

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. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

22) Anden behandling af lovforslag nr. L 114: Forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Kommunalbestyrelsens ansvar for hjemmehjælperens berigelsesforbrydelser).

Af Kirsten Jacobsen (FP) m.fl.

(Fremsat 10/12 96. Første behandling 23/1 97. Betænkning 7/5 97).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2 og ændringsforslaget vedrørende titlen 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. (Ophold). Det er vedtaget.

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.53

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

23) Forespørgsel nr. F 58:

Forespørgsel til erhvervsministeren:

»Hvad påtænker regeringen af initiativer for at vende den negative beskæftigelses- og erhvervsudvikling og forbedre uddannelsesniveauet på Lolland?«

Af Jørn Jespersen (SF), Steen Gade (SF) og Kjeld Rahbæk Møller (SF).

(Forespørgslen anmeldt 1/4 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 4/4 97).

Begrundelse

Jørn Jespersen (SF):

Når SF i dag har ønsket at sætte Lollands fremtid på Folketingets dagsorden, så er det på baggrund af, at det egentlig på mange måder går ganske udmærket på Lolland. Der er mange gode små og mellemstore virksomheder, som kører fornuftigt og fremtidsorienteret. Der er mange gode projekter, som er i gang med at blive realiseret, eller som tegner meget lovende på tegnebrættet, og der er mange nye tanker, som gør sig gældende i mange forskellige kredse på Lolland.

Men på den anden side er vi nødt til at se i øjnene, at Lolland har brug for en håndsrekning fra resten af samfundet. I øjeblikket er Lolland ved at komme sig over de massive tab af arbejdspladser, som fandt sted i 1980'erne på grund af lukning af værftet osv.

Og netop i den situation, hvor man var ved at komme godt i gang, og hvor der er mange lovende ting i gang på øen, så rammes Lolland af nye uforskyldte tab af arbejdspladser. Og det handler om omlægning af godstrafikken, det handler om nedlæggelse af det toldfrie salg, nedsættelsen af taksten på Storebæltsoverfarten,

og alt i alt beløber det sig til adskillige tusinde arbejdspladser direkte eller indirekte, som forsvinder fra øen, uden at man lokalt har nogen som helst del af ansvar og skyld.

Vi må også sige, at vi står i en situation, hvor fremgangen i beskæftigelsen, som jo heldigvis gør sig gældende i hele landet, også stikker frem på Lolland, men det er fra et dårligere udgangspunkt, og det er i et lavere tempo. Vi kan jo bare nævne, at arbejdsløsheden på Vestlolland stadig væk ligger i omegnen af 15 pct., i en enkelt kommune er den helt oppe på 18 pct.

Det er også en kendsgerning, at Lolland er underforsynet med uddannelsesinstitutioner, med forskningsinstitutioner, med statslige arbejdspladser i det hele taget. Derfor bør man sige fra statens, fra samfundets side, at Lolland skal have fair betingelser for at få del i den almindelige fremgang i landet. Lolland har et helt berettiget krav om en ordentlig infrastruktur, om en rimelig andel i de statslige arbejdspladser, hvad enten vi snakker centraladministration, uddannelse, forskning eller kultur.

Og så har Lolland altså et helt aktuelt krav på at få en rimelig kompensation for de tab af arbejdspladser, som man ikke selv har været skyld i. Man kunne sige, at der er brug for et bidrag til en kickstart af erhvervsudvikling, beskæftigelse og uddannelse, som kan kompensere for de arbejdspladser, der nedlægges eller flyttes til andre dele af landet.

Derfor bør debatten i dag også bidrage til at sikre, at yderområder som Lolland og andre er med i overvejelserne, når der i den kommende tid træffes beslutninger om f.eks. infrastruktur, tog, færger, takster og veje, når der træffes beslutninger om nye forskningsinitiativer, når der træffes beslutninger i forbindelse med finansloven osv.

Vi må jo erkende, at der også er andre områder i landet, som har problemer af lignende karakter, og hvor en håndsrækning også kunne være berettiget. Derfor tror vi på, at dagens forespørgselsdebat både kan medvirke til at give et positivt signal til Lolland om, at der er en lydhørhed over for de initiativer, der er groet på Lolland, og at vi samtidig kan sende et signal til andre yderområder om, at når ideerne bobler, når kreativiteten er til stede, så er der også en mulighed for at få en håndsrækning til at realisere dem.

Og på den baggrund har vi ønsket at få en redegørelse for regeringens planer med hensyn til erhvervsudvikling, beskæftigelse og uddan-

nelse på Lolland, og vi håber, at det kan blive starten til en proces, hvor der virkelig kommer gang i et konstruktivt samarbejde mellem lokale myndigheder og organisationer og regering og Folketing om at sikre en fortsat udvikling og fremgang i erhvervsliv og beskæftigelse på Lolland.

Besvarelse

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at vi har en god tradition for åbne debatter her i Folketingsalen. Imidlertid kan jeg måske ikke tilbageholde den bemærkning, at der kan jo godt blive tale om ganske mange åbne debatter, hvis vi for hvert enkelt – undskyld udtrykket – lokalområde skal have en folketingsdebat om erhvervsindsatsen i det pågældende regionalområde. Det siger jeg slet ikke, fordi jeg ikke mener, at der er grundlag for en seriøs debat om forholdene på Lolland, for det er der helt givet, men jeg siger det, fordi vi tidligere har haft mange gode debatter i Folketinget, hvor vi har fokuseret nok så meget på den praktiske løsning af problemerne, og så har vi gjort arbejdet – jeg har selv været medvirkende til det ved flere lejligheder – således, at vi har diskuteret forholdene i f.eks. Folketingets Erhvervsudvalg i samarbejde med ministeren og har fået løst nogle konkrete opgaver.

Imidlertid er det jo altid godt med en åben debat i Folketingssalen, og regeringen er selvfølgelig også glad for at få lejlighed til at give udtryk for sin holdning til spørgsmålene, og der er ingen tvivl om, at Lolland gennem lang tid har været i en ganske vanskelig situation. Der er da også blevet og bliver taget ganske mange initiativer for at fremme udviklingen, og regeringen er opmærksom på regionen.

På mit eget ministerområde startede det under egnsudviklingsloven, der siden blev afløst af erhvervsfremmeloven, og under forskellige EU-programmer, herunder ikke mindst Mål 2-programmet, der tilfører regionen ganske betydelige millionbeløb hvert eneste år. Staten giver og har igennem tiden givet Lolland en økonomisk saltvandsindsprøjtning. Det er ikke mindst sket gennem den statslige medfinansiering af EU-programmerne, men også en række andre initiativer er blevet iværksat og støttet.

Det er væsentligt for mig at understrege, at regeringen ikke har været passiv tilskuer til

udviklingen på Lolland. Der er gjort, og der gøres stadig væk en stor indsats for at imødegå de særlige lollandske problemer. Jeg tror, vi alle kan huske den dramatiske situation, som hr. Jørn Jespersen også nævner, der opstod som følge af lukningen af skibsværftet i Nakskov. Det ligger tilbage til 1986, og lige siden har de statslige initiativer været koncentreret om at afhjælpe problemerne i området.

Gennem EU-programmerne har der og vil der fortsat fra statslig side blive ydet tilskud til en lang række private virksomhedsprojekter. Der er ydet tilskud til produktudvikling og produktionsudstyr, men der er også ydet betydelige bidrag til målrettet uddannelse af virksomhedernes medarbejdere, og formålet har hele tiden været at bidrage til regionens udvikling. Ved udvælgelsen af projekter er der således lagt vægt på projektets udviklingsperspektiv og den beskæftigelsesmæssige effekt. Dette har givet et tiltrængt løft også på relativt kort sigt til den lollandske økonomi.

Men der er også tænkt på den mere langsigtede udvikling på Lolland. Under EU-programmerne er der således f.eks. ydet støtte til en række infrastrukturprojekter, der på forskellig vis yder sit til at forbedre regionens rammebetingelser.

Regeringen er opmærksom på, at Lolland fortsat befinder sig i en vanskelig situation. Danmark befinder sig heldigvis i øjeblikket i en periode, hvor ledigheden er stærkt faldende. Vi skal være opmærksomme på, at der ikke forekommer flaskehalsproblemer på arbejdsmarkedet, men det må jo nærmest betegnes som en positiv opgave, der skal løses.

Også på Lolland falder ledigheden heldigvis, men selv om ledigheden er faldende, er den stadig væk høj. Det gør det naturligvis ikke nemmere, når regionen bliver påvirket negativt af store investeringer som f.eks. den faste forbindelse over Storebælt. Jeg tænker her på indskrænkning hos DSB Scandlines i Rødby, men også i den forbindelse har regeringen dog taget initiativ til at afhjælpe de værste problemer. Der er således under varslingspuljen bevilget ganske store midler til forskellige efteruddannelses-tiltag.

Ud over EU-programmerne, som jeg tidligere har nævnt, har regeringen også taget en række rent nationale initiativer til at fremme udviklingen på Lolland. På mit eget ministerområde kan jeg således fremhæve, at der er bevilget midler til udarbejdelse af et regionalt erhvervsudvik-

lingsprogram for Lolland. Programmet dækker perioden 1996-99 og har allerede bidraget til en proces, hvor de regionale aktører i højere grad end tidligere er i dialog.

Takket være arbejdet med det regionale erhvervsudviklingsprogram er kommunerne på Lolland i dag enige om en fælles erhvervs politik. Der lægges vægt på en helhedsorienteret indfaldsvinkel med projektinitiativer, der indeholder såvel erhvervspolitiske som arbejdsmarkeds- og uddannelsespolitiske indsatsområder. Som et supplement til, ja, nogle ville måske driste sig til at kalde det en overbygning på det regionale erhvervsudviklingsprogram, har regionen søgt og fået status som erhvervsknudepunkt. Erhvervsknudepunkterne er endnu på forsøgsstadiet, men et erhvervsknudepunkt er som bekendt et dialogforum, hvor repræsentanter for de vigtigste regionale erhvervsfremmeaktører mødes for at drøfte den regionale erhvervsudvikling. Her mødes efter regionens eget valg amt, kommuner, regionale arbejdsmarkedsråd med erhvervsuddannelsesinstitutioner, erhvervsråd, teknologisk informationscenter m.v. for at drøfte og koordinere den regionale indsats på tværs af organisationerne.

Et væsentligt element i erhvervsknudepunktet er således dialogen mellem erhvervspolitikken og arbejdsmarkeds- og uddannelsespolitikken, det man kan kalde de tre sider af en moderne beskæftigelsespolitik. Det lollandske erhvervsknudepunkt er godkendt her i foråret 1997. Det er derfor selvsagt endnu for tidligt at vurdere resultaterne af etableringen af knudepunktet, men regeringen har opmærksomheden rettet mod samtlige disse oprettede erhvervsknudepunkter. Vi vil derfor også følge samarbejdet på Lolland med største opmærksomhed.

Også på turismeområdet er der fra statslig side taget initiativer, der vil have en positiv effekt på udviklingen på Lolland. Som led i den statslige turismenetværksordning etablerede man i 1996 syv regionale turismeudviklingselskaber, herunder Turismeregion Syd, som dækker Storstrøms Amt og dermed Lolland. Formålet hermed er at etablere og udvikle en slagkraftig regional turismeudviklingsorganisation, der skal tage sig af den regionale produktudvikling, markedsføring m.v. af turismen.

På det arbejdsmarkeds- og uddannelsesmæssige område yder regeringen også en betydelig indsats. Lad mig blot nævne uddannelse og jobtræning, der hver især dækker over mange forskellige tiltag, som naturligvis også tages i

anvendelse på Lolland. Lov om en aktiv arbejdsmarkedspolitik giver mulighed for aktiveringstilbud med større valgmuligheder for den enkelte ledige. Ofte kombineres aktivering af ledige med efteruddannelse af beskæftigede gennem forskellige former for målrettede uddannelses- og rotationsordninger.

Lad mig også nævne lov om orlov, voksen- og efteruddannelser, og i forbindelse hermed den tidligere omtalte varslingspulje. Arbejdsmarkedet overvåges løbende med henblik på at foregribe og afhjælpe ubalance og langtidsløshed, da det handler om at være forud for udviklingen. Der er altså en bred vifte af uddannelses- og efteruddannelsestilbud inden for arbejdsmarkedspolitikken. Særlig for Lolland kommer hertil den indsats, som Socialfonden yder under Mål 2-programmet. Socialfondens indsats sigter på at øge arbejdsstyrkens kvalifikationer gennem iværksættelse af uddannelsesaktiviteter både for de ledige og for folk i arbejdet.

Også på landbrugsområdet har regeringen taget initiativer, som kommer Lolland til gode. Lad mig blot fremhæve strukturprojektordningen, der har til formål at medvirke til at forbedre vilkårene for forarbejdning og afsætning af landbrugs- og skovbrugsprodukter, og produktudviklingsordningen, der har til formål at fremme udviklingsaktiviteten i det primære jordbrug og i fiskeriet.

Der er således som nævnt taget mange initiativer for at fremme udviklingen og afhjælpe Lollands særlige problemer. Regeringen finder, at der allerede er mange bolde i luften, og at det er nødvendigt at intensivere overvågningen og koordineringen af de aktiviteter, der er sat i gang. I forbindelse med overvågningen vil regeringen tage initiativ til at evaluere de igangsatte aktiviteter og på grundlag heraf efterfølgende overveje, om der er behov for yderligere tiltag, herunder vurdere muligheden for at placere nye statslige arbejdspladser på Lolland. Jeg mener, at regionen er forsynet med redskaber til at vende udviklingen. Jeg er imidlertid også overbevist om, at effekten af det enkelte redskab bliver størst, når der sikres en koordinering heraf. Jeg vil derfor opfordre til, at man regionalt sikrer og forøger koordineringen af de allerede tilstedeværende redskaber, så den største og ønskede effekt opnås.

Det er vigtigt at udvise en vis tålmodighed med hensyn til realisering af effekterne af de mange initiativer, der er taget. Mange af initiativerne er det, man kan kalde strukturelle initiativer, dvs. initiativer, der sigter på at tilvejebringe de rammebetingelser, som skal give Lolland det initiativ, den virkelyst, den dynamik, der kan føre Lolland videre i det næste årtusind. Det siger sig selv, at sådanne initiativer ikke giver arbejdspladser i tusindvis fra den ene dag til den anden. Til gengæld skaber de over tid en øget bæredygtig økonomisk vækst og dermed vedvarende beskæftigelse, og det er det, vi ønsker at opnå. Målet for Lolland er vedvarende beskæftigelse og en økonomi, der hviler i sig selv.

Lad mig understrege, at løbet på ingen måde er kørt for Lolland; det viser ikke mindst mængden af Lollands ideer, lollandske projektforslag, og lad mig blot nævne nogle af dem meget kort: Der er ideer om et medicenter, om et kunst-, kongres- og videntcenter, om et IT-hus, om et opdagerhus, om økologiske ferieformer, om højskoler og meget, meget mere.

Regeringen er villig til at se positivt på og undersøge mulighederne for realisering og medfinansiering af sådanne initiativer, herunder at medvirke til at finde fornuftige løsningsmodeller til at fremme gode lollandske ideer.

Regeringen er således ikke blind for, at der kan være behov for yderligere initiativer på Lolland; derfor vil regeringen også tage initiativ til at fremme små og mellemstore virksomheders perspektivrige projekter i danske udkantsområder og herunder også tage et særligt hensyn til de lollandske problemer.

Jeg skal slutte med i denne forbindelse at understrege, at regeringen vil sørge for, at der bliver taget kontakt til Europa-Kommissionen om at få ændret det såkaldte SMV-initiativ – altså initiativet i forbindelse med små og mellemstore virksomheder – anvendelsesområde, således at initiativet kan komme de danske udkantsområder, herunder Lolland, til gode. Hvor mange midler, der vil tilflyde Lolland konkret som følge heraf, kan jeg ikke sige noget præcist om i dag; det afhænger naturligvis også primært af, hvor mange gode projekter lollænderne kommer med.

Forhandling

Jørn Jespersen (SF):

Jeg vil gerne starte med at konstatere noget meget glædeligt, nemlig at det er min opfattelse, at dagens forespørgselsdebat har medvirket til

at sætte yderligere skub i en meget konstruktiv proces på Lolland, hvor der vrimler med konkrete og spændende idérige projekter, som bl.a. handler om noget, man kunne sætte nogle overskrifter på, f.eks. nye virksomheder i forbindelse med omlægning af landbrug, udnyttelse af den centrale placering i Østersøen, nye fremtidsrettede produktioner, helt konkrete forslag til ny forskning, der retter sig mod en ny tids marker og produkter, og gode kulturprojekter. Det er vores opfattelse, at en sådan idérigdom bør opmuntres og støttes.

Jeg synes også indledningsvis, det er meget væsentligt at slå fast, at sådan som stemningen er på Lolland i øjeblikket, ville det være helt urimeligt at sige, at der er tale om klynkeri, for det er der på ingen måde. Der er ingen på Lolland, der tror, at der kommer folk udefra og løser problemerne på Lolland for os. Det, der derimod bliver bedt om, er fair betingelser, de samme rammevilkår, som man har i andre dele af landet, og det er kompensation for de arbejdspladser, som man taber uden selv at have skyld i det.

Jeg skal derfor sige tak til erhvervsministeren for besvarelsen af forespørgslen, og jeg skal da ikke lægge skjul på, at jeg gerne havde set, at det var muligt at give endnu mere konkrete tilsagn, end erhvervsministeren gjorde, om håndsrækninger til nogle af de konkrete forslag og ideer, der har været fremme. Men på den anden side synes jeg, det er meget væsentligt at lægge mærke til, at ministerens besvarelse rummede en meget positiv imødekommenhed, som kan give løfte om, at gode ideer og initiativer vil få en meget varm velkomst og en seriøs overvejelse, og det væsentligste formål med debatten var sådan set også at sikre, at vi sætter gang i en god proces, hvor der er tale om et samarbejde.

