

Den næste sag på dagsordenen var:

**11) Tredje behandling af lovforslag nr. L 197: Forslag til lov om ophævelse af lov om projektering af udretning af jernbanestrækningen fra Eriknaer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg.**

Af trafikministeren (Jacob Buksti).

(Fremsat 28/3 2001. Første behandling 27/4 2001. Betænkning 10/5 2001. Anden behandling 17/5 2001).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

### Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 102 stemmer.

**Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**12) Tredje behandling af lovforslag nr. L 198: Forslag til lov om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted.**

Af trafikministeren (Jacob Buksti).

(Fremsat 28/3 2001. Første behandling 27/4 2001. Betænkning 15/5 2001. Anden behandling 17/5 2001).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Margrete Auken (SF):**

Ja, det kunne være, at trafikministeren havde håbet ved andenbehandlingen, at det ville gå stille af. Det kommer det ikke til.

Vi synes, det her er en elendig situation, vi er landet i. SF har besluttet sig for at stemme nej til forslaget. Vi er opmærksomme på, at S-toget til

Roskilde *kan* indebære forbedringer, og derfor har vi været i tvivl hen ad vejen. Men vi synes, det har været et ualmindeligt sjusket forløb, og vi står med stor usikkerhed over for løsningen, både af teknisk, driftsmæssig og økonomisk art. Men vi har jo vænnet os af med, at der skal kigges på økonomi i trafikpolitikken; efter vi har fået ny trafikminister, skal man ikke dét længe, det var i gamle dage, hvor vi skulle sådan finansiere krone til krone, det behøver vi ikke mere.

Vi ser selvfølgelig frem til i de kommende forhandlinger, at det der med at skulle se på penge er slut, men derfor er det alligevel nedslående, at der er sket sådan en hastebehandling af en sag, som rummer så mange usikkerheder, og i sig selv giver denne her løsning med S-toget til Roskilde ikke det løft, det skulle have været til den store pendlergruppe.

Det giver noget, det medgiver vi, til dem, der er mellem stationerne, dels S-togs-stationerne. De får selvfølgelig flere tog til Roskilde uden at skulle skifte, end de har haft tidligere, men en række andre får det dårligere, fordi de skal skifte, og fordi kapaciteten ikke kan løfte det, den skal.

Det virkelig problematiske i dette her lovforslag er imidlertid det, der sker med hele vores gamle København-Ringsted-diskussion.

For det første er der altså, for nu at sige det meget pænt – meget pænt – en politisk tilsnigelse i den måde, forslaget er præsenteret på, fordi trafikministeren dér påstår, at i og med der ikke var sat penge af til København-Ringsted, da vi lavede trafikforliget i 1999, så havde vi opgivet det. Jeg har stadig væk nu ondt af det låg, der blev smækket ned over fingrene på mig af finansministeren, da han sagde, det var slut det her. Nu havde vi betalt alle de gamle regninger, og så måtte vi jo se, hvornår vi engang kunne få kigget på det næste i trafikken.

Her sidder jeg og puster på fingrene endnu, og så skal jeg læse i forslaget, at i og med at der ikke var sat penge af til den store løsning, så havde vi opgivet det. Det er jo forkert, for nu at sige det, som det er.

Derudover har det altså det ved sig, at vi med København-Ringsted har været igennem en meget, meget lang og en meget grundig proces, hvor ikke bare de aktive politikere fulgte det, men masser af mennesker langs strækningen havde været til høringer. Vi havde gennemarbejdet de forskellige modeller, vi havde til sidst sidetovre hos daværende trafikminister Sonja

Mikkelsen, og vi havde ved det møde hos Sonja Mikkelsen fået at se, hvori potentialerne for den udbygningsløsning lå, som gjorde, at vi altså både kunne gå i gang nu og få glæde af forslag og bevillinger nu, hvad der gav et løft.

Samtidig var den også på længere sigt stor nok til, at den for alvor kunne tilbyde de masser af mennesker på Sjælland en løsning. De mennesker, som ikke kan få ordentlig kollektiv trafik, enten fordi den ikke er der, eller, hvad der jo i høj grad er problemet her, fordi den er overbelastet. Der er for mange mennesker, og der er for svag regularitet, der er simpelt hen for ringe kvalitet til, at vi kan sige til folk, at der er et godt alternativ til bilen.

Hvis de alligevel skal sidde fast, er det jo nemmere at sidde fast i bilen, end det er at sidde fast i toget, og så sidder man i øvrigt aldrig så meget fast i bilen. Det er meget sjældent, at bilen står stille på vejen ind, men det er faktisk meget tit sådan, at folk ikke bare står stille på perronen, men de står minsandten også op i toget på vejen ind, fordi der ikke er plads nok.

Der er ikke det perspektiv i den løsning, som nu ligger. Den har ikke fremtidsperspektiv i sig. Og det er det sørgeligste. Det er det sørgeligste ved hele forløbet, at vi ikke kan gå ud og sige, at vi nu er i gang med noget, der både gavner regulariteten og kapaciteten i den kollektive trafik.

Derudover er den heller ikke inde og tage højde for problemet med Københavns Hovedbanegård. Vi har ikke sagt, at det ikke kan komme. Det ved vi godt det kan. Vi ved godt, at både femte spor og Københavns Hovedbanegård kan komme på dagsordenen, og det glæder vi os også til, men vi kan ikke se, at man for alvor er optaget af, hvordan vi skal tilbyde god kollektiv trafik til pendlerne i fremtiden, også de store mængder, vi gerne skulle have flyttet fra vejene og over i den kollektive trafik.

Og det er altså i skuffelse over den her mangel på perspektiv, at vi helt blankt må afvise at være med til det her nu. Havde vi fået en grundigere drøftelse, havde vi fået en grundigere belysning også af S-toget til Roskilde, var der blevet lyttet mere til de mange mennesker, der er kommet i deputation – og jeg synes med meget, meget gode indvendinger imod forslaget – så kunne billedet have været anderledes.

Men sådan som landet ligger nu; vil vi altså overlade det til Venstre og De Konservative at bære det igennem. Vi ved, det er pinefuldt, men det var så det, man måtte gøre, når man skulle have alle de her motorveje, for det var jo asfalt-

forligets omkostning. Der var ikke nogen økonomiske omkostninger for asfaltforliget, men det havde altså den omkostning, at man måtte gå ud og give sine vælgere, der brugte toget, sådan en stiltfærdig en på goddagen og sige, at det bliver altså ikke nu, I får noget her, for vi skal sikre motorvejsfolket, og det er så stor en fristelse for os i Venstre og De Konservative at få pladstret til med motorveje.

Vi glemte ganske vist den værste af motorvejene, men det foregik jo hurtigt, og der kom ministre, der sagde »motorveje« til os, og når en socialdemokratisk minister siger »motorveje« til Venstre og De Konservative, så er det jo lige meget, hvad det er for nogle, så er det jo lige meget, hvad der sker, så er det lige meget, hvad det koster. Flot, siger de, den tager vi. Og den tog Venstre og De Konservative så.

Bagefter har de kigget på, om det nu lige var de motorveje, de skulle have haft, men der kom motorveje igennem, og så betaler man altså prisen ved at forringe den kollektive trafik. Og jeg ved, at for nogle i den borgerlige lejr er det her faktisk meget alvorligt. Det er ikke alle, der er ligeglade med den kollektive trafik, det er jeg fuldstændig opmærksom på, og derfor forstår jeg i grunden ikke, at man ikke har taget en alvorligere kamp om denne her sag, end man har gjort. Man har affundet sig med, at de store visioner fra 1990'erne, altså det, der fulgte op på succesen med jernbanen, med Storebælt, det, som gjorde, at vi alle sammen sagde, at nu skal der for alvor ske noget, sådan stort set er lagt i mælposen.

#### Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Søren Kolstrup. Jeg går ud fra, at det er som ordfører.

#### Søren Kolstrup (EL):

Skal vi løse jernbanens problemer, så er det altafgørende, at man får tilstrækkelig med kapacitet og regularitet i hovedstadsområdet, og i den forbindelse spiller strækningen København-Roskilde-Ringsted en afgørende rolle. Løser man problemet her og sikrer tilstrækkeligt med rum, kapacitet, regelmæssighed, regularitet, så har man løst meget.

Det, vi nu står over for, er en discountløsning, det er en discount-S-togs-løsning, og det er samtidig uden sikkerhed for, at der kommer alternativer på bordet. Derfor er det en dybt ulucky situation. Men det er også betegnende for hele den politiske situation, at hvis venstrefløjen hav-

de været med til det her, så havde vi opstillet en lang række forudsætninger. På ganske få minutter kan man lave den her discountløsning sammen med de borgerlige. Enhedslisten siger velbekomme. Hovedstadsområdet havde fortjent det bedre.

#### Trafikministeren (Jacob Buksti):

Der har været stillet mange spørgsmål i den her sag, også nogle på et – hvis jeg skal sige det pænt – tendentiøst og forfejlet grundlag. De har haft en tendens til at fortabe sig i tekniske detaljer. Derfor har jeg sådan set lyst til bare kort at opliste 14 klare begrundelser for forslaget, som jeg ser som et væsentligt første bidrag til løsningen af kapacitetsproblemerne på banen mellem Københavns Hovedbanegård og Roskilde.

Punkt 1: S-togs-løsningen er et forholdsvis lille projekt, men med relativt store fordele. Det giver større fordel for pengene end noget andet projekt mellem København og Roskilde.

Punkt 2: S-togs-løsningen kommer både S-togs-passagerer og regionaltogspassagerer til gode.

Punkt 3: S-togs-løsningen giver hurtigere rejsetider. 5 mio. S-togs-passagerer om året fra Glostrup, Albertslund og Taastrup får 5 minutter hurtigere rejsetid til det centrale København. Regionaltogspassagerer får mulighed for lidt hurtigere rejsetider mellem Roskilde og København afhængig af, hvordan man vægter ønsket om, at alle tog stopper overalt.

Punkt 4: S-togs-løsningen betyder, at regionaltog aflastes for 2 mio. lokalpassagerer årligt til Hedehusene og Trekroner.

Punkt 5: S-togs-løsningen letter 240.000 rejser årligt for et skift mellem Roskilde, Hedehusene, Trekroner og Taastrup, Albertslund, Danshøj og Vesterport. Kun 13.000 rejser fra Hedehusene og Trekroner til Viby, Borup og Ringsted mister direkte forbindelse.

Punkt 6: S-togs-løsningen indeholder for 2 mio. kr. ekstra indsats mod støj langs Vestbanen.

Punkt 7: S-togs-løsningen giver mulighed for hyppig drift til lufthavnen i næste fase.

Punkt 8: S-togs-løsningen giver fuldt udbygget plads til kvartersdrift på Nordvestbanen, når der bliver dobbeltspor her.

Punkt 9: S-togs-løsningen er så meget billigere end næstbilligste løsning, nemlig femtesporet, at besparelsen for statskassen i forhold hertil svarer til prisen for et dobbeltspor på Nordvestbanen.

Punkt 10: S-togs-løsningen giver mulighed for en ny station i Roskildes sydvestkvarter med parkér og rejs samt betjening af lokalområdet.

Punkt 11: S-togs-løsningen indeholder udviklingsperspektiver, idet den nye togtype kan bruges flere steder og optimere brugen af banenettet i hovedstadsregionen.

Punkt 12: S-togs-løsningen giver Glostrup væsentlige forbedringer og en central placering med i første omgang fire tog i timen til Roskilde samt tog mellem Glostrup og København ni gange i timen.

Punkt 13: S-togs-løsningen giver 1,5 mio. nye togrejser om året som følge af flere og hurtigere tog, og

punkt 14: S-togs-løsningen øger ikke presset på banegårdskapaciteten i København.

Lad mig dernæst konstatere, at der i den lange række af spørgsmål eller indlæg ikke er fremkommet et eneste holdbart argument af teknisk, økonomisk eller trafikal art mod løsningen. Jeg er kort sagt sikker på, at når togene til sin tid kommer til at køre, så vil man betragte projektet som en indlysende rigtig disposition.

Spørgsmål om dobbeltspor på Nordvestbanen har fået en central placering i debatten. Nogle har ligefrem foreslået at bytte S-togsprojektet med et dobbeltspor på Nordvestbanen. Det er at vende tingene på hovedet. Der eksisterer ikke et reelt valg mellem et dobbeltspor på Nordvestbanen og S-tog til Roskilde, eller for den sags skyld et femte spor, Hvidovre-Høje Taastrup.

Der er ikke noget teknisk til hinder for at lave et dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød, men man kan bare ikke bruge det til at køre flere tog, medmindre man da kun vil køre dem til Roskilde.

