

[Hjortlund Christensen]

altid opstå uheldige situationer, hvor nogle ejere skal afgive jord og måske ikke til gengæld tilstilles et areal af samme størrelse, men sikkerheden for så retfærdig en løsning som muligt ligger jo i ankemulighederne. Man har to ankemuligheder: man har ankemulighed til taksationskommissioner og endelig til en overtaksationskommission.

Fra mit partis side kan vi kun støtte forslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg er for anden gang i den situation, at jeg kan takke for en overvejende positiv modtagelse af dette forslag.

Jeg vil bare lige sige til hr. Chr. Christensen, at det, forslaget i virkeligheden går ud på, er ved en ændring af loven at føre denne ~~à~~ jour med den fremgangsmåde, der reelt anvendes i dag.

Ordføreren for retsforbundet nævnte de ankemuligheder, der eksisterer. Fremgangsmåden ved ekspropriation er mindst muligt at bruge tvang, mest muligt at tale sig til rette. Sådan har det været, sådan skal det også være efter dette lovforslag, når det forhåbentlig kommer igennem. Men der kan være enkelte, særlige situationer, hvor det kan være nødvendigt, at man har en lovhjælp.

Med disse bemærkninger udtrykker jeg håbet om, at vi i det kommende arbejde kan nå frem til at få vedtaget lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af:

Forslag til lov om indskrænkning af driften på og senere nedlæggelse af statsbanestrækningen Vojens-Haderslev.

(Lovforslag nr. L 8. Fremsat 5/10 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Karl Nielsen (S):

Forslaget går ud på, at ministeren får en bemyndigelse til at indskrænke driften på banestrækningen Vojens-Haderslev til befordring af vognladningsgoods og til senere at nedlægge strækningen. Banestrækningen har en ringe længde – ca. 13 km – personbefordringen på strækningen er i realiteten allerede fra 1973 foregået med rutebiler, passagerantallet på strækningen er stærkt dalende i de senere år, hvortil kommer, at Sønderjyllands amtsråd ved planlægningen af den kollektive trafik i området har forudsat personbefordring på strækningen afviklet med rutebiler. Bl. a. af disse grunde skal jeg på socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget, på trods af at vi ikke er tilhængere af, at der nedlægges jernbaner. Vi ønsker tværtimod jernbanerne udbygget og moderniseret, idet vi anser jernbanerne som en naturlig kerne i den kollektive trafik.

Jeg vil derfor spørge ministeren, om vi kan se dette forslag som et helt isoleret tilfælde, altså en enlig svale for så vidt angår nedlæggelse af jernbaner.

Dohrmann (FP):

Uanset ministerens bemærkninger til lovforslaget må ingen jo være i tvivl om, at det, ministeren her foreslår, er en fuldstændig nedlæggelse af statsbanestrækningen Vojens-Haderslev.

Dertil vil jeg gerne sige, at vedrørende persontrafikken må man erkende, at behovet ikke er til stede, men en anden side af sagen er godstransporten, og dér stiller sagen sig jo noget anderledes. Jeg er noget betænkelig ved de konsekvenser, en fuldstændig nedlægning vil få for erhvervslivet, og det er en af de ting, vi vil forsøge at få helt afklaret under udvalgsarbejdet.

I øvrigt vil jeg gerne sige, at som provinsbo bør man være meget påpasselig, hver gang der kommer et forslag om nedlæggelse inden for DSB. Det er, som om tendensen

[Dohrmann]

går henimod, at togene skal køre mellem København, Odense, Århus og Ålborg. Busserne skal køre i hovedstadsområdet, og resten af landet må klare sig selv.

Lad mig i den forbindelse nævne, at det simpelt hen er for dårligt, at man i en tid, hvor man i øvrigt opfordrer folk til at benytte den kollektive trafik, ikke kan komme sydpå, men bliver smidt ud i Fredericia, såfremt man afrejser fra København efter kl. 19.

Som sagt vil vor stilling til lovforslaget afhænge af de oplysninger, vi får i udvalget, specielt med henblik på besværet for erhvervslivet.