Efter vores opfattelse kunne man præsentere en Plan Lolland i fem punkter, som der efter vores mening er god grund til at arbejde videre med at realisere.

Det første punkt i sådan en Plan Lolland hedder infrastruktur. Der er ingen tvivl om, at infrastrukturen i et område har stor betydning for erhvervsudvikling, for bosætning og for muligheden for at deltage i den almindelige fremgang i samfundet. Vi er fuldt ud klar over, at mange af de spørgsmål, der vedrører infrastrukturen på Lolland og i Storstrøms Amt, ikke kan afklares i dag, fordi de indgår i kommende aftaler og forhandlinger.

Men vi synes, det er væsentligt allerede nu at sige noget om infrastrukturen for at give nogle signaler om partiernes indstilling på dette væsentlige punkt.

For det første er det væsentligt at sikre nogle ordentlige togforbindelser fra hele Lolland-Falsterområdet og indad mod hovedstaden. Det er lidt barokt, at man kan diskutere milliardprojekter, der skal koble seks minutter af rejsetiden mellem København og Århus, samtidig med at man kan stå i Nykøbing Falster og vente i tre-fire gange så lang tid på, at forbindelserne skal passe sammen.

Derfor må det være et rimeligt krav, at vi fra Folketingets side sikrer, at der er hyppige afgang, ordentlig service og en rimelig rejsetid, sådan at en erhvervs virksomhed kan være bekendt at lade sine kunder og leverandører rejse med de kollektive trafikforbindelser, og sådan at det er muligt at bo på Lolland og arbejde uden for regionen.

Vi lægger også vægt på nogle gode færgeforbindelser fra Rødby og er helt klar over, at det ikke kan undgås, at denne diskussion også kommer til at hænge sammen med den faste forbindelse over Femer Bælt, men dér er beslutningsprocedurerne jo lagt i faste rammer, så derfor er det næppe tænkeligt, at den kommer meget længere i dag.

Vi synes, det er afgørende, at Folketinget får givet et signal om, at Spodsbjerg-Tårs overfarten bliver sikret med hensyn til antal afgang, kvalitet og ordentlige priser. Det er en væsentlig forudsætning for områdets trivsel.

Det er også vores opfattelse, at de 14,2 km motorvej mellem Ønslev og Saksøbing bør færdiggøres, og endelig synes vi, det er meget væsentligt, at vi genoptager debatten om forbindelsen mellem Gedser og Berlin. Det er en forbindelse til Europas kommende kraftcentrum, og det er helt vanvittigt, at den er blevet nedlagt.

Så der er altså en lang række kommende diskussioner på infrastrukturområdet, som vi skal have med i overvejelserne, og vi skal også huske at tænke på Lollands og Falsters situation, når beslutningerne skal træffes.

Overskrift nummer to i en Plan Lolland kunne være statslige arbejdspladser. Jeg synes, man skal notere sig løftet fra erhvervsministeren om at overveje positivt, om der er mulighed for at placere nuværende, kommende og nye statslige arbejdspladser på Lolland. Jeg tror, at det, der her er brug for, er, at der bliver tænkt kreative tanker om nye initiativer, som skal i gang, og

som med stor fordel vil kunne placeres med de vilkår, der nu er på Lolland.

Jeg skal bare nævne nogle af de få konkrete forslag, der allerede har været fremme i debatten, og som efter vores opfattelse fortjener at nyde fremme. Det gælder et grønt videnscenter, hvor vi jo skal til at arbejde med spildevandsrensning i det åbne land. Der skal gøres nogle erfaringer, der skal opsamles viden, og der er basis for senere hen at lave en produktion af serviceydelser og af viden, også med henblik på eksport. Det ville være oplagt, at den indsats blev gjort på Lolland, og at den mangfoldighed af jobtyper og arbejdspladser, der dermed ville blive oprettet, kunne placeres dér. To fluer ville være slået med et enkelt slag med fluesmækken.

Vi synes også, at der er nogle løfterige perspektiver i nogle af de projekter med fjernarbejdspladser, som har været skitseret. Vi har mærket os nogle af tankerne fra Ravnsborg Kommune, og vi synes ærligt talt, at miljøministeren skylder at få gennemført det projekt, der foreligger fra Skov- og Naturstyrelsen. Det kan ikke passe, at et projekt med så store perspektiver, men med så små konsekvenser for en statslig styrelse, skal strandе på forskellige barrierer. Det burde man sørge for blev gennemført hurtigst muligt.

Vi synes, der er nogle meget spændende tanker om et internationalt socialt kraft- og videnscenter i Rødby. Der er faciliteter, der er viden, der er medarbejdere. Det er bare at gå i gang med det. Det kunne være til gavn for hele Danmark, og det kunne samtidig være et bidrag til erhvervs- og beskæftigelsesudviklingen på Lolland.

Vi synes også, det kunne være en god idé i forbindelse med den kommende finanslov at overveje at lave en pulje til grøn beskæftigelse i yderområder, herunder Lolland. Der skal givetvis mere gang i grøn beskæftigelse, så hvorfor ikke indhøste nogle af erfaringerne dér, hvor man både har brug for beskæftigelsesudviklingen og samtidig for den miljømæssige fremgang?

Den tredje overskrift i en Plan Lolland hedder nye private produktions- og servicevirksomheder, og her ser vi store perspektiver ikke mindst inden for forarbejdningen af nogle af de forhåbentlig kommende højkvalitetsfødevarer. Der er ingen tvivl om, at der er brug for en omlægning af landbrugsproduktionen på Lolland bort fra det, der er blevet kaldt prærielandbruget med

den meget ekstensive drift, og hvor råvarerne oven i købet bliver fragtet ud af regionen og bearbejdet andre steder.

Der er brug for en omlægning til nogle højkvalitets- og meget gerne økologiske produkter med en høj værditilvækst, og der er brug for at skabe muligheder for i en langt større udstrækning, end det sker i dag, også lokalt at forarbejde de lokale råvarer. Man kunne jo ligefrem forestille sig et »Appellation Lolland« som et kvalitetsstempel, der ville gøre, at man kunne få en berettiget merpris for nogle højkvalitetsprodukter og samtidig skabe sikkerhed for, at produktionen foregår i ens eget lokalområde. Sådan et samarbejde, hvor man laver nogle samtlende overskrifter, som giver mulighed for, at man på en lang række områder kan udvikle nye økologiske produkter, nye kvalitetsprodukter ville være et konstruktivt bidrag.

Her kan der være brug for at se velvilligt på en medfinansiering, f.eks. af Mål 2-midlerne, hvor der er brug for et lille ekstra bidrag for at projektet i starten hænger sammen, og der kunne også være tale om at give støtte til andre ting, der ikke kan komme ind under den ordning.

Den fjerde overskrift kunne være støtte til perspektivet i projekter, der er mediesendt, og som ministeren også har nævnt, er der et grønt sæt af centre, som efter vores mening burde have en basisbevilling; der er Sydtek osv. Det er initiativer, der er groet, som er i gang, men som har brug for at sikres i fremtiden.

Endelig ville den femte overskrift i en Plan Lolland hedde kultur og turisme, hvor der også er mange spændende projekter. Der er kunstantanker, der er mad- og kulturmuseum, der er en erstatning fra Arbejdsmarkedets Feriefond med en investeringspulje og med en egentlig pulje til at lave turistinitiativer i yderområder. Det synes vi er noget der fortjener at blive tænkt over i den kommende tid.

Alle disse projekter er nogle, som der efter vores opfattelse vil være skabt basis for at arbejde videre med, når den dagsorden, som jeg om et øjeblik skal foreslå, forhåbentlig er blevet vedtaget. Så er der givet et kraftigt signal fra Folketinget, uden nogen sikkerhed for at tingene bliver realiseret, men et signal om, at når ideerne er gode nok, når der er lokal kraft bag dem, når der er vilje til at sikre deres eksistens, vil der også blive set meget positivt på det fra regeringens og Folketings side. Derfor håber vi, at debatten er starten på en proces, hvor der vil myldre ideer og konkrete projektbeskrivelser frem, og hvor

vi vil fortsætte et samarbejde om alle de konkrete forslag.

På den baggrund skal jeg på vegne af Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Beskæftigelses-, erhvervs- og uddannelsesudviklingen på Lolland viser, at der er behov for at skærpe opmærksomheden over for udviklingen i området. Derfor opfordres regeringen til

- at intensivere overvågningen af de mange initiativer, der allerede er taget for at vende den negative beskæftigelses- og erhvervsudvikling og forbedre uddannelsesniveaet på Lolland,
- at tage initiativ til at evaluere de allerede iværksatte tiltag og efterfølgende foretage en vurdering af behovet for yderligere tiltag, herunder undersøge og vurdere muligheden for at placere nye statslige arbejdspladser på Lolland,
- at styrke koordineringen af de igangværende initiativer inden for de rammer (EU-programmer, regionalt erhvervsudviklingsprogram, erhvervsknudepunkt m.v.), som regionen råder over,
- at tage yderligere initiativer for at fremme små og mellemstore virksomheder og perspektivrige projekter i danske udkantsområder, herunder på Lolland,
- at afgive en redegørelse inden for et år om de iværksatte og påtænkte initiativer på Lolland. Folketinget går derefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 103).

Anden næstformand (Henning Grove):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Der var jo i hvert fald én enkelt spændende nyhed i det, hr. Jørn Jespersen sagde under infrastrukturen.

Under det første punkt i 5-punkt-handlingsplanen sagde hr. Jørn Jespersen, at SF nu gik ind for en hurtig færdiggørelse af de resterende 14 km motorvej omkring Guldborgsund.

Derfor vil jeg godt spørge helt konkret: Hvis der nu senere i løbet af eftermiddagens debat bliver fremsat et forslag, der går ud på at færdiggøre dette stykke motorvej i løbet af næste år, kan SF så stemme for det?

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Nu er det jo sådan, at hr. Helge Adam Møllers parti har siddet i regering i 10 år. Der blev ikke færdiggjort noget motorvejsstykke.

I øjeblikket foreligger en aftale mellem nogle partier, hvor SF ikke er deltager, om, hvordan vejinvesteringerne skal fordeles frem til år 2000. Disse aftalepartier har ikke fundet plads til en færdiggørelse.

Det, jeg siger, er, at hvis SF kommer i nærheden af en finanslov eller i forbindelse med en aftale om, hvilke vejinvesteringer der skal færdiggøres, vil vi synes, det var helt naturligt, at man færdiggjorde motorvejsstykket på de 14,2 km mellem Ønslev og Sakskøbing.

Men den slags platheder, der består i, at man selv har ansvaret for, hvilke vejinvesteringer der bliver lavet, og dernæst ønsker, at andre investeringer på tværs af den aftale, man selv har indgået, skulle nyde fremme, gavner ikke debatten om Lolland, og det burde hr. Helge Adam Møller holde sig for god til.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Nu kunne det være interessant, hvis hr. Jørn Jespersen gik hjem og læste, hvad han selv sagde. Han sagde, at SF var klar til at færdiggøre motorvejen hurtigt. Det var det, der blev sagt heroppefra.

Det blev der jo stillet et ændringsforslag om her i december måned i forbindelse med finansloven. Mig bekendt støttede SF det ikke på det tidspunkt. Det var derfor, jeg lagde mærke til, at der var sket en ændring, og det er derfor, jeg spørger. Hvis forslaget kommer frem i dag, og glem så, hvad SF og andre har ment i fortiden, vil SF så stemme for det? Det forstod jeg at det vil man ikke.

SF skal også nok få chancen ved finansloven til efteråret, og så må vi se, om SF igen fortsætter med at stemme imod.

Man kan altså ikke her med masser af tilhøre og hele Folketinget, der kan lytte, stå og sige, at man går ind for at bygge motorvejen og så, når forslaget kommer, stemme imod. Det er dobbeltmoral.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Nu er det jo sådan, at der er blevet lavet finanslov i mange år. Sidste år, har hr. Helge Adam Møller fuldstændig ret i, indgik SF i forliget om finansloven, og det er rigtigt, at motorvejen ikke var så højt prioriteret, at den indgik i de indrømmelser, vi fik.

Forrige år var De Konservative, så vidt jeg husker, med i et finanslovforlig. Da kom vist heller ingen færdiggørelse af motorvejen med. Hvis vi tænker tilbage på, hvor mange gange Det Konservative Folkeparti i de foregående år har været deltagere i finanslovforhandlingerne, er det vist temmelig mange gange, at den dobbeltmoral, som hr. Helge Adam Møller taler om, har gjort sig gældende for Det Konservative Folkepartis vedkommende.

Derfor skal jeg understrege, at jeg ikke har afgivet noget løfte om, at vi vil prioritere den vejstrækning frem for alle mulige andre ting. Jeg har sagt, når vi bliver spurgt, om SF synes, at vejstrækningen bør færdiggøres, at naturligvis synes vi det. Om der kan blive plads til det i en finanslov vil afhænge af, hvordan alle de andre ting bliver prioriteret. Vil SF arbejde for det i en kommende aftale om vejinvesteringerne? Ja, vi vil vægte det mod andre ting, men det er min opfattelse og det, som SF's gruppe har godkendt, at det bør være et højt prioriteret ønske, at den skal færdiggøres.

Men den dér med at sidde som deltager i en aftale, der har fordelt vejmidlerne, og derefter komme med et andet forslag synes jeg ikke er rimelig.

Jytte Wittrock (S):

Jeg vil gerne starte med at takke SF for at have taget initiativ til denne forespørgselsdebat, og jeg kan jo ikke have spor imod, at Lolland kommer på dagsordenen herinde.

Det er en kendsgerning, at selv om der har været kanaliseret masser af midler ned til Lolland, har der været et underskud af statslige investeringer, især i form af placering af statslige institutioner i området, så i forhold til den positive udvikling, som hele Danmark jo gudskelov i kraft af den politik, der føres i øjeblikket, er inde i, halter vi desværre af mange grunde lidt efter på Lolland.

Siden der i 1988 var en forespørgselsdebat om Nordjyllands og Storstrøms Amters forhold, er der sket meget på Lolland. Vi havde også dengang den værst tænkelige udgangsposition med

et arbejdsløshedstal på over 40 pct. for nogle af fagforbundene. I dag må vi konstatere, at vi desværre i SiD-området på Vestlolland stadig har knap 30 pct.s arbejdsløshed, og det bør naturligvis give anledning til ekstra årvågenhed og handling.

Det er rigtigt, at der er taget masser af initiativer, og vi må også erkende, at selv om nogle af de initiativer, der er taget fra statslig side, ikke lige har været gunstige for Storstrøms Amt, er der dog også foregået meget, som trods alt har påvirket i positiv retning.

Beslutninger i erhvervslivet har på beklagelig vis også været med til at påvirke udviklingen i negativ retning. Vi kunne godt i Socialdemokratiet tænke os, at erhvervslivet i højere grad var opmærksom på de muligheder, der ligger i, at Lolland-Falster er placeret på landkortet dér, hvor det rent faktisk er, og havde øje for de udviklingsmuligheder, det også giver.

Storstrøms Amt har to porte til Europa mod syd, og det er stadig væk en enestående chance, som bør udnyttes. Lolland skal på sigt ikke have en særstilling, ikke en særbehandling, men det er yderst rimeligt, at Lolland får en ligestilling – en ligestilling, der i øvrigt bør gælde for hele Storstrøms Amt.

Mål 2-midlerne, som har været nævnt, har skabt og fastholdt ca. 1.800 nye arbejdspladser, men der er jo også udsigt til, at vi nu kan miste op til 3.000 arbejdspladser. Det sker ved den direkte lukning af arbejdspladser i Rødby i størrelsesordenen 700-800 og så de afledte arbejdspladser derudover, som vi anser for at være et par tusinde.

Belært af historien skal der sættes ind nu; vi skal handle. Der er frygt, og begrundet frygt, i området for, at en fortsat udhuling af konkurrencemulighederne på det trafikale og transportmæssige område vil påvirke udviklingen negativt, så vi håber på – og anser det for at være DSB's pligt – at man vil være opmærksom på, at kvalitet i serviceniveauet på Tårs-Spodbjerg-ruten er af afgørende betydning for Lolland.

Det er glædeligt, at der, når det gælder infrastruktur, nu er gået hul på bylden vedrørende investeringer på jernbanelområdet. Nye tog er på vej til Storstrøms Amt, og vi er glade for, at de ca. 100 mio. kr. skal investeres i inventar den vej nedover, så det også gavner Lolland.

Nu må der investeres kraftigt i også at udnytte de muligheder optimalt, som vi hermed får, således at køreplanerne hænger sammen uden

unødige ventetider i Nykøbing Falster – ventetider, der kan forlænge rejsetiden til København med op til 20 minutter. Det er slet ikke acceptabelt, og det må DSB sørge for bliver bedre.

Der kan være mange andre ting, vi kan snakke om i forbindelse med infrastrukturen, for det er jo rigtigt, som også hr. Jørn Jespersen er inde på, at det er et vigtigt punkt i udviklingsmulighederne. Derfor kan vi heller ikke undgå at nævne færdiggørelsen af vejen Ønslev-Sakskøbing. Der er vist efterhånden ikke nogen herinde, der er i tvivl om, at det er en sag, jeg har kæmpet meget for, og vi er rent faktisk meget tættere på resultatet, end man har været længe.

Det, jeg arbejder for, det, vi arbejder for i Socialdemokratiet, er, at den vej kommer på planen i den næste flerårsaftale. Vi har en aftale på trafikområdet om investeringerne, som løber frem til og med år 2000, og så skal Ønslev-Sakskøbing med i næste etape.

Når nye statslige opgaver skal placeres, bør der vælges geografisk ud fra et kriterium, der tager hensyn til, hvor der er områder, der trænger til en kickstart, og her må Lolland også være på listen. Det er nemlig ikke nok, at vi stiller subsidier til rådighed for udviklingen i et område, hvis man samtidig udhuler vækstmulighederne. Det svarer faktisk til, at man fodrer en hund med dens egen hale. Det duer ikke.

