

Afstemning

Lovforslaget forkastedes, idet 53 (V, KF, DF, CD, FP og KFR) stemte for, 54 (S, SF, RV og EL) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Tredje behandling af lovforslag nr. L 195: Forslag til lov om ændring af lov om social service og lov om retssikkerhed og administration på det sociale område. (Om magtanvendelse og andre indgreb i selvbestemmelsesretten m.v. og om øget fleksibilitet i sammensætningen af koordinationsudvalg).

Af socialministeren (Karen Jespersen). (Fremsat 17/3 99. Første behandling 23/3 99. Betænkning 18/5 99. Anden behandling 21/5 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Karen J. Klint (S):

Dagen i dag er i forbindelse med en tidligere sag blevet udnævnt til at være en dårlig dag. Jeg vil godt døbe dagen om. Den her sag gør faktisk dagen til en rigtig utrolig og flot dag, for det er en dag, hvor vi skal tage endelig stilling til et lovforslag, som godt nok omhandler to dele af den sociale lovgivning. Jeg vil tillade mig kun at koncentrere mig lidt om den første del, netop om mindre magtanvendelse inden for socialt arbejde for handicappede og ældre.

Jeg synes, det gør det til en rigtig god dag, at vi er med til at afskaffe en magtanvendelse, deriblandt egentlig bæltefiksering, i socialt regi. Det er flot, at vi kan gå år 2000 i møde med meget mindre magt, med øget selvbestemmelse, med mere omsorg og med flere rettigheder for de mennesker, som er i så stor nød eller i så stor trang for pleje og omsorg, at de har brug for det i så vidtgående omfang.

Så jeg synes, det er en rigtig flot dag i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 107 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Tredje behandling af lovforslag nr. L 223: Forslag til lov om anlæg af rute 9, strækningen Odense-Svendborg.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 14/4 99. Første behandling 28/4 99. Betænkning 11/5 99. Anden behandling 18/5 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ole M. Nielsen (KRF):

Da Kristeligt Folkeparti ikke er betækningsberettiget i Trafikudvalget, skal jeg her redegøre for vores holdning.

Her ser vi jo en trafiksag, hvor det traditionelle flertal omkring de store trafiklovforslag er på plads, og det bør jo være herligt. Vi synes bare, at det er et lovforslag, en beslutning, som går helt på tværs af regeringens overordnede målsætning, som den også kommer til udtryk i det udkast til landsplan, der kom for nylig, hvor man har den forudsætning, at man skal udnytte de eksisterende strukturer i samfundet i stedet for at opbygge fuldstændig nye strukturer.

I det konkrete tilfælde vælger man altså her at opfylde fynboernes absolut berettigede behov for at få løst deres trafikforhold ved den letteste, den dyreste og den mest miljøuvenlige måde, netop at lave en ny motorvej, en ny linjeføring.

Der er i VVM-redegørelsen anvist andre løsninger, som kunne bruges. En ny motorvej koster en god milliard kroner. Man kunne for en halv milliard udbygge den eksisterende lande-

vej til firesporet trafik. Man kunne for en kvart milliard udbygge toglinjen Svendborg-Odense, så man kunne få en effektiv og behagelig halv times transport, og så har man en kvart milliard i behold, som man, hvis man skulle følge regeringens ideer i landsplanredegørelsen, kunne bruge til at investere i lokalområdet på Sydfyn, sådan at alle mennesker på Sydfyn ikke var tvunget til at tage på arbejde i Odense. Det ville være noget mere positivt efter regeringens almindelige målsætninger, som Kristeligt Folkeparti tilslutter sig fuldstændig. Lovforslaget her går bare stik imod den målsætning, man har.

Så er der en lille pudsighed. I Kristeligt Folkeparti smykker vi os også med, at vi sådan går ind for at beskytte de små og de svage. I lovforslaget her gør man meget ud af hasselmusen, og det synes jeg er helt udmærket. Jeg synes, man skulle gøre en lille smule mere ud af fynboer også; det er også sådan en slags små og svage. De er i hvert fald små og svage, dem, der bliver generet af motorvejen, der får deres natur ødelagt, der får deres lokalområder ødelagt, der får deres lokale fællesskaber og deres små biveje osv. afskåret.

