

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 70 stemmer (S, SF, RV, EL og CD) mod 51 (V, KF og FP).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Anden behandling af lovforslag nr. L 118: Forslag til lov om ændring af lov om rettspleje i Grønland. (Massemediernes kildebeskyttelse).

Af justitsministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 18/1 95. Første behandling 24/1 95. Betænkning 26/1 95).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel nr. F 23:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvorledes ser Storebæltsforbindelsens økonomi ud på nuværende tidspunkt sammenlignet med, da et flertal i Folketinget vedtog byggeriet, når hensyn tages til tilbagebetalingen af bro- og bildelen, formodede trafikspring, forsinkelser og fordyrelser af projektet samt manglende DSB-indtægter forårsaget af færgefartens ophør og de private Kattegratruters kontrahering af nye hurtigfærger til passagerer og biler?«

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 2/12 94. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/12 94).

Begrundelse**Tommy Dinesen (SF):**

Den 25. februar 1992 havde vi i Folketinget en forespørgselsdebat om jernbanedelens skrantende økonomi rejst af Jens Bilgrav-Nielsen fra De Radikale.

Baggrunden var de forsinkelser, der var opstået dels på grund af boremaskinernes kollaps, dels ledelses- og organisationsproblemer hos entreprenøren, og endelig var det totale stop kommet i forbindelse med, at tunnelen blev oversvømmet fra Sprogøside.

Alle ordførere lige fra den daværende trafikminister, Kaj Ikkast, til Kristeligt Folkepartis ordfører var enige om, at DSB burde have kompensation for forsinkelserne, som DSB ville få regningen for, selv om de jo ikke var skyld i problemerne.

Flere af ordførerne, f.eks. J.K. Hansen fra Socialdemokratiet, var utilfredse med den valgte betalingsform for DSB og mente samtidig, at de ville foretrække Øresundsmodellen med et fast årligt beløb. På det tidspunkt, februar 1992, forventedes det, at togtunnelen kunne tages i brug i 1995, altså i år.

Alle partier undtagen Fremskridtspartiet vedtog en dagsorden med følgende ordlyd:

»Idet Folketinget tager regeringens redegørelse til efterretning og konstaterer, at den aftalte tidstermin for etablering af jernbanedelen på grund af forskellige uheld og stop ikke kan overholdes, opfordres regeringen til at sikre, at A/S Storebælt gennem fortsatte forhandlinger med entreprenøren fremmer bygningen af jernbanetunnelen mest muligt, samt at A/S Storebælt snarest muligt udarbejder et forslag til