Vi ønsker udvikling i Danmark og også på Lolland, og det kræver, at vi tager mange redskaber i brug. Der er megen psykologi i den sag. Et områdes renommé betyder meget for, om nye virksomheder og dermed udvikling kommer til et område. Etablerings- og investeringslysten afhænger bl.a. af, om der er optimisme, om der er en positiv udviklingsspiral i området. Optimismen er der, viljen er der, idérigdommen er der, og nu må alle så sikre, at udviklingen også bliver en kendsgerning.

Som sagt er meget i gang. Den erhvervsmæssige opadgående konjunktur for hele Danmark er begyndt at smitte af, selv om det går langsomt på Lolland. Ministeren omtalte i sin tale det sidste initiativ her fra foråret 1997: det lollandske erhvervsknudepunkt. Det er et initiativ, vi i Socialdemokratiet venter os uhyre meget af.

Lolland har tidligere – jeg siger tidligere – været præget af en vis træghed og forsigtighed, men det er slet ikke tilfældet nu. Nu blomstrer det med idérigdom i området; se blot på den ønskeseddel, der er i Lolland-Falsters Folketidende fra i går. Det må da kunne kanaliseres til succes, til kraftig vækst i erhvervsudviklingen.

Erhvervsudvalgets tur i januar bekræftede det også, men det er i øvrigt noget, som jeg godt ved, for jeg bor dernede. Vi blev mødt med idérigdom og gåpåmod, folk med en ukuelig optimisme, som blot bad om en håndsrækning til det sidste nøk.

Skulle der være et finansieringsproblem i et godt projekt, må alle, jeg gentager alle, også lokale kræfter, stå sammen for at få skaffet de nødvendige midler. Området tåler ikke flere nedture. Der må etableres en bæredygtig udvikling for Lolland; alle ideer bør vurderes, og de bedste skal afprøves.

Lolland har ca. 66.000 indbyggere. Det er ikke så meget, men det er alligevel rigeligt til, at det kunne rumme forsøg, så måske var det en rigtig god idé at prøve nye ideer af her.

Hr. Jørn Jespersen har nævnt nogle af dem, og jeg kan så tage et par stykker: grøn ø med fokus på økologi, udviklingsområde for fjernarbejdspladser, hjemmearbejde, decentralisering eventuelt med nogle statslige arbejdspladser udflyttet, hvis muligheden gives. Det kunne være et godt forsøg at opsamle viden, som hr. Jørn Jespersen også nævner, omkring det sociale område, men det kunne jo være lige så relevant på områderne økologi, teknologi og design. Andre kan sikkert komme med flere gode ideer.

Sidst og ikke mindst: Kulturen er et område sammen med turismen, som det bør være spændende at satse endnu mere på. Der er allerede gjort et godt forarbejde. Ravnsborg Kommunes initiativ om Ravnsborgcentret, et musikcenter, kunne være noget, der hævdede os op på et niveau i lighed med filmhøjskolen i Ebeltoft.

At Lolland er en grøn ø, kan man let konstatere bare ved at køre en tur på øen, men når jeg her taler om grøn ø, handler det i højere grad om miljørigtig adfærd og økologi. De økologiske landbrug bør fremmes og alle initiativer i den retning styrkes og opmuntres. Sydtek og Grønt Center er gode tiltag, men vi har brug for flere. Vi skal væk fra traditionel tænkning; det gælder også i landbruget, og det mener jeg faktisk også man er godt i gang med.

På Lollands ønskeseddel er peget på et grønt videnscenter. Det synes jeg er en god idé; det er oplagt på Lolland. Uddannelserne skal have et løft. Storstrøms Amt som sådan og Lolland har færre personer med en videregående uddannelse eller en mellemuddannelse. Det afspejles også til dels i beskæftigelsesmulighederne.

Det er tankevækkende, at kun ca. 1,5 pct. af befolkningen på Lolland har en videregående

uddannelse mod 5,8 pct. af befolkningen som helhed. Det er helt afgørende også for Lolland at have et godt uddannelsessystem og især at have gode muligheder for voksenuddannelse. Arbejdskraften på Lolland skal kunne opkvalificeres lokalt. Det ikke at kunne efter- og videreudanne sig må ikke være en tilskyndelse til at flytte. Virksomhederne må kunne tilbydes den rigtige efteruddannelsesmulighed lokalt. Vi skal sørge for gode uddannelsesinstitutioner og sigte på at få videnscentre og forskningsinstitutioner placeret på Lolland.

Mediecenter Lolland er et fremragende projekt, og det skal have al den støtte, der er nødvendig. Et teknologisk forskningscenter ville også kunne give området et løft; Lolland kan måske blive Danmarks Silicon Valley.

Vi har gode uddannelsesinstitutioner i området, og det er dem, der skal bygges videre på, men vi mangler også en koordinering og ikke mindst fordomsfrihed i forhold til de projekter, der forsøges realiseret på Lolland. Ole Opfinder skal have gode muligheder både i form af økonomi og opbakning til at kunne realisere sine ideer.

Lolland og for den sags skyld Storstrøms Amt har et potentiale i sin befolkning, der har vilje, visioner og styrke til at løfte sig ud af den nuværende situation, og det vil vi i Socialdemokratiet gerne bygge videre på.

(Kort bemærkning).

Flemming Oppfeldt (V):

Vi har fået en dagsorden i dag, og den har bl.a. nogle ord som skærpet opmærksomhed, intensiveret overvågning, evaluering, der skal afgives en redegørelse, og der skal koordineres mere. Det er også de ord, der lyder heroppefra

Det er jo sådan set mange ord, men helt præcist: Hvad mener Socialdemokratiet, Folketinget konkret kan gøre for Lolland i dag? Kan vi beslutte noget konkret, har Socialdemokratiet et helt konkret forslag? Det er jo ikke viden, det er jo ikke rapporter, det er jo ikke udredninger, vi mangler lige nu. Alt det eksisterer. Vi ved jo godt, hvad der skal til.

Udgangspunktet er et indgreb, som Socialdemokratiet samt SF lavede over for kommunerne med hensyn til udligningsordninger, der har fjernet pengene fra de lollandske kommuner, indgrebet med bilbeskatningen, der har gjort det vanskeligt i et tyndt befolket område, hvor mange har bil, og så den passivitet, som vi ser, når det gælder Femernforbindelsen, Berlinforbindelsen og det manglende motorvejsstykke.

Så jeg spørger, når den socialdemokratiske ordfører henviser til den lollandske ønskeseddel: Hvorfor ikke gå i gang med det første ønske, der står på den lollandske ønskeseddel? Det kunne vi da gøre her i dag ved vor debat.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Lolland tåler ikke flere nedture. Det var et af de udtryk, fru Jytte Wittrock brugte, og det er jeg enig i. Fru Jytte Wittrock sagde også, at der skal skabes gode rammer for beboerne og erhvervsudviklingen på Lolland. Det er jo også rigtigt. Men én ting er at stå og sige det her sådan i et festligt lag, havde jeg nær sagt, eller fra Folketingets talerstol. En anden ting er så at gøre det stik modsatte konstant, og det er dér, jeg ikke kan forstå fru Jytte Wittrock.

Kan fru Jytte Wittrock forklare mig, at for mindre end en uge siden vedtog man at lægge meget store afgifter på alle bilejerne, også alle dem, der netop på Lolland, som er et tyndt befolket område, har brug for bilen i deres daglige arbejde for at komme frem og tilbage? Det bliver nu voldsomt dyrere for dem. Er det med til at gavne befolkningen og erhvervslivet på Lolland?

For mindre end en måned siden modtog alle folketingsmedlemmer to breve fra borgmesteren i Nykøbing Falster på vegne af samtlige lollandske borgmestre, hvor de advarede mod at vedtage loven om renseanlæg i det åbne land, som giver utrolig store omkostninger for Lolland. Alligevel stemte Socialdemokratiet, fru Jytte Wittrock og hr. Jørn Jespersen den 29. april for den lov, på trods af at samtlige Lollands borgmestre advarede imod den.

Der må da være sammenhæng mellem det, man siger, og det, man gør; ellers skader man jo konstant forholdene på Lolland.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Først til hr. Flemming Oppfeldt. Jeg mener, at vi peger på en farbar vej, en bred vej, som ikke kun handler om et stykke motorvej. Det er rigtigt, at første punkt på ønskesedlen er motorvejen. Der er ikke tvivl om, at jeg personlig synes, at den skal vi have gjort færdig. Der er ikke tvivl om heller i Socialdemokratiet, at den skal gøres færdig, men det er altså noget med at få den med ind, når vi laver aftaler i næste runde. Det har vi sagt nogle gange. Når man bliver ved med at sige, at det kan vi lave her og nu, betragter jeg

det altså en lille smule som noget, man siger ved festlige lejligheder.

Det kan godt være, at hr. Helge Adam Møller kan pege på, at der er andre beslutninger, som trækker i den anden retning, men så må man have skærpet opmærksomhed på, at der faktisk også gøres utrolig meget fra Socialdemokratiets side og fra regeringens side for at styrke den kollektive trafik.

Det kan godt være, at der er nogle løse ender i lovgivningen, der skal knyttes sammen. Det har der været før. Så jeg kan ikke forstå, at de ting, vi siger og gør, skulle være fuldstændig i modstrid med hinanden. Det mener jeg ikke de er.

(Kort bemærkning).

Flemming Oppfeldt (V):

Jeg vil bare gøre den bemærkning, at når den socialdemokratiske ordfører siger, at den socialdemokratiske ordfører personligt synes, at det var o.k. med sådan et stykke motorvej, så må vi prøve at få en afklaring. Er det partierne, vi repræsenterer her, eller er det personerne?

For hvis den socialdemokratiske ordfører personlig mener, at motorvejen er noget, man kan gå ind for, er det da en klar melding, vi andre er interesseret i at få. For vi er da interesseret i at vide, om der er et flertal her i Folketinget for dette konkrete stykke arbejde, så vi kan sætte det i gang en dag, hvis vi får lyst til det.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jo, men det er da meget godt, fru Jytte Wittrock, at taksterne i den kollektive trafik i Storstrøms Amts Trafikselskab bliver nedsat med 10 pct., men sådan som geografien er på Lolland – og den kender fru Jytte Wittrock jo faktisk endnu bedre, end jeg gør – er der jo masser af mennesker, der ikke har en jordisk chance i det daglige arbejde, hvis man skal have sin ene datter i vuggestue, den anden i børnehave og selv skal hen på arbejde et tredje sted. Hvis man bruger den kollektive trafik, kan man forlade sit hjem i Nysted ti minutter over seks, og så er man henne på arbejdet kl. halv tolv. Så hjælper det pøkker, at man får billetten to kroner billigere.

Så altså lad være med at ødelægge det for de mennesker, der er afhængige af deres privatbil, og det er jo lige det, man gjorde i sidste uge.

Det er det, jeg siger: Man siger altså ét fint og officielt herinde: at man vil hjælpe, og at det skal være mere attraktivt at bosætte sig og arbejde på Lolland, og så gør man det ringere og ringere

dag for dag ligesom med renseanlæggene, og det var samtlige borgmestre på Lolland, også de socialdemokratiske, der advarede imod loven. Alligevel trykkede fru Jytte Wittrock på jaknapen den 29. april.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Nu er forretningsordenen jo sådan, at jeg ikke kan kommentere de to sidste indlæg direkte; derfor skal jeg nøjes med at spørge den socialdemokratiske ordfører:

For det første: Er det ikke rigtigt, at i forbindelse med diskussionen om spildevandsrensning i det åbne land var det en meget væsentlig diskussion i alle partier, inklusive Socialdemokratiet og SF og i forhandlingerne, netop at sige, at her er der ved siden af hensynet til de gode miljøforhold, til den rigtige rensemetode, også et hensyn, der skal tages til brugerne og til kommunerne, der skal medvirke til at finansiere det, og at det indgik meget kraftigt i overvejelserne, at det også skulle tilgodeses?

Spørgsmål nr. 2: Er det ikke rigtigt, at regeringen indgår i en aftale, herunder med Venstre og De Konservative, om anlægsinvesteringerne for vejområdet frem til år 2000, altså en aftale, hvor Venstre og De Konservative er med, og at færdiggørelsen af motorvejen ikke indgår i den aftale, som Venstre og De Konservative har været med til at lave? Er det ikke rigtigt opfattet?

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Nu kan vi jo godt gøre det til en populistisk debat, hvis vi synes, det skal være det.

Når jeg siger, at jeg personlig er klar, så siger jeg også, at jeg er klar, når vi har de reelle muligheder, hvis hr. Flemming Oppfeldt ellers kan høre alt, hvad jeg siger. Det er jo ikke kun et spørgsmål om at fange lige præcis det, der passer til, at vi kan køre debatten videre.

Jeg har sagt, at når der ligger en aftale på vejområdet, hvor vi i fællesskab har brugt pengene indtil år 2000, så tager vi det med næste gang.

Det må vel også efterhånden være gået op for alle, at det er en kendsgerning, at vi er tættere på at drøfte, hvornår vi sætter det her i gang, end vi har været tidligere, for det har ikke været med inde i en flerårsoversigt; det kommer med i den sidste rapport, hvor man siger, at det er inde i regeringens investeringsramme over flere år.

Med hensyn til spildevand, og hvad vi ellers har et overordnet syn på, hvad det er, vi går ind for, er det rigtigt, at vi i Socialdemokratiet også har et overordnet syn på, at vi skal tage hensyn til miljøet.

Og det er nu nok sådan, at hvis vi skal pinde alting ud, også hvad hr. Flemming Oppfeldt og hr. Helge Adam Møller stemmer for her i salen, så tror jeg, at hvis jeg gjorde mig umage, hvis det var det, jeg gik efter, så kunne jeg også finde nogle skævheder, som kunne være interessante at diskutere.

Men jeg troede faktisk ikke, det var det, vi var samlet om. Jeg troede, vi havde en fælles opgave i at finde en ny og farbar vej, som kunne sikre udviklingen på Lolland. Det er det, jeg har interesseret mig for.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg sad og lyttede meget interesseret og kom til at tænke på, at forretningsordenen vistnok tillader, at en jydetamp valgt i Midtjylland også springer ind i sådan en lokalpolitisk debat, som vi har her i Folketinget i dag.

Når jeg nu er valgt i Jylland, er mit spørgsmål til fru Jytte Wittrock selvfølgelig nok lidt mere generelt, for det er, om der nu er en sammenhæng i regeringens politik og i venstrefløjens politik, og så det, at man skal tage hensyn til randområder, yderområder, som vi jo så diskuterer et eksempel på i dag i forbindelse med bestræbelserne for at gøre forholdene bedre for Lolland.

Så vil jeg sige i relation også til det, som tidligere har været drøftet om afgiftspolitikken, at i sidste uge blev der indgået et meget dyrt forlig på ca. 2,3 mia. kr. for de danske skatteborgere, et forlig, som regeringen indgik med SF og Enhedslisten. Og det forlig gør det markant dyrere at købe bil og eje bil. Det er en del af politikken, at det skal være dyrere at eje bil.

Jeg vil spørge fru Jytte Wittrock, om det ikke er rigtigt, at det i særlig grad går ud over folk, beboere eller borgere, der bor i yderdistrikter i hele landet, specielt sammenlignet med de steder, hvor det er muligt at have en stabil og god kollektiv trafik, som det jo ikke er realistisk muligt at have i yderdistrikterne.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg har nu indtegnet yderligere to korte bemærkninger, men jeg gør opmærksom på, at jeg ikke finder mig i den omgæelse af forret-

ningsordenen, det er, hvis man begynder at stille spørgsmål, ligesom hr. Jørn Jespersen gjorde. Så må vi have præciseret forretningsordenen.

Hr. Tommy Dinesen har ordet for en kort bemærkning. Det er til den foregående ordfører, de korte bemærkninger skal rette sig.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Også i denne debat gør de borgerlige partier det, som de gerne gør: at alle debatter bliver til noget om trafik.

Men jeg vil godt spørge fru Jytte Wittrock, om det ikke er sådan, at den aftale, som der er indgået mellem regeringen, SF og Enhedslisten, gør, at pendlerne fra Lolland, Falster og andre steder nu får billetpriserne på togene sat ned med 10 pct.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Til hr. Kristian Thulesen Dahl: Jeg mener bestemt, at der er sammenhæng i det, man gør, men det er da helt klart, at man løser ikke alle problemer i ét hug.

Og til hr. Tommy Dinesen vil jeg sige, at det er helt klart, at der er en aftale, som kommer alle pendlerne til gavn, også på Lolland.

Svend Erik Hovmand (V):

Når man lytter til regeringens generelle bedømmelse af situationen i Danmark, er der næsten ingen skyer på himlen. Men alle ved, at sådan forholder det sig jo ikke. Kradsen vi bare en lille smule i overfladen på regeringens glansbillede, afsløres det jo hurtigt, at det langtfra er så rosenrødt, som man plejer at gøre det til.

Erhvervsklimaet har det absolut ikke godt, når vi nu må konstatere, at vi er det land i hele Europa, hvor færrest tør starte ny virksomhed – bare for at nævne én enkelt faktor.

Og ser vi på udviklingen rundt omkring i Danmark, så ved vi jo, at situationen i udkantsområderne er ringere end i landet som helhed. Det gælder Bornholm, det gælder Nordjylland, det gælder Møn, det gælder Falster, og det gælder Lolland, som er sat på Folketingets dagsorden i dag, hvilket vi gerne vil takke initiativtagerne for.

Erhvervsklimaet, herunder etablering af nye arbejdspladser, har det også værre her end i landet som helhed, og dermed har arbejdsløsheden det også værre end i landet som helhed. Ser vi på ledighedstillene, vil vi se, at de ikke er

dobbelt så store på Lolland som i resten af landet, men tæt på. På Vestlolland er der 14,5 pct. ledige, mens det på landsplan er 8,5 pct.

Men hvad er så årsagen til, at det står sådan til? Hvordan kan det være, at svælgel mellem Lollands situation og resten af landet er blevet større og større i de senere år trods EU, trods beskæftigelsesprogrammer, osv. osv.? Hvad har regeringen gjort for den ø, som statsministeren engang har kaldt for sit hjertebarn? Svaret er desværre nødvendigvis negativt.

For det første er der en række ting, som man ikke har gjort fra regeringens side, og det gælder i særlig grad den infrastruktur, som er så afgørende for erhvervslivets etablering af nye arbejdspladser. Jeg siger ikke, at en ny vej eller en ny bro automatisk betyder nye arbejdspladser i sig selv, men jeg vil hævde, at man er ved at miste tilliden til staten på grund af statens manglende handlinger.

Hvis man viser, at man ikke fra statens side er parat til at investere i et område, hvordan kan man så forvente, at det private erhvervsliv er parat til at investere? Den sammenhæng er der, og den sammenhæng tror jeg er vigtig.

Specielt i dette område er det utroligt, at man ikke benytter de helt oplagte muligheder, som den nye markedssituation i EU giver os. Hængslet mellem Skandinavien og kontinentet, placeringen her som brohoved i Østersøområdet, burde på infrastrukturfeltet give regeringen meget større lyst til og interesse for at investere både i faste forbindelser, i motorveje, osv.

De manglende beslutninger om Femerforbindelsen, om færdiggørelsen af den lille stump motorvej ved Guldborgsund, flere års forringelser af pendlernes vilkår er sammen med lukningen af den direkte togforbindelse fra København over Gedser til Berlin alt sammen udtryk for, at man ikke vil satse på dette område.

Hertil kommer en række initiativer, som har særlig negativ betydning for de tyndt befolkede områder. Det gælder den ændrede kommunale udligning med nye vejkrævier, som blev gennemført af regeringen og SF for et par år siden. Det førte til direkte dræn af midler fra det lollandske område til de store bysamfund, herunder ikke mindst København.

Et andet eksempel er forringelsen af befordringsfradraget, som viste, hvordan man ramte erhvervsaktive og deres vilkår. De, som gjorde en indsats for at finde et job langt fra hjemmet, skulle straffes.

Et tredje eksempel er de nye afgifter på benzin og diesel samt forhøjelsen af vægtafgiften, som regeringen og venstrefløjen netop har besluttet.

Et fjerde eksempel er de meget, meget tvivlsomme kæmpe investeringer i renseanlæg for ejendomme på landet, som regeringen og SF sammen med den øvrige venstrefløj gennemtvang for et par dage siden.

Jeg vil sige om den sag, at den er et direkte anslag mod hundredvis af ejendomme på Lolland, og selv om samtlige borgmestre på sydhavsøerne protesterede og opfordrede til at udsætte loven, talte man for døde ører, ikke bare hos SF'erne på Christiansborg, men sandelig også hos partifællerne i det socialdemokratiske gruppeværelse.

SF viser nu pludselig måske, kan man sige, en særlig interesse for Lolland, og det synes jeg er flot. Men jeg havde været glad, hvis SF også nogle år tidligere havde interesseret sig for de ting, som ville have positiv betydning for Lolland. Husker jeg ret, har SF stemt imod ændringsforslaget om færdiggørelsen af Guldborgsundmotorvejen. Husker jeg ret, har en række SF'ere været modstandere af det EU-samarbejde, som har gavnet beskæftigelsen og landsdelen med milliardomsætninger, og sådan kunne jeg nævne en række andre eksempler.

Efter Venstres opfattelse er der en lang række af årsager til, at det er gået, som det er på Lolland, og jeg er sikker på, at mange på Lolland har svært ved at forstå, hvordan det dog kan være, at statsministeren behandler sit hjertebarn på den måde.

I Venstre glæder vi os over, at der trods alt, og jeg siger på trods af regeringens indsats, alligevel er en række virksomheder, som klarer sig, klarer sig godt, tager initiativer, viser gåpåmod, entusiasme, og det synes vi i Venstre er noget, som vi bør påskønne fra Folketingets side.

Vi synes, der er mange spændende initiativer på vej og til debat, som jeg også tror vi bredt politisk kan samarbejde om: turisme, grønt center, uddannelse, distancearbejdspladser, videocentret, medicencentret, IT-hus osv. Jeg tror, at der er mange af de spørgsmål, som vi kan samarbejde om, ingen tvivl om det, men for nu ikke at udvande tingene, men derimod benytte denne dag til at træffe en helt konkret beslutning, som kan vise landsdelen, at Folketinget ikke har glemt området, men tværtimod er parat til at give et skulderklap, vil jeg gerne på vegne af en række partier fremsætte følgende

Forslag om motiveret dagsorden

»For at styrke erhvervsudviklingen pålægges regeringen at sikre færdiggørelsen af motorvejen ved Guldborgsund inden udgangen af 1998.

Folketinget går herefter over til næste punkt på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 104).

Jeg skal gøre opmærksom på, at dette forslag fremsættes af Venstre, De Konservative, Fremskridtspartiet, Centrumdemokraterne, Dansk Folkeparti og Jacob Haugaard, som er uden for partierne.

Der står mange ting på den lollandske ønskeddel. Men lad os nu begynde med det første konkrete ønske, som repræsentanter for alle partier i dette Ting har talt for i årevis.

Lolland klynker ikke. Lolland har brug for, at vi her i dag står sammen om en konkret beslutning i stedet for nye undersøgelser, mere snak og tomme løfter.

Anden næstformand (Henning Grove):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det er sørgeligt at høre, at sådan en debat som denne skal dreje sig om noget helt andet; nu kommer nemlig de forenede motorvejspartier med et eller andet om, at motorveje er godt. Transportrådet har ærligt talt lavet rapporter, som man burde kende som medlem af Trafikudvalget, som siger, at motorveje ikke giver vækst; de giver ikke noget i sig selv. Jeg synes, det er for dårligt.

Så vil jeg godt sige noget om, hvad baggrunden er for, at der er nogle områder på Sjælland, der har det dårligt: Det er Storebæltsforbindelsen. Det er takstnedsættelsen med 30 pct., som betyder, at Rødby- og Gedserfærger ikke vil få det godt i fremtiden. Det er det samme for Kalundborgområdet, hvis det er sådan. Det er noget, som Venstre har været med til at vedtage, og det har De Konservative også. Det er dér, humlen er.

Jeg synes også, det er sørgeligt, for vi havde for tre uger siden en diskussion, en forespørgsel rejst af SF, om pendlernes fremtid, men hvor var hr. Svend Erik Hovmand da henne? Da var der i hvert fald ikke noget med at gøre noget for

pendlerne fra Lolland-Falster eller på nordvestbanen. Nej, jeg fik tværtimod at vide, at jeg pustedede mig op.

Det, der er galt i dag, er, at Storebæltsforbindelsen tager al trafikken; der bliver ikke noget til Lolland-Falster eller andre steder på Sjælland.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg har et spørgsmål, der går på, at når vi nu fra Venstres side hører, at vi skal tage ønsket om motorvejen som første punkt, vil jeg gerne spørge, om det er sådan, at hr. Svend Erik Hovmand kan bekræfte, at han har opbakning i Venstres gruppe til at omkøre inden for den aftale, vi har i forvejen. Er der opbakning til, at der ud af den eksisterende pulje specielt sættes et beløb af til færdiggørelsen af motorvejen?

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Hr. Svend Erik Hovmand har i 10 år været medlem af en regering, i perioder som minister. Der blev ikke færdiggjort noget motorvejsstykke. Svend Erik Hovmands parti er i øjeblikket med i den aftale omkring anlægsinvesteringer på vejområdet. Der er ikke noget om færdiggørelse.

Jeg har på et tidspunkt set en annonce i den lokale avis, Lolland-Falsters Folketidende, hvor der står: Svend Erik Hovmand tænker på Lolland, også når han sidder inde på Christiansborg.

Det kan man selvfølgelig ikke helt afvise, men det man kan konstatere, er, at der ikke kommer ret meget ud af det, når hr. Svend Erik Hovmand tænker, og derfor vil jeg spørge, om hr. Svend Erik Hovmand egentlig ikke synes, at det er en lille smule flovt i forhold til et område, som kommer og siger, at nu kunne de godt tænke sig at få en håndsækning, efter at Storebælt og andre ting smadrer et par tusind arbejdspladser, at lave partipolitisk plat på en motorvej, som man selv har været med til at udskyde.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Nu tror jeg, at det er lidt nødvendigt at få den historiske udvikling om Farølinjen på det rene. Hvad var det, der skete? Der skete det, at man efter beslutningen om Farølinjen konstaterede, at den blev lidt dyrere, end man havde regnet med, og der skulle opnås en besparelse. Et flertal her i Tinget – jeg tror oven i købet inspireret af en række af de partier, som vi netop har hørt i

de korte bemærkninger – besluttede, at der skulle finde en besparelse sted. Den besparelse blev udmøntet ved at lave to spor i stedet for fire spor på den korte strækning ved Guldborgsund.

Hvad skete der så? Jo, man fik at vide, at efter en otteårsperiode var rentabiliteten i projektet og besparelsen af en sådan karakter, at man skulle færdiggøre den. Otte år til 1985 giver 1993. I 1993 rejste jeg straks sagen over for den daværende trafikminister og har siden gjort det år efter år.

Jeg mener, at der her er tale om et ønske, og det vil jeg gerne sige også til hr. Tommy Dinesen, som jo er SF'er, og det ønske, som jeg her udtrykker, er ikke noget partipolitisk plåt; det er et bredt politisk ønske også fra SF-medlemmer på Lolland. Og hvis hr. Dinesen er i tvivl om det spørgsmål, så synes jeg, han skulle tale med hr. Jørn Jespersen om det.

Så vil jeg sige til fru Jytte Wittrock, at jeg ikke taler om omrokering. Det er den anden væsentlige fejl ved denne her debat. Jeg taler ikke om omrokering inden for det eksisterende vejbudget. Jeg siger: Lad os nu i dag blive enige om, at den vejstump skal gøres færdig inden udgangen af 1998. Og hvad siger jeg hermed? Dét siger jeg, at så skaffer vi selvfølgelig i forbindelse med finansloven de nødvendige penge til det.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Det er jo desværre sådan i den her debat, at jeg tror, jeg kender alle vinklerne, men vi plejer faktisk at fremsætte den slags ønsker i forbindelse med finanslovdebatten i ordentlig tid, så der er en chance for, at det kan blive diskuteret, ellers snakker vi jo om noget forskelligt.

Vi er altså enige om, at der ikke i Venstres gruppe er en vilje til at omrokere inden for eksisterende aftale, sådan forstår jeg det, og jeg vil gerne spørge, om der også er enighed om i Venstres gruppe, at det skal prioriteres så højt i debatten i forbindelse med en finanslovaftale, at man er villig til at finde noget, som et bredt flertal kan stå bag, så kabalen går op, for det er jo ikke et isoleret punkt.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Det, der er plåt, er ikke ønsket om færdiggørelsen af motorvejen. Det tror jeg der er mange der er enige om. Det er den måde, det bliver håndteret på af hr. Svend Erik Hovmand.

Men jeg forstår nu, at den måde, Venstre fører politik på, er, at først indgår man en aftale om, hvordan nogle midler til et bestemt område, i det her tilfælde vejområdet, skal fordeles, derefter profilerer man sig på, at man ville i øvrigt godt have gjort noget andet end det, man har indgået en aftale om. Altså smide yderligere midler ud.

Så skal jeg bare spørge, om hr. Svend Erik Hovmand har talt med hr. Anders Fogh Rasmussen om, om det ikke vil føre til, at pengene fosser ud af statskassen.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg vil gerne sige, at disse 81 mio. kr. ikke vil kunne få hverken hr. Anders Fogh Rasmussen eller andre folk med økonomisk sans til at rynke brynene, for vi taler her om et område i trafiksektoren, som i forvejen er meget omfattende.

Men jeg vil godt sige, at den her diskussion jo viser, at vi har en række partier her på tinge, som benytter enhver lejlighed til, når vi er ude i landet, at sige: Af trafikikkerhedsmæssige grunde, af hensyn til den psykologiske effekt for landsdelen, af hensyn til erhvervslivet skal vi selvfølgelig have denne her motorvej færdig. Det hører vi gang på gang sagt fra fru Jytte Wittrock, sagt fra hr. Jørn Jespersen, men når det så kommer til stykket, når man så har muligheden, som man havde allerede for flere måneder siden i forbindelse med finanslofstemningerne, så trykker man på den forkerte knap.

Nu har vi så muligheden igen. Vi fik at vide, at det sidst kom lidt abruptt og lidt pludseligt i forbindelse med finanslovforhandlingerne, ok, nu kommer vi så igen flere måneder efter med præcis det samme forslag og siger: Vi henter pengene i forbindelse med næste finanslov, og vi færdiggør denne her motorvejsstrækning i 1998, vil I så være med? Det skal vise sig senere på dagen, om der trykkes på den rigtige knap denne gang.

Anden næstformand (Henning Grove):

Så er det sidste runde korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Svend Erik Hovmand svarede ikke på, om ikke hr. Svend Erik Hovmand selv har stemt for den faste forbindelse på Storebælt og for prisnedsættelsen på Storebælt. Er det ikke det, der er afgørende for, at det sydsjællandske område kommer i en gevaldig knibe?

Jeg vil sige tak til hr. Svend Erik Hovmand, fordi den pågældende som ordfører for Venstre støttede et SF-forslag om at bevare ruten København-Berlin i sin tid, som den nye trafikminister har sagt, han er positiv over for.

Men ellers synes jeg, at man fra mange politikeres side og især de borgerlige, som er valgt i Storstrøms Amt, overhovedet ikke har taget konsekvenserne af de vedtagelser, som de har taget med hensyn til Storebæltsforbindelsen og med hensyn til takstnedsættelsen. Det er den, der giver landsdelen knaldet nedad.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Svend Erik Hovmand siger, at der er politikere, som har rejst rundt i landet og sagt, at nu skulle den motorvej færdiggøres, og derefter trykker man på nogle andre knapper. Jeg ved 100 pct. sikkert med mig selv, at jeg ikke tidligere har sagt noget om, at nu skulle den motorvej færdiggøres.

Så jeg går ud fra, at når hr. Svend Erik Hovmand nævner partier, som rejser rundt og siger, at nu skal den færdiggøres, og som dernæst indgår aftaler, hvor den ikke er med, så er det Venstre, hr. Svend Erik Hovmand tænker på; det må det være. Og jeg tror, det er på vej til at blive gennemskuet af de vælgere, som hidtil har stemt på Venstre. Så jeg skal bare spørge, om det ikke var en god idé at lave sit slogan om fra »Venstre ved du altid, hvor du har« til »Venstre ved du aldrig, hvor du har«.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg skal blot lige bemærke, at finanslovaftaler laver vi ikke her i salen i denne form, så jeg kommer ikke med nogle tilsagn eller frasagn om noget som helst, når det ikke kan diskuteres i sammenhæng.

Og i øvrigt kan jeg forstå, at jeg ikke kan få et konkret svar på alle spørgsmålene, så hr. Svend Erik Hovmand smutter mellem fingrene på mig, som han plejer.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg er sådan set ked af, hvis fru Jytte Wittrock ikke mener, at hun får de svar, hun har brug for. Jeg synes, vi har diskuteret det her ganske længe og gennem ganske mange år, og jeg tror ikke, at fru Jytte Wittrock eller andre i Socialdemokratiet er i tvivl om min holdning til den sag. Jeg

kan sådan set blive lidt i tvivl om fru Jytte Wittrocks holdning, men lad det nu ligge.

Så vil jeg bare sige helt stilfærdigt til SF, at SF jo hverken har vist særlig interesse for motorvejsforbindelse eller faste forbindelser til Tyskland. Det vil sige: For mange af de ting, som i virkeligheden har stor betydning for landsdelene, EU-spørgsmål osv. Men lad også det ligge.

Jeg vil bare gøre SF opmærksom på, at selv om der laves aftaler om trafikpolitik her i huset, så er det altså ikke sådan, at verden ligger stille. Og det, vi tilbød ved finanslovaftalen sidste år, var faktisk ud over vejaftalen at skaffe penge til færdiggørelse af den her motorvejsstrækning, og det er det samme tilbud, som ligger på Folketingets bord i dag.

Derfor er der ikke tale om aftalebrud eller tale om, at vi løber fra vores ord. Der er faktisk tale om, at vi står ved vores ord. Og vi forsøger at holde fast i den aftale, som blev indgået, da Farøbroen blev bygget: at man efter en 8-årsperiode skulle færdiggøre den her vejstrækning.

Vi forsøger nemlig at fastholde beslutningerne, aftalerne, og det, vi oplever, er, at andre partier gør det modsatte.

Flemming Hansen (KF):

Jeg skal først og fremmest forsikre Folketinget om, at selv om jeg ikke er valgt i området, så har jeg glædet mig meget til en vigtig og spændende politisk debat, om end jeg erkender, jeg blev lidt forvirret, da jeg hørte SF's to ordførere. Trafik-ordføreren, hr. Tommy Dinesen, gik imod, at vi fik det sidste stykke motorvej, og ordføreren i denne sag, hr. Jørn Jespersen, gik ind for det. Det må vi jo bede om at de får afklaret i gruppen, for hr. Jørn Jespersen sagde det jo klart og tydeligt i sin ordførertale.

Indenrigsministeren offentliggjorde i denne uge en redegørelse, vi har lige fået den i dag, der peger på, at landdistrikterne generelt går gode tider i møde; men fremtiden tegner nu ikke så lys for Lolland, som står over for en alvorlig og markant risiko for økonomisk tilbagegang.

Vi har som politikere et medansvar for levevilkårene i yderdistrikterne, og derfor mener Det Konservative Folkeparti det positivt, når vi tager en bred diskussion om, hvordan udflytning, dårlige beskæftigelsesstat og ringe erhvervsudvikling kan afhjælpes.

Det økonomisk hårdt ramte erhvervsliv hænger som en sort sky over Lolland. Lukningen af Nakskov Skibsværft og rationaliseringerne på sukkerfabrikkerne har gjort et stort indhug i antallet af arbejdspladser på Lolland.

Hvis nye og mindre virksomheder skal erstatte de gamle industrier, er der behov for at styrke iværksættertraditionen på Lolland. Lolland oplever i dag en af de højeste ledighedsprocenter i landet, og de dårlige beskæftigelsesmuligheder er med sine forstærkende effekter medvirkende til, at flere og flere unge flytter væk fra Lolland. Unge, der vil ud på arbejdsmarkedet, ser ingen fremtid på Lolland og ønsker derfor ikke at bo i området.

Flugten fra land til by blandt unge og højtuddannede kan på langt sigt blive et problem, måske det allerstørste problem, og kan betyde, at Lolland ikke kan tiltrække veluddannet arbejdskraft. Konsekvenserne heraf bliver faldende gennemsnitsindkomster og reducerede skattegrundlag for kommunerne på Lolland.

Og selv om jeg som folketingsmedlem ikke bryder mig om at drage forhold ind omkring min egen person eller min egen virksomhed, vil jeg i dag gøre en undtagelse. Jeg driver en lille virksomhed med seks skoforretninger i Jylland og en enkelt på Fyn. Vi har i år som alle andre haft vanskeligt ved at få lærlinge eller elever, som det hedder. Vi har normalt otte elever i vores virksomhed, og det vil, da de er der på en toårig uddannelse, sige, at der skiftes fire ud hvert år. Det har hidtil været let at få elever. Nu har det været vanskeligt. Vi har annonceret efter dem, og arbejdsformidlingen i Vejle har spurgt, om de må sende vores annoncer til andre arbejdsformidlinger rundt omkring i landet. Det har vi sagt ja til, og det har de gjort.

Og af de fire elever, vi nu har ansat, dér skal jeg sige, at de to kommer fra det område, vi diskuterer i dag. To unge mennesker, en ung mand og en ung pige, har henvendt sig i henholdsvis Odense og Horsens og sagt: Vi kunne godt tænke os at komme i lære. Det er jo ganske meget at rejse fra området til et helt nyt. Jeg synes, at man kan betragte det på den måde, at det er meget flot, at de unge siger: Vi tager et initiativ, vi er bevidste om den situation, vi befinder os i i det område, hvor vi lever. Jeg synes, at de fortjener meget stor anerkendelse.

Samtidig må man jo sige, og det er så den negative side af sagen, at hvis vi bare i vores lillebitte virksomhed ansætter to elever, som kommer fra Lolland, hvad vil det så ikke blive til på landsplan! Dermed kan Lolland komme til at stå over for det allerstørste problem, man kan forestille sig: at de unge ikke længere tror på det område, hvor de bor, og hvor de har fået deres første uddannelse, og derfor flytter fra området.

Det synes jeg er et af de største problemer, og jeg har valgt at nævne det i dag, fordi jeg synes, at det er et eksempel, der måske mere end mange fine ord fortæller om den problemstilling, man har på Lolland, og som jeg så inderlig godt forstår vi skal tage os sammen for at løse i fællesskab.

Ved siden af disse triste udviklingstendenser må befolkningen på Lolland leve med stadige trusler fra visse partier i Folketinget om en fjernelse eller reduktion af befordringsfradraget. Regeringen og venstrefløjen har ved sin netop sammenflikkede afgiftspakke gjort det dyrere at være bilejer. Det har helt urimelige konsekvenser for de mennesker, der bor på Lolland, og som hver dag kører hundredvis af kilometer til arbejde. Denne straffeaktion mod bilisterne tilskynder jo heller ikke ligefrem folk fra byerne til at flytte ud i landområderne.

Efter konservativ opfattelse skal mobiliteten fremmes, hvis de unge skal fastholdes på Lolland, og hvis arbejdskraften i øvrigt skal fastholdes på Lolland. Derfor foreslår Det Konservative Folkeparti, at befordringsfradraget fredes, afgiftsniveauet for miljørigtige biler nedsættes, og bilbeskatningen lettes. Det Skæve Danmark, som er en sammenslutning af 105 små landkommuner, frygter, at øgede afgifter på bl.a. benzin vil dræne de små landkommuner for indbyggere, og det er jo netop den politik, som regeringen gennemfører.

Det Konservative Folkeparti ønsker at skabe rammer for den erhvervsmæssige udvikling, der er motoren i det økonomiske maskineri på Lolland. Det første skridt på vejen er flere investeringer i infrastrukturen. Særlig i Lolland-Falsterområdet er der behov for en massiv indsats. Motorvejen under Guldborgsund – den har vi jo talt meget om i dag – er en del af det overordnede motorvejsnet og i virkeligheden det, der er skyld i, at det sidste ben i H-løsningen endnu ikke er faldet på plads.

I det hele taget kan man ikke komme uden om, når man diskuterer et område som Lolland, at infrastrukturen er afgørende vigtig. Jeg ved godt, det ikke er en trafikpolitisk debat, vi har i dag, men man kan jo ikke sige andet, end at når alle ordførerne har det med i deres taler, så er det en meget vigtig del af debatten, som vi ikke kan sludre os fra. Det kan ikke nytte noget, at SF ikke vil støtte det; den ene ordfører vil, den anden vil ikke. De må tage sig sammen og beslutte sig til, hvad de vil.

Når jeg har sagt det, så vil jeg godt vende mig til de foreslåede dagsordener, inden jeg kommer med mine afsluttende bemærkninger. Jeg synes, den dagsorden, som venstrefløjen her i Folketinget med Socialdemokratiet i spidsen har foreslået, er sådan en venlig dagsorden, ikke. »God-dag, mand, økseskaft« kunne der jo lige så godt stå. Der kunne også lige så godt stå, at himlen er blå, for det er den jo. Men der er jo ikke noget indhold i den.

Jeg synes, den dagsorden, som er foreslået af hr. Svend Erik Hovmand, er mere konkret. Jeg ved godt, det ikke er normalt, at vi driver finanspolitik på denne måde, men Det Konservative Folkeparti og Venstre har jo i sidste års finanslov haft de 81 mio. kr. med som forslag, som det koster at gøre denne motorvej færdig.

Og hvis vi som parti skulle forsøge at forlige parterne – det gør vi jo gerne – så var det måske en idé, at Socialdemokratiet omarbejdede deres dagsordensforslag og tog vores med ind som det allervigtigste og det første punkt. Så kunne det blive en enstemmig beslutning her i Folketinget, og det ville klæde Folketinget.

Til slut vil jeg gerne runde af med at bakke op om nogle af de udtalelser, som formanden for Erhvervsrådet på Lolland, fru Rita Steenholt, har været fremme med i dagspressen i den sidste tid. Hun siger, at det er godt nok med offentlige tilskud, og det kan også være, at der skal offentlige tilskud til at sætte tingene i gang, men det er naivt at tro, at man kan drive et helt område bare med offentlige tilskud. Det er udmærket som igangsætning, men det må være det private initiativ, det private erhvervsliv, der skal skabe arbejdspladserne i forbindelse med den infrastruktur, som vi ikke kan være bekendt vi ikke får gjort færdig her fra Folketingets side. Det burde vi tage os sammen til her og nu.

Ulla Solvang (RV):

Man skulle jo næsten tro, at det var en forespørgsel til trafikministeren, sådan som debatten udvikler sig.

»Lollands problemer skal løses på Lolland og af os selv, men der er brug for en håndsrekning til at komme i gang.« Sådan læser vi det i aviserne her i denne uge op til denne forespørgselsdebat. Men ser man lidt på baggrunden og går tilbage til 1990, hvor egnsudviklingsloven blev ophævet og efterfulgt af erhvervsfremmeloven, har Lolland været betragtet som et egnsudviklingsområde og som følge heraf modtaget støtte fra den danske stat. Og det er allerede nævnt, at

Lolland siden 1987 herudover har været begunstiget af en række forskellige EU-støtteprogrammer. Endelig har regionen for nylig fået statslig medfinansiering til etablering af et erhvervsknudepunkt, og jeg kunne nævne flere støtteprojekter.

Jeg er i og for sig enig med ministeren i, at der er gjort og stadig gøres meget med henblik på at skabe gode vilkår for en positiv udvikling på Lolland, og at det nu er nødvendigt at intensivere overvågningen og evaluere det, der allerede er sat i gang.

Samtidig vil jeg dog ikke helt udelukke, at det i konkrete tilfælde kan være nødvendigt med centrale initiativer, der kan bakke de lokale initiativer op. Vi må jo desværre konstatere, at selv om områder modtager mange midler fra den centrale varslingspulje til uddannelse og vejledning for at imødegå afskedigelser, kan nye arbejdspladser ikke opveje de tabte.

Grundlæggende er det jo samfundets opgave så vidt muligt at sørge for, at virksomhederne har gode rammer, velkvalificerede medarbejdere, gode trafik- og kommunikationsforbindelser osv. Amt og kommune må derfor efter vores opfattelse satse på at få virksomheder til at etablere sig ved at kæle for iværksættere og pleje selvstændighedskulturen. En langsigtet udviklingspolitik må således som hovedformål have at tilvejebringe og fastholde kvalificeret arbejdskraft, fordi udviklingspotentialet hos højt kvalificerede iværksættere er betydeligt større end hos lavere kvalificerede iværksættere.

Det Radikale Venstre mener derfor også, at uddannelsespolitikken skal være en hjørnesten i den regionale udviklingsstrategi. De eksisterende uddannelses tilbud i amtet, herunder voksenuddannelsen, skal udbygges, udvikles og målrettes til at understøtte en grøn økologisk orienteret erhvervsudvikling, og samtidig skal der gøres ihærdige bestræbelser på at tiltrække nye uddannelsesinstitutioner, især på det videregående og højere niveau.

Men som nævnt: Når rammerne er lagt, er det op til borgerne selv, det private initiativ at etablere arbejdspladserne. Her er det Det Radikale Venstres opfattelse, at det strategiske fokus skal lægges på det grønne amt eller den grønne ø. Økologi og bæredygtighed skal være ledetråden. Alle dele af regionen bør efter vores opfattelse udvikles i overensstemmelse med bæredygtighedsprincippet, økonomisk såvel som økologisk. Det betyder, at erhvervsudviklingsinitiativer, som ikke kan blive økonomisk selv-

bærende, men vil være afhængige af løbende tilskud, er lige så lidt ønskværdige som initiativer, der skaber miljøbelastninger og ødelægger den økologiske balance.

Så er der landbruget, hvor en bæredygtig udvikling skabes ved at bygge på de lokale ressourcer, og Lolland har masser af ledige hænder og vilje til omstilling. Lollands jord er frodig. En fremtidsikret bæredygtig anvendelse af denne ressource kan opnås ved energisk sætning på omlægning til økologisk jordbrug. Grønt Center i Holeby kan være basen, hvor investering i forskning, forsøgsvirksomhed og udvikling af produkter og metoder løbende kan forbedre det økologiske jordbrugs markedsposition på Lolland.

Erhvervsstrukturen i Danmark har jo i de senere år bevæget sig i retning af færre arbejdspladser inden for landbruget. Denne udvikling har bevirket, at landkommunerne har mistet en halv procent af deres arbejdspladser. Ved at udvikle økologisk landbrug vil der kunne rettes op på dette faktum også på Lolland. Samtidig vil der kunne genetableres følgeproduktion ved forarbejdning af produkter inden for landbruget af eksempelvis frugt, grønsager, kød osv.

Angående landbrugsturisme så er det også en mulighed, men som reglerne er i dag, opgives mange forsøg på at udnytte mulighederne for at tilbyde bondegårdsferie. Ved klarere definitioner bør der kunne skelnes mellem den del af ejendommen, der bruges til beboelse, og den del, der anvendes til turisme.

Afslutningsvis vil jeg lige nævne, at vi i aftes så tv fra Bornholm om den massive støtte, de fik dér, da fiskeriet kom i krise, og da må man sige, at det ikke er en bæredygtig løsning. Jeg tror snarere, at de forslag, der skitseres i betænkningen om landdistrikterne, som i øvrigt kommer til debat på tirsdag, er starten på en bedre fremtid med et samarbejde mellem kommunerne, et samarbejde mellem offentlig og privat virksomhed og et samarbejde mellem sektorer og institutioner på forskellige fagområder. Der er penge at hente ved at deles om faciliteterne og samarbejde om erhvervsudviklingen.

En anden vigtig ting er at få inddraget borgerne i en dialog om den udvikling, de ønsker, så de mange gode ideer, der jo findes, bliver samlet op, og der bliver givet en kvalificeret vejledning og rådgivning, inden de føres ud i livet.

(Kort bemærkning).

Flemming Oppfeldt (V):

Jeg har et konkret spørgsmål til den radikale ordfører. Det er jo meget svært for os i dag bare at vriste et eller andet konkret ud af regeringspartierne, så jeg vil prøve at starte et andet sted.

Sidste år blev der i Folketinget behandlet et beslutningsforslag, nr. B 131, vedrørende meritoverførsel fra en form for anneksumiversiteter ude i det tyndt befolkede områder til universiteterne, dvs. at man kunne forestille sig, der blev oprettet nogle filialuniversiteter, og at man kunne overføre sine karakterer. Det forslag blev behandlet i lang tid i Uddannelsesudvalget, det endte med afgivelsen af en beretning, og det ligger nu hos undervisningsministeren.

Jeg kunne godt tænke mig at få en tilkendegivelse om det, for det har noget med de tyndt befolkede områder at gøre, det har noget at gøre med at fastholde de unge på Lolland. Jeg kunne godt tænke mig at få en tilkendegivelse fra radikal side: Er det et forslag, som vi i det mindste kan få ud af denne debat? Kan dette forslag blive fremmet endnu mere?

(Kort bemærkning).

Ulla Solvang (RV):

Jeg kan da svare, at undervisningsministeren netop har igangsat en undersøgelse, der bl.a. skal analysere de unges ønsker med hensyn til uddannelsesinstitutionernes geografiske placering samt kortlægge og analysere uddannelsesinstitutionernes faktiske placering. Undersøgelsen omfatter de videregående uddannelser, og regeringen har på den baggrund lovet at overveje, hvordan regionale hensyn i højere grad kan indgå i beslutninger om uddannelsesinstitutionernes placering. Det er, hvad jeg kan sige om det.

Johannes Sørensen (FP):

Det er jo en kendsgerning, at det skønbillede, regeringen så ofte tegner af det danske samfund, ikke altid står helt til troende. Private initiativtagere og iværksættere kæmper alt for ofte mod store lovgivningsmæssige begrænsninger og bestemmelser og restriktioner, og det er forhold, som i høj grad rammer udkantområderne og altså også det, vi diskuterer her i dag, nemlig Lolland.

Jeg kender det personligt fra Nordjylland, hvor vi også ofte har disse problemer. Det er på mange områder et meget stort udkantområde, noget, vi specielt mærker på sygehusvæsenet og på erhvervslivet som sådan.

De sidste nye skatter, som også har været omtalt her i dag, skatter og afgifter på privatbilismen, er noget, der først og fremmest vil ramme i disse udkantområder. Det er noget, vi også vil mærke meget i det nordjyske, og de lolland-ske yderdistrikter vil helt klart også blive ramt.

Som det rigtigt er skrevet i Lolland-Falsters Folketidende, er Lolland på dagsordenen, og det er slut med klynkeriet, og Lollands problemer skal løses af Lolland selv. Det er nok så rigtigt, som det er skrevet, for det er der ikke ret mange andre der kan.

Ifølge den såkaldte SVAT-analyse, som vi også har fået tilsendt, har man på Lolland mange ting, der er særdeles velfungerende. Man har en velorganiseret og virkelig stabil arbejdskraft, området har en stærk jern- og metaltradition, og mulighederne for efteruddannelse er både for faglærte og ufaglærte særdeles gode. Der er ligeledes gode og veludbyggede trafikstrukturer i området, og det har vi også været inde på i dag, nemlig om det sidste stykke af motorvejen. Her må jeg sige helt klart, at vi i Fremskridtspartiet ikke går ind for, at man bygger motorveje, der pludselig bliver afbrudt et eller andet sted og fortsætter et helt andet sted. Sådan noget skal gøres færdigt, og vi slutter helt klart op om dagsordenen om, at den skal fuldføres i 1998.

På trods af de vanskeligheder, lovgivningsmagten pålægge borgerne, må man sige, at de mange gode initiativer på Lolland har gjort, at det faktisk går den rigtige vej. At EU, specielt på Vestlolland, har støttet en række programaktiviteter, hvor Mål 2-programmerne er indgået, er nok noget, der har været med til at sætte noget i gang, for det kender vi også fra andre områder i Danmark. Men det er i virkeligheden for Lollands vedkommende kun et plaster på det store sår, nedlæggelsen af værfterne har betydet for Lolland. Den værftsstøtte, man har godkendt i EU, og som gives til de gamle østtyske skibsværfter, er noget af det, der bl.a. også har ramt Lolland hårdt, så man ikke kan få gang i værfterne igen.

Ledigheden på Lolland er faldende ifølge de oplysninger, vi har fået, og det er da kun godt. Den er faldet med omkring 10-12 pct., svarende til at man i dag vel har en arbejdsløshedsprocent på knap 12. Det er naturligvis en alt for høj arbejdsløshedsprocent, vil jeg meget gerne sige. Den er vel nok ca. 3 pct. over landsgennemsnittet, og derfor er det vigtigt, at der bliver sat noget i gang, så der kommer gang i hjulene igen.

Jeg må sige, at Fremskridtspartiet principielt mener, at det ikke er hensigtsmæssigt at løse lokale og regionale ledighedsproblemer med statsstøtte. Det er ikke optimalt, og vi kender det fra andre områder i Danmark. Jeg kan bare nævne de mange penge, der er sendt til Bornholm. De penge har overhovedet ikke gjort den gavn, man regnede med, de kunne gøre, og sådan går det næsten altid. Hvis der skal være hold i det, skal man give det private erhvervsliv mulighed for virkelig at udvikle sig. Det er det, der tæller, det er det, der bærer fremad, og det er det, der skaber virkelig reelle arbejdspladser.

Hvis man endelig fra statsmagtens og lovgivningsmagtens side skulle gøre et eller andet, skulle man skabe nogle områder, hvor man sagde: Her er nye virksomheder velkomne. Vi giver dem nogle skattelettelser, vi fritager dem for de erhvervsskatter og andre tyngende restriktioner, der er på erhvervslivet, så der kan sættes nye ting i gang. Det kunne man gøre i en nærmere fastsat overgangsperiode, og det er noget, der helt klart ville hjælpe. Hvordan det nærmere skal afgrænses, må man selvfølgelig finde frem til.

Med hensyn til det, der er sagt om den kollektive trafik, er det jo ganske urimeligt, at hvis man som her i landet har en kollektiv trafik, der er ledet af store regionale selskaber, laver de selskaber nogle køreplaner, der er så dårlig sammenhæng i, som vi har fået rullet op her i dag. Jeg vil kraftigt henstille til de trafikalskaber at få de ting klaret. Det er ikke den måde, man skal lave kollektiv trafik på, når der puttes så mange skattekroner i den, og en færdiggørelse af motorvejen er også noget af det, vi mener, det er nødvendigt at få klaret meget, meget hurtigt.

Så vil jeg slutte med at sige, at jeg har fået tilsendt en pose med frø og en pose med noget af Lollands fede lerjord. Nu er det sådan, at jeg rent faktisk på mødrene side stammer fra Lolland, idet min mor var lollik og kom fra landbruget. Det var dengang, man sagde: Vi kommer fra Lolland, hvor roerne gror, og de gror, og de gror. Det gør de jo stadig, men der er ikke længere de arbejdspladser på grund af dem, som der var tidligere.

Jeg vil tage både denne pose frø og denne pose fed, lollandsk jord med ud til Østhimmerland, hvor vi har noget virkelig sandet jord, der godt kunne trænge til noget jordforbedring. Det vil jeg bruge denne pose fed, lollandsk jord til, så vil jeg så frøet deri, og så vil jeg håbe, at det

vil spire og gro, samtidig med at det erhvervsliv, der skal bære Lolland fremad, også vil spire og gro. Men det kan det kun gøre, hvis vi giver det så meget frihed som overhovedet muligt.

Frank Aaen (EL):

Udviklingen på Lolland viser med al ønskelig tydelighed elendigheden i det økonomiske system, vi er underlagt. Trods store overskud i virksomhederne og generel høj vækst i økonomien, fortsætter udstødningen af arbejdskraft, og vi har fortsat udkantsområder som Lolland, Bornholm, Nordjylland og andre dele af landet, som bliver ved med at have store problemer, uanset at der er andre steder, hvor økonomien går vældig godt. Sådan er logikken desværre i markedsøkonomien, og det er selvfølgelig derfor, vi er nødt til at overveje en politisk indsats for at rette op på de skævheder, der skabes. Men skal det nytte noget, skal der faktisk tages ganske håndfaste initiativer.

Vi er med til at foreslå den dagsorden, der foreligger, men det vigtigste bliver i virkeligheden opfølgningen, både på Lolland og i andre områder med tilsvarende problemer. Der skal følges op med nogle initiativer, der sætter noget i gang.

Vi vil fra Enhedslistens side i det videre forløb især pege på fremme af økologisk omstilling, og vi har i den forbindelse med meget stor interesse læst et oplæg fra en gruppe personer på Lolland, som har lavet et center for økologisk jordbrugsteknologi som et demonstrations- og udviklingscenter. Det er et meget spændende projekt, også fordi græsrodderne, den lokale SiD-afdeling, den lokale KAD-afdeling og Familiebruget, altså landmændene på Lolland, er samlet om et sådant fællesprojekt. Derfor synes vi virkelig, det er udmærket, og at der er perspektiv i at støtte sådan noget.

Vi ser dette center som et godt supplement til et grønt center, som desværre efter vores opfattelse lægger alt for lidt vægt på det økologiske og derfor ikke nytter nok. Et sådant center vil også være et supplement til de øvrige centre, vi har for økologisk omstilling, og på den måde kan det være med til at sætte gang i en udvikling, som både på Lolland og i resten af landet kan sikre mere beskæftigelse i landbruget. Det er jo en del af den økologiske omstilling, at der skabes mere beskæftigelse.

Det vil også sikre ny beskæftigelse i forarbejdningsindustrien, hvis man sørger for – og det er jo også en del af den økologiske tanke-

gang at forarbejde tingene så tæt på produktionsstedet som muligt – at gøre det til et speciale. Jeg vil anbefale, at man både på Lolland og alle mulige andre steder gør det til et speciale og siger: Her er økologisk gode produkter, som man så også har mulighed for at sælge andre steder.

I forbindelse med at støtte f.eks. et sådant center kunne man også sige til den offentlige sektor – specielt selvfølgelig i amtet og kommunerne dernede – at de som indkøbere også har en vældig mulighed for at sætte noget i gang, hvis de med en bevidst indkøbspolitik satses på økologi eller på andre lokale ting. Der er selvfølgelig brug for, at der bliver efterspørgsel på økologiske produkter, og hvis man bevidst gør det fra den offentlige sektors side, er man sådan set meget medvirkende til at sætte udviklingen i gang.

Så vil jeg sige for det andet, at hvis udviklingen på Lolland og andre steder skal vendes, må man lade være med at tro, at det private initiativ løser problemerne. Det er rent faktisk markedsøkonomien, der skaber problemerne, og der er ingen grund til at tro, at man lige pludselig kan få en løsning fra den kant. Vi afviser selvfølgelig ikke, at der kommer flere private arbejdspladser på Lolland, men det bliver i stigende grad – og det gør det også i andre udkantsområder – den offentlige sektor, der skal sikre beskæftigelsen. Det er også noget af det, der står i dagsordenen.

Jeg vil bare sige, at når der i dagsordenen tales om statslige arbejdspladser, er det for vores vedkommende ikke et spørgsmål om at flytte eksisterende arbejdspladser. Det er med streg under nye statslige arbejdspladser, og vi ser i den forbindelse gerne etablering af offentlig produktion. Det er et ord, som næsten ingen tør tage i deres mund, men det gør vi gerne og med glæde. Vi mener, at den offentlige sektor har en så enorm viden inden for velfærd, sundhed, energi, miljø og en lang række andre områder. Der er ophobet en kolossal viden i den offentlige sektor, og den kan, hvis man tør, også danne basis for produktionsvirksomheder.

Her så vi meget gerne, at staten tog et initiativ, og at regeringen sagde, at det er den med på. Regeringen har lige fremlagt nogle overvejelser over sin investeringspolitik, hvad der skal investeres mere i gennem de næste 10 år, og lad det blive fulgt op med nogle overvejelser over, hvor der kan etableres nogle produktionsvirksomheder eller andre virksomheder, som er i stand til at leve op til de investeringsmål, man

sætter sig. Man måtte meget gerne placere sådanne virksomheder på Lolland eller i nogle af de andre udkantsområder, som har brug for lidt hjælp for at fremme beskæftigelsen.

Det kan godt være, det ligger lidt tungt med at få regeringen til at bevæge sig i den retning, vi her foreslår, og derfor vil jeg sige, at kommunerne og amterne ude omkring faktisk har nogle muligheder, de i alt for ringe grad udnytter. Der er faktisk vedtaget en lov herinde – det var før, vi kom i Folketinget, men vi ville have støttet den, hvis vi havde været der på det tidspunkt – som giver kommunerne mulighed for at etablere produktionsvirksomheder. Derfor synes jeg faktisk også, man må smide bolden tilbage og sige: Kom i gang med at udnytte de muligheder, der faktisk ligger i lovgivningen. Også her vil vi sådan set gerne bidrage til, at staten også med økonomisk støtte giver kommunerne rundt omkring i landet større incitament til at udnytte lovgivningen.

Så vil jeg slutte af med den kollektive trafik, som skal til på både personsiden og godssiden. Den skal styrkes, både for at få arbejdspladser til området og for at man kan blive boende dér, også selv om man er nødt til at søge arbejde uden for øen. Jeg synes, det skal være muligt at være dansker uden at have en bil; men når man hører debatten herinde, særlig det, højresiden har bidraget med i dag, skulle man faktisk ikke tro, folk kan leve uden bil. Men det er der altså en meget stor del af befolkningen, der gør, også ude på landet. De kan have mange grunde til ikke at have bil, og alligevel har de faktisk mulighed for at klare sig. Vi arbejder for en udbygning af den kollektive trafik, og jeg vil også lige nævne, at vi i øjeblikket samarbejder meget konkret med erhvervsministeren om at styrke coastertrafikken, dvs. styrke trafikken på de mindre havne og få noget af transporten flyttet fra landevejene og ud på vandet. Jeg vil mene, at initiativer i den retning også er til gavn for udviklingen på Lolland.

Så vil jeg sige, at vi selvfølgelig ikke kan støtte den fremsatte dagsorden om anlæg af mere motorvej. Jeg synes i det hele taget, det er utrolig fattigt, at det eneste, man for alvor kan bidrage med fra højresiden, sådan set er forslag om flere biler. Det er efterhånden sådan, at hver eneste gang, vi har en debat her i Folketinget, er der kun to forslag fra højresiden, og det ene hedder flere skattefradrag, og det andet hedder flere biler. Begge dele er vi kraftigt imod. Det ene udhuler hele fundamentet for den offentlige

sektor, og det andet ødelægger miljøet. Jeg synes bare, man skal notere sig, at det sådan set er de to vigtigste bidrag fra højresiden.

(Kort bemærkning).

Johannes Sørensen (FP):

Det er hr. Frank Aaens udtalelser om den økologiske udvikling, der bringer mig herop.

Herhjemme har vi i de senere år haft en voldsom udvikling inden for økologisk landbrug, og det er jo forbrugerne, der helt klart bestemmer, hvor stærk den udvikling skal være, og hvilke grænser der skal sættes, hvis der skal laves økologiske produkter. Det kan man ikke omstille fra den ene dag til den anden. Jeg synes, udviklingen går meget hurtigt, og det har vi ikke spor imod, det er i orden. Men jeg mener ikke, at det er nødvendigt, at staten opretter centre og støtter udviklingen yderligere. Det er en udvikling, som forbrugerne selv kan accelerere, hvis de blot køber de økologiske varer.

Lad mig så sige med hensyn til offentlig produktion, at vi tror ikke på offentlig produktion. Det er en død sild at tale om offentlig produktion i Danmark. I dag tales der om udlicitering og udlicitering igen, selv fra Socialdemokratiet og andre socialistiske partier, og derfor er det ikke tidspunktet at komme og tale om offentlig produktion. Det hører ingen steder hjemme.

Må jeg sluttelig sige helt klart, at uddannelse nok er den bedste offentlige produktion, vi har. Det er nødvendigt med uddannelse og atter uddannelse, og det støtter vi.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Hr. Frank Aaen er ikke tilfreds med, at de borgerliges eneste bud på en bedre udvikling på Lolland er bedre motorveje, en fast forbindelse over Østersøen, en bedre infrastruktur osv. Det kunne være interessant at se, hvad en af dem, der vel har mest forstand på erhvervsudviklingen på Lolland, mener om det problem, og jeg citerer Lolland-Falsters Folketidende fra i går, den 14. maj. Her udtaler formanden for Erhvervsråd Lolland, som hedder Rita Steenholt:

»Men på ét område har staten en vigtig opgave, hvis det skal lykkes at skabe mere udvikling på Lolland, nemlig omkring infrastrukturen: Bygning af en motorvej til Tårs og en fast forbindelse over Østersøen.

– Hvis vi får bedre trafikforhold til landsdelen og en fast forbindelse til Tyskland, skal vi ikke forlange mere. Så er resten op til Lolland, og hvis vi er gode til at markedsføre os selv, vil virksomhederne stå i kø for at placere sig her, mener Rita Steenholt.«

Det var altså Rita Steenholt, formand for Erhvervsråd Lolland, som sagde det, og hun ved faktisk, hvad det drejer sig om. Hun bor dernede.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Hr. Frank Aaen er et af de medlemmer af Enhedslisten, der ikke bliver forarget, hvis jeg tager ordet gammelkommunist i min mund. Den tankegang, som er hr. Frank Aaens, og som han også har givet udtryk for her i dag – og det er jo fair nok – er, at vi skal have planøkonomi, som man havde i det gamle Sovjetunionen: Det er staten, der skal styre hver eneste detalje, og vi skal i det hele taget passe på med alt for meget samkvem med verden omkring os. Alt det EU-halløj skal vi gå imod, sådan noget som en fast forbindelse over Østersøen skal vi helst ikke have, og sådan kunne jeg fortsætte.

Jeg vil bare sige til hr. Frank Aaen: Når han her fra talerstolen giver udtryk for den opfattelse, at vi kun har ét enkelt ønske, må det være, fordi hr. Frank Aaen ikke har hørt de indlæg, vi er kommet med. Vi har netop peget på en lang række ting, som også fremgår af den ønskeseddel, hr. Frank Aaen har fået tilsendt fra Lolland-Falsters Folketidende med motorvej, fast forbindelse, mediecenter – som vi selv har arbejdet for – landbrugsområdet, turisme osv. Der er en lang række ønsker, og det her er kun det første skridt på vejen, som vi beder hr. Frank Aaen hjælpe os med.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

De sidste gammelliberalistiske udtalelser skal jeg afstå fra at kommentere.

Jeg må sige, at jeg synes, det er beklageligt, at Lollands erhvervschef er så fuldstændig forgabt i at få flere biler ned på den ellers så pæne ø; men det kan jeg jo ikke stå her og råde over. Jeg ved bare, at hun også har andre ideer end flere biler og f.eks. gerne ser, at der gives støtte til at komme i gang med forskellige projekter, og derfor kan hun ikke bare tages til indtægt for højresidens synspunkter.

Så vil jeg sige til Fremskridtspartiets ordfører, at det var dog et meget forunderligt synspunkt, at der ikke skal gives statsstøtte til økologisk omstilling. Landbruget er det mest statsstøttede erhverv, vi overhovedet har, det er et af de steder, hvor der bruges flest midler på forskning og udvikling. Men åbenbart mener Fremskridtspartiet, at det bare ikke skal være til økologi, og det var da et underligt synspunkt. Vi beder sådan set kun om, at en lille del af den statsstøtte, der i dag gives til landbruget, dirigeres over i økologisk retning, og det tror jeg sådan set også Fremskridtspartiet ved lidt nærmere eftertanke vil tilslutte sig.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jamen der er da noget, hr. Frank Aaen har misforstået, for det, erhvervsformanden er interesseret i, er da ikke først og fremmest, at der kommer en hel bunke biler på Lolland. Det, man er interesseret i, hvis man er erhvervsmand eller driver en erhvervsvirksomhed, er, at der er mulighed for at få de ting, man bruger til produktionen, frem på en hurtig og hensigtsmæssig måde, enten pr. tog eller pr. bil. Og når man har fremstillet sine produkter, som man vil sælge til Tyskland, København, Jylland eller Sverige, ønsker man at kunne få dem transporteret hurtigt væk, og derfor er det utrolig vigtigt, at der er nogle gode trafikforbindelser.

Da de mennesker, der arbejder på virksomhederne, meget ofte ikke bor lige dør om dør med dem, er det også vigtigt, at de kan komme hurtigt pr. tog eller pr. bil hen til virksomheden og komme hurtigt tilbage til deres hjem. Det er derfor, trafikforholdene betyder noget, og de er utrolig dårlige på Lolland, og det er derfor, det ikke er særlig attraktivt for erhvervsvirksomheder at slå sig ned dér. Det er det, hun mener, og det er det, vi kæmper for. Udviklingen kommer af sig selv, hvis trafikforholdene er i orden, men ellers er det svært.

(Kort bemærkning).

Johannes Sørensen (FP):

Det er jo klart, at hvis man kalder det, landbruget får, for statsstøtte – og det er nok meget godt at gøre det – lød det, hr. Frank Aaen kom med, i mine ører, som om der skulle mere til. Men hvis det er en omlægning, der skal ske, må der jo nogle forhandlinger til, og det fremgik ikke klart.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Ja, vi støtter en omlægning fra giftlandbrug til økologisk landbrug, så vi er sådan set enige om det.

Lad mig så sige om det med trafikken, at jeg brugte faktisk en del tid i mit indlæg på at sige, at vi ønskede at styrke trafikforbindelserne på Lolland, både gods- og persontrafikken. Vi er bare ikke så fokuserede på biler, tværtom. Vi ønsker, at det er busdriften, togdriften og coa-stertrafikken, der skal udbygges, og det er jeg sikker på at Lollands erhvervschef også vil synes meget godt om.

Poul Nødgaard (DF):

Ja, man må jo nok sige, at Storstrøms Amt bliver debatteret i dag her i Folketinget, og jeg synes, det er ganske gavnligt, at SF har rejst denne debat. Det er også dejligt at se så mange folketingsmedlemmer fra Storstrøms Amt vise interesse for sagen.

Når det er sagt, vil jeg godt sige, at da jeg kom herind her til morgen, lå der en bunke aviser og forskelligt andet materiale, og jeg må nok sige, at i de 6-7 år, jeg har siddet i Folketinget, synes jeg sjældent, jeg har fået så meget professionelt materiale tilsendt. Det har været vældig godt, i hvert fald den del af det, jeg har nået at læse igennem, så det skal man i hvert fald have tak for.

Men nu må man altså ikke gøre Lolland til noget, der ligner Falklandsøerne eller noget i den retning. Lolland er og bliver klart en del af det danske rige, og når det er sagt, vil jeg sige, at selvfølgelig er der problemer på Lolland. Men mange af problemerne – nu siger jeg det lige ud ad landevejen – er jo skabt af det folketingsflertal, der i dag fremsætter en intetsigende dagsorden, og den skal jeg komme tilbage til.

Lad mig bare tage en enkelt ting: De kommunale udligningsordninger, som præcis det flertal, der har stillet det første dagsordensforslag, har lavet, har i hvert fald ikke været til særlig stor gunst for de lollandske kommuner, og netop kommunernes svage økonomiske situation på Lolland burde måske have haft dette folketingsflertals lidt større bevågenhed.

Lad os også tage det seneste, SF og Enhedslisten har lavet sammen med regeringen, altså bilbeskatningen og de øgede afgifter, og hvad ved jeg. De rammer jo i højere grad befolkningen på Lolland end i den øvrige del af landet, også fordi man dér har et forholdsvis svagt

indkomstgrundlag. Det er sådan nogle ting, der sker, og jeg synes, det er lidt dobbeltmoralisk – hvis jeg må sige det lige ud ad landevejen – at man herinde slår om sig med en dagsorden og siger, at nu skal der ske de og de ting, som i øvrigt er meget lidt konkrete, og med den anden hånd er med til at lave nogle afgiftsordninger, der i hvert fald for den lollandske befolkning er en alvorlig bet.

Lad mig også nævne en anden ting, for nu synes jeg, vi ligesom skal trække de ting frem, som har været til ugunst for Lolland. Det er afskaffelsen af det toldfri salg, som Dansk Folkeparti var meget imod. Det er vel afskaffet om 1 eller 2 år, og er man klar over, at Folketinget med den beslutning, som regeringen, SF og Enhedslisten stod bag, har stået bag nedlæggelsen af 3.000 arbejdspladser uden at have gjort sig nogen tanker om, hvordan man kan skaffe 3.000 nye arbejdspladser?

Jeg synes, det var dejligt at se i bladet her til morgen alle de forslag til, hvordan man måske kunne genskabe nogle af de arbejdspladser. Hvem siger, at al statslig aktivitet skal foregå i København eller i det københavnske nærømråde? Der er jo megen statslig virksomhed, der med stor lethed kunne flyttes også til Lolland, og at de ansatte så måske synes, det er ubehageligt at bo på Lolland, er deres egen sag. Men der er sikkert mange, der gerne vil udføre sådan nogle job.

Man kunne f.eks. forestille sig, at der skulle anlægges syv eller otte nye skatte- og toldcentre. Jeg skulle glæde mig over, hvis et af dem kom til at ligge i Maribo, og sådan kunne man blive ved. Men i hele erhvervsudviklingen på Lolland er der altså én ting, man aldrig må glemme, og det er, at uddannelseskapa-citeten skal være fuldstændig i orden. Her synes jeg, at man i høj grad og i hele den udstrækning, Folketinget kan, skal bidrage til, at den ting er i orden.

Så vil jeg også lige nævne en ting om de to dagsordener. Jeg var måske lidt hård, men ikke for hård, hvis man læser de fem pinde, som det store Socialdemokrati har stillet op sammen med de tre andre partier. Jeg kunne godt tænke mig, hvis de blev bragt i Lolland-Falsters Folketidende i morgen, for jeg tror ikke, de vil sige den lollandske befolkning ret meget. Måske kan man oversætte dem, så de er til at forstå, men jeg kan i hvert fald ikke forstå konkret, hvad det er, man vil. Det er nogle meget brede, udvandede udtryk, man bruger.

Den lille dagsorden, som Dansk Folkeparti er med i, har været kritiseret, fordi den er for smal. Den indeholder dog det ene konkrete punkt, at vi vil have infrastrukturen på Lolland bragt i orden. Nu står der ikke noget om bedre togforbindelser, for det er sådan set DSB's problem; men med det store underskud, DSB har, kunne Folketinget vel godt på forskellig vis medvirke til, at også togforbindelserne på Lolland bliver helt perfekte og i orden.

Men dagsordenen indeholder altså det, som jeg synes er kommet alt for lidt frem i debatten i dag: Sidste år, da vi vedtog finansloven, nedstemte det flertal, der er bag den store dagsorden, det forslag, der var stillet af både Venstre, De Konservative, Fremskridtspartiet og Dansk Folkeparti, og som gik ud på, at man skulle se at få motorvejsstrækningen gjort færdig. Som også andre ordførere har sagt, er det fuldstændig ulogisk at lave en motorvej og på et eller andet tidspunkt sige: Nu stopper vi, og så kører vi 7-8 km længere frem, og så fortsætter vi, så der kommer et stykke ingenmandsland.

Hvis man ikke vil gøre det fuldt ud, skal man hellere helt lade være med at lave motorveje.

Derfor synes jeg, vi har hørt alt for lidt konkret fra regeringen og specielt fra den socialdemokratiske ordfører i dag om, hvorvidt man kan regne med støtte til det her, når vi skal have finanslovforhandlinger for 1998, så vi får de ting bragt i orden, og det synes jeg det ville være gavnligt at få oplyst.

Op i Dansk Folkeparti vil vi med interesse følge, hvad der kommer af initiativer vedrørende både Lolland og andre områder. For jeg bor selv i Vestsjællands Amt, og derfor ved jeg, at vi også har både erhvervsproblemer og andre problemer på Midtsjælland, men det kan vi rejse en debat om i næste folketingssamling.

Der er altså problemer rundt omkring, men ud fra det lille kendskab, jeg har til det område, vi taler om i dag, må jeg nok erkende, at der er nogle særlige problemer dér, som vi skal vise en særlig bevågenhed, og det vil vi gerne være med til at se på i den kommende tid, også med hensyn til handling.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Hr. Poul Nødgaard siger, at de problemer, vi har på Lolland, er skabt af de partier, der står bag dagsordenen, som Socialdemokratiet er med i, og så må jeg nok sige, at det er noget dobbeltmoralisk, eller også er det mangel på

historisk viden, når man påstår, at de er skabt dér, for jeg mener faktisk, at den historie går tilbage til den tid, hvor de borgerlige partier havde magt til at gøre noget andet, end de gjorde.

Så jeg tror ikke, man kan sige, at det alene er de partier, der har skabt problemerne. Man kan snarere sige, at udviklingen har skabt dem, og at erhvervsudviklingsmulighederne så er blevet påvirket af de beslutninger, der er blevet taget. Men de er også blevet påvirket af erhvervslivets initiativer, hvilket jeg i øvrigt sagde i min ordførelsetale. Så jeg tror nok, den situation, vi befinder os i, samlet set er lidt mere indviklet, end hr. Poul Nødgaard giver udtryk for.

Op så siger hr. Poul Nødgaard til sidst, at hans spinkle kendskab til området dog må få ham til at indrømme, at det her er et ganske særligt nødråb, og dér vil jeg sige med hensyn til hr. Poul Nødgaards ønske for Told og Skat, at jeg gerne vil have, at det forbliver i Maribo, hvor det er i dag.

(Kort bemærkning).

Poul Nødgaard (DF):

Jeg skal på ingen måde forlænge debatten, men jeg vil spørge den socialdemokratiske ordfører, om Socialdemokratiet og specielt den socialdemokratiske ordfører under finanslovforhandlingerne for 1998, som jo indledes om kort tid, vil bidrage til, at der i forbindelse med næste års finanslov bliver truffet en beslutning i Folketinget om, at den motorvejsstrækning bliver gjort færdig. For den socialdemokratiske ordfører har jo trods alt én stemme i den socialdemokratiske folketingsgruppe.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Der er nu to medlemmer, der har meldt sig som privatister, og først hr. Jacob Haugaard. Men først en kort bemærkning fra fru Jytte Wittrock.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Når jeg tøvede lidt, var det, fordi jeg var i tvivl om, hvorvidt det virkelig var nødvendigt at gentage, hvad jeg har sagt én gang før på denne talerstol, nemlig at jeg ikke afgør sådan noget isoleret, men at jeg er villig til at se på en helhedsløsning. Det er ikke her, vi afgør den slags enkeltsager.

Jacob Haugaard (UP):

Nu skal vi jo ikke stikke dem blå i øjnene dernede på Lolland, for de er jo bare i samme båd,

som man er i alle mulige andre udkantsdistrikter, nemlig at de unge mennesker ikke gider være der – det er måske lidt groft at sige, men det er vel nærmest det, der er tilfældet.

Men ifølge Kaj Munk skulle jorden på Lolland være god, og der er en fantastisk natur, og der er turisme. Men værftet er altså røget, og i dag går udviklingen mod en samling omkring storbyerne og ikke kun omkring motorvejene, og det er jo, fordi folk vil bo i nærheden af de store byer.

Og det er jo lidt kålhøgent, at vi herindefra vil påstå, at vi kan løse det problem for Lolland, men vi kan måske bede lollikerne om at lægge sig lidt i brechen for at opdrage deres entreprenante unge til ikke at tage væk, for det, der skal til på Lolland, er jo entreprenante folk, der kan sørge for, at Lolland bliver sat på landkortet, sådan som det er sket med Danfoss på Als og B & O i Struer og Dancall i Pandrup og Grundfos i Bjerringbro osv., og det er jo de typer, der forlader området, og så kan vi jo poste penge i Lolland i al evighed, uden at det hjælper.

Den måde, vi måske kan påvirke det på herindefra, er ved f.eks. at anlægge den stump motorvej, der mangler, for det virker jo fuldstændig Storm P.-agtigt, at de dér 14 km stadig mangler. Og som en, der kører meget på landevejen, må jeg sige, at det er fuldstændig utilstadeligt, at der mangler sådan en stump dér, og at det er en fuldstændig åndssvag måde at afvikle trafikken på.

Men det, som jeg egentlig ville sige med hensyn til Lolland, er, at alt jo forandrer sig. Det eneste, der er permanent her i tilværelsen, er forandring. Og man vil selvfølgelig jamre sig, når noget forandres, men det er altså først og fremmest lollikerne, der skal stramme en vis del af kroppen.

Under en af mine valgkampe har jeg krævet en domkirke på Djursland, og i den forbindelse kan man sige, at fremtiden for Lolland ligger i landbruget og turismen. For jeg tror ikke på, at der vil komme en masse industri dernede – ud over hvad lollikerne selv kan finde ud af at få op at stå – og det viser sig jo åbenbart, at mange af de penge, vi poster i Lolland, er fuldstændig spildt. Det minder i øvrigt om den danske narkebehandling.

Og så kunne man jo spørge: Hvorfor ikke prøve at bygge en domkirke dernede? Der går jo 5.000 mand i 50 år på sådan en, og det vil jo være en enorm turistattraktion. Så byg en till! Der er jo domkirker alle steder, og det er jo bare for at få tiden til at gå med noget.

Og hvis jeg skulle nævne noget andet, der er meget beskæftigelsesfremmende, så kunne man jo tage 10 mio. kr. af de penge, vi giver lollikkerne, og veksle dem til tyvekroner og så leje en sportsflyver og sprede dem ud over hele Lolland. Så skulle det være mærkeligt, om de ikke havde noget at lave den næste måneds tid!

Helge Adam Møller (KF):

Man kan spørge, om Folketinget har et ansvar i forbindelse med beskæftigelsen og erhvervsudviklingen rundt omkring i Danmark, herunder også på Lolland, og mit svar er ganske klart: Det har Folketinget selvfølgelig, for det er Folketinget, der skal skabe rammerne, så det bliver attraktivt at arbejde, at bosætte sig og at drive erhvervsvirksomhed alle steder i landet, herunder også på Lolland.

Men jeg tror ikke, det hjælper at forsøge at skabe Lolland om til en slags økologisk frilandsmuseum, hvor der kun vil leve pensionister og nogle få turister. Det duer ikke. Lolland skal også være et sted, hvor erhvervslivet blomstrer.

Og så kan man i netop sådan en debat som den, vi har i dag, spørge regeringen og SF og måske specielt SF, som jo har rejst debatten: Hvad har de så gjort i de sidste 3-4 år for at forbedre erhvervsklimaet, for at gøre det attraktivt at arbejde på Lolland og for at gøre det attraktivt at etablere en erhvervsvirksomhed og ansætte nye medarbejdere i den og sælge flere varer osv.?

Ja, dér må svaret vel blive, at de ikke har gjort noget som helst, i hvert fald ikke noget som helst positivt. Men de har gjort utrolig meget negativt. Faktisk er det vel sådan, at år for år i de sidste 4 år er rammerne for at drive erhvervsvirksomhed på Lolland og for at ekspandere og ansætte flere medarbejdere blevet snævrere og snævrere.

Lad mig nævne et par eksempler, som jeg har nævnt under en kort bemærkning tidligere: Skattereformen for nogle år siden, hvor man pålagde erhvervslivet ekstra byrder på 8 mia. kr., og de grønne afgifter for erhvervslivet.

Og jeg tror, næsten alle vi folketingsmedlemmer, der er valgt i Storstrøms Amt, kan huske, at da vi var til et møde i Dansk Industri med Dansk Arbejdsgiverforening og nogle af virksomhederne dernede, fortalte virksomhed for virksomhed, hvad det ville betyde for antallet af job i deres firma, hvis disse grønne afgifter blev pålagt dem – i modsætning til, hvad de firmaer i Sverige og Tyskland, som de konkurrerede

med, ville få pålagt: Det ville betyde tab af job på Lolland!

Og hvad skete der så? Ja, så så vi, at alle de folketingsmedlemmer, der i dag har luftige planer, var med til at forringe vilkårene for erhvervslivet på Lolland-Falster.

Men det, som jeg altså tror det er nødvendigt at man samler sig om i fremtiden, er dels at forbedre infrastrukturen og dels at sikre, at alle de ekstra belastninger, der er lagt på erhvervslivet ikke bare på Lolland, men i hele landet, fjernes, og det er derfor, der er brug for en firepunktsplan:

Der er for det første brug for at få fjernet alle de ekstra belastninger, der er lagt på erhvervslivet i de sidste 3-4 år, og det er Det Konservative Folkeparti klar til at gøre den dag i dag.

For det andet at man i dag vedtager, at de sidste 14 km af den manglende motorvej færdiggøres, og det vil Det Konservative Folkeparti også stemme for i dag, og det kan der faktisk blive flertal for, hvis bare ét eneste af de øvrige folketingsmedlemmer, der er valgt i Storstrøms Amt, også stemmer for det.

For det tredje at der så hurtigt som overhovedet muligt bliver truffet en principbeslutning om en fast forbindelse over Femer Bælt, som, når den bliver bygget, jo vil gøre, at Lolland-Falster placeres som det helt naturlige og nødvendige bindeled mellem markeder med millioner af købedygtige indbyggere og masser af turister.

Og endelig for det fjerde at der bliver skabt nogle hurtigere og bedre togforbindelser.

For hvis vi kan skaffe flertal i Folketinget for at få sat de fire ting i værk, så vil vi opnå det, som Rita Steenholt, altså chefen for erhvervsrådet nede på Lolland, har sagt: at få skabt rammerne for, at beboerne og erhvervslivet på Lolland selv kan skabe en dynamik, som gør, at det bliver attraktivt at bo og bosætte sig på Lolland, og det er det, vi skal gøre, og ikke de meget luftige ting, som regeringens dagsorden lægger op til.

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Hvis de mange fra Lolland, der har fulgt debatten her i Folketingssalen, og som følger den gennem mediernes præsentation af problemstillingen, har det ligesom jeg, så er de temmelig skuffede over debatten om Lollands problemer, som den er foregået her i Folketingssalen. For problemerne med manglende beskæftigelse og erhvervsudvikling på Lolland kan være alvor-

lige nok, men det, vi har overværet her i folketingsdebatten, synes jeg har været en fordommende debat om noget asfalt, og den type debat er jo ikke fremmede for folks respekt for folkestyret, for som hr. Helge Adam Møller så rigtigt sagde, handler det om de generelle rammebetingelser for udviklingen af erhvervslivet på Lolland.

Og hvis jeg skal gå ind i den polemiske diskussion, kan jeg sige til både hr. Svend Erik Hovmand og hr. Helge Adam Møller, at rammebetingelserne for erhvervslivet også er blevet bedre på Lolland. For da den borgerlige regering var ved magten, gik det dårligt på Lolland, men under den nuværende regering går det faktisk godt: Beskæftigelsen stiger, og ledigheden falder.

Det er derfor skuffende, at et indlæg som hr. Helge Adam Møllers sidste skal få lov at stå uimodsagt her i Folketingssalen, for det fordommer debatten, og det er vigtigt at holde fast i, at de generelle rammebetingelser for det danske erhvervsliv er gode og er sunde, og at de også er det på Lolland.

Som sagt er debatten alvorlig nok, og beskæftigelses- og udviklingsmulighederne på Lolland er noget, som vi skal tage alvorligt. Og jeg har redegjort for den indsats, der ydes fra regeringens side: Det er faktisk store millionbeløb, der hvert år tilflyder Lolland i et forsøg på at være med til at hjælpe udviklingen rigtigt på vej, og de tilflyder som ekstraordinære midler i forhold til den generelle erhvervspolitiske indsats, der ydes.

Men det, vi er interesserede i, er at se, om vi kan gøre det bedre, og dertil kræves der et samarbejde og ikke, at Folketingets medlemmer prøver at forvride en debat om de generelle problemer med hensyn til beskæftigelsen og erhvervsudviklingen på Lolland til en debat om mere asfalt på vejen mellem Ønslev og Sakskøbing.

Det kan være seriøst nok at diskutere, om der skal være en 4-sporet motorvej i stedet for en 2-sporet motortrafikvej på en vejstrækning, der bærer en trafik, der for øvrigt er mindre end den trafik, der er på den vej, som mine børn cykler på hver eneste dag; det kan man da godt diskutere, og regeringen har snart mange gange deltaget i en diskussion herom, og sagen er vel den, at vi alle er enige om, at det er fornuftigt på et passende tidspunkt at få udbygget dette beskedne vejstykke.

Men sagen er også den, at når vejstykket er, som det er i dag, så er det, fordi vi har besluttet det sådan her i Folketingssalen.

Det er altså Folketinget, der har besluttet det, og sådan har det været under den tidligere regering, og sådan er det også under den nuværende regering, men vi er vel alle sammen enige om, at vi skal have den vej udbygget på et passende tidspunkt, og det vil sige når pengene er til det.

Men hvis man endelig vil diskutere infrastrukturens betydning for Lolland, dens betydning for borgerne og for erhvervsvirksomhederne på Lolland, så skal man diskutere, hvad Femernforbindelsen kommer til at betyde for Lolland.

Om de dér kilometer motorvej mellem Ønslev og Saksøbing bliver udvidet fra to spor til fire spor, har ikke en pind med erhvervs- og beskæftigelsesudviklingen på Lolland at gøre. Det betyder ikke en pind. Det, der kan komme til at betyde noget, er Femernforbindelsen, og den fortjener selvfølgelig en seriøs og en grundig diskussion i Folketinget. Den fortjener tid. Den fortjener også, at man lokalt diskuterer de perspektiver, de konsekvenser, en sådan beslutning vil få.

Jeg skal afslutte med at sige, at foruden de ekstraordinære tilskud, som tilflyder Lolland, som der er god og fornuftig brug for, og som vi skal se om vi kan forbedre, om vi kan styrke anvendelsen af, så skal man jo ikke glemme – som også hr. Frank Aaen var inde på – en række generelle erhvervsfremmetiltag, der eksisterer.

Jeg er glad for, at hr. Frank Aaen nævnte det forslag, jeg selv tog initiativ til i sin tid om kommunernes mulighed for at samarbejde med det private erhvervsliv og med andre kommuner om at etablere selskaber.

Det er meget vigtigt at fokusere også på den kommunale, den regionale erhvervspolitiske indsats. Den kan nemlig kombineres med de værktøjer, der stilles til rådighed fra regeringens side, som f.eks. bedre finansieringsmuligheder for små og mellemstore virksomheder, et initiativ, som regeringen vil tage om ganske kort tid. Og for et øjeblik siden vedtog vi – imod Venstres og De Konservatives stemmer, dog var der et enkelt medlem af Venstres folketingsgruppe, der stemte for – at udviklingselskaberne skal fortsætte.

Det er muligheder, som man kan benytte i den regionale erhvervsfremmepolitiske indsats også på Lolland. Det er ikke sådan, at værktø-

jerne ikke er der; de eksisterer. Og det, der er hensigten med regeringens politik og med den dagsorden, der forhåbentlig vedtages her i Folketingssalen, er, at vi skal blive bedre til at udnytte de muligheder, der allerede eksisterer. Og det er det, vi bør koncentrere indsatsen om: Hvad får varig betydning for beskæftigelses- og erhvervsudviklingen på Lolland? Det bør man koncentrere sig om i stedet for at diskutere et stykke vej, som vi alle er enige om på et passende tidspunkt, det vil sige, når pengene er til det, skal udbygges, men, som det endnu en gang er vigtigt for mig at understrege, ikke har en pind betydning for beskæftigelses- og erhvervsudviklingen på Lolland.

Det har derimod det store infrastrukturprojekt, som også et stort flertal i Folketinget er enige om at undersøge mulighederne for at gennemføre, nemlig Femernforbindelsen, og det fortjener naturligvis en grundig diskussion.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Må jeg i al stilfærdighed og også gerne med et lille smil på læben advare ministeren imod den dér skolemesteragtige facon over for Folketinget. Jeg havde frygtet, at vi ville opleve det, som vi netop oplevede nu, men ikke ventet det.

Hvad var det, der skete? Ministeren sagde: Det går fint, ingen problemer, ok dog, og heller ikke på Lolland, det går fint, udviklingen går rigtigt, vi har en god regering, og vi ser nogle gode resultater.

Jeg er altså nødsaget til at gøre opmærksom på, at vi taler om et område med en arbejdsløshed, der er dobbelt så stor, næsten ca. dobbelt så stor som landsgennemsnittet. Og vi taler om, at afstanden mellem det lollandske samfund og resten af det danske samfund bliver større og større. Vi taler om et erhvervsklima i det danske samfund, som nu er af en sådan beskaffenhed, at det betyder, at vi er det dårligste etableringsland i hele Europa. Der er ingen andre steder, hvor der er så få, der etablerer nye virksomheder. Så jeg synes, ministeren burde være sig for at bruge alt for store ord i den her sammenhæng.

Så til sidst kun lige om motorvejen. Hvis staten ikke engang vil investere i den smule motorvej, hvorfor tror ministeren så, at det private erhvervsliv vil investere?

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jeg var da glad for ministerens bemærkning om betydningen og vigtigheden af at drøfte den faste forbindelse over Femer Bælt, for for mig og den konservative folketingsgruppe er der jo ikke nogen som helst tvivl om, at det er langt, langt, langt den vigtigste beslutning af samtlige de beslutninger, der skal træffes.

Når ministeren siger, at det kræver en lang og grundig debat, er det da rigtigt, men den skal jo heller ikke blive så lang og så grundig, at vi ikke får den. Det er jo eksempelvis derfor, den konservative folketingsgruppe adskillige gange har meldt ud, at vi ønsker, at forbindelsen kommer. Det har hr. Kaj Ikast sagt, det har hr. Stefan G. Rasmussen sagt.

Vi har gjort vores stilling klar; vi ønsker den forbindelse både for biler og for tog. Det har Storstrøms Amtsråd også gjort klart. Et meget stort flertal i Amtsrådet har vedtaget, at de ønsker den forbindelse, og at de ønsker en principbeslutning så hurtigt som overhovedet muligt. Så jo før regeringen får gjort sig sine overvejelser klart og vi træffer en principbeslutning, jo bedre. Så kan vi efter principbeslutningen diskutere, hvordan den skal finansieres, hvor mange spor osv., men principbeslutningen betyder utrolig meget for både Lolland og Falster.

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Jamen det er jo dejligt at konstatere, at vi er helt enige her ved afslutningen af debatten, og jeg er også fuldstændig enig med hr. Svend Erik Hovmand. Regeringen tilkendegav også i forbindelse med finanslovdiskussionen, at det vejstykke, der ikke er motorvej, men motortrafikvej, mellem Ønslev og Saksøbing, naturligvis skal udbygges. Jeg sætter ikke dato på, men det er regeringens indstilling, at det vejstykke skal udbygges. Det tilkendegav regeringen meget klart i december måned i forbindelse med diskussionen om finansloven.

Det er dejligt at konstatere her ved afslutningen af debatten, at vi er enige om disse infrastrukturprojekter, og så kan vi jo koncentrere os om at diskutere erhvervs politik, beskæftigelses politik og arbejdsmarkedspolitik, som har større betydning.

Jørn Jespersen (SF):

Jeg synes, det har været meget tydeligt under debatten, at der har været to meget forskellige

typer af indlæg. Der har været én type indlæg fra de partier, som er fælles om den dagsorden, som jeg foreslog, hvor man har folk, som har forholdt sig meget konkret til en lang række af de ideer og forslag, som er blevet rejst af folk selv på Lolland, fra organisationer, enkeltpersoner, myndigheder osv.

Så har der været en anden type indlæg, som i virkeligheden ikke har forholdt sig særlig konkret til noget som helst, der kunne være en aktuel håndsækning til at afbøde virkningerne af, at der nu forsvinder arbejdspladser, men som har søgt at afspore debatten ved kun at snakke motorvej og intet andet.

For at starte i den skuffende ende for dermed at kunne havne mere i den positive ende: Jeg synes, det har været meget skuffende, at specielt Venstre og De Konservative intet har haft at byde på i forhold til en håndsækning til Lolland, heller ikke i forhold til de mange konkrete projekter, ideer, forslag, der har været på bordet. Der har ikke været nogen som helst visioner, ideer, tanker om, at her kunne man gøre sådan og sådan for at fremme noget af det lokale initiativ. Det har som sagt været skuffende, men det må vi jo konstatere, at sådan er det.

Til gengæld synes jeg, at indlæggene fra den socialdemokratiske ordfører, fra den radikale ordfører og fra Enhedslistens ordfører alle sammen har været specielt konstruktive, har lagt meget vægt på en grøn omstilling, på økologi, på de muligheder, der er i området, og det synes jeg har været meget positivt.

Og dér må vi jo glæde os over, at de fire partier trods alt udgør et flertal i Folketinget, så vi kan sige, at nu er der basis for at igangsætte en proces, hvor der kommer en ordentlig dialog, et ordentligt samspil mellem det lokale og Folketinget om at fremme mange af de initiativer, som er godt i gang, eller som er velbeskrevet på tegnebrættet.

Der er nogle konkrete ting, der har været nævnt, som jeg godt vil kommentere. Hr. Flemming Hansen og hr. Hovmand var inde på den manglende iværksætterånd og sagde, at Danmark var et af de lande, hvor det var allersværest at komme i gang med egen virksomhed. Dér synes jeg for det første, at man skal lægge mærke til, at utrolig mange af de ideer, der er blevet rejst fra Lolland selv, jo netop er karakteriseret ved et meget stort indhold af iværksætterånd. Derfor ville det have været langt mere konstruktivt, hvis man havde rakt hånden ud og sagt: Godt; hvad skal der til for, at vi kan sætte det i gang?

Så tror jeg i øvrigt, man skal gøre sig klart, at når det kan være ganske svært at starte en ny virksomhed i Danmark og i andre lande, hænger det meget sammen med, at vi har en kraftig koncentration og monopolisering af utrolig mange brancher. Der er nogle store virksomheder, som gør, at det kan være meget vanskeligt at komme ind på markedet, og det er nok også derfor, at der er behov for at tage nogle specielle initiativer, der netop hjælper de små virksomheder med at komme godt i gang, med at få etableret sig, med at skabe et marked, så de kan klare sig også på et stærkt monopoliseret marked.

Der har så været talt meget om beslutningen om motorvejen, og dér vil jeg gerne sige, at jeg synes, man skal se den beslutning i to tempi. For det første er der selvfølgelig beslutningen om, hvorvidt man overhovedet ønsker, at det hul, der i dag er på strækningen, skal udfyldes, så man får det sammenhængende store H. Det er den første beslutning, der skal træffes. Og der har jo vist sig et meget bredt flertal for, at den strækning skal færdiggøres.

Det næste må naturligvis være at sige: I hvilken sammenhæng kan det finansieres og besluttes? Der er jo også en lang række andre infrastrukturer, vejprojekter, der skal vedtages. Der er – hvis vi snakker om betydning for Lolland, Falster og Sydsjælland – jo også tale om en bedre forbindelse fra Vordingborg over Næstved til Storebæltsoverfarten. Det skal vel ind i den samlede prioritering, og dér er det altså utrolig useriøst, at man tror, at man kan træffe beslutning om én enkelt del på et tidspunkt og så lade alt det andet ligge. Det har man jo altså heller ikke gjort i perioder, hvor man selv har haft mulighed for at have indflydelse.

Så har der været ironiseret lidt over, at dagsordenen fra regeringen, SF og Enhedslisten lægger op til, at de hidtidige initiativer skal overvåges og evalueres. Dér synes jeg lige man skulle kaste en enkelt tanke på et tilsvarende projekt, vi har haft, nemlig den såkaldte Bornholmerpakke, som i alt har kostet ca. 600 mio. kr., og hvor det jo er blevet tydeligt på det sidste, at her har man altså brugt 600 mio. kr. uden at have foretaget nogen systematisk opsamling af erfaringer, uden overhovedet at vide noget seriøst om, hvad man har fået for pengene, hvilken del af indsatsen der har virket, og hvilken del der ikke har virket.

Så jeg synes, det er absolut betryggende, at der bliver lagt op til, at vi nu følger de forskel-

lige initiativer i forhold til Lolland op, selvfølgelig med den tankegang, at hvis opfølgningen, evalueringen, viser, at der er nogle områder, hvor der er brug for en ekstra indsats, hvor vi kunne gøre noget mere, når nogle nye ordninger træder i kraft, at der så netop er mulighed for at iværksætte de yderligere initiativer med henblik på at sikre, at ideerne bliver realiseret.

Der har været talt temmelig meget om rammebetingelser, om de kommunale udligningsordninger, om afgifter på biler, om spildevandsrensning osv. Og dér vil jeg bare sige, at jeg synes, at det er meget relevante problemstillinger at have med, for selvfølgelig betyder den slags rammebetingelser utrolig meget for vores yderområder.

Men det, der er væsentligt at sige her, er, at de afvejninger, der jo altid må ske i de enkelte partier og i de forlig, der bliver lavet mellem hensynet til miljøet og til beskæftigelse til yderområder, jo altid vil have en karakter af, at forskellige interesser bliver afvejet mod hinanden. Og dér tror jeg, at den debat, vi har haft i dag, hvor der har været sat fokus på netop Lolland som et eksempel på et af vores yderområder, også kan bidrage til, at når der i den kommende tid bliver truffet mere generelle beslutninger, som vedrører landområder, vil netop hensynet til de tyndt befolkede områder, til yderområderne stå stærkere, når man fastlægger nogle rammebetingelser, og det vil kunne betyde, at det hensyn vejer tungere i beslutningen. Det har i hvert fald været ét af hensynene bag vores mening med at rejse denne forespørgselsdebat.

Hr. Jacob Haugaard var lidt inde på, at udviklingen går mod storbyerne. Det tror jeg er en rigtig analyse. Men det er jo ikke en udvikling, som er upåvirket af politiske beslutninger. Dér tror jeg i høj grad det er sådan, at hvis man politisk ønsker at afbalancere udviklingen og sikre, at der stadig væk er mulighed for også at få en udvikling uden for storbyerne, er der en politisk mulighed for at sikre det.

Og det skal ikke kun være en udvikling, der handler om landbrug og turisme, det skal også være højteknologi og videregående uddannelser og avanceret forskning og internationalt samarbejde, og dér vidner mange af ideerne og projekterne fra Lolland netop om, at der er lokal basis også for den slags inden for højteknologi, inden for avanceret forskning, hvis man i øvrigt får de betingelser, der skal til.

På den baggrund synes jeg trods alt, når vi skal slutte i den positive ende, at det har været

rant at konstatere, at der er et flertal i Folketinget, som har givet en håndsækning til Lolland, som har sagt: Vi er parate til at indgå i en dialog. Nu starter vi en proces. Vi kigger på alle de konkrete ideer, der er, og hvis de er gode nok, hvis de er bæredygtige, så er vi parat til at finde den fornødne støtte og de fornødne midler.

I den sammenhæng lægger jeg specielt vægt på de formuleringer, der er i dagsordenen om for det første at finde og undersøge muligheder for placering af nye statslige arbejdspladser, for det andet at finde ekstra midler til at fremme både små og mellemstore virksomheder og perspektivrige projekter som medicenter og grønt center osv., og endelig, at regeringen har lovet at lave en redegørelse om højst et år, hvor man gør status over alle de initiativer, som på det tidspunkt er iværksat eller er på vej til at blive iværksat.

På det tidspunkt vil det forhåbentlig vise sig, at debatten har været en konstruktiv proces, og jeg håber, at det meget gode samarbejde, der er etableret på Lolland mellem mange organisationer, og den kraftige opbakning, som Lolland-Falsters Folketidende har givet projektet, vil bære videre, således at vi får en god dialog mellem Folketing, regering og Lolland i den kommende tid, der gør, at vi om et år kan få en god redegørelse, som viser en lang række konstruktive resultater.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Der stemtes først om forslag om motiveret dagsorden nr. D 103 af Jørn Jespersen (SF), Jytte Wittrock (S), Ulla Solvang (RV) og Frank Aaen (EL) (se foran). For forslaget stemte 51 (S, SF, RV og EL), 51 (V, KF, FP, CD, DF og UP) stemte imod, ingen tilkendegav at stemme hverken for eller imod.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Der er gjort indsigelser mod afstemningsresultatet. Jeg har ikke fået nogen melding om tekniske fejl.

Vi er i en af den slags situationer, som Folketinget helst ikke skal komme i ved afstemninger, og jeg vil gerne slå fast, at hvis der ikke foreligger tekniske fejl, er jeg meget lidt tilbøjelig til at lade den slags afstemninger gå om – men det gør jeg så denne gang.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 103 af Jørn Jespersen (SF), Jytte Wittrock (S), Ulla Solvang (RV) og Frank Aaen (EL) (se foran) vedtoges med 52 stemmer (S, SF, RV og EL) mod 50 (V, KF, FP, CD, DF og Jacob Haugaard (UP)).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 104 af Svend Erik Hovmand (V), Flemming Hansen (KF), Johannes Sørensen (FP), Mimi Jakobsen (CD), Kristian Thulesen Dahl (DF) og Jacob Haugaard (UP).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

24) Forespørgsel nr. F 59:

Forespørgsel til miljø- og energiministeren:
»Vil ministeren redegøre for regeringens overvejelser med henblik på en ny pesticidhandlingsplan i lyset af den stigende forurening af vandmiljøet, herunder grundvand og drikkevand, med pesticider?«

Af Bent Hindrup Andersen (EL) og Keld Albrechtsen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 9/4 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 16/4 97).

Begrundelse

Bent Hindrup Andersen (EL):

Der er nu gået godt to et halvt år, siden vi i forbindelse med forespørgsledebatten i november 1994 besluttede, at økologisk drift er en del af strategien for et pesticidfrit grundvand. I foråret 1995 blev der indført en pesticidafgift på ca. 350-370 mio. kr. årlig som en del af regeringens pesticidhandlingsplan. Senere er en række pesticider blevet forbudt, således at der i dag er ca. 140 pesticider godkendt til brug i Danmark, mens der i hele EU udbydes ca. 650-700 aktivstoffer.

Pesticidhandlingsplanens mål var en halvering af pesticidforbruget inden 1997, men selv en halvering af de ca. 4.000 kg aktivstof er rigeligt til at sikre en forurening af grundvandet med langt over grænseværdierne. 30 kg aktivstof godt fordelt i grundvandet er faktisk nok.