Ivar Hansen (V):

Da venstres ordfører i denne sag, hr. Johan Philipsen, ikke kan være her i dag, skal jeg gøre et par bemærkninger om dette lovforslag

Ministerens vil gerne have bemyndigelse til at indskrænke Vojens-Haderslev banen til at være en godsbane, og den tilslutning skal ministeren få.

Så er der spørgsmålet om senere at nedlægge strækningen totalt. Det bringer mig til at tænke på, at vi vel rundt i landet har en del statsbanestrækninger, som i løbet af de sidste 10-15 år på grund af manglende trafikunderlag er overgået fra at være personbefordrende til at være rene godsbanestrækninger. Jeg ved ikke, hvordan praksis hidtil har været. Ligger det sådan for disse banestrækninger, at ministeren i realiteten har en bemyndigelse til eventuelt på et givet tidspunkt helt at nedlægge disse strækninger?

Her er altså et tilsvarende ønske om helt at nedlægge strækningen på et givet tidspunkt. Det er vi ikke umiddelbart indstillet på at give ministeren bemyndigelse til. Det er uden tvivl en fornuftig disposition set ud fra en kortsigtet betragtning, men vi har jo i løbet af de seneste år set, hvordan dels energiforsyning, dels økonomiske vilkår på en række områder helt eller i hvert fald i væsentlig grad er med til at ændre forudsætningerne for hele vores trafikplanlægningssystem herhjemme. Derfor kan det, der set med kortsigtede øjne er en fornuftig disposition, måske godt med et lidt længere perspektiv være en knap så fornuftig måde at gøre tingene på, så det punkt vil vi gerne drøfte nærmere med ministeren i trafikudvalget.

Burgdorf (KF):

Jeg har fra tidligere tider hørt fortælle om, og vi kan jo også se det i vore dage, at når en jernbanelinje bliver åbnet, er der fest og glæde og lykke i den landsdel og den by, som får en sådan. I modsat fald som her vil man også forstå, at en by som Haderslev vil se med sørgmodighed på, at det måske nu går mod enden med jernbanelinjen dér.

Jeg er vidende om, at ministeren har forhandlet med både Haderslev og Vojens kommuner om eventuel nedlæggelse af personbefordringen de to byer imellem, og det kunne der eventuelt være nogen mening i, da passagertallet er stadig dalende; det har vi fået tal for. Men jeg vil gerne sige, at man kan jo få passagertallet til at dale kunstigt, hvis man bevidst sætter på det ved at lade togene køre på nogle akavede tider. Jeg vil ikke påstå, det er gjort her, men det kunne man altså gøre. Jeg indrømmer, at der er mulighed for at drøfte disse ting, men det er lidt underligt, at det nu skal ske så pludselig, for det kommer jo som et lyn fra en klar himmel; der var ingen, der havde tænkt på, at det skulle ske nu. Men o.k., det er jo en kendsgerning, at DSB har ofret adskillige penge på udbygning af banelegemet netop på denne strækning, og det er også en kendsgerning, at Haderslev by har ofret i hvert fald et par hundrede tusinde kroner på perronanlægget dernede, og så pludselig foreligger der et lovforslag om nedlæggelse af persontrafikken. Men sandelig om man ikke også vil nedlægge godstransporten disse to byer imellem om ikke så ret længe - det kan vi nok forstå af sagen - og det må vi protestere kraftigt imod. Det vil være en regulær amputation af Haderslevs transportmuligheder. Skal trafikken opretholdes med busser og lastvogne, fordrer det en kostbar udvikling, udvidelse og regulering af den smalle og snoede Ribevej mod Vojens, hvor stationen så nu kommer til at ligge.

Her må jeg spørge ministeren: vil staten være med til at betale denne nødvendige udvidelse af Ribevej, eller skal Haderslev selv betale dette påtvungne projekt? Ligeledes vil jeg gerne spørge, om ministeren vil give tilsagn om yderligere forhandlinger med de pågældende kommuner, før nedlæggelse af godstrafikken bliver besluttet.

