

108. møde.

Tirsdag den 1. juni kl. 10.

Formanden:

Miljøministeren har fremsendt den tidligere bebudede *redegørelse* om landsplanlægningen. Eksemplarer vil blive omdelt, og redegørelsen vil blive optaget i Folketingstidende, tillæg B.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Erhard Jakobsen.

Formanden:

Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 2. juni 1976, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.

Ordføreren for udvalget til valgs prøvelse (Poul Dam) (SF):

Jeg skal først gøre indstilling om godkendelse af en stedfortræder som ordinært medlem af folketinget. Det drejer sig om gård ejer *Knud Raunkjær*, der er 1. stedfortræder for venstre i Ringkøbing amtskreds, hvor afdøde folketingsmand *Jens Foged* var valgt.

Derefter skal jeg i fortsættelse af det foregående punkt på dagsordenen gøre indstilling om godkendelse af en stedfortræder som midlertidigt medlem. Det drejer sig om civiløkonom *Lars Abel*, der er 1. stedfortræder for centrum-demokraterne i Københavns amtskreds, hvor hr. *Erhard Jakobsen* er valgt.

Udvalget til valgs prøvelse har behandlet disse sager, og jeg kan på udvalgets vegne afgive følgende:

Indstilling.

- 1) Gårdejer Knud Raunkjær godkendes som ordinært medlem af folketinget fra og med den 31. maj 1976
- 2) Civiløkonom Lars Abel godkendes som midlertidigt medlem af folketinget fra og med den 2. juni 1976.

Hermed sluttede forhandlingen.

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 134 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

(Lovforslag nr. 187. Fremsat 3/2 76. Første behandling 20/2 76. Betænkning 12/5 76. Anden behandling 21/5 76. Tillægsbetænkning 28/5 76).

Der var stillet 2 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Henning Jensen (S):

Der har været udvalgsarbejde mellem anden og tredje behandling omkring lovforslaget om visse hovedlandeveisstrækninger, og der er stillet 2 ændringsforslag.

Det ene fra fremskridtspartiet, der ønsker lovforslaget delt, sådan at fremskridtspartiet kan markere deres uvilje mod Farøforbindelsen. Jeg vil gerne på mit partis vegne meddele, at vi ikke kan deltage i, at lovforslaget bliver delt. Jeg tror nok, befolkningen på Lolland-Falster undres lidt over denne fremgangsmåde. