

Afstemning

Forslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

Jeg foreslår, at forslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

14) Første behandling af lovforslag nr. L 242:

Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger. (Omfartsvej ved Næstved, Assentoft-Sdr. Borup og omfartsvej ved Faaborg).

Af trafikministeren (Trøjborg).
(Fremsat 14/4 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Sonja Mikkelsen (S):

Det lovforslag, vi her har til behandling, er en konsekvens af den beskæftigelsespakke, som regeringen lagde frem i maj måned sidste år.

Nogle af projekterne fra beskæftigelsespakken kan gennemføres, uden at vi behøver at lave lovgivning herinde, det gælder f.eks. cykelstier, miljøprioriterede gennemfarter og lignende aktiviteter. Men der er også nogle af de projekter, som var med i beskæftigelsespakken, som kræver lov, og det gælder disse omfartsveje, vi her har til behandling, nemlig omfartsvejen ved Næstved, omfartsvejen ved Assentoft syd for Randers og omfartsvejen ved Faaborg.

Anlægsloven udløser beskæftigelse, der svarer til ca. 400 mennesker, hvis vi regner det om til en årsnorm, og det drejer sig om 173 mio. kr. i alt. Det er vigtigt for anlægssektoren, som har en meget høj ledighed, at vi med dette lovforslag får skabt et grundlag for ikke blot at få flere i arbejde, men samtidig også at få sikret nogle vejanlæg, der kan være med til at fremme et bedre miljø for os alle sammen og også kan fremme trafikikkerheden.

Lovforslaget er fremsat – og det synes jeg er værd at bemærke – før alle borgermøderne er holdt og alle høringssvarene fremkommet i forbindelse med offentlighedsfasen, men det tilgiver vi fra Socialdemokratiets side gerne trafikministeren, fordi ministeren i sin åbningstale klart har tilkendegivet vilje til at tage konklusionerne fra den sidste del af offentlighedsfasen for hver af de tre veje ind til vurdering og også til at gennemføre de projektændringer, som måtte blive en følge af den.

Det er helt afgørende for Socialdemokratiet, at når vi laver nye veje, når vi laver anlægslove her i Folketinget, så skal det ske i åbenhed og i dialog med lokalbefolkningen og de lokale myndigheder, og det fornemmer vi klart også sker i denne sag, også selv om de seneste bidrag først kommer ind mellem vores første og anden behandling, dvs. i forbindelse med udvalgsarbejdet.

I Socialdemokratiet bidrager vi gerne til et hurtigt udvalgsarbejde, så vi kan få dette lovforslag vedtaget.

Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte dette forslag, men jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg har haft meget store problemer med min gruppe med at få det godkendt, for hvilke kriterier er man gået frem efter, da man valgte netop disse tre omfartsveje? Ministeren kan jo berøre det ganske kort.

Er det Nr. Snede, som ikke har så høj en prioritering som disse her? Kunne vi ikke have brugt de samme penge til Helsingørmotorvejen eller til Helsingervejen, således at vi kunne komme i gang med de virkelig store knaster, som vi egentlig havde planlagt, indtil Københavns Amt sprang fra aftalen? Jeg siger det her i en positiv ånd, fordi vi gerne vil have brugt de vejpenge, vi har til rådighed også som beskæftigelsespenge, bedst muligt.

Vi er enige i de tre, der er valgt ud her, men vi kan også se en hel række andre steder i landet, som kan have fuldt ud lige så høj prioritering, og derfor vil jeg gerne bede ministeren om at svare på: Hvor bliver Helsingørmotorvejen af?

Svend Erik Hovmand (V):

Ja, og ud over Helsingørmotorvejen kunne man spørge: Hvordan er det med omfartsvejen

[Svend Erik Hovmand]

ved Ebeltoft, hvad med Hammel-Herning, hvad med omfartsvejen ved Nykøbing Falster osv. osv.? Allerede under debatten om den trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005« gav vi udtryk for, at der faktisk var ganske mange projekter, som efter vores opfattelse burde prioriteres højere end så mange andre initiativer, som vi oplever fra regeringens side i denne tid – hjemmeserviceordninger, og hvad ved jeg.

