

[Lenger]

Det er først på det niveau, det for alvor begynder at give kasse at tilbagebetale den bundne opsparing. F.eks. må en minister anslås at få 10.000 kr.–20.000 kr. tilbage, hvis dette forslag vedtages. Det ville i sandhed være makabert netop i dag, og derfor synes jeg, at fremskridtspartiets forslag er en utrolig dårlig idé, som VS ikke kan støtte.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg vil gerne sige et par ord om dette forslag i anledning af indlæggene fra de to ordførere, der har været heroppe.

Det er korrekt, som hr. Stavad sagde, at vi burde have haft et bedre grundlag at udskrive den bundne opsparing på. Det havde vi ikke, fordi man ikke fra socialdemokratiets side i tilstrækkelig grad tog hensyn til de indvendinger, der kom mod udspillene til en skattereform. Vi får det fra 1. januar 1987 med den nye skattelov. Da kan vi udskrive en bunden opsparing, hvis den atter en gang skulle blive nødvendig, på et bedre grundlag. Da kender vi noget til fradragene. Da kender vi noget til bruttoindkomsterne hos skatteyderne.

Jeg vil gerne understrege de overordentlig værdifulde betragtninger, der kom fra hr. Lengers side. Vi rammer ikke lige netop de 10 pct. bedst stillede, men vi rammer ind med den bundne opsparing blandt de bedst stillede. Jeg synes, det var meget værdifulde ord, og jeg anbefaler de mennesker, der i sin tid var så kritiske over for udskrivningsgrundlaget, at studere, hvad hr. Lenger sagde heroppefra.

Dohrmann (FP):

I bemærkningerne til fremskridtspartiets forslag bringer vi et citat af det konservative folkeparti, dengang det var i opposition.

Under førstebehandlingen af forslaget hørte vi socialdemokratiet og de øvrige venstrefløjspartier give udtryk for deres sympati for forslaget, og sådan går det faktisk gang på gang. Jeg siger det bl.a. i anledning af, at vi i dag skal behandle påskepakken. Når partierne er i opposition, har de én holdning. Så skifter det, vi får en anden regering, og så har de lige pludselig en anden holdning, end dengang de var i opposition.

Nøjagtig det samme sker nu igen. Det store socialdemokrati, som stemte imod forsla-

get, da det blev vedtaget af regeringen og regeringspartierne sammen med de radikale, var indædte modstandere. Nu kommer forslaget om en ophævelse af loven til behandling, og så har man totalt ændret holdning.

Jeg garanterer for, at hvis den påskepakke, som sandsynligvis bliver vedtaget i dag, kom til afstemning om et halvt års tid, ville det nok være således, at langt, langt de fleste af de partier, som stemmer imod forslaget i dag, ville stemme imod en ophævelse om et halvt års tid. Det er uvederhæftigt.

Vi har fremsat dette forslag, fordi det rammer skævt, det er uretfærdigt, det er en lov med tilbagevirkende kraft. Derfor er det trist og sørgeligt, at der ikke kan samles et flertal for at få denne dårlige lov ophævet igen, så pengene kan komme tilbage, hvor de hører hjemme, nemlig i folks egne lommer i stedet for i nogle kasser, hvor man ikke giver én eneste procent i rente.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget

forkastedes, idet 5 (FP og FD) stemte for, 59 (KF, V, RV, CD, VS og KrF) imod; 50 (S og SF) stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Tredje behandling af lovforslag nr. L 161:

Forslag til lov om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg.

(Fremsat 30/1 86. Første behandling 7/2 86. Betænkning 14/3 86. Anden behandling 18/3 86. Tillægsbetænkning 18/3 86).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Birgit Fogh-Andersen (KF):

Dette lovforslag har jo været til udtalelse i de berørte kommuner.

Der indgår i dette DanLink-projektet, og jeg må da åbent bekende, at jeg som medlem af Frederiksberg kommunalbestyrelse har

[Birgit Fogh-Andersen]

taget afstand fra dette projekt, idet vi ikke mente, at der var taget nok hensyn til de støjgener, vi kunne fornemme ville følge i kølvandet på dette projekt.

