning, men det klare forlangende, der har været fra så at sige hele Vendsyssel om at få disse vejstrækninger besluttet nu og anlagt i et passende tempo frem til midten af 1990'erne, må de være helt bekendt med, hvilken miljøudvikling det har til følge, og det har de ønsket sig.

Derfor ville det ikke være rimeligt, at vi andre, som er valgt i Midtjylland eller på Lolland-Falster, eller hvor vi nu måtte være valgt, skal sige: Nej, vi ønsker det bedre for nordjyderne, end de selv ønsker sig det. Vi har bedre forstand på, hvad de har godt af, end de selv.

Det er tværtimod glædeligt at konstatere, at et kæmpeflertal i denne sal, altså i det landsdækkende parlament, har nøjagtig samme indstilling og samme opfattelse som det, de nordjyske borgere, vælgere, organisationer og interessegrupper ønsker for sig selv, og vi kan udmærket også ved denne lejlighed – det er der jo heldigvis tit lejlighed til på grund af mange fornuftige beslutninger i Folketinget – ønske nordjyderne til lykke med, at denne lov vedtages i dag.

**Dohrmann (FP):**

Jeg vil gerne give hr. Arne Melchior ret i, at

gode veje og gode trafikforbindelser er noget, erhvervslivet er meget afhængigt af. Men jeg synes, hr. Arne Melchior glemmer noget i forbindelse med hele sit prestigeprojekt her, for det hedder jo reelt ikke Storebæltsforbindelsen eller aftalen om de nordjyske veje, nej, den reelle, fuldt dækkende benævnelse af hele denne sag er »Hr. Arne Melchiors prestigeprojekt«.

Det, hr. Arne Melchior glemmer, er jo, at når han nu bruger de mange, mange penge oppe i Nordjylland, er der andre egne af landet, som må undgælde for det, og vi ved jo alle sammen, at det gælder et meget stærkt erhvervsmæssigt område som f.eks. det midtjyske. Vi kan også godt tage forbindelsen Esbjerg-Kolding; hvor bliver den af? Den bliver udsat og udsat, og andre steder i landet bliver man også nødt til at udsætte nogle investeringer, fordi hr. Arne Melchior partout skulle have hele sit prestigeprojekt igennem.

Det er fuldstændig rigtigt, som de forrige talere var inde på, at det er under lavmålet, at folketingsmedlemmer, der vel at mærke er valgt i forskellige egne af landet, men alligevel er landspolitikere, kan indgå den slags studehandler – blev det kaldt; jeg vil nærmest kalde det en hundehandel i stedet, for vi ved jo alle sammen, at nogle i den socialdemokratiske gruppe kun kunne formås til at støtte aftalen om hr. Arne Melchiors prestigeprojekt, såfremt den landsdel, hvor de selv var valgt, blev tilgodeset med en pose penge, og det er reelt det, vi taler om.

Og derfor kan hr. Arne Melchiors varme sympati for nordjyderne i denne forbindelse ligge på et meget, meget lille sted.

Selvfølgelig skal nordjyderne have gode vejforbindelser, ligesom vi skal have det overalt i landet, men man behøver ikke nødvendigvis at klistre det halve Nordjylland til med asfalt, for at hr. Arne Melchior kan få sit prestigeprojekt gennemført.

**Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):**

Jeg skal kun gøre en ganske kort bemærkning til den debat, som nu ruller sig ud. Det kan jo, når man hører nogle af indlæggene, lyde, som om der overhovedet ikke er nogen trafik nord for Limfjorden, og det er der jo faktisk. Der er faktisk et trafikbehov, som skal tilgodeses. Det ved nordjyderne, og det er derfor, de

**[Trafik- og kommunikationsministeren]**

har ønsket disse veje; det er derfor, der har været den brede opslutning, bortset fra ganske få af de talere, der har været på talerstolen. Der er tilslutning blandt vælgerne og blandt befolkningen i Nordjylland.

Men det er jo ikke bare nordjyderne, det er også os andre, som skal vurdere trafikken, og vi har til opgave at få lagt de planer, som skal lægges. Det er derfor, der nu kommer en projekteringslov for de nordjyske veje. Vi har brug for at få denne projektering gennemført, således at vi senere kan tage stilling til, hvordan vejene skal være.

Debatten løber helt af sporet, når hr. Dohrmann spørger: Hvor bliver Kolding-Esbjerg-vejen af? Jamen den kommer; det er min agt – og det har jeg sagt flere gange – endnu i denne samling at fremsætte anlæggsforslag vedrørende vejen fra Kolding til Esbjerg. Det er klar til høring og vil komme her i Tinget i denne samling.

Så der er ikke noget med, at der sker forskydninger, som kan føres hen i de sammenhænge, som hr. Dohrmann er inde på. Der er god grund til at fremsætte det forslag, som er fremsat. Ellers havde regeringen heller ikke fremsat det.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg har to korte bemærkninger.

Til hr. Arne Melchior: Jo, der kan da være en vis ræson i at sige, at Nordjylland skal kompenseres for, at man bruger mange milliarder på en Storebæltsforbindelse, som ikke gavner deroppe. Men hvorfor skal man absolut have kompenseringen i form af asfalt? Var det ikke en mulighed at sige til nordjyderne: I må selv tage stilling til, hvordan den compensation rettelig bør være, hvis staten ønsker at afsætte 1½ mia. kr. til det? Lad os dog have lov til at være lidt mere kreative selv deroppe. Og det er da rigtigt, at amtsråd og kommuner deroppe har sagt: Ja, hvis vi kan få asfalten, okay, lad os så få den. Men de er ikke blevet stillet over for et alternativ, sådan at de har haft mulighed for at foreslå noget andet.

Og til ministeren blot den enkelte bemærkning, at de steder i Nordjylland, hvor man nu vil planlægge motorveje, jo ikke er de steder i Nordjylland, hvor der faktisk er mest trafik. Der er betydelig mere årsdøgntrafik f.eks. på

vejen til Åbybro, hvor der ikke kommer nogen motorvej. Så logikken er meget tynd på dette område.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg må sige, at hr. Arne Melchior virkelig er en ven. Det var jo forbløffende klar tale: Vi har stået her med to tosser, som vi ikke kan komme af med; har I tre evnesvage, som I vil sælge, så handler vi den vej rundt. Sådan omtrent er den handel gået hjem. Der er jo ikke tale om, at hr. Arne Melchior et øjeblik bestred, at det var en handel, der i hvert fald ikke havde nogen trafikale begrundelser – om man så skal kalde det en studehandel eller en hestehandel, eller hvad man skal kalde det.

Og så kunne jeg stadig væk høre, at hr. Arne Melchior har øvet sig på den tale, som han skal holde, når han skal åbne disse to veje. Nu kommer han desværre ikke til det, og nu kom så trafikministeren med sit bud på, hvordan den tale skal lyde, idet han sagde, at der skam er trafik i Nordjylland.

Jamen det har vi da heller aldrig bestridt. Jeg vil bare sige, at hvis der skal bygges sådan nogle veje overalt i landet til den trafikmængde, så har jeg nu fundet ud af, hvad der i grunden er Trafikministeriets bidrag til miljødebatten – vi har en gang imellem overvejet, om man overhovedet kan stave til ordet miljø derhenne, men det kan man –: Man vil simpelt hen lægge asfalt ud over hele landbrugsjorden, for derved nedbringer man nærings saltbidraget. Det er jo også en slags braklægning at gå i gang med, men det er en noget kostbar måde at løse landets forureningsproblemer på at plastre det hele til med asfalt.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg betragter denne debat som en ouverture til de senere punkter på dagsordenen, hvor vi skal drøfte Storebælt, og så kan den debat måske blive det kortere.

Må jeg sige til fru Margrete Auken, at jeg aldeles ikke har øvet mig på nogen taler til åbningen af nogen veje, alene af den grund, at jeg aldrig nogen sinde har været i tvivl om i mine 4 år som trafikminister, at jeg ikke ville beklæde en sådan post i midten af 1990'erne. Så indbildsk

[Arne Melchior]

er jeg ikke. Men når vi nu taler om at øve sig, kunne det være, at fru Margrete Auken, som er udmærket spontan, skulle øve sig lidt bedre på sine taler, således at de blev præget af denne forberedelse.

Jeg kan aldeles ikke deltage i denne stirren sig blind på asfaltbelægning og tilplastring på bekostning af landbrugsjord. Mangler vi landbrugsjord i dette land? Mangler de kvadratkilometer, som vi har veje på, til landbrugsproduktionen? Det er en ny betragtning, må jeg nok have lov til at sige, og det drejer sig aldeles ikke om asfalt; asfalt er et glimrende praktisk materiale.

Det, det drejer sig om, er fremkommelighed. Det er, at mennesker og varer skal komme hurtigt, sikkert og billigt frem til hinanden. Det er det, det drejer sig om, og det er det, disse veje skal tjene til.

Må jeg så til hr. Dohrmann sige, at det er ganske rigtigt, at vi mangler et par andre vejstrækningers forbedring. Det drejer sig især om Esbjerg-Kolding, men det drejer sig også om en motorvej nord-syd på skrå i Jylland, altså Århus-Esbjerg og vice versa. Det er ganske rigtigt, at de også skal komme, men netop det område, som Esbjerg-Kolding-vejen omfatter, får jo stor nytte af det anlæg af Storebælts faste forbindelse, som vi har besluttet, og som nu iværksættes, så derfor er det ikke helt unaturligt, ikke usagligt eller ulogisk, at de på det andet område må stå i bageste række.

Og så skal jeg bekræfte min varme sympati for nordjyderne. Enten jeg i mine unge dage var soldat deroppe, eller jeg på mine gamle dage er turistformand, finder jeg, at Vendsyssel er et herligt område. Det er jo de ægte arvtagere efter vikingerne.

**Formanden:**

Vi behandler stadig væk forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger, tredje behandling oven i købet.

(Kort bemærkning).

**Bjørn Elmquist (V):**

Jeg skal ikke forsøge at forlænge debatten, jeg synes bare, der undervejs er afleveret nogle lidt kryptiske, lidt besynderlige kommentarer.

Således som jeg som nordjysk folketingsmedlem har set det hele tiden, har Storebæltsforbindelsen drejet sig om at få forbedret infra-

strukturnettet på midteraksen i Danmark. Så er det da naturligt, at man ved den lejlighed også forbedrer infrastrukturnettet i det nordlige Jylland. Det er den landsdel i Danmark, der har færrest motorveje, og hvor der indtil nu er blevet opereret med en anden færdssikkerhedsstandard end i andre dele af landet. Det var uacceptabelt, og derfor synes jeg, det er en god ordning, vi her er endt med.

**Formanden:**

En sidste kort bemærkning til fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det er igen en tak til hr. Arne Melchior. Jeg vil ikke sige, hvad det er for en borgerlig politiker, der sidder og griner som en flækket træsko, men det var ham, der kom i tanker om den måde, man kunne løse landbrugets forureningsproblemer på, nemlig ved at lægge asfalt ud over det hele. Og det kommer så hr. Arne Melchior op og bekræfter er en måde at løse problemerne på: Vi lægger asfalt på det!

Så er det jo bare, man må spørge sig: Har vi ubegrænset med penge? Nu hælder vi en masse op i hr. Risgaard Knudsens to veje. Der er lige givet et løfte om, at vi går videre med løsningen af landbrugsproblemerne andre steder. Jeg vil gerne spørge trafikministeren: Har hr. Helge Sander fået et tilsvarende løfte? Der trænges nemlig lidt til en vej dér. Nu ryster ministeren på hovedet; det siger jo noget om, hvordan hr. Helge Sander sover i timen, for der har været masser af milliarder til rådighed, når der skulle lægges asfalt rundt omkring til bekæmpelse af forureningen fra landbruget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslaget

vedtoges med 97 stemmer (S, KF, V, RV, CD og KRF samt Poulsgaard (FP) og Johannes Sørensen (FP)) mod 30 (SF og FP).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Anden behandling af lovforslag nr. L 1:**

*Forslag til finanslov for finansåret 1989.*  
Af finansministeren (Palle Simonsen).  
(Fremsat 4/10 88. Første behandling 13/10  
88. Betænkning 26/10 88).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Afstemning*

§§ 1-8, 10-30, 35-39, 41 og 42  
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i Finansudvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Anden behandling af lovforslag nr. L 71:**

*Forslag til lov om ændring af lov om arbejds-  
skadeforsikring. (Erstatning for fosterskader).*  
Af socialministeren (Aase Olesen).  
(Fremsat 26/10 88. Første behandling 3/11  
88. Betænkning 17/11 88).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Afstemning*

§§ 1 og 2  
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Forespørgsel nr. F 3:**

*Forespørgsel til industriministeren:*

»Hvad kan ministeren oplyse om erhvervs- og beskæftigelsesudviklingen på Vestlolland og om regeringens indsats for at forbedre den?«

Af Rahbæk Møller (SF) m. fl.

(Forespørgslen anmeldt 6/10 88. Fremme af forespørgslen vedtaget 13/10 88).

*Begrundelse*

**Rahbæk Møller (SF):**

Arbejdsløsheden er stor og voksende her i landet – med de mange menneskelige og sociale problemer, det medfører. Mange lokalområder er specielt hårdt ramt.

Vestlolland er det hårdest ramte område af alle med en arbejdsløshed på omkring de 20 pct. uden nogen tegn på forbedring. Samtidig er Vestlollands situation efter lukningen af et stort skibsværft sammenlignelig med situationen i en række svenske lokalområder, hvor der lukkes skibsværfter, og hvor den svenske regering i samarbejde med de berørte lokalområder har været i stand til at skabe nye arbejdspladser til erstatning for de tabte.

Af disse to grunde har SF fundet, at Folketinget har brug for en debat om beskæftigelses- og erhvervssituationen på Vestlolland og om, hvad der kan gøres for at forbedre den.

*Besvarelse*

**Industriministeren (Nils Wilhjelms):**

Den senest opgjorte udvikling i arbejdsløsheden på Lolland viser en ledighedsprocent i maj 1988 for de fire vestlollandske kommuner på 19,4 mod 19,7 i maj forrige år. Ledighedsprocenten for Storstrøms Amt var i maj i år på 12,4 og året før på 12,0. For hele landet skal jeg minde om, at den tilsvarende procent var på henholdsvis 9,7 og 9,1.