Kapaciteten må udvides øst for Roskilde, før projektet om Nordvestbanen for alvor giver mening. Man bør i Nordvestsjælland glæde sig over, at realiseringen af et dobbeltspor Lejre-Vipperød er rykket et godt stykke nærmere med S-togs-løsningen.

Skulle vi bare have valgt den næstbilligste løsning øst for Roskilde, nemlig femtesporet, ville det have kostet statskassen så meget ekstra, at det svarer til prisen for dobbeltsporet. En detalje, som flere har haft en evne til at overse.

Men jeg tilslutter mig uden forbehold, at der er mange gode argumenter for dobbeltspor på Nordvestbanen, og jeg har også givet tilsagn om, at Nordvestbanen prioriteres meget højt ef-

ter S-tog til Kastrup, som er en relativt overkommelig sag.

Der har så endelig været rejst spørgsmål om de langsigtede perspektiver i forslaget. Der har i 1998 og 1999 været gennemført et stort og meget omfattende undersøgelsesarbejde og en omfattende høringsprocedure. Det har givet et solidt grundlag for at overveje den langsigtede strategi.

Undersøgelserne viste, at en nybygningsløsning vil rumme de største udviklingsperspektiver. Den vil give nye områder ved Køge Bugt og i Central- og Sydsjælland banebetjening. Fordelen vil komme både pendlertrafik og fjerntrafik til gode. Endvidere vil den kunne føre transitgodstrafikken uden om de tætbebyggede områder i Københavns vestegn.

En væsentlig vanskelighed ved København-Ringsted-jernbaneprojektet har været at finde en miljømæssig acceptabel udførelse af banen fra København. Problemerne har især vedrørt det fysiske miljø, herunder den grønne kile, støjpåvirkning og den visuelle indflydelse på de berørte boligområder.

I 1999 blev der forsøgt truffet beslutning om fravalg af visse løsningsmuligheder. Det lykkedes kun delvis, idet der tilbage stod flere varianter og dermed væsentlige valg. Desuden var der efter min vurdering væsentlige problemer ved alle de tilbageværende varianter og af samme grund uklarhed om de politiske muligheder for at samle flertal for overhovedet at gennemføre projektet.

Reservationerne for en ny bane er relativt overkommelige, medens reservationerne til en fuld udbygningsløsning er mere komplicerede.

På den baggrund er det ikke rimeligt at oprettholde reservationer til to ekstra spor København-Høje Taastrup samt mellem Roskilde og Ringsted, som vil være mærkbare for de berørte kommuner og lægge begrænsninger for udvikling med kun lille sandsynlighed for nogen sinde at blive udnyttet.

Kombinationen af en vis udbygning af kapaciteten straks, altså S-tog til Roskilde, og sikringen af fremtidige kapacitetsmuligheder – femte spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup samt nybygningsløsningen via Køge – er efter min mening den bedste løsning på et vanskeligt problem.

Den forbedrer trafikbetjeningen på kort sigt på Vestbanen, og der er afsat penge til en øget indsats mod støjproblemer for beboerne langs banen.

Den åbner derudover for den store udbygning via Køge, som allerede i undersøgelserne i 1998 blev identificeret som det projekt, der havde den bedste samfundsøkonomi, og som i øvrigt var karakteristisk ved, at den belastede forholdsvis få beboere langs banen.

### **Margrete Auken (SF):**

Det var jo en imponerende række af argumenter.

Jeg kunne ikke nå at notere dem ned i den fart. Jeg tror, at jeg kunne svare stort set på dem alle sammen. Jeg kunne stå og vise, hvordan mange af dem var mildt sagt tendentiøse for nu at bruge det udtryk, som trafikministeren selv brugte om de spørgsmål, der var stillet.

Jeg vil godt lige gøre opmærksom på én ting: Hvis der skal være forbedringer for regionaltoget, så forudsætter det da, at det her tog er bygget videre til Kastrup. Det vil åbne en til to kanaler. Ellers får vi ingen forbedringer for regionaltoget.

Derfor er det en påstand, hvis man mener, at der skal være den sammenhæng Lejre-Vipperød og det her. Den mener jeg ikke nødvendigvis er der. For det pres, der generelt er på strækningen, er der hele vejen fra. Og de passager skal ind i øjeblikket. De står bare fast, og de har dårlig komfort. Men de er der jo i øjeblikket og skal videre ind, når de kommer til Roskilde.

Hvis man skulle øge deres komfort, betyder det jo altså med den løsning, vi har nu, at de skal skifte, medmindre vi har bygget – og det sagde trafikministeren også – hele vejen til Kastrup. Der er simpelt hen mange penge i det her forslag, og rentabiliteten for Kastrup-løsningen er negativ. Det kan man også se. Nogle svar har vi jo kunnet grave ud af ministeren hen ad vejen. Der er altså negativ rentabilitet på det. Så den der løsning er ikke noget, der vil presse sig voldsomt på for at komme igennem.

Derudover er der altså to ting at sige, og så skal det så være det, vi kører med i vores sammenhæng her – nej, tre.

Den ene ting er, at den løsning, vi får nu, er en ren københavnerløsning. Den har ingen forbedringer for resten af landet. Det, vi stod med i udbygningsløsningen, var noget, der kom resten af landet til gode og ikke bare den sjællandske regionaltrafik. Når man render ind i et forsinket tog, er det næsten altid, fordi der er et andet forsinket tog foran. Og der er ingen muligheder for at kompensere det i denne her discountløsning, vi står med nu.

Så det er en københavnerløsning. Ministeren har ret i, at folk, der bor i Hvidovre, og folk, der bor i Albertslund, har fordel af det her, men folk, der bor vest for Roskilde, har overhovedet ikke fordel af det, og det kunne de have haft af det andet.

Derudover er der påstanden om, at man har måttet opgive udbygningsløsningen. Der må jeg altså lige underholde det høje Folketing om, at der er én prop i den der løsning, og den hedder trafikministeren. Man kan godt sidde og sige, at der er prop i sagen, og at den er død nu, men man kunne også flytte sig og sige, at vi gerne vil løse det her, vi vil gerne se på udbygningsløsningen, i stedet for at skræmme livet af folk og sige, at man skal ekspropriere deres halve by, som det jo omtrent blev beskrevet, og at det da bliver et byggekaos uden lige.

Til det femte, sjette spor er det faktisk meget, meget lidt, der skal til ekstra. Det har ministeren sådan set også et svar undervejs med, og da vi havde forhandlingerne i januar, oplyste han om det, så vi kunne se, hvor lidt det drejede sig om for at kunne lave den løsning, der var fremtids-sikret, og som kom hele landet til gode. For det er hele landet, der lider under belastningerne, og det er i virkeligheden mellem Taastrup og København. Det er dér, belastningerne ligger. De andre steder har vi klaret det. Vi har alle sporene mellem Taastrup og Roskilde.

Om udbygningen fra Roskilde til Ringsted bliver først påtrængende, når det andet er blevet en succes. For det er jo alle de andre, der også kommer ind til Roskilde, der i øjeblikket belaster strækningen indadtil. Så det drejer sig om det mellem København og Taastrup.

Om der var overvejelser om, hvordan man kan lave Godsbaneringen og opgraderer den, så den kunne løse problemerne fra Hvidovre til København, hvis der havde været vilje til det, og hvis ikke visse socialdemokratiske medlemmer, altså menige medlemmer af gruppen, i sin tid havde sagt, at de under ingen omstændigheder ville være med til at lave den løsning: »nimby«, »never in my backyard«. Og så er det flintrende ligegyldigt, hvad der skete med resten af landet, og om resten af landets trafik sad fast. Og de problemer, resten af landet har, bliver ikke løst med det, vi står med her.

Der bliver mennesker i Københavnsområdet, der får det bedre, men ikke specielt billigt. Det bliver der. Men hele resten af landet kommer til at lide under, at der altså har været nogle, der har sagt: Det må i hvert fald ikke være der, hvor

jeg bor, at der kommer nogen form for gener, for så skal det i hvert fald være nej til det hele.

Det er et sørgeligt forløb, vi har været igennem, og jeg håber, at ikke mindst folk fra Glostrup bliver klar over, at de også er ved at tabe den store mulighed for at gøre Glostrup til det spændende kollektive trafikcentrum for en af vores allerallerstørste pendlerbyer. Jeg håber, at de ikke spiller sig den mulighed af hænde. Vi har ikke låst for den, selv om det her bliver gennemført, for de er jo ikke tvunget til at ødelægge de udbygningsmuligheder, der faktisk er.

Der er nogle perspektiver, som jeg synes det kunne være rigtig sjovt, at man havde fået lov til at drøfte på ordentlig vis i stedet for bare at få at vide, at denne her sag er død og lukket, og at der er prop i, og at der ikke er noget at gøre, og bare glem det. Det er en meget, meget vilkårlig fortolkning fra nogle ganske bestemte mennesker.

Jeg ville godt være gået ind i de 15 punkter, men jeg kunne simpelt hen ikke nå at skrive dem ned i den fart, men det er jo alt sammen noget, vi kender. Det er jo ikke nyt, det vi hører her. Det har alt sammen været drøftet og diskuteret, og jeg er altså knap så imponeret som trafikministeren.

Selv om jeg bor i København og er valgt i området, føler jeg mig som hele landets politiker og ikke først og fremmest som Københavns politiker.

### **Søren Kolstrup (EL):**

Der er jo ikke nogen tvivl om, at et stort projekt, der kunne være til gavn for alle, er blevet til et lille forkølet projekt.

Men jeg bed mærke i især to forhold, som ministeren nævnte. Det var, at når vi får udbygningen med Nordvestbanen, når vi får udbygningen med dobbeltsporet Lejre-Vipperød, så løfter vi også S-togs-løsningen op. Men vi kan jo konstatere i denne talende stund, at der ikke er truffet nogen beslutning om Nordvestbanen. Der er ikke truffet nogen beslutning endnu om Lejre-Vipperød. Men hvis ministerens ord skal forstås sådan, at det ligger lige om hjørnet, jamen så noterer jeg det. Det er da interessant. Det er åbenbart et spørgsmål om tid. Men vi har ikke set et konkret udspil om det endnu.

Når det drejer sig om opgivelse af udbygningen af strækningen frem til Roskilde, så siger man: Jamen det kan være, at vi også kan lave noget ned mod Køge. Men jeg må konstatere, at der ikke er vedtaget nogen anlægslov til Køge.

Der er ikke sket noget konkret på det felt. Så på den måde har vi fugle på taget.

Endelig er det interessant omkring regionaltoget, at man taler om aflastning af regionaltoget. Men jeg skal gøre opmærksom på, at vi er nogle, der hele tiden har sagt: S-tog kunne man eventuelt overveje, hvis det blev et rent supplement, men vi ville aldrig opgive de effektive regionaltoget, hvad enten det var Trekroner, Hedehusene eller Glostrup.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 88 stemmer (S, V, KF, DF, CD, RV, KRF, Mogens Andreasen (UP), Frank Dahlgaard (UP) og Thorkild B. Fransgaard (UP)) mod 13 (SF, EL og Sonja Mikkelsen (S)).

### Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 13) Tredje behandling af lovforslag nr. L 193: Forslag til lov om ændring af lov om Forskningscentret ved Hørsholm. (Revision af formålsbestemmelse m.v.).

Af IT- og forskningsministeren (Birte Weiss). (Fremsat 21/3 2001. Første behandling 5/4 2001. Betænkning 25/4 2001. Anden behandling 8/5 2001).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

### Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 98 stemmer (S, V, KF, SF, DF, CD, RV, KRF, Mogens Andreasen (UP), Frank Dahlgaard (UP) og Thorkild B. Fransgaard (UP)) mod 3 (EL).

### Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 14) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 24:

### Forslag til folketingsbeslutning om undtagelse fra arbejdsmiljølovens regler om hviletid og fridøgn ved hjemmearbejde.

Af Charlotte Antonsen (V), Pia Christmas-Møller (KF) og Lone Yalcinkaya (CD) m.fl. (Fremsat 24/10 2000. Første behandling 24/11 2000. Betænkning 16/5 2001).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

### Afstemning

Beslutningsforslaget forkastedes, idet 49 (V, KF, DF, CD, KRF, Mogens Andreasen (UP), Frank Dahlgaard (UP) og Thorkild B. Fransgaard (UP)) stemte for, 52 (S, SF, RV og EL) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 15) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 100:

### Forslag til folketingsbeslutning om ophævelse af 52-ugers-reglen for lediges ret til supplerende dagpenge.

Af Mogens Andreasen (UP) og Inge Refshauge (DMF). (Fremsat 23/1 2001. Første behandling 19/4 2001. Betænkning 9/5 2001).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.