Bodil Liventhal (CD):

Da centrum-demokraternes trafikpolitiske ordfører ikke kan være til stede i tinget i dag, skal jeg fremføre mit partis syn på forslaget. Der er to formål med dette lovforslag. Det ene er at lovliggøre, at der nu gennem en årrække ikke har fundet passagertransport sted på banelinjen, idet passagererne til hovedruten er blevet befordret med busser. Denne driftsform kan vi tilslutte os.

Det andet formål er at bemyndige ministeren til ad åre helt at nedlægge strækningen, også hvad angår godstrafik. Denne del af lovforslaget kan vi ikke umiddelbart tilslutte os, da det synes at være en i øjeblikket for vidtgående bemyndigelse, som vi må have nærmere oplysninger om under udvalgsarbejdet.

Alfred Andersen (SF):

I mit parti kan vi ikke give ministeren denne bemyndigelse, som der her er bedt om, for vi mener, at når det gælder den kollektive trafik, vil der altid være strækninger, som er mindre rentable end andre. Derfor mener vi ikke, det er begrundelse nok for denne nedlæggelse, at der ikke er økonomisk rentabilitet. Vi har også oplevet, hvilke reaktioner der er ude i befolkningen, når man nedlægger jernbanestrækninger, som ikke er så rentable. Vi har sidst oplevet det, dengang man forringede forholdene for store banestrækninger på Fyn.

Ministeren begrunder sit forslag med, at persontransport er mere rentabel energimæssigt med busdrift. Det er da muligt, at der kan blive energibesparelser på det område, men det samme kan jo ikke siges at være tilfældet, når det gælder gods, som man skal til at transportere individuelt. Man må regne med, at der bliver et udvidet energiforbrug, når man skal til at transportere gods i lastvogne i stedet for som nu med tog, foruden at det vil give en stor belastning af vores vejnet. Derfor må vi drøfte det videre i udvalget, men indtil videre er vi meget skeptiske over for dette forslag, og vi mener som sagt ikke, at man skal diskutere den kollektive trafik ud fra et rentabilitetssynspunkt.

Kanstrup (DKP):

Jeg skal med det samme meddele ministeren, at han ikke skal regne med nogen posi-

tiv behandling af dette lovforslag fra kommunisternes side. Det er jo kun en lille del af de mange banenedlæggelser, vi har været vidne til i de seneste år, og hvoraf allerede nu nogle af dem kan betragtes som forkerte nedlæggelser. Det forekommer jo også noget paradoksalt i en tid, hvor der tales meget om nødvendigheden af at udbygge den kollektive trafik og om at spare på energien osv., at man alligevel fortsætter med at forringe trafikken, fortsætter med nedlæggelser.

Der står i lovforslagets bemærkninger, at man indtil videre kun vil stadfæste fjernelsen af persontrafikken på linjen. Men målet er jo, som det også er angivet, totalt at lukke banelinjen fra Vojens til Haderslev. Med rette spørger mange kredse: hvor længe skal det egentlig vare, før man har lavet den totale lukning? Og med rette spørger man: hvad skal vi så gøre med vore arbejdspladser i bl.a. Haderslev?

Nu skal man vel ikke bebrejde ministeren, at han forsøger at overholde DSBs budgetter, men vi kan med fuld ret bebrejde flertallet i dette ting, som mener, at man kan spare sig til en god kollektiv trafik. Det kan man ikke.

Når man angiver, at personantallet er faldet på strækningen, kan det nok ikke benægtes, men jeg kan nu ikke lade være med at tænke på, at i min hjemby, Nørresundby, fandt man også ud af, at personantallet var faldet på Nørresundby banegård, og at den derfor skulle nedlægges. Men en af årsagerne var jo bl. a., at der ikke var nær så mange tog, der stoppede, og derfor har det også en naturlig årsag.

Jeg vil også gøre opmærksom på, at på en række af de steder, hvor man har nedlagt jernbanestrækninger, har man skabt andre nye, alvorlige problemer. Det er problemer med vejanlæg, problemer med stagnering af byer og problemer, der skyldes, at den del af befolkningen, som ikke har deres egen lille bil at køre rundt i, får stadig vanskeligere ved at komme til de bymæssige bebyggelser, altså de mere centrale steder.

Derfor er vores principielle holdning, at man ikke skal gå ind for nedlæggelse af jernbanestrækninger, men skal gå ind for at udbygge dem, også sidestrækningerne. Man bør erkende, også i dette ting, at det er der kun én mulighed for, nemlig ved at give øgede bevillinger til DSB. Man kunne faktisk også skele til, hvad nogle af vort lands største

[Kanstrup]

kommuner gør i øjeblikket. Der erkender man, at hvis man skal have en god kollektiv trafik i disse byer, er det nødvendigt at putte offentlige midler i dem, er det nødvendigt at komme med flere penge. Det må man også erkende, når det drejer sig om DSB.

Jeg kan som sagt ikke på vor gruppes vegne medvirke til en positiv behandling af lovforslaget. Vi mener, man skal gå den anden vej og udbygge jernbanestrækninger.

Niels Helveg Petersen (RV):

Det radikale venstre kan acceptere den del af forslaget, der går ud på at videreføre tingenes tilstand for så vidt angår passagertrafikken; det har vi ikke nogen betænkeligheder ved.

Derimod har vi betænkeligheder ved at give ministeren en bemyndigelse til at nedlægge strækningen. Det siges i bemærkningerne, at DSB ikke har nogen aktuelle planer om at ændre på godstrafikken på banen. Alt peger på, siger ministeren i sin fremsættelse, at man i det mindste i en årrække endnu vil fortsætte med at befordre vognladningsgods ad skinnevejen til og fra Haderslev. Når det er tilfældet, er vi betænkelige ved på dette tidspunkt at give ministeren en bemyndigelse til nedlæggelse af strækningen og dermed umuliggøre godstransport ad jernbane. En sådan bemyndigelse på dette tidspunkt måtte forudsætte, at udvalget meget dybtgående vurderede allerede nu, om det kunne være rimeligt engang ad åre at nedlægge strækningen, og det tror jeg er en undersøgelse udvalget vil få svært ved at gennemføre.

Derfor har vi altså som sagt betænkelighed ved at gå så vidt som til at give ministeren en bemyndigelse til at nedlægge strækningen; dette spørgsmål ønsker vi grundigt drøftet i udvalget.

Chr. Christensen (KrF):

Skal man kun tage hensyn til DSBs driftsbudget, er der nok ingen tvivl om, at det foreliggende lovforslag er fornuftigt. Men vi mener, der også er andre hensyn at tage: hvad med passagererne? Efter de oplysninger, der er fremkommet i materialet, ser det ud til, at de kan tilgodeses gennem buskørsel. Så står vi tilbage med godsmængden. Hvad med Haderslev by, kan den undvære banen?

Det kan uden tvivl have stor betydning for en bys og en egn udvikling og industrielle udbygning, om der er en bane til rådighed; vi har set det andre steder, ikke mindst på vestbanen. Derfor må vi spørge: hvad siger egnens befolkning, og specielt: hvad siger Haderslev by?

Vi vil selvfølgelig gerne være med til at drøfte forslaget i udvalget, men jeg kan sige, at på baggrund af de oplysninger, vi er i besiddelse af på nuværende tidspunkt, må vi klart modsætte os nedlæggelse af denne banestrækning.

Lis Starcke (DR):

Dette er jo en sag af gammel dato, og jeg tror nok, at passagererne efterhånden har vænnet sig til at køre med rutebil. Det er den sidste del af sagen, som bekymrer os, nemlig en eventuel nedlæggelse, og dér er vi ligesom tidligere ordførere bange for, at man kun ser på fordelene på kort sigt. Vi ønsker altså derfor, at man skal se på det i en større sammenhæng i udvalget for at se, om man ikke dér kommer til et andet resultat.

Tyroll (VS):

Også VS vil vende sig imod dette lovforslag om nedlæggelse af banestrækningen. Det gør vi selvfølgelig i fortsættelse af, at vi ofte under trafikdebatter osv. har gjort opmærksom på, at vi ønsker en udbygning af den kollektive trafik, og at vi, ligesom jeg kunne forstå i dag også gjaldt den socialdemokratiske ordfører, mener, at togtrafikken skal være kernen i den kollektive trafik, at det er den bedste trafikform, i det omfang man kan gennemføre den.

Derfor vil vi selvfølgelig også, når vi skal tage stilling til dette forslag, have andre ting ind i billedet end lige spørgsmålet om, hvilken persontrafik der kan foregå på området, vi vil i det hele taget have trafikpolitiske betragtninger frem fra området, se, hvilken trafikpolitik man har ført forud for den situation, der er opstået her, ligesom vi i det hele taget mener, at spørgsmål om byplanlægning, udlægning af industrier osv. i højere grad også må med ind i billedet, når man foretager den slags overvejelser om indskrænkninger.

Der er tale om, at DSB med deres Plan 90 har lagt op til, at man i hovedsagen vil kon-

[Tyroll]

centrere sig om forbindelserne mellem landsdelene og ikke vil foretage nogen udbygninger i regional- og lokaltrafikken. Det er vi oplagt imod; vi mener, at DSB skal have øgede investeringer til at udbygge den lokale og regionale trafik. Det kan jeg forstå at den socialdemokratiske ordfører også var lidt indstillet på, uden at jeg, om jeg så må sige, kunne spore dybden selvfølgelig. Men jeg vil sætte mig spændt ned på min plads i salen og vente på at høre et svar på, om dette er et isoleret tilfælde af nedlæggelse af jernbaner, eller om man skal se yderligere eksempler på den slags aktiviteter, og om vi fremover i forbindelse med sådanne lovforslag i bemærkningerne også kan få andre ting ind end kun de trafikpolitiske betragtninger, altså spørgsmål som, hvordan trafikpolitik stimulerer og styrker anden udvikling, planlægning af byudvikling osv.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Hr. Burgdorf sagde, at dette lovforslag kom så pludseligt. Nu er dette ikke nogen nyhed, at vi ikke har haft banedrift på personbefordringen siden 1973. Det, der her er tale om, er altså, at vi i en lovgivning ligesom følger op den udvikling, der allerede er sket.

Jeg vil godt sige til hr. Karl Nielsen og andre, der også har været inde på problemet, og hvis spørgsmål lød: er det en enlig svale? Nu har der været nogle svaler forud, men skal vi så sige, at det er den sidste af dem. Min forgænger traf en principbeslutning, og den har jeg bekræftet, nemlig at når det drejer sig om den jyske længdebane og sidebaner i øvrigt, skal der ikke foretages yderligere indskrænkninger.

Hr. Dohrmann benyttede lejligheden til at komme med et par kritiske bemærkninger om den kollektive trafik, herunder praktiske vanskeligheder med at komme sydpå. Jeg vil meget gerne være med til at afhjælpe de vanskeligheder, der er, og jeg går ud fra, at jeg får hr. Dohrmanns støtte, når det drejer sig om de øgede midler, som DSB i så fald gerne skulle have, og altså ikke det modsatte, som vi hidtil har set.

Så har jeg hørt, at hovedanken for dem, der har haft kritiske bemærkninger, har været, at der også er talt om godstransporten.

Dér synes jeg lige, jeg vil gøre opmærksom på, at der i bemærkningerne til lovforslaget står følgende:

»Vognladningstrafikken på banen vil også indtil videre blive opretholdt uændret, men den vil dog blive taget op til overvejelse i forbindelse med DSBs overgang til nyt gods-befordringssystem.«

Det skal oversættes sådan, at der ikke er nogen planer om på et eller andet tidspunkt bare at sige: nu nedlægger vi altså banen også for godstransport. Men som det fremgår af DSBs nye 5 års plan og de tanker, der i øvrigt har været fremme i den senere tid, opererer man inden for DSB med over hele landet at opbygge et nyt system for godstransport. De, der har været i Herning for nylig, vil have set, at vi i sommer indviede en helt ny terminal dér. Det vil sige, at de bemærkninger, jeg her har citeret, skal ses på baggrund ikke af det system, vi kender i dag, men dette nye system, hvor man kombinerer de praktiske muligheder på en helt anderledes rationel måde end tidligere.

Jeg kan sige, at når det drejer sig om Herning – og det er også et svar til hr. Burgdorf – har der i høj grad været tale om forhandlinger med lokale myndigheder. Det er ikke noget, man bare sidder i Sølvgade og gør bag et skrivebord. Der har været et meget stort forarbejde, og forudsætningen for, at sådan noget kan virke i praksis, er jo netop, at man har de lokale med i det.

Altså ingen aktuelle planer, men under forudsætning af, at vi efterhånden får udbygget systemet, kan det vise sig rimeligt, og også fordelagtigt for kunderne, at man benytter en anden fremgangsmåde og derfor nedlægger.

Jeg kan ikke give et konkret svar, men jeg vil gerne vende tilbage til det, når hr. Burgdorf spørger om betaling for udvidelse af Ribevejen. Umiddelbart vil jeg sige, at vi jo efterhånden har fået fastslået nogle principper om, hvor staten går ind og ikke går ind, og det tyder for mig på at være et område, hvor staten ikke går ind. Men det vil jeg godt undersøge noget nærmere.

Så er jeg svar skyldig til hr. Ivar Hansen. Jeg vil også gerne her komme tilbage til udvalgsarbejdet med et svar, hvis det ønskes, på spørgsmålet, hvad der ligger af tidligere bemyndigelser til ministeren for offentlige arbejder, når det drejer sig om lignende stræk-

[Ministeren for offentlige arbejder]

ninger, hvor der i dag kun foregår gods-transport. Jeg forstod hr. Ivar Hansen sådan, at han kædede det sammen med, at vi jo energipolitisk efterhånden alle sammen erkender, at vi står over for nogle stærkt voksende problemer. Der kan jeg give den oplysning til hr. Ivar Hansen og andre, der har interesse for dette – og jeg synes, det er et meget vigtigt område – at der, hvor der har været tale om nedlæggelse af sidebaner, som DSB har haft ejerskabet til, har man ikke solgt dem og har heller ikke planer om at ville afhænde sådanne strækninger. Der kan være nogle ganske fornuftige tanker, har jeg set, om, hvad man så i øvrigt kan anvende det til, men man har altså ikke gjort det. Det er ud fra den langsigtede betragtning, at vi ikke kender hele energisituationen, når vi kommer 15–20 år frem i tiden. Men som sagt mener jeg, det er et meget interessant emne, som jeg meget gerne vil diskutere med udvalget. I øvrigt vil jeg foreslå, at vi, når vi skal have det heldagsmøde med udvalget sammen med DSB, som jeg har talt med formanden om, også tager spørgsmålet om det nye godstrafiksystem med ind til en forelæggelse og til en debat, så vi kan høre, hvad trafikudvalgets medlemmer i øvrigt har af opfattelser.

Men sammenlagt tak for også her en overvejende positiv tilslutning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Meddelelser fra formanden:**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketinget Svend Hau-

gaard (RV), Bernhard Baunsgaard (RV), Bolvig (RV), Janne Normann (RV), Niels Helveg Petersen (RV) og Skytte (RV) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg angående miljølove m. m.
(Beslutningsforslag nr. B 8).

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Udenrigsudvalget (12/10 77):

Udtræder: Grethe Philip

Ny stedf.: Janne Normann

Undervisningsudvalget (13/10 77):

Udtræder: Niels Helveg Petersen

Ny stedf.: Janne Normann

Skriftlig fremsættelse af forslag:

Svend Haugaard (RV):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte.

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg angående miljølove m. m.
(Beslutningsforslag nr. B 8).

Det radikale venstre har tidligere rettet forespørgsler til miljøministeren for at få svar på, om ministeren vil nedsætte et udvalg med det arbejdsformål, der er angivet i det her fremsatte forslag til folketingsbeslutning. Forespørgslerne nåede ikke at komme til behandling i tinget, og vi har derfor besluttet at fremsætte ønsket som et forslag til folketingsbeslutning.

Meddelelser fra formanden:

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 14. oktober, kl. 11.00.

Angående dagsordenen henviste formanden til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 14.27