Jeg synes, det på alle måder er en negativ lov, og der er her et område, hvor man kunne have løst det fuldt tilfredsstillende på en helt anden måde. Derfor stemmer Kristeligt Folkeparti imod det her lovforslag.

Arne Melchior (CD):

Ja, når nu debatten er åbnet, finder jeg anledning til på CD's vegne at lykønske fynboerne med den lov, der bliver vedtaget nu om få øjeblikke.

Og til hr. Ole M. Nielsen vil jeg gerne have lov at sige: Han tager helt fejl med hensyn til miljøet. Han burde vide bedre, og hvis han ikke gør, så kan han da bare læse lidt i Jyllands-Posten i dag, hvor der refereres fra DSB's egen meget ærlige miljøundersøgelse, miljøregnskab, som DSB har udgivet, som viser, at det langtfra forholder sig sådan, at det altid er skinnetransporten, der er den miljømæssigt mest fordelagtige. Der er lidt at studere på, vil jeg sige til hr. Ole M. Nielsen.

Og jeg vil godt sige, at for CD's vedkommende er stemmen for denne motorvej ikke en stemme imod en forbedring af togtrafikken, som vi er helt overbevist om at trafikministeren også vil tage initiativ til i den udstrækning, som der er kundeunderlag dertil. Derfor er det altså nødvendigt; fynboerne har stået langt tilbage i

køen, og det bliver nødvendigt for fynboerne, når de nu har fået denne anlægslov, så også at presse på over for dette hus, at få bevilget de nødvendige midler.

Men signalet om, at motorvejen med sikkerhed kommer, vil være af afgørende betydning både for private, for familier og for virksomheder i deres langtidspanlægning, og derfor er der grund til både at være glad og lykønske med vedtagelsen af denne lov.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Ja, jeg har også læst den artikel i Jyllands-Posten. Med hr. Arne Melchior's argumentering kan man jo argumentere for, at man gør miljøet en tjeneste ved at køre i sin bil, selv om toget kører. Det er nu ikke helt sådan, jeg tror det skal forstås.

Det er klart, at tog, der ikke er passagerer i, ikke er miljøvenlige, og derfor skal de selvfølgelig gøres så attraktive som muligt både hvad hurtige intervaller, komfort osv. angår, så de er til at bruge.

Men til den sidste, når hr. Melchior siger, at CD også gerne vil støtte en udbygning af skinnetransporten på Fyn, er at sige, at så er der altså brug for yderligere en kvart milliard kroner oven i den her gode milliard, som man bruger på vejen, men det bliver der aldrig brug for.

Hr. Melchior siger, at man vil støtte skinnetransport, når der er kunder til den. Jamen det bliver der jo ikke. Man bestemmer jo udviklingen ved at lave motorveje. Det er jo det, der er det forfærdelige ved det. Det er ikke bare, at man bruger en milliard kroner på noget, der måske ikke var brug for – det er der nok i det her tilfælde – men man er efter vores mening med til at fastlægge udviklingen i den forkerte retning. Der bliver aldrig brug for toget, når man begynder med at lave motorvejene.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Se, det kan nu engang ikke være anderledes, end at togene tit må køre halvtomme og tomme i modsætning til biler, der kun kører, når der er nogle i dem, der skal transporteres.

Det er jo således, at der er noget, der hedder myldretid, og derfor vil der om morgenen altid være fuldt i et tog eller en bus ind til bykernerne, ind til de store arbejdspladser. Når de så skal tilbage til udgangspunktet, kører de altså tomme, og det er det, der gør det både så dyrt

og så miljømæssigt kostbart at bruge disse kollektive trafikmidler. Men igen: For os er det ikke et enten-eller, det er et både-og, og udviklingen er ikke fastlagt, fordi der kommer en motorvej.

Bortset fra det går hr. Ole M. Nielsen jo helt uden om det trafikikkerhedsmæssigt fordelagtige i at have en motorvej frem for den alt for dårlige landevej, vi hidtil har haft. Men selvfølgelig er udviklingen ikke fastlagt én gang for alle. Det kommer an på trafikomfanget, og der er dog stadig væk et meget stort antal af borgere og familier i dette land, der ikke har egen bil, og de har så brug for toget, som dog aldrig kan blive så fleksibelt i dør til dør-transporten, som en bil kan.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg kan forstå på hr. Melchior, at CD vil være med til at støtte skinnertrafikken, når kunderne tager ud og hjem med det samme – altså tager ind med toget til Odense og tager hjem igen med det samme, for så er der læs begge veje; det kan jeg godt se. Men den situation er jo ikke så tænkelig.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Ole M. Nielsen indledte sin meget korte bemærkning med at sige, at han har forstået sådan og sådan. Jeg kan oplyse, at hr. Ole M. Nielsen ikke har forstået noget af, hvad jeg har sagt, og det er værst for ham.

Margrete Auken (SF):

På SF's nylige landsmøde har vi også haft en diskussion om mulige partier, SF kunne samarbejde med. Jeg vil godt lige her fejre, at Kristeligt Folkeparti lader sig altså samarbejde med, når det drejer sig om miljø og trafik, og jeg synes, det skal siges, fordi der er en tilbøjelighed til aldrig at tage politikere alvorligt, når de siger noget, der ikke umiddelbart er nemt at komme igennem med, og præcis inden for trafikpolitikken kan det være sejt at stå på den linje, som er Danmarks officielle linje.

Danmarks officielle linje svarer også til Socialdemokratiets officielle linje, og der er altså en vis afstand fra den officielle linje og så til den konkrete linje, fordi man af og til kan risikere at blive mobbet, og jeg vil så her allerførst glæde mig over, at i hvert fald Kristeligt Folkeparti står distancen, når nu de dér kyllinger i

Socialdemokratiet og hos De Radikale ikke tør gå ud og sige, hvad det drejer sig om, men kyllingeagtigt siger et eller andet mummel og så alligevel bevilger alle pengene til de dér forbistrede motorveje, som ikke løser hr. Arne Melchior's sikkerhedsproblemer, og som med sikkerhed belaster det miljø, som regeringen – og hele Danmark, også den forrige regering – siger og sagde, at man skulle prioritere på en anden måde i trafikpolitikken.

Jeg synes, at den lov, vi står med her, er en skamfuld lov. Det er en skamfuld lov, fordi den i den grad tilsidesætter, hvad Socialdemokratiet har sagt og stemt for og stemt for og sagt og sagt og stemt for, så længe det var på det niveau, hvor det ikke drejede sig om at blive konkret, hvor det ikke var konkrete anlæg, men hvor man bare kunne komme med nogle flosler om, at miljøet skulle have høj prioritet også i trafikpolitikken.

På flosleniveauet havde man ingen problemer med trafikpolitik, men når det kommer til det konkrete, er Socialdemokraterne ikke meget bedre end Centrum-Demokraterne. Og det er slemt. For Centrum-Demokraterne har det nemlig sådan, som Socialdemokraterne også har det: Vi skal bare have det hele, vi skal bare have det hele.

Det er klart, at de har det ikke sådan som højresiden, hvor de siger, at de ikke vil have de dér jernbaner. Nej, Centrum-Demokraterne er virkelig dem, der frem for nogen kan bruge rigtig mange gange, fordi de går bare ud fra, at der er ubegrænset af dem, og så bruger vi altså en milliard kroner til denne her overflødige motorvej, og så siger vi, vi alligevel skal have en god jernbane.

Og jeg vil lige sige til hr. Arne Melchior, at den artikel i Jyllands-Posten i dag handlede altså ikke om Odense-Svendborg-banen. Det gjorde den altså ikke. Og der er ingen af os, der i denne her diskussion ikke kan se forskel på trafikkanlæg, der virkelig har meget store transporter, og så dem, der faktisk ikke har det. Og der er argumenteret dårligt for Odense-Svendborg. Der er argumenteret dårligt for den, i hvert fald hvis man ser det i sammenhæng med, at vi skal passe på pengene og passe på miljøet og passe på mennesker.

Og lad mig så lige én gang til også minde om priserne. Nu ville jeg altså ønske, at hr. Arne Melchior for en gangs skyld undersøgte det dér med færdselssikkerheden. Der er dokumentation på dokumentation på dokumentation, der

kommer rapport på rapport på rapport, også fra det ministerium, som hr. Arne Melchior engang har forvaltet, som viser, at hvis man skal lave færdselssikkerhed, hvis det er det, der er målet, så er motorvejsbyggeri en ufattelig dyr og dermed tunget måde at gøre det på.

Jeg refererer de gamle tal fra Vejdirektoratet: Ét sparet personskadeuheld koster ved motorvejsbyggeri – det er gamle tal, jeg tror, det er blevet dyrere nu – 45 mio. kr. Det koster ved motortrafikvejsbyggeri 30 mio. kr., og ved hjælp af sortpletbekæmpelse 1,5 mio. kr. – 1,5 mio. kr. Og de tal, vi har set, hvor man har lavet sortpletbekæmpelse på Fyn, viser, at ulykkestallet er gået ned. For hvis det er det, man vil, er der gode miljømæssigt og økonomisk forsvarlige måder at gøre det på.

Den her lov er et lysende eksempel på, at først vedtager vi, at vi skal have motorvej – og det har vi jo strengt taget vedtaget én gang for alle; vi kan se, at den eneste grund til, at der ikke er ændringsforslag til den her lov fra højresiden, er, at der er motorvej hele vejen – og så kommer vi til de to andre love om lidt, og der er der et ændringsforslag, og de går ud på, at der ikke er motorvej hele vejen, og der skal være motorvej hele vejen overalt, hvor man bygger.

Vestjyderne mener jo omtrent, de falder i vandet, hvis ikke de får motorveje, fordi det har de i Nordjylland, og når de er åndssvage i Nordjylland, så skal vi også have nogle åndssvage i Vestjylland. Sådan argumenteres der for de motorveje dér.

Der er ingen ændringsforslag, for her har man fået motorvejen hele vejen, og det er vedtaget. Og så laver man nogle undersøgelser bagefter, og de eneste hensyn, der kommer ind – og det er selvfølgelig fint nok – det er den dér mus, det er musen. Og jeg synes, det er flot, vi beskytter musen, men jeg enig med hr. Ole M. Nielsen i, at det var måske bedre at beskytte fynboerne og især på lidt længere sigt at beskytte miljøet og danskerne.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Når jeg har bedt om ordet her, er det for at give en bemærkning omkring fynboerne. Det er jo lidt mærkeligt, at udefra kommende mener at vide, hvad der tjener fynboerne bedst. Alle sten er jo vendt i denne sag her. Det har også Socialdemokratiets ordfører gjort udmærket gennem hele sagens behandling.

Vi tjener fynboerne bedst ved at vedtage den lov her. Hr. Ole M. Nielsen, som ikke er betænkningberettiget og ikke er medlem af Trafikudvalget, kan jo vel af gode grunde så heller ikke vide, at udvalget har mødt fynboerne. Alle kommuner på Fyn – alle de berørte kommuner – har været med til at lave den bedste VVM-analyse, der endnu er lavet her i landet: Amtet støtter, erhvervslivet støtter, faglige organisationer støtter.

Som fynbo vil jeg gerne sige en stor tak til de medlemmer her i Folketinget, som støtter lovforslaget, hvilket viser sig nu om lidt ved et stort flertal. Tak for det.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Man kan hurtigt konstatere, at det her lovforslag er et perfekt udtryk for regeringens sammenbrud på CO₂-trafikområdet. Det kan ikke gøres bedre. Dermed bliver det vanskeligere og vanskeligere at indfri CO₂-målene. Det ved vi alle. Det ved regeringen, og den har sine diskussioner om det. Det er én side af sagen.

En anden side af sagen er så, at den socialdemokratiske ordfører står op her og siger, at en sådan motorvej er til gavn for Fyn, og at der er et masseønske om den på Fyn. Jamen det ville der jo ikke være, hvis man havde fantasi til at bruge disse midler på en anden måde. Normalt plejer man at sige: Åh, der er noget arbejdsløshed på Sydfyn. Tænk hvis disse midler, f.eks. 1 mia. kr., blev brugt i Svendborgområdet.

Jeg vil bare spørge: Har man i Socialdemokratiet ikke fantasi til at bruge 1 mia. kr. på en anden og mere sikker måde, hvis formålet skulle være sikre, holdbare job på Sydfyn? Er tankevirksomheden sluppet op, eller har man kun ét ord tilbage i verden: motorvej?

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg kan fortsætte, hvor hr. Erling Christensen slap, når det gælder om at tage hensyn til fynboer eller fynboers ønsker.

Det er rigtigt, vi har diskuteret denne sag længe.

Den motorvej, som man nu vedtager at anlægge, koster meget lidt mere end en motortrafikvej. Den motorvej, man vedtager at anlægge, tager meget store hensyn til miljøet i faunapasager, og det gælder ikke bare mus.

Jeg går ud fra, at vejen skulle forbedres. Man kører i kø på den vej, så langt man kan se både forud og bagud, når man kører på de forkerte tidspunkter. Motorvejen er et spørgsmål om, hvorvidt Sydfyn rent aktivitetsmæssigt og beskæftigelsesmæssigt skal overleve.

Jeg ved godt, der er nogle, der som hr. Søren Kolstrup mener, at det dér med forbindelser, og at folk flytter sig, er noget hele umuligt. Det er ganske væsentligt med gode beskæftigelsesmuligheder for at have et godt miljø.

Husk så på, at når vi laver en Femer Bæltbro, og der bliver trafik den vej indover, som skal hen over Lolland og skråt op over Fyn, så er det en helt naturlig ting.

Generelt vil jeg gerne sige til de ordførere, der har været heroppe, at det er utrolig vigtigt at lave en trafikinfrastruktur, som også tager højde for fremtiden.

Toget til Odense er stadig væk en vigtig sag.

Lis Greibe (S):

Af hensyn til det samlede Folketing havde jeg egentlig ikke forventet, at vi skulle til at gentage hele den debat, vi havde under første behandling af dette lovforslag.

Når hr. Søren Kolstrup påstår, at Socialdemokratiet kun kan sige motorvej, så kan jeg jo bare nøjes med at henvise til de andre lovforslag om vejprojekter, som vi har til anden behandling senere i dag. Jeg synes egentlig godt, at hr. Søren Kolstrup kunne se, at vi faktisk lægger saglige grunde bag, når vi vælger den ene eller den anden vejtype.

Det er heller ikke blot, fordi der er så og så mange, der lokalt støtter og anbefaler at vi gør det. Vi gør det med hensyn til det stykke, det drejer sig om her, fordi der er en meget stor forventet årsdøgntrafik på 16.000-22.000 i år 2010, og deraf er der så også mange lastbiler. Det vil altså sige, at i løbet af ganske, ganske få år ville en anden form for vej ikke være tilstrækkelig stor.

Fru Margrete Auken har været meget omkring emnet og huskede i sit meget lange indlæg, at der var en mus. Der er jo altså også en springfrø, vil jeg sige til fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Se, da jeg før kaldte Socialdemokraterne og De Radikale for kyllinger, var det jo, fordi de ikke ville vove at gå op imod de dér betontraditionalister, også i egne rækker, som kun kan fore-

stille sig én måde at løse beskæftigelses- og transportproblemer på, og den hedder motorveje.

Hvis man tror, det er det, der giver beskæftigelse, så synes jeg, man skal tage en tur til Lolland-Falster. De er ret velforsynede med alt undtagen arbejdspladser. De pendler så ind til København.

Hvordan gik det på Langeland, da man fik broen?

Det er veldokumenteret, hvorfor det ikke er sådan, at man får noget ud af at bygge veje, hvis man i forvejen har et problem.

Jeg synes egentlig, vi skulle prøve at foreslå herinde, at vi også flyttede motorvejene over til amterne, for jeg tror, at hvis amterne skulle betale det selv, ville vi være i en bedre situation.

Så mit svar til fru Lis Greibe, til CD, og til hr. Erling Christensen er, at det er svært at lave vores miljø- og transportpolitik om, men regeringen har sagt, at den ville. Hvad med at komme i gang?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 92 stemmer (S, V, KF, DF, CD, RV og FP) mod 13 (SF, EL og KRF).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Tredje behandling af lovforslag nr. L 144: Forslag til lov om ændring af lov om gymnasiet m.v., lov om de erhvervs-gymnasiale uddannelser til højere handelseksamen og højere teknisk eksamen og lov om kursus til højere forberedelseksamen og om studieforberevende enkeltfagsundervisning for voksne m.v. (Afskaffelse af egnethedserklæring).

Af undervisningsministeren (Marianne Jelved, fg.).

(Fremsat 16/12 98. Første behandling 21/1 99. Betænkning 6/5 99. Anden behandling 20/5 99).