Der har været mange protester, jeg har også modtaget mange protester, og jeg synes godt, man kan forstå, at de berørte mennesker, de, der bor langs denne godsbanelinje, kan føle stor uro. Jeg kunne have ønsket mig, at der havde været noget bedre kommunikation mellem de berørte kommuner, sådan at vi bedre kunne have informeret vores borgere.

Jeg deler ganske ministerens forhåbning om, at vi nu med de ting, der er sket, er i stand til at berolige, sådan at det kan lande i et godt leje. Jeg har med stor interesse fulgt projektets gang gennem udvalget, og jeg har da også glædet mig over, at man i udvalget har haft stor forståelse for, at disse mennesker skal der tages hensyn til.

Med de midler, der nu er afsat, og efter det, der er foregået undervejs, vil jeg meddele, at jeg også kan stemme for projektet her i dag. Jeg har et lille håb om, at succesen ikke vil blive alt for stor. Skulle den blive det, må man se på det én gang til.

Som sagt vil vi nu, hvor vi kender alle detaljer, i Frederiksberg kommune være med til at oplyse og forhåbentlig berolige.

Ole Henriksen (SF):

SF er tilfreds med de krav om støjdemning, som er blevet ført igennem i både betænkningen og tillægsbetænkningen. Vi mener, at vi langt det meste af vejen har fået opfyldt de krav, vi stillede ved førstebehandlingen, nemlig at vi skulle arbejde ud fra de krav, som Københavns kommune havde rejst under forhandlingerne med DSB.

Ud fra den betragtning gik vi positivt ind i udvalgsarbejdet og prøvede at opnå dette mål, og det mener vi at vi har nået med de to betænkninger. At støjgenerne reduceres til et lavere niveau end det, man kender i dag, og at det også vil være gældende, når Dan-Link-projektet er fuldført, har været afgørende for os.

Et vigtigt punkt har ligeledes været, at vi nu på landsplan har fået mulighed for at bruge disse betænkninger til at brække igennem og bekæmpe støjen på mere effektiv måde rundt omkring i landet, hvor der er

betydelig højere støjniveauer end det, vi oplever ved DanLink. Ministeren kaldte det forleden dag en spydspids, og jeg skal sige, at SF vil bruge dette som en spydspids til at få støjniveauet over hele landet sat ned.

På længere sigt mener vi, at den rigtige løsning må være den korridor, der er reserveret i det nordsjællandske område fra Helsingør, altså med en fast forbindelse ved Helsingør-Helsingborg og ført ned igennem til Tåstrup. Det er den rigtige og den ideelle løsning.

Jeg mener stadig væk, at det her samfund skal anlægge jernbaneskiner, hvor vi synes, det er nødvendigt, og vi anser det for meget nødvendigt, at vi i denne trafikkorridor, der er reserveret, får anlagt en jernbane.

Det næste problem er lastbilerne. Det er jo målt, at vejstøj er langt værre end jernbanestøj, og det kan ikke nytte noget, at vi gør en kraftig indsats imod jernbanestøjen og bare lader lastbilerne udvikle støj. Jeg synes, man skal overveje i fremtiden at finde løsninger med afgifter på tung trafik, lastbiltrafik, der støjer, afgifter, som øremærkes, således at også lastbilerne kommer til at bidrage til, at støjen fra vejnettet sænkes over hele landet.

Jeg vil tilføje, at de planer, visse vognmandsruter, altså lastbilruter, har om etablering af en forbindelse med tung trafik fra frihavnen, for bi nævnt i betænkningen. Jeg kan garantere for, at SF vil være meget vågen over for, at vi får forhindret, at der sker en udbygning af lastbiltrafikken på det københavnske vejnet og fra frihavnen. Det vil vi være opmærksom på, og jeg er sikker på, at det flertal, der står bag betænkningen, vil være indstillet på, at det ikke bliver ført igennem.

SF vil på landsplan arbejde videre med at få støjen reduceret, og vi betragter dette som et første positivt skridt i dette arbejde.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

DanLink-projektet handler dybest set om, hvad der spiller den mest betydningsfulde rolle: miljøet eller erhvervsinteresserne, i det tilfælde DSBs økonomiske interesser. Indrømmet, det handler også om noget ud over erhvervsinteresserne, nemlig om kollektiv trafik kontra privatbilisme, og VS ønsker som bekendt den kollektive trafik fremmet

[Elisabeth Bruun Olesen]

på bekostning af privatbilismen, selvfølgelig også når det gælder godstransport.

