

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 115 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Tredje behandling af lovforslag nr. L 38: Forslag til lov om ændring af lov om regionale kulturforsøg. (Forlængelse af fem forsøgsaftaler).

Af kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen). (Fremsat 26/3 98. Første behandling 16/4 98. Betænkning 29/4 98. Anden behandling 5/5 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 90 stemmer (S, V, KF, CD, RV og KRF) mod 15 (DF, EL og FP); 10 (SF) stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Tredje behandling af lovforslag nr. L 49: Forslag til lov om Kulturministeriets Udviklingsfond.

Af kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen). (Fremsat 2/4 98. Første behandling 16/4 98. Betænkning 29/4 98. Anden behandling 5/5 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 67 stemmer (S, SF, CD, RV og EL) mod 45 (V, KF, DF, FP og KRF).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Tredje behandling af lovforslag nr. L 27: Forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 26/3 98. Første behandling 2/4 98. Betænkning 28/4 98. Anden behandling 30/4 98. Tillægsbetænkning 30/4 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling**Søren Kolstrup (EL):**

Det lovforslag, som nu pludselig er til tredje behandling her, er nok den mest dybtgående lov inden for dansk jernbanevæsen.

Under andenbehandlingen hørte man, at også Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti fuldt ud bakker op om denne lov. Jeg hørte f.eks. Socialistisk Folkepartis ordfører sige, at her var der tale om sunde grundlæggende principper. Og arm i arm med nyliberalister fra Venstre og De Konservative går man nu i Socialistisk Folkeparti ind for, at de nyliberalistiske principper skal vinde frem. Der var dog en undtagelse, og det var inden for godsdriften. Der var man i SF lidt blød i haserne og sagde: O.k., her har Enhedslisten formuleret noget fornuftigt. Men eftersom dette fornuftige måske kunne antaste det nyliberalistiske princip, kunne SF alligevel ikke overkomme at stemme for.

Næ, sagde SF, vi vil lave en tillægsbetænkning. Og jeg ventede spændt på tillægsbetænkningen. I tillægsbetænkningen er vores forslag, så vidt jeg kan se, ikke tilgodeset, og derfor vil

jeg blot høre, hvad SF nu vil gøre for ligesom at lave dog en lille modhage inden for godsdriften i forhold til al den her nyliberalisme.

Jeg hørte også Socialdemokratiet ved førstebehandlingens tale om, at takstpolitikken stadig væk burde være på planlægningshænder, og derfor synes jeg, at det vil være spændende at høre, hvor i forslaget Socialdemokratiet finder, at der er garanteret, at man fortsat kan planlægge en fælles takstpolitik regionalt.

Margrete Auken (SF):

Nu er retorik ikke noget særlig godt drivmiddel til noget så besværligt som jernbanedrift. Det lyder flot herinde, men man får altså ikke en vogn til at flytte sig en meter ved retorik. Og selv om man hæfter den op på nogle meget, meget store og flotte ord, går det hele i stå. Det kan man studere de steder, hvor man stort set har et jernbanesystem, hvor man overhovedet ikke undersøger, hvordan økonomien i det skal virke, men man lader bare pengene løbe igennem. Så kommer det ikke ud af pletten.

Vi vil godt have et velfungerende jernbanesystem. Der skal overhovedet ikke være nogen tvivl om det. Det er jo en af grundene til, at vi godt vil være med i de forhandlinger, der skal være fremover, og vi respekterer, at økonomien i det skal være synlig. Det har den ikke været tidligere. Vi vil gerne vide, hvor pengene bliver af. Det kan man godt kalde liberalisme, hvis man er ovre i hr. Søren Kolstrups retorik. For min skyld ingen alarm. Jeg blander mig ikke i det. Jeg vil ikke en gang begynde at forklare, at det ikke er det, for det hører med til almindelig børnelærdom, at det er almindelig sund fornuft, at man godt vil vide, hvor pengene kommer fra, og hvor de bliver af. Og det er sådan set det, vi gerne vil.

Det, vi havde betænkeligheder ved, var selve køreplanansvaret, som vi har haft med her i sidste omgang. Vi gør opmærksom på, at der stadig væk er mange ting, der skal forhandles og holdes hånd i fremover. Det har vi udtrykt i vores tillægsbetænkning, og vi har simpelt hen hægtet os ind i det, så godt vi kunne, fordi vi synes, det er vigtigt, og fordi vi altså i modsætning åbenbart til hr. Søren Kolstrup tager jernbanedriften noget alvorligere end retorikken.

Arne Melchior (CD):

Jeg skal slet ikke gå ind i uenigheden mellem Enhedslisten og SF, men jeg føler mig foranlediget til at bemærke ordet, som hr. Kolstrup i

sin iver fik sagt om dette forslag, som nu pludselig kommer til tredje behandling her. Der er måske ikke noget at sige til, at hr. Kolstrup opfatter det sådan, da han er ny i Folketinget, men jeg synes, det er nødvendigt at få bogført, at der ikke er noget pludseligt ved den tredje behandling.

Det forslag og de følgende har været til meget grundig behandling i Folketingssalen og endnu meget mere grundig behandling igennem lang, lang tid i Folketingets udvalg. Så der kan ikke være noget, der kommer bag på Enhedslisten, fordi vi nu i dag foretager tredje behandling af et meget langt og grundigt genarbejdet og belyst forslag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ligesom SF's ordfører synes også jeg, at det er godt at vide, hvad pengene går til; så det tror jeg næppe vi kan blive uenige om. Men jeg vil godt stille et spørgsmål: Er det et grundprincip hos SF, at der skal være fri godstransport, og i givet fald, at der skal være endnu større frihedsgrader inden for jernbanevæsenet? For hvis SF er forelsket i fri godstransport, altså fri drift på godstransportområdet, går jeg ud fra, at SF også synes, at der skal være fri drift inden for passagertrafikken, og det synes jeg da ville være interessant at høre.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg ved ikke, hvor hr. Søren Kolstrup har det fra, for vi går ind for, at jernbanegodstransporten skal støttes, og vi har sagt, at vi går ind for, at der skal hældes penge i den, men vi har også sagt, at vi ikke vil risikere, at den måde, det kører på i øjeblikket, hvor det går nedad og nedad og nedad, fortsætter, så nu må se, hvad det er, pengene bruges til. Men der skal stadig væk gives statspenge til den; det har vi sagt.

Og så ser vi gerne, at der på godstransportområdet bliver sådan en økonomi, at man også kan se miljøfordelene ved den, for det har man ikke tidligere kunnet, og der er en række andre ting. Men jeg gider ikke gå ind i en liberalisme-ikke liberalisme-retorik, for man kan lige så godt kalde det en økonomisk ansvarlig måde at gøre tingene på, hvis man også skal have dem til at virke fremover.

Det eneste, man med sikkerhed kan sige om det, hr. Søren Kolstrup foreslår, er, at tingene i det store og hele går i stå. Det er jo det, der er

sket: godstransporten går ned og nedad og nedad. Og selv under så gunstige betingelser, som der i øjeblikket er for jernbanedrift, er det også svært at holde den oppe på personsiden.

Så vi ønsker den støttet og styrket, men vi ønsker altså også, at det kan komme til at foregå på en sådan måde, at det giver mening og sammenhæng, for det andet giver ikke mening og sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg tror, debatten kan koncentrere sig om begrebet økonomisk ansvarlighed, hvor det springende punkt jo er, hvad det er for en økonomisk ansvarlighed, man ønsker, om det er en driftsøkonomisk ansvarlighed eller det er en ansvarlighed, der bygger på en samfundsmæssig kalkule. Og det var det, vi havde stillet et ændringsforslag om, som blev afvist; det kan jeg så blot konstatere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 107 stemmer (S, V, KF, SF, DF, CD, RV, FP og KRF) mod 4 (EL).

Første næstformand (Birte Weiss):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Tredje behandling af lovforslag nr. L 28: Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen m.v. (Politibestemmelser m.v.).

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 26/3 98. Første behandling 2/4 98.

Betænkning 28/4 98. Anden behandling 30/4 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 110 stemmer (S, V, KF, SF, DF, CD, RV, FP og KRF) mod 3 (EL).

Første næstformand (Birte Weiss):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Tredje behandling af lovforslag nr. L 29: Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen m.v. og lov om styrelsen af DSB m.v. samt om ophævelse af lov om DSB Rederi A/S.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 26/3 98. Første behandling 2/4 98.

Betænkning 28/4 98. Anden behandling 30/4 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 108 stemmer (S, V, KF, SF, DF, CD, RV og KRF) mod 5 (EL og FP).

Første næstformand (Birte Weiss):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Tredje behandling af lovforslag nr. L 74: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller påhængsredskab).

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 22/4 98. Første behandling 30/4 98.

Betænkning 30/4 98. Anden behandling 5/5 98.

1 ændringsforslag af Søren Kolstrup (EL) 6/5 98).