

Der er altså nogle grupper, der har ualmindelig svært ved at få et almindeligt, overenskomstmæssigt lønnet arbejde, og det er præcis de grupper, der her bliver presset til at tage noget af det, der er det allerdårligste. Det kan man jo ganske enkelt begrunde med, at der var ingen, der kunne drømme om at arbejde på de vilkår, som bydes i den her branche, hvis ikke det var, fordi de pågældende mennesker ikke kan få andet arbejde. Sådan er det jo.

Så skal jeg bare sige til skatteministeren, at mine lidt mindre pæne bemærkninger var ikke møntet på skatteministeren. Jeg er indstillet på at indgå i en fortsat dialog, og jeg forstod det også sådan, at hvis det viser sig, at det, der foreslås med lovforslag nr. L 229, ikke virker, så tager vi fat i andre ting. Så jeg er enig i, at det ikke er sidste gang, vi diskuterer det her, men jeg synes bare, at de bemærkninger, der var til beslutningsforslaget, samlet set var lige negative nok i forhold til det faktuelle indhold i det.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

(Klaus Kjær's ordførertale til L 223, der skulle have stået på side 6052, er optrykt her).

Klaus Kjær (DF):

Dette lovforslag samt de to efterfølgende drejer sig om en anlægsbemyndigelse til trafikministeren vedrørende en ny hovedlandevej. Af praktiske årsager har man valgt at fremsætte disse tre lovforslag samtidig, idet der er lavet en samtidig miljøundersøgelse og høring, men de nye vejstrækninger har i øvrigt ikke noget tilfælles, om end de har samme hovedformål.

For så vidt angår L 223, drejer det sig om anlæg af en firsporet motorvej fra Odense til Svendborg. Formålet med vejanlægget er at forbedre trafikafviklingen på strækningen mellem de to byer og at aflaste de mindre bysamfund langs den nuværende hovedlandevej for gennemkørende trafik. Herved forbedres trafikikkerheden og miljøet i de byer, der aflastes.

Linjeføringen, der endnu ikke er detailprojekteret, følger i store træk den eksisterende hovedlandevej, men undgår som nævnt gennemkørsel af de større og mindre bysamfund. Trafikgrundlaget på 20.000-22.000 biler indicerer i sig selv, at vejanlægget bør udføres som en

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 29. april 1999, kl. 10.00.

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

Mødet hævet kl. 19.55

motorvej. Hertil kommer, at ifølge Vejdirektoratets seneste trafikprognose vil vejtrafikken stige med 27 pct. i perioden 1996-2010 og 32 pct. i perioden 1996-2016.

Ved vejanlæg af denne karakter vil der altid opstå en barrierevirkning, hvor vejen deler landskabet midt over. Det er i forslaget påpeget, at denne barrierevirkning vil være størst i den sydlige del af vejstrækningen. Barrierevirkningen vil have indflydelse både på arealanvendelsen for de ejendomme, som bliver berørt, og specielt også på faunaen. I forslaget er der taget højde herfor, idet der påtænkes etableret over- og underførsler samt passage for dyr. Mon så ikke mennesker såvel som hasselmus og springfrøer vil kunne overleve? Omkring detailprojekteringen bør der naturligvis i videst muligt omfang tages hensyn til disse forhold samt til den landskabelige værdi.

Dansk Folkeparti er positivt indstillet over for lovforslaget, men den endelige projektering og linjeføring må drøftes indgående i udvalget på baggrund af de indkomne høringsvar.