Men når det er sagt, må vi naturligvis også sige, at de få ting, der ligger i dette lovforslag, er vi principielt tilhængere af. Vi mener, at der er stærkt behov for dem. Det gælder omfartsvejen syd om Assentoft, et projekt, som absolut er påkrævet. Det gælder omfartsvejen ved Faaborg. Det er jo et projekt, som efter planen her skal være færdigt i 1998, og som absolut vil tilgodese et stærkt behov i et efterhånden også ekspanderende område.

Det gælder også omfartsvejen ved Næstved. Der er ingen tvivl om, at færdiggørelsen af Storebæltsforbindelsen vil intensivere trafikken over det sydsjællandske område til Lolland-Falster i en grad, som gør dette vejprojekt overordentlig påkrævet.

Det er klart, at der er mange detaljer i sådanne projekter. Her er det sådan, at vi fra Venstres side altid har lagt meget vægt på at lytte efter de lokale synspunkter, og jeg ved, at også ministeren i forberedelsen af sit lovforslag har gjort sig umage for at indhente lokale synspunkter.

Der er stadig væk en række uopklarede problemer – sådan er det jo altid, når hovedlande-vejslovene fremlægges. Vi håber på en konstruktiv udvalgsbehandling, så vi også får løst de udestående problemer, der måtte være i forbindelse med de projekter, der her er tale om.

Tommy Dinesen (SF):

Det er jo lidt mærkeligt at høre, at hr. Ikast og hr. Svend Erik Hovmand ikke er 100 pct. tilfredse med det, der foregår her. Det er nok, fordi man normalt gerne vil have, at det skal være de store fine motorveje, der går derudad; her er det jo kun nogle små bidder.

Jeg må så sige, at jeg er i den heldige situation, at vi bedre kan lide disse her små bidder, og lokalt har SF'ere arbejdet for dem og synes, at de er i orden.

Om Faaborg kan jeg sige, at man dér har stillet nogle krav fra mit partis side. Der var møde om dem i kommunalbestyrelsen i går, og vi vil så vente og se, om man tager hensyn til nogle af de ting, vi fremfører.

Hr. Ikast spurgte, hvad der er kriteriet for, at man placerer tingene her og dér, altså lidt oppe i Assentoft og lidt på Fyn og lidt på Sjælland. Det kan jo godt være, at det er, fordi de så har fået lidt alle sammen.

Det, der i hvert fald har forbavset mig, er, at man skriver – og det forbavser mig også, at hr. Svend Erik Hovmand nu siger det – at der ikke er tvivl om, at omfartsvejen ved Næstved er nødvendig på baggrund af de faste forbindelser over Storebælt. Jeg må nok sige, at det fatter jeg sådan set ikke, det med Næstved; jeg er i hvert fald lidt skeptisk over for den form for argumentation. Der står jo i loven om de faste forbindelser over Storebælt, at Tårs-Spodsbjerg-ruten skal fortsætte, og det er vel ikke, fordi bilerne så skal til at drøne nordpå og sydpå. Det er vel, fordi den rute skal fortsætte.

Men o.k., vi ved, at vores partimedlemmer går ind for dem, og vi ved også, at der er behov for en omfartsvej ved Næstved, så vi vil godt støtte anlægget af de tre veje, der her er foreslået.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Må jeg til hr. Tommy Dinesen om det sidste sige, at jeg er ganske enig i den argumentation vedrørende omfartsvejen ved Næstved, som fremgår af selve lovforslaget. Man behøver ikke at være trafikøkonom for at finde ud af, at åbningen af Storebæltsforbindelsen også vil bidrage til en intensiveret trafik ad den rute, lige så vel som det naturligvis er vigtigt, at Tårs-Spodsbjerg-ruten opretholdes.