Men vi kan alligevel ikke æde DanLink-projektet. Det betyder, at endnu mere transitgods fra Sverige skal køres gennem Københavns tætbefolkede områder med alle de gener, det medfører for de mennesker, der bor ved banen. Med støjsvage lokomotiver, der kører langsommere, og støjsolering bliver støjen nogle steder mindre, end den er i dag, mens den på andre strækninger forøges i natte- og aftentimerne, hvor støjen generer allermost.

Det er godt, at DanLink-projektet har sat fokus på støjen, men argumentationen er blevet noget underlig og mærkeligt fordrejet, forstået på den måde, at de støjsvage lokomotiver, man opererer med, plus de langsomtkørende lokomotiver jo også kunne være blevet en realitet uden DanLink-projektet. Det samme kunne de støjdæpende foranstaltninger. Det er dybest set underligt, at først forværrer man støjen kraftigt, og så gør man noget ved den. Man kunne jo være startet med at gøre noget ved den støj, der er i dag.

Efter andenbehandlingen har vi fået dokumentation for, at det ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt er hævet over enhver tvivl, at DanLink-projektet vil medføre en forøget sundhedsmæssig belastning for de omkringboende.

Der er, siger Tage Søndergaard Kristensen fra instituttet for socialmedicin, bred enighed i forskerkredse om, at en lyd er mindre generende, når man ved, hvornår den kommer, men hvad godstogene angår, ved man lige netop ikke, hvornår de kommer og med hvilke mellemrum. Det vil sige, at det er en meget generende lyd. Tage Søndergaard Kristensen mener også, at COWIconsults rapport er irrelevant i forhold til den problemstilling, den skal belyse, nemlig støj og støjgener hos beboerne. I denne opereres med lydstyrke i stedet for støj, og der opereres med døgnækvivalenter, til trods for at denne metode ikke er anvendelig ved intermitterende lyd. Fuldkommen samme synspunkt er civilingeniør Knud Blendstrup fra Danmarks tekniske højskole fremkommet med.

VS vil derfor stemme imod dette lovforslag. Det betyder, at mange beboeres nattesøvn og sundhedsmæssige tilstand bliver dårligere, og for os er beboernes tarv vigtigere

end DSBs økonomi. Vi kan kun konkludere, at de, der stemmer for, åbenbart sætter erhvervsinteresserne over miljøinteresserne.

Der står i tillægsbetænkningen, at mindre end 10 pct. af beboerne følte sig alvorligt generet, når jernbanestøjen på døgnbasis var under 60 dB(A), men i betænkningen opererer man altså med 62 dB(A).

Jytte Andersen (S):

Det var meget interessant at høre fru Birgit Fogh-Andersens skepsis, som kom til udtryk her ved tredjebehandlingen af forslaget. Det er en skepsis, som ikke har været rejst før i folketinget, men jeg kunne også forstå, at fru Birgit Fogh-Andersens betænkeligheder var bortvejret, og at hun ville stemme for forslaget. Det må jeg forstå på den måde, at fru Birgit Fogh-Andersen er tilfreds med den indflydelse, oppositionen har fået på det lovforslag, regeringen ved dets trafikminister har fremsat for folketinget. Det, der kunne have været mere interessant, var naturligvis, at fru Birgit Fogh-Andersen havde gjort sin indflydelse gældende forud for lovforslagets fremsættelse.

Vi er mange, også af os, der er valgt i Københavnsområdet, der har været meget bekymret over dette, men som jeg tidligere har givet udtryk for det, er den bekymring bortvejret. Vi har den opfattelse, at trafikudvalgets indflydelse på lovforslaget bestemt har gjort det acceptabelt. Der vil endda for nogle vedkommende i Københavnsområdet være tale om en mindre støjbelastning, fordi miljøforanstaltningerne er så kraftige.

Vi har fået trafikministerens ord for, at arbejderne vedrørende støjproblemerne vil blive sat i gang umiddelbart efter lovforslagets vedtagelse her i salen i dag. Det vil jeg godt sige ministeren tak for, og det har jeg en forventning om naturligvis vil blive realiseret.

Jeg vil godt komme med en anden kommentar, nemlig til det, hr. Ole Henriksen var inde på. Vi lægger også megen vægt på i socialdemokratiet, at man ikke blot bør se på de miljømæssige belastninger, når det drejer sig om den kollektive trafik, for DSBs vedkommende, men også den trafik, som er hårdt belastende for mange københavnere, nemlig den trafik, som foregår pr. lastbil. Her har vi selvfølgelig været optaget af, at de

[Jytte Andersen]

lokale myndigheder er nødt til at lægge en anden linje med hensyn til belastningerne på vejnettet af den tunge godsvognstrafik igennem Københavns kommune. Også her synes jeg, at trafikudvalgets arbejde har været fornuftigt, og at der i betænkningen er meget klare præciseringer af, at Københavns kommune også bærer et ansvar for, at støjbelastningen af borgerne ikke øges, men tværtimod mindskes.

(Kort bemærkning).

Ole Henriksen (SF):

Til fru Elisabeth Bruun Olesen vil jeg sige, at det da er rigtigt, at man ikke ved, hvornår et godstog passerer, og man ved såmænd heller ikke, hvornår en lastbil passerer og støjer. Det er klart, at der er usikkerhed om disse ting, og det er da ubehageligt, når man bliver generet i den grad af støj. Men SF har ved at gå ind i dette arbejde forsøgt at få netop støjspidserne reduceret mest muligt. Vi er også opmærksom på, at der er både sundheds- og miljøspørgsmål inde i billedet, og der kan argumenteres stærkt for det.

Men det er ikke bare et godsbaneproblem. Vi har betragtet det som et landsdækkende problem for alle mennesker, og derfor har vi ment, det var rigtigt at få lagt niveauet så lavt som muligt, så man kan bruge det over det ganske land. Det var det, jeg gav tilsagn om, at vi ville arbejde videre med i den kommende tid.

At tjene rene og skære erhvervsinteresser er ikke SFs politik. Det ved fru Elisabeth Bruun Olesen også godt. Vores hensigt med at gå ind i det her arbejde har været ud fra den overordnede trafikpolitiske interesse, at det meste af transporten sker på skinner, og at man får reduceret støjen mest muligt. Det er det, der har været vores intentioner, og det vil vi arbejde videre med.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Hr. Ole Henriksen har ét hundrede procent ret i, at det er et landsdækkende problem, når vi snakker om støj. Men det, vi tager stilling til i folketinget i dag, er faktisk DanLink-projektet. Jeg vil godt læse op fra betænkningen, hvor man indrømmer, at der

vil være et problem. Der står højt og rydeligt i betænkningen:

»Det fremgår dog tydeligt af analysen, at når støj opdeles på dag-, aften- og nattesituationer, sker der flere steder en vækst i støjen i aftenperioden, også i 1990.«

(Kort bemærkning).

Ole Henriksen (SF):

Fru Elisabeth Bruun Olesen læste op af betænkningen, men jeg går ud fra, at man i VS også har modtaget tillægsbetænkningen, som på det område gør opmærksom på, at der skal vises særlig agtpågivenhed over for det, der hedder aftenperioden. Deri er givet et tilsagn om, at hvis støjgrænsen overskrides i aftenperioden, så vil man sætte ind over for den ekstra støj. Derfor må man sige, at tillægsbetænkningen i vid udstrækning tager højde for det, der står i hovedbetænkningen. Jeg vil godt indrømme, at det, der står i hovedbetænkningen, ikke er det allersmartere, hvad dette angår. Derfor er tillægsbetænkningen altså kommet.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Jeg henviste allerede i mit første indlæg til tillægsbetænkningen, hvori der står, at mindre end 10 pct. følte sig alvorligt generet, når jernbanestøjen på døgnbasis var under 60 dB(A). I betænkningen opererer man med 62 dB(A).

Jeg har også bemærket, at der står, at man skal påse, at der ikke forekommer en unormal fordeling af støjen over døgnet, osv. Jeg vil godt påpege, at professor Fritz Ingerslev mener, at støjen om natten skal være meget mindre end om dagen, og at den faktisk om natten burde ned under 55 dB(A). Så det er altså noget meget luftigt, man er kommet frem til.

Dohrmann (FP):

Det er faktisk utroligt, som man kan gøre sort til hvidt. Det er sket på flere punkter i DanLink-diskussionen. Man går endda så vidt, at man nu siger, at der faktisk vil blive mindre støj, når vi får DanLink. Det har beroliget mange, bl.a. ude på Frederiksberg, kan jeg forstå, og fru Jytte Andersen.

[Dohrmann]

Jeg vil bede ministeren for offentlige arbejder om heroppefra at redegøre en smule for de økonomiske konsekvenser af dette forslag. Sandheden er, at de tal, der er fremkommet, er pyntet gevaldigt, og jeg føler mig overbevist om, at efter at man vil bruge en masse penge til ekstra støjisolering o.lign., så vil DanLink-projektet komme til at koste den danske stat penge. Jeg tror ikke på de fine beregninger, der foreligger.

Ministerens og alle regeringspartierne m.fl. skal lægge mærke til én ting, når VS og SF udtaler, at de støtter den kollektive trafik. Sandheden om dette projekt er jo, at det er erhvervsfjendtligt først og fremmest over for private vognmænd, så det basker, og derfor har ministeren fundet støtte hos socialdemokratiet til dette projekt.

Men som sagt, økonomien bag projektet er væk. Det vil komme til at koste penge. Det eneste, vi får, er en masse støj, møg og snavs. Fremskridtspartiet stemmer selvfølgelig imod.

Ministerens for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Efter de grundige behandlinger, dette lovforslag havde været igennem ved første og anden behandling, og efter den enighed, der var i udvalget, havde jeg egentlig ikke forventet, at der ville blive nogen ny debat i dag, men da det altså er tilfældet, må jeg også ulejlige tinget nogle øjeblikke.

Må jeg med det samme til hr. Dohrmann sige, at jeg tror, jeg ville påkalde mig formandens misbilligelse ved nu at give mig til at redegøre for lovforslagets økonomiske omstændigheder. Det har der været meget god tid til at gøre i de mange uger, sagen har ligget på folketingets bord, men hr. Dohrmann er selvfølgelig velkommen til hos mig at stille alle de spørgsmål og få alle de oplysninger, som han naturligt har krav på.

Må jeg til fru Jytte Andersen sige, at også jeg er tilfreds med det, som fru Jytte Andersen kaldte den indflydelse, som oppositionen havde fået på forslaget endelige udformning. Jeg synes i og for sig, at den oprindelige udformning var en kende bedre, men det ligger absolut inden for både støj- og tolerancegrænserne, og, hvad der er nok så vigtigt for mig at meddele, den udformning, som sagen har fået nu, ligger inden for det,

som Københavns kommune kunne have aftalt med DSB og undertegnede for et halvt år siden. Det skal lige nævnes, for jeg har set, at en række medier har skrevet, at det var en stor sejr til Københavns kommune. Det vil jeg sådan set ikke have noget imod, for jeg bor selv i Københavns kommune, og jeg ønsker den og dens overborgmester og hele bystyret al medgang, men det ligger altså inden for, hvad vi var klar til at slutte på for længe, længe siden. Det skal man dog lige vide.

Må jeg så henvende mig til fru Elisabeth Bruun Olesen og også til hr. Ole Henriksen, som var inde på dette at sætte erhverv over miljøhensyn – hr. Ole Henriksen følte sig foranlediget til, da fru Elisabeth Bruun Olesen havde sagt dette, at bedyre, at SF sandelig ikke lægger vægt på erhvervsinteresser.

For det første er der ikke tale om et enten-eller, men der er tale om, at man skal, og at man også er i stand til at afbalancere disse hver for sig væsentlige hensyn.

For det andet skal jeg dog gøre opmærksom på, at erhvervsinteresser på denne brede måde, som begge disse ordførere har udtalt sig om det, ikke er noget, der angår en eller anden lille snæver del af befolkningen, men erhvervsinteresser er samfundsinteresser. Det handler nemlig bl.a. om beskæftigelse, det handler om valutaindtjening, det handler også om overskud til nyinvestering, så jeg gad nok se det medlem af samfundet, inklusive folketinget, som skulle stå her uimodsagt og tale nedsættende om erhvervsinteresser, der sandelig er hele folkets interesser.

Så føler jeg mig på grundlag af det, fru Elisabeth Bruun Olesen sagde, én gang til foranlediget til at understrege, at der er ikke tale om forøgelse af støj eller af sundhedsbelastning. Jeg er overbevist om, at det bastante folketingsflertal, der efter en meget grundig behandling og undersøgelse og lytten til alles interesser har besluttet sig, således som sket er, naturligvis ikke ville have været til stede, hvis der var frygt for støjbelastning eller sundhedsbelastning.

Derfor skal jeg afslutte også denne behandling med at sige, at det nu er vigtigt, at de kræfter, der står bag ved lovforslaget, altså næsten det samlede folketing, er med til at berolige de mennesker, som er blevet foruro-ligede, som bl.a. ved taler holdt herinde og ikke mindst ved artikler i aviser og ved billeder i TV-Avisen, som har været helt urimeligt

[Ministeren for offentlige arbejder]

i modstrid til det, som sagen handler om, og hvorved man altså har opnået at ødelægge folks nattesøvn, ikke på grund af DanLink, men på grund af de skræmmebilleder, man har stillet op.

Det er nødvendigt, at de samme personer, partier og medier nu er med til at sørge for, at ingen borger i denne by skal behøve at være foruroliget over spøgelse. Ikke en meter mere skinne og ikke en decibel mere støj, det er den første og sidste sandhed.

Med disse ord skal jeg så én gang til sige tak til folketinget og til udvalget for det gode samarbejde, der har været under sagens behandling.

Ole Henriksen (SF):

Kun to korte bemærkninger.

Der skal ikke være nogen misforståelse om, at SF sætter miljøet højere end erhvervslivets interesser, hvis erhvervslivets interesser begynder at genere miljøet. Det er den prioritering, som måske ikke blev udtrykt tydeligt nok, da jeg sidst var oppe, men nu er det i hvert fald slået fast, at det gør vi, og det mener vi også vi har gjort i denne sag.

Så kan man ærgre sig lidt over, når ministeren nu siger, at det er Københavns kommune, der har fået gennemført sine ønsker – jeg forstod ministeren sådan, at det var Københavns kommune, der var blevet tilgodeset i de krav, den havde stillet i forhandling med DSB – at hele sagen skulle hives her ind i tinget, fordi ministeren altså ikke, som jeg forstod det, ville tilgodeset Københavns kommunes interesser. Og så er det altså, at et flertal her i folketinget nu beslutter, at det er Københavns kommunes interesser, som bliver tilgodeset.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Selvfølgelig har jeg da ikke ulejlighet folketinget forgæves. Jeg sagde, som hr. Ole Henriksen vil huske, at det resultat, der nu ligger, ligger inden for det, som Københavns kommune kunne have opnået aftale med DSB og ministeriet, undertegnede, om for et halvt år siden. Men Københavns krav gik betydeligt videre på en række områder, så selv om jeg ikke udtaler mig helt letforståeligt hver gang, synes jeg nok, at når jeg siger, det ligger inden for, så skulle det underforstået kunne

være indlysende, at Københavns kommune altså ikke ville nøjes med det, for så var det jo blevet aftalt for et halvt år siden. Det var bare det budskab, jeg gerne ville bringe. Det har netop ikke været forgæves, at vi har haft denne forhandling, men det er også vigtigt af hensyn til at berolige befolkningen, at befolkningen i denne sag, efterhånden som den var blæst op til storm, nu har den viden og den garanti, der ligger i, at folketinget på meget grundig måde har behandlet denne sag og afgjort den.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 107 stemmer (S, KF, V, SF, RV, CD, KrF og FD) mod 7 (VS og FP).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 201:

Forslag til lov om forlængelse af forsøg med lokal radio- og fjernsynsvirksomhed.

(Fremsat 12/3 86. Første behandling 18/3 86. Betænkning 18/3 86. Anden behandling 20/3 86).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 112 stemmer

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 204: