

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Ja, nu skal jeg nok lade være, men det her går altså over min fatteevne.

Der er altså nogle af os, der ikke kører for hurtigt ude på motorvejene. Faktisk er det sådan, at jeg overholder de 110 km/t., og der er folk, der kører langsommere, og der er folk, der kører hurtigere. Derfor kan hr. Mogens Andreasen ikke bare sige, at de 118 km/t. bare er et tal, bare er statistik, og at hr. Mogens Andreasen har kørt derude og set, hvordan det forholder sig. Der er også nogle, der kører 150 km/t., der er nogle, der kører 160 km/t., der er nogle, der kører over 200 km/t., og det påvirker alt sammen gennemsnittet. Men hr. Mogens Andreasen kan ikke komme uden om, at gennemsnittet er målt til at være 118 km/t., og så kan hr. Mogens Andreasen forholde sig til statistik, som han vil. Men hvis det er sådan, at vi helt ser bort fra det, er vi jo hinsides alt.

Til hr. Klaus Kjær: Jamen det er altså næsten ikke til at holde ud. Når man tager antallet af færdselsuheld, antal dræbte på motorvejene, antal kilometer og trafikmængden, dvs. hvor mange motorvejskilometer der bliver kørt, kommer man frem til, at uheldsfrekvensen på de danske motorveje er uændret, og den samme beregning viser, at uheldsfrekvensen på andre danske veje er faldet. Det har jeg sagt igen og igen heroppefra.

Den fg. formand (Grete Schødt):

Hr. Mogens Andreasen for den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Mogens Andreasen (UP):

Det kan godt være, at statistikkerne findes, men det er altså stadig sådan, at folk kører med de hastigheder på motorvejene, jeg nævnte, i hvert fald dér, hvor jeg selv kører. Men når gennemsnitshastigheden er 118 km/t. på motorvejene, hvad er der så i vejen for at tillade de sidste 12 km til en gennemsnitshastighed på 130 km/t.?

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning**Den fg. formand (Grete Schødt):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

B) Første behandling af beslutningsforslag nr. 8 103:**Forslag til folketingsbeslutning om mulighed for privat øvelseskørsel forud for erhvervelse af kørekort.**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.
(Fremsat 25/1 01).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Forslagsstillerne har foreslået, at der skabes mulighed for privat øvelseskørsel.

Uddannelse af bilister og ikke mindst uddannelsen af de unge er et vigtigt emne i hele spørgsmålet om færdselssikkerhed, og jeg er enig med forslagsstillerne i, at manglende rutine kan være årsag til, at så mange unge indgår i ulykkesstatistikken. Det er også baggrunden for, at der er sket og fortsat vil ske en forstærket indsats på køreuddannelsesområdet.

Færdselsstyrelsen har allerede i juli 1999 og igen i januar 2001 skærpet kravene til køreuddannelsen, som tager sit udgangspunkt i en videreudvikling af de gældende danske undervisningsplaner for køreuddannelsen. Reglerne opstiller mindstekrav til undervisningens varighed. Formålet hermed er dels at øge elevernes antal af praktiske køretimer på vejene, dels at kørelærerne ikke på samme måde som tidligere skal kunne konkurrere udelukkende på prisen for den køreundervisning, de udbyder.

I den danske køreuddannelse er valgt den strategi at lade den professionelle kørelærer forestå uddannelsen af nye bilister ud fra den betragtning, at et professionelt indlæringsmiljø på basis af et detaljeret uddannelsesmål i undervisningsplanerne for køreuddannelserne vil skabe de bedste resultater, og netop de elementer,

som er nævnt i forslaget, indgår i køreundervisningen her i landet. Undervisningen omfatter såvel forskellige køretøjers manøvreegenskaber, grundlæggende psykologiske forhold vedrørende bilkørsel og kendskab til risikoforhold ved vejen. Denne undervisning har netop til formål at gøre eleven så færdselssikker som overhovedet muligt, både for sig selv og for alle os andre.

Det er min umiddelbare opfattelse, at en ordning, hvor en køreelev modtager undervisning af andre end en godkendt kørelærer, f.eks. en pårørende, ikke vil bidrage til højnelse af trafik-sikkerheden. Den pårørende har ikke samme uddannelse og baggrund som en kørelærer og vil derfor ikke have det samme erfaringsgrundlag for at kunne forudse og modvirke faresituationer i undervisningssituationen.

Jeg er bekendt med den svenske ordning med privat øvelseskørsel fra det 16. år. Der er imidlertid generelt store forskelle i kravene til køreuddannelse samt kravene til kørelærerne i Sverige og i Danmark, og det er derfor vanskeligt uden videre at overføre metoder og erfaringer på dette område fra ét land til et andet.

Det svenske vej- og transportforskningsinstitut, VTI, har i en slutrapport fra sidste år oplyst, at indførelsen af privat øvelseskørsel for de 16-årige i 1993 har haft en positiv indvirkning på ulykkestallene med ca. 15 pct. for de 18-19-årige i undersøgelsens første 2 år. Men det er også en kendsgerning, at der i forbindelse med den svenske ordning er sket ganske alvorlige trafikulykker under privat øvelseskørsel.

Sveriges Trafikskolors Riksförbund har oplyst, at der i perioden 1992-1998 er dræbt 21 personer, og at 119 er kommet svært til skade ved privat øvelseskørsel. De nyeste tal fra Statistiska Centralbyrån viser, at ulykkestallene for 18-19-årige i Sverige faldt til 96 i 1994, men at tallet er stigende i 1997, 1998 og 1999. Der er altså sket ganske alvorlige trafikulykker i Sverige under privat øvelseskørsel, men jeg er derimod ikke bekendt med tilsvarende trafikuheld med dødelig udgang i den danske køreuddannelse.

Jeg finder det helt uacceptabelt, at der i en undervisningsperiode skal ske alvorlige trafikuheld. Derfor må regeringen afvise forslaget, og da regeringen afviser forslaget, skal jeg ikke indlede en længere debat om den foreslåede ordnings udformning med nye tilladelsessystemer, som forekommer ganske bureaukratiske.

Poul Andersen (S):

Da vores ordfører, hr. Erling Christensen, er til møde andetsteds, skal jeg på Socialdemokratiets vegne trække linjerne op om vores holdning til det fremsatte forslag.

Det er utrolig sympatisk, at man ligesom prøver at kigge på hele situationen med de unge trafikanter med al den debat, der har været i pressen om trafikulykker med dødelig udgang, og her prøve at komme med et konkret forslag. Vi har i øvrigt selv prøvet at kigge over til svenskerne for at se, om det kunne have positive elementer i sig.

Jeg må sige, at vi er af den opfattelse, at der skal flere elementer til, og som ministeren har fremført, har der desværre været nogle uheldige konsekvenser af den svenske model. Vi er derfor i Socialdemokratiet ikke indstillet på at være positive over for forslaget her, og derfor vil vi afvise det.

Erik Jacobsen (V):

Der er slet ingen tvivl om, at de unge mennesker, som erhverver kørekort – det kan selvfølgelig også være tilfældet for ældre – trænger til mere erfaring, inden de slippes løs på vejnettet. Vi har jo desværre set, at unge mennesker benytter vejnettet til racerkørsel, hvor der er sket alvorlige ulykker, og det tager vi i Venstre skarpt afstand fra.

Om det lige skal være den model, forslaget lægger op til, kan jeg ikke sådan umiddelbart tage stilling til. Vi må jo lige huske på, at der er udmærkede køretekniske anlæg rundtomkring, både til den lette og til den tunge trafik, og det vil måske være en idé, at der blev åbnet mulighed for, at de, som ønsker at erhverve kørekort, først kørte på et lukket køreteknisk anlæg inden køreprøven og først senere kom ud på selve vejnettet. Vi er åbne over for en dialog i udvalgsarbejdet, men hvilken model, det skal være, vil vi senere tage stilling til.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige på vegne af CD og Det Konservative Folkeparti, at der er mange ting i dette forslag, vi godt kan følge. Men vi kan ikke støtte det, for når vi ser på den udvikling, der har været i Sverige, har der bl.a. været et stort antal piskesmæld, og det er jo givet, at det skyldes disse hårde, ukontrollable opbremsninger. Vi må vel også se på, at der er forsikringsmæssige hindringer for en løsning som den, der er skitseret. Men jeg vil også godt sige til forslagsstillerne, at de er

inde på et stort problem, nemlig at de unge kører for stærkt, fordi de ikke har fået lov til at reagere på områder, der ikke har berøring med trafikken.

Jeg vil gerne være med til, og jeg håber, ministeren også vil det, at diskutere, om prøvebanerne kan bruges til kommunal uddannelse af de unge eller aftenskoleundervisning. Man kan måske finde en løsning, så de unge kan køre på et lukket område under en kørelærers vejledning eller noget lignende; det vil jeg gerne være med til. Men at lukke dem ud i trafikken vil jeg meget fraråde. Det giver mange problemer, både økonomiske og menneskelige, og derfor er vi desværre nødt til at sige nej til forslaget.

Kaj Stilling (SF):

I en række af vore nabolande er der mulighed for at bruge det såkaldte learnersystem, så man kan øve sig i at køre, før man tager kørekort.

Forslagsstillerne henviser til, at man i Sverige, hvor dette system findes, skulle have et markant lavere ulykkesniveau for de helt unge, end vi har her i Danmark. De statistikker, der findes, er imidlertid ikke ganske entydige, og de bedre resultater hænger givetvis sammen med en bedre holdning til færdselsloven i disse lande end den, der er herskende i Danmark. Men der sker også rigtig grimme ulykker med disse learners, fordi såkaldte lærer jo ingen bremses og kobling har, sådan som kørelæreren har i en skolevogn.

SF vil foreslå, at vi beder om en vurdering fra trafikikkerhedsforskningen, der vel stadig er nogenlunde intakt, selv om den er blevet underlagt Ole Zacchi. Den var i hvert fald meget kompetent, så det vil vi egentlig godt bede om.

Klaus Kjær (DF):

Intentionerne med beslutningsforslaget er sikkert gode nok, men jeg er ikke så sikker på, at det fremmer trafikikkerheden at indføre øvelseskørsel som en mulighed, inden man tager kørekort.

I beslutningsforslaget henvises der til svenske undersøgelser, hvorefter en lignende ordning skulle have medført et markant fald i ulykkesfrekvensen for unge svenske bilister. De seneste undersøgelser fra det svenske projekt viser imidlertid, at ordningen ikke er helt uden problemer. Ulykkestallet i Sverige for de unge i trafikken er steget voldsomt, og der er stillet forslag i Sveriges Riksdag om, at motorvejs- og landevejskørsel og risikolære i fremtiden skal varetagelse af en rigtig kørelærer.

Erfaringerne fra Sverige viser, at det kun er 28 pct. af de 18-årige, der tager kørekort. I Danmark er denne procentsats næsten 80, og det betyder, at der i forhold til befolkningssammensætningen er langt færre helt unge, umodne trafikanter i Sverige end i Danmark. Ulykkerne med unge, især mænd, udgør ifølge det svenske Vägverket 16 pct. af alle ulykker, men de unge udgør kun 8 pct. af kørekortindehavere.

Ved en gennemførelse af ordningen får vi måske blot spredt uheldene på dem, som foretager øvelseskørsel, og de unge, som netop har taget kørekort, men samlet set vil der nok ikke ske en nedgang i antallet af uheld, hvor unge er indblandet. Tværtimod kunne man frygte, at mange af de uheld, som vil indtræde, fordi den unge ikke har en sagkyndig kørelærer, men blot en onkel eller en forælder ved sin side, kunne være undgået.

Som sagt er intentionerne i beslutningsforslaget gode, men på den anden side er beslutningsforslaget kun et udtryk for, at man lovliggør en praksis, der finder sted i virkeligheden, under mere ordnede former. Hvor mange unge har ikke fået deres første køretimer, når de på øde grusveje m.v. har fået lov til at køre fars eller mors bil? Forslaget giver mulighed for, at dette fortsat kan ske, men nu med en rutineret bilist ved siden af.

Det er klart, at en øvelseskørsel som den foreslåede naturligvis ikke kan finde sted midt inde i en storby eller på motorvej. Men forslaget udelukker jo heller ikke, hvis det vedtages, at der gives anledning til at foretage en afgrænsning eller nærmere definere, på hvilke veje der må køres øvelseskørsel. Det er naturligvis ikke forslagsstillerens opgave i detaljer at pege på de nærmere tekniske løsninger af det problem.

Dansk Folkeparti vil gerne give forslaget en chance og er derfor som udgangspunkt positive over for beslutningsforslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er jo en relativt kendt sag, at øvelseskørsel finder sted i dag. Specielt på landet kan den slags foregå på privat grund, på markveje og på strande og på stubmarker, og det sker jo også. Der er et forsikringsproblem i det, for hvis der sker et uheld, dækker forsikringen ikke, og det er jo i sig selv betænkeligt, og generelt er det ulovligt. Men man kan selvfølgelig heller ikke lade unge mennesker og deres familier køre rundt i trafikken, uden at den unge har kørekort. Så langt er jeg enig.

Jeg har jo offentligt udtalt på et tidspunkt, at det her var noget, vi måtte kigge på, og det må jeg jo stå ved.

Det er nyt for mig, at ministeren nu oplyser, jeg har nemlig ikke set det, at der er kommet svar på det spørgsmål, der i mellemtiden er blevet stillet til Færdselsstyrelsen om at se på sagen og gennemgå de erfaringer, man har fra øvelseskørsel i Sverige. Dem har jeg ikke set, men det er klart, at hvis det ikke er til nogen som helst gavn for trafikikkerheden, så skal man ikke lave det, og derfor må vi afvise forslaget på det her grundlag.

Den fg. formand (Grete Schødt):
Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Behnke.

Kim Behnke (UP):

Anledningen til, at det her forslag blev skrevet, var – det skal ingen hemmelighed være – en pressemeddelelse den 3. april sidste år fra det svenske vej- og transportforskningsinstitut, VTI, som ministeren også har læst.

For nok har vi igennem mange år konstateret, at såkaldte learnerordninger har eksisteret i mange lande. Et land som Belgien fik faktisk kun indført obligatorisk kørekort som følge af pres fra andre lande. I Belgien var det i mange år sådan, at bare man havde haft kørsels-/øvetræning, så var det tilstrækkeligt til, at man måtte føre bil, men senere blev det lavet om.

Vi kender learnerordningen fra Storbritannien. Vi kender den jo også mest aktuelt fra svenskerne. Og når det svenske vej- og transportforskningsinstitut i deres afrapportering konstaterer, at der rent faktisk er sket et fald som følge af, at man har fået denne træningskørsel, så synes vi faktisk, at det er værd at studere, for det er jo et problem, der optager os alle sammen.

Hvad gør vi for at få bragt antallet af uheld hos de helt unge trafikanter ned? Jeg kan se, at direktør Jørgen Gram fra Rådet for Større Færdselssikkerhed på et tidspunkt har foreslået, at man i Danmark først skulle kunne erhverve kørekort, når man fylder 24 år.

Bevares, det er da også et forslag. Men det, som Jørgen Gram og andre ser bort fra, er, at det bare ikke løser problemet, for det er jo ikke kun et spørgsmål om, at det er aldersbestemt.

Det er også et spørgsmål om, at den første tid, hvor man må køre bil, er dér, det er spændende, og det er dér, man ikke har den rutine, der skal til for at kunne håndtere et køretøj i kritiske situationer. Det er dér, man mister herredømmet i

skarpe sving, det er dér, man ikke er opmærksom på, hvor lang bremseafstanden i virkeligheden er, osv. osv.

Så hvis man skulle ud og gøre sig de erfaringer som 24-årig, så er det nu min umiddelbare vurdering, at så ville der også være problemer med uheld, lige så vel som for dem, der skal ud og gøre sig erfaringerne som 18-årige.

Hvad gør vi så ved det? Ja, vi kan jo vælge at gøre det, at vi bare forstærker køreundervisningen, som ministeren var inde på. Men problemet ved de seneste og skærpede krav til uddannelsen er, at det i sig selv jo slet ikke er nok.

Det er, som min kørelærer sagde i sin tid: Nu har jeg lært dig at køre, så du kan bestå køreprøven, men det er først nu, du skal til at lære at køre bil, for det har du ikke råd til at jeg skal lære dig. Underforstået at det antal timer, der rent faktisk skal til, før man får rutinen, når man ikke at få.

På Færdselsstyrelsens hjemmeside er der, som vi har citeret i bemærkningerne, jo altså en erkendelse af det, i og med at man skriver, at det »obligatorisk mindste lektionsantal ikke kan anvendes som udtryk for et sædvanligt uddannelsesforløb.«

Hvad gør vi så? Ja, der er nogle, der har kigget på det her før os. I 1999 kom der en rapport fra Rådet for Trafikikkerhedsforskning. Og på side 79 i konklusionerne er man allerede på det tidspunkt inde på de betænkeligheder, ministeren har, nemlig at der faktisk er nogle, der kan komme til skade under denne kørsel, hvor der sidder en pårørende ved siden af. Og de konkluderer, at det jo selvfølgelig er et særligt problem, men skriver de, og jeg citerer: »da der trods alt er tale om en ret lille gruppe personer, kan man ikke her fra konkludere, at privat øvelseskørsel under alle omstændigheder vil give et dårligere resultat.«

Det, de nemlig gør sig af overvejelser, og som ministeren glemte at gøre, er, at hvis summen af de uheld, der i dag sker blandt de 18-årige, bliver markant lavere, mens der så er nogle få, der oplever uheld under øvelseskørsel, ja, så er det samlede resultat jo altså væsentlig bedre. Den betragtning synes jeg ministeren så bort fra, og som sagt har det været undersøgt meget grundigt i en næsten 100 sider lang rapport. Vi havde aldrig fremsat forslaget, hvis konklusionen deri var, at man skulle afholde sig fra det på dansk jord.

Så jeg glæder mig over de overvejelser, man har både hos Venstre og De Konservative om at

benytte manøvrebaner, aftenskoler osv. til at give de unge mennesker en mulighed for at øve sig og få mere erfaring, inden den egentlige undervisning hos kørelæreren bliver sat i gang.

Jeg håber, at vi i udvalgsarbejdet kan bruge forslaget til at se på, hvad vi kan gøre, for vi må alle sammen have et fælles mål, der hedder, at antallet af uheld blandt dem, der lige har fået kørekort, bliver bragt markant ned, og jeg synes, at en af de ting, som udvalgets medlemmer burde gøre sig af overvejelser, var at få fat i den her rapport.

Der er faktisk gjort en masse interessante overvejelser, og konklusionen er som sagt den, at man synes faktisk ikke at kunne advare imod at iværksætte en ordning som den, vi kender fra Sverige, og som jo rent faktisk ifølge svenskerne er afrapporteret med absolut positivt resultat.

Den fg. formand (Grete Schødt):

Så springer vi lige tilbage i ordførerrækken. Hr. Søren Kolstrup var her ikke før, men han skal have chancen alligevel.

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten kan ikke tilslutte sig det fremsatte beslutningsforslag. Det lyder jo besnærende, men det fremførte grundlag er efter vores mening mangelfuldt begrundet.

Det siges i bemærkningerne til forslaget, at uheld blandt de unge svenske bilister er faldet med 33 pct. siden 1993, hvor man gennemførte ordningen i Sverige. Det lyder godt, men desværre er der meget, der tyder på, at disse tal i hvert fald ifølge de oplysninger, vi har fået, ikke holder for en nærmere granskning.

I de pæne tal er der ikke medtaget, at der er en stor uheldsprocent blandt de bilister, som øver med forældrene. Der er langt færre unge i Sverige, som har taget kørekort, efter at ordningen er indført. Der er således langt færre unge, der kan køre galt, og det får naturligvis deres andel i den samlede trafikulykkesmængde til at falde.

Endelig har det åbenbart vist sig, at forældre er betydelig dårligere undervisere end kørelærere. I hvert fald ifølge vore oplysninger dumper der dobbelt så mange af de unge, som går til køreprøve efter familieundervisning. Og ifølge vores oplysninger er den svenske opfattelse af erfaringerne med ordningen, som det også er blevet sagt af andre, derfor den modsatte af forslagsstillernes, og man er derfor på vej til at æn-

dre ordningen med henblik på at begrænse, hvor denne form for kørsel må foregå.

Når det så er sagt, er det ikke nogen tvivl om, at den hensigt bag forslaget, der hedder, at uheld blandt unge skal reduceres, kan vi fuldt og helt tilslutte os. Ethvert forsøg på at få en bedre statistik på det område bør støttes.

Der er blevet nævnt, at en mulighed er, at unge kan få lejlighed til at prøvekøre i lukkede anlæg. Efter vores opfattelse skal det ske med vejledning fra kørelærere og under en stærk autorisation fra dem, der får tilladelse til at drive en sådan kørebane. Og hvis forslaget kan ende med en beretning, der peger på en sådan løsning, så vil vi meget gerne være med til at deltage i en sådan diskussion.

Men alt tyder ifølge vore oplysninger på, at de svenske erfaringer ikke lever op til de hensigter, som forslagsstillerne har.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (UP):

De, der har overværet hele debatten, vil kunne huske tilbage på et tidligere forslag, hvor hr. Kolstrup var meget optaget af at skælde ud på Det Konservative Folkeparti, fordi Det Konservative Folkeparti ikke var tilfredse med alle de ekspertudtalelser, man stødte på rundtomkring.

Nu kan jeg forstå, at hr. Kolstrup i det aktuelle heller ikke er tilfreds med ekspertudtalelser, men når det svenske transport- og vejinstitut, VTI, laver en afrapportering, som går ud på, at man evaluerer en ordning, der har eksisteret siden 1993, altså efter 7 år, og konkluderer, at den private træningskørsel i biler har reddet liv, og konkluderer, at det, man havde frygtet, nemlig blodbad, når 16-årige blev sendt ud på vejene, ikke er sket, så må det da også gøre indtryk på hr. Kolstrup.

Hvorfor er disse svenske eksperter og disse svenske afrapporteringer nu lige pludselig ikke tilstrækkelig lodige til, at hr. Kolstrup vil fæstne lid til dem?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Kim Behnke: Jeg lytter også meget gerne til den afrapportering, men hvis man samtidig har fået oplysninger, som ligger på nettet, der siger, at der er en lang række indikatorer, der peger i en anden retning, så tyder alt jo på, at der er grund til at få studeret det her nærmere. Så står man jo over for to modstridende oplysninger.

Når man f.eks. har en oplysning, der hedder, at dumpeprocenten blandt dem, der har været til træning hos forældrene, er langt større end blandt dem, der ikke har, så peger det i en ganske anden retning, og det er bare en blandt flere oplysninger, der gør, at man jo bliver nødt til at sige: Hallo, der er åbenbart noget, der peger i en ganske anden retning.

Men jeg er enig med forslagsstilleren i, at jeg absolut bør studere VTI-afrapporteringen og se, hvorfor den er kommet til et positivt resultat, og på de oplysninger, der peger i en ganske anden retning. Det er dog interessant.

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

Afstemning

Den fg. formand (Grete Schødts):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Valg af 8 medlemmer til Nationalbankens repræsentantskab for perioden 1. april 2001 – 31. marts 2006.

Den fg. formand (Grete Schødts):

Til dette valg er anmeldt følgende valggrupper: en gruppe på 97 medlemmer: Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre og Enhedslisten;

en gruppe på 80 medlemmer: Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Kristeligt Folkeparti, Demokratiske Folkeparti, Mogens Andreasen (UP), Kim Behnke (UP), Ole Donner (UP), Thorkild B. Fransgaard (UP) og Kirsten Jacobsen (UP).

Der foreligger indstilling fra grupperne om disse valg.

Valgt blev:

Pernille Blach Hansen (S)

Jan Petersen (S)

Jes Lunde (SF)

Elisabeth Arnold (RV)

Anders Fogh Rasmussen (V)

Christian Mejdahl (V)

Gitte Seeberg (KF)

Kristian Thulesen Dahl (DF)

Meddelelser fra formanden

Den fg. formand (Grete Schødts):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 20. marts 2001 kl. 13.00.

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

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 14.13