Men det er også klart, at de bemærkninger, jeg gjorde om vores udsagn i forbindelse med debatten om »Trafik 2005«, hvor vi gav udtryk for, at der også ganske mange andre steder er et meget stort behov, står vi selvfølgelig ved.

Jeg tror, at hr. Tommy Dinesen har svært ved at skulle tingene ad. Dette her handler i høj grad om at tilgodese en lang række provinsbyområder i Danmark med behov for omfartsveje, og det drejer sig selvfølgelig også om færdiggørelse af nogle motorvejsstrækninger – Helsingørmotorvejen har været nævnt, og jeg

[Svend Erik Hovmand]

kunne nævne færdiggørelsen af Farølinjen og flere andre – men det er da kolossalt vigtigt, at vi her satser på at løse nogle helt oplagte trafikale problemer både ud fra erhvervsmæssige synspunkter, ud fra miljømæssige synspunkter, ud fra sikkerhedsmæssige synspunkter, ud fra black spot-undersøgelser osv.

Der indgår utrolig mange vurderinger i disse vejforbindelser, og vi har altså den grundlæggende opfattelse, at vi har prioriteret vejbyggeriet for lavt her i landet i forhold til de behov, jeg netop har remset op.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Svend Erik Hovmand siger, at man har prioriteret vejbyggeriet for lavt. Nu er det ikke for at få den evindelige diskussion, som de borgerlige gerne rejser på dette område, men jeg har siddet og skrevet en artikel i dag, og der har jeg prøvet at regne lidt på, hvad man har investeret i veje, efter at man har bygget de faste forbindelser.

Og tager vi dem alle sammen med, så er der i hvert fald – hvis vi tager det midtjyske, så vil f.eks. Ebeltoft også gerne have noget; vi var nogle, der var deroppe i sidste uge – med baggrund i Storebæltsforbindelsen vejbyggerier for 7-8 mia. kr. Og hvis man begynder at regne på, hvad DSB har fået af anlægsarbejder, så har de fået to ting: De har fået en jernbanestrækning på 5 km ved Taulov, og de har fået for, jeg tror det er 500 mio. kr. – eller er det 300 mio. kr., jeg kan ikke huske det – i Sønderjylland til dobbeltsporet.

Så tager man og sammenholder de to ting, er det jo i hvert fald bilisterne i det her land, der er blevet prioriteret betydeligt højere end nogen som helst andre. Det er et faktum.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Det var dog en vældig selverkendelse, hr. Svend Erik Hovmand er i besiddelse af. Det er ikke hver dag, man hører en sådan erkendelse fra en tidligere minister i Schlüters seneste regering af, at her har man altså prioriteret for lavt – og jeg vil tilføje, at man nok også har prioriteret forkert, for denne type vejanlæg er jo ikke rigtig blevet lavet, mens vi havde Schlüterregeringerne.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg synes, det er for lidt, vi bruger. Når bilerne betaler 20,5-21 mia. kr. i afgifter om året, synes jeg, det er for lidt, at vi bruger 6-7 mia. kr. til byggeri, når der er så store mangler rundt omkring.

Og nu vil man til at opkræve endnu større afgifter for bilerne. Så mener jeg også, man skal kunne give bilisterne den service, der virkelig er behov for. Inden et år er vi jo i gang med at tage betaling for kørsel på vores overordnede vejnet for lastbiler. Jamen så må det da også være udbygget. Så kan man da ikke præstere en Helsingørmotorvej, som på to tidspunkter på dagen ikke kan benyttes, fordi man holder i kø. Så må man da også være villig til at bevilge pengene til den udbygning, som jo egentlig var aftalt. Det er det, jeg ikke kan forstå.

Det er ikke, fordi jeg er imod disse her tre veje. Jeg synes, det er tre gode steder, man har valgt ud; men jeg kunne godt vælge tre andre steder ud, hvor behovet var lige så stort eller måske større. Men når vi nu ikke kan få flere penge til rådighed, så er det, jeg siger, at vi må være meget kreative omkring, hvad vi vælger.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Nu skal dette selvfølgelig ikke udvikle sig til en større trafikpolitisk debat, men lad mig sige til hr. Tommy Dinesen og fru Sonja Mikkelsen – og jeg skal i en parentes gøre opmærksom på, at der jo dengang var tale om en mindretalsregering til forskel fra den nuværende – at jeg er sikker på, at det ikke er forbigået hr. Tommy Dinesens opmærksomhed, at transportarbejdet først og fremmest ligger på bilerne her i landet. Det er vel omkring 90 pct. af transportarbejdet, der udføres med biler, og hvis man ønsker at tilgodese sikkerheden, og hvis man ønsker at tilgodese miljøet, så er det altså vigtigt, at man ikke får kødannelse, at man ikke får trafikpropper i vores bysamfund, at man sikrer, at der er motorvejsforbindelser, der er i stand til at løse de opgaver, de skal løse – for det er en langt sikrere trafikform end nogen som helst anden, ulykkesfrekvensen er væsentlig lavere – og at man i det hele taget tager

[Svend Erik Hovmand]

de hensyn, som jeg ved at hr. Tommy Dinesen også ønsker at tage.

Derfor synes jeg, at det var meget relevant at sige: Dette her område bør prioriteres højere, højere end mange andre af de projekter, som regeringen i øvrigt har gennemført de seneste måneder – og så nævnte jeg hjemmeserviceordningen og en række andre ting.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det, der forbavser mig mest i denne her debat – og hr. Svend Erik Hovmand viser det jo sådan set også – er, at vi i denne sal har haft en masse vedtagelser, som hr. Ikast også har været talsmand for, om, at vi skal have flere passagerer og godsvogne på bane, og vi skal have godset over på skib. Og det er altså det modsatte af det, som hr. Svend Erik Hovmand siger.

Da vi sidst havde besøg i Trafikudvalget, kom der en amtsborgmester fra Storstrøms Amtskommune, og så kom der vist 7-8 borgmestre og 10 kommunalbestyrelsesmedlemmer og sådan lidt forskelligt for rigtigt at understrege, hvor vigtigt det var med omfartsvejen ved Næstved. De tror, at desto flere de kommer, desto vægtigere er argumenterne.

Jeg siger ikke, at der ikke er behov for den. Men det, der forbavser mig, er, at man sagtens kan bruge 300 mio. kr. til en omfartsvej – det er der ikke nogen her i Folketinget der piber ad – men går man hen og stiller forslag om at genoprette jernbanen mellem Slagelse og Næstved, som koster 300 mio. kr., som vil give en stor tidsbesparelse og en fast forbindelse, og som er færdig, så er der overhovedet ikke lydhørhed her i folketingssalen. Det vil man ikke være med til, men millionerne eller milliarderne lader man rulle, når det gælder veje; så er der ikke nogen, der har hæmninger. Det er forskellen.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Det sidste problem, som hr. Tommy Dinesen nævner, håber jeg meget at »Trafik 2005« vil være med til at råde bod på, når vi får et bedre beslutningsgrundlag og sammenlignelighed mellem de forskellige trafikformer.

Til hr. Svend Erik Hovmand – og sådan set også til hr. Ikast – vil jeg gerne sige, at det er meget besynderligt at høre denne debat, for jeg erindrer da, at mens vi havde de forskellige mindretalsregeringer med Poul Schlüter i spidsen, var det jo nærmest noget, vi skulle stille forslag om i finanslovforhandlingerne, hvis vi skulle have nye vejinvesteringer, og vi skulle nærmest hale pengene ud af regeringen til ellers fornuftige projekter.

Dernæst vil jeg godt gøre opmærksom på, at den beskæftigelsespakke, som disse tre veje er en del af, er jo på en lille milliard – 900 mio. kr. eller noget i den stil over tre år – og det, vi taler om her, er 173 mio. kr. Der er en række projekter, som kan gennemføres, uden at vi herinde skal lave anlægslov; det gælder cykelstier, sorte pletter, nye vejreguleringer i øvrigt og også investeringer på andre trafikområder. De kræver ikke anlægslov, og de kan iværksættes, for den sags skyld uden at vi blander os.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jamen jeg er helt klar over, hvor fru Sonja Mikkelsen er fra. Hun er fra Århus. Hun glemmer fuldstændig, hvad der egentlig var iværksat her på Sjælland med halv brugerbetaling til amtet og halv til staten, og at Socialdemokratiet i hovedstaden frafaldt aftalen. Jeg rykker kun for, at vi får den aftale på plads igen eller får etableret det samme.

Men jeg tror simpelt hen ikke, den socialdemokratiske ordfører vil være med til at etablere noget her på Sjælland. Det vil jeg godt have af eller bekræftet.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Bare for en ordens skyld, hr. Ikast: Næstved ligger på Sjælland.

Ole Donner (FP):

Jeg forstod på hr. Ikast, at han var enig i, at Næstved lå på Sjælland.

Med hensyn til det foreliggende lovforslag kan jeg sige, at Fremskridtspartiet ikke kan støtte det. Det kan vi ikke, fordi der er tale om en bemyndigelseslov. Man bemyndiger trafikministeren til at igangsætte det ene projekt efter det andet, og det mener vi i Fremskridts-

[Ole Donner]

partiet at have meget dårlige erfaringer med. Vi kan bare tage eksempler på et par projekter: Storebæltsbroen og Øresundsbroen; så behøver vi ikke at nævne flere.

Ligesom Socialdemokratiet ønsker vi også at udføre disse projekter i dialog med borgerne, og derfor synes vi, det er overordentlig vigtigt at høre både lokalpolitikernes og befolkningens ønsker. Der står da også i lovforslaget, at det er udsendt til høring ved diverse råd og kommissioner, men at udtalelserne ikke foreligger endnu.

Vi har set, hvor dårligt det gik med hensyn til Øresundsbroen, hvor man også forsøgte at bilde folk ind, at de kunne komme med indsigelser og få indflydelse.

Vi mener ikke, at nogen af disse projekter haster så meget, at de ikke kunne vente på en afklaring af, hvad de lokale mener om de forskellige projekter.

Der er også stor usikkerhed med hensyn til beløbsstørrelserne. I Næstvedområdet taler man f.eks. om, at hvis der skal laves en klapbro, kan udgiften stige med 10-15 mio. kr. Der tales andre steder om, at der skal anlægges en vej hen over en losseplads, hvor man ikke ved, hvordan det kommer til at gå med gasudsvining, og hvor noget affald måske skal flyttes – det skønner man vil koste ca. 3 mio. kr.; det kan blive meget mere – og man taler om nogle blødbundsområder, som man heller ikke rigtig kender noget til. Et andet sted taler man om, at man har brugt 2,6 mio. kr. til nogle forbelastningsforsøg vedrørende nogle dæmninger m.m.

Det hele flyder, og derfor kan vi ikke være med til at vedtage dette lovforslag og give ministeren endnu flere bemyndigelser.

Fremskridtspartiet ville kunne støtte alle tre projekter, hvis man havde tid til at gennemarbejde dem, og hvis man havde tid til at finde ud af, hvad de skal koste, og hvordan de kan gennemføres på en reel og fornuftig måde, sådan at vi sikrer, at alle de berørte parter får lov til at udtale sig i sagen.

Vi er i Fremskridtspartiet lidt kede af, at man ikke har ventet med at komme med disse projekter, til de var grydeklare; så ville vi have stemt for alle tre.

Hans Larsen-Ledet (RV):

Lovforslaget skal give bemyndigelse til byg-

ning af tre omfartsveje. I den skriftlige fremsættelse nævner trafikministeren, at disse anlæg har til formål at forbedre trafik- og miljøforholdene i de byer, anlæggene omfatter: Assentoft, Sdr. Borup, Faaborg og Næstved.

I Det Radikale Venstre mener vi, at den overordnede målsætning ved planlægning af bytrafik må være, at der finder mindst mulig miljøbelastning sted. Omfartsveje og ringveje er nogle af løsningerne til at opnå dette; derved får vi øget trafikikkerhed og bedre miljø.

Vi giver i princippet vores tilslutning til de foreslåede anlæg samt til projektering af de resterende tre etaper af omfartsvejen ved Næstved, motortrafikvejen ved Assentoft og omfartsvejen ved Faaborg. Vi tager selvfølgelig det forbehold, at der ved høringer eller besigtigelser kan komme ting frem, der kan påvirke linjeføringen ved de omtalte omfartsveje en smule.

Jeg kan også på Kristeligt Folkepartis vegne sige ja til lovforslaget med samme forbehold.

Trafikministeren (Trøjborg):

Jeg vil gerne takke for den meget positive modtagelse, dette lovforslag har fået af ordførerne i debatten. Vi må erkende, at vi ikke har alle høringssvarene på plads inden forslagens fremsættelse, men jeg er glad for den tillid, vi har til hinanden ministeren og udvalget imellem. Vi er overbevist om, at vi kan gennemføre dette lovforslag med behørig hensyntagen til de indsigelser, der måtte være fra borgere, der kan være berørt af disse anlæg.

Bortset fra hr. Ole Donner, der – forstår jeg – måske ikke har helt den samme tillid til ministeren og ikke er meget for bemyndigelseslovgivning, tror jeg nok, at der er almindelig forståelse for, at en bemyndigelseslovgivning er nødvendig, når man skal lave anlægslove og projekter af den karakter, som vi står med her.

Til hr. Ikast, der jo mere specifikt spørger om et par ting, vil jeg gerne sige, at for så vidt angår beskæftigelsespakken midler til finansiering af vejprojekter, vil jeg naturligvis meget gerne levere sådan en oversigt over, hvad der i øvrigt er gennemført. Med hensyn til det, der ligger i kataloget over vejprojekter, der skal gennemføres i beskæftigelsespakken, er det sådan, at de projekter, der kræver anlægslove, er de tre vejstrækninger, vi taler om her, plus ringboulevarden omkring Randers. Med hen-

[Trafikministeren]

syn til ringboulevarden omkring Randers har jeg fundet, at vi endnu ikke er så langt, at vi kan fremsætte et anlægslovsforslag, men de øvrige, Nr. Snede og andre, er med, og de er også på bevilling. De har højeste prioritet og vil blive gennemført efter den model og tidsplan, som oprindeligt var forudsat. Der er f.eks. ingen forsinkelser af Nr. Snede-projektet, som der specifikt spørges til.

Vedrørende Københavnsaftalen – dvs. aftalen mellem den tidligere regering og Københavns Amt – skal jeg meget beklage, at Københavns Amt ikke har kunnet leve op til aftalen, ikke har villet deltage i aftalen. Jeg har da forståelse for, at Københavns Amt kan have økonomiske problemer – problemer med finansieringen af sygehussektoren – men jeg tror, at vi lige skal klappe hesten et ganske kort stykke tid og se, om vi ikke kan få aftalen etableret under en eller anden form.

Jeg tør ikke præcist sige, under hvilken form det kan blive, men jeg forestiller mig, at vi kan prøve at se hovedstadsområdet trafikinvesteringer i en lidt større sammenhæng. Der gennemføres i disse år en række andre statslige investeringer, som hr. Ikast måske næsten kender mere til end jeg: letbaneprojektet i forbindelse med Ørestaden, projekterne til Københavns Lufthavn, en række investeringer i S-tog i Københavnsområdet osv. samt en række ønsker fra HT, som vi har diskuteret under den store debat, vi havde her i Tinget. Jeg tror, at vi igen kan komme i en fornuftig dialog med Københavns Amt, hvis vi kan løfte det op på det plan.

Det er klart, at der er en række presserende projekter. Vi har nogle motorvejsbrørensoveringsprojekter i Københavnsområdet, som vi under alle omstændigheder skal have gennemført. Jeg er enig med hr. Ikast i, at trafikinvesteringer i Københavnsområdet trænger sig på, og jeg håber, der bliver mulighed for at løse det problem på en tilfredsstillende måde i forbindelse med det finanslovsforslag, som regeringen fremsætter.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg vil gerne understrege, at Fremskridtspartiet synes, det er tre gode forslag, ministeren har lagt på bordet. Vi ville meget gerne stå bag ministeren ved gennemførelsen af disse tre for-

slag, men vi er uenige med ministeren i, at det kræver en bemyndigelseslov, for det er ikke større projekter, end at man kunne have nået at få høringssvarene frem, inden man vedtager lovforslaget.

Jeg kan ikke lade være med at henvise til, at når man laver en bemyndigelseslov, så kører man bare derudad. Vi så et glimrende eksempel, da man væltede huse på Amager, inden man havde hørt de berørte parter. Der var der måske nok behov for en bemyndigelseslov, for der var andre lande involveret, men her drejer det sig altså om nogle forholdsvis små projekter.

Fru Sonja Mikkelsen sagde i sit indlæg, at der blev igangsat en lang række miljøforbedrende vejprojekter, uden at det skulle op i Folketinget og der skulle gives en bevillingslov. Det er rigtigt, men der er jo ingen af projekterne, der bliver igangsat, før man er færdig med høringsprocessen, og det er dér, vi ikke rigtig kan forstå, hvorfor Socialdemokratiet ikke vil være med til at vente på, at man får de svar.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Det vil Socialdemokratiet også vente på, og det gjorde jeg også klart opmærksom på i mit første indlæg. Vi kunne overhovedet ikke drømme om at skrive betænkning over dette lovforslag, før vi har tilbagemeldingerne fra de borgermøder og myndigheder, der skal høres i denne sag.

Sådan som vi læser ministerens fremlæggelsestale, er det faktisk også det, ministeren lægger op til. Han beder om, at vi i udvalget tøver, indtil han har fremlagt det materiale, som hr. Ole Donner omtaler, og først når vi har det materiale, skriver vi betænkning i udvalget. Før medvirker vi i hvert fald ikke fra Socialdemokratiets side, for det er vigtigt, at borgernes og de lokale myndigheders synspunkter indgår i vores sagsbehandling, inden vi lægger os helt fast på, hvordan det skal se ud.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg er meget glad for de udtalelser, der kommer fra fru Sonja Mikkelsen, for hvis det går sådan, kan det jo være, at Fremskridtspartiet kan tilslutte sig forslaget til sin tid.

[Ole Donner]

Jeg kan så forstå, at Socialdemokratiet åbenbart har lært noget af sagen om Øresundsbroen, hvor man jo rev husene ned, inden man havde fået høringssvarene. Hvis der går så lang tid, at vi når at få de relevante svar tilbage, vil jeg da ikke afvise, at Fremskridtspartiet kan ende med at stemme for lovforslaget, men jeg tvivler bare på, at det går sådan.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Grove):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Det Energipolitiske Udvalg (20/4 94):

Udtræder: Aagaard (KF)

Nyt medl.: Kent Kirk (KF)

Retsudvalget (20/4 94):

Udtræder: H.P. Clausen (KF)

Nyt medl.: John Vinther (KF)

Udtræder: Pia Christmas-Møller (KF)

Ny stedf.: H.P. Clausen (KF)

Det Udenrigspolitiske Nævn (20/4 94):

Udtræder: Anker Jørgensen (S)

Nyt medl.: Lotte Henriksen (S)

Udtræder: Lotte Henriksen (S)

Ny stedf.: Jacob Buksti (S)

Nordisk Råd (20/4 94):

Udtræder: Anker Jørgensen (S)

Nyt medl.: Jacob Buksti (S)

Retsudvalget (20/4 94):

Udtræder: Aage Frandsen (SF)

Ny stedf.: Gert Petersen (SF)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 22. april 1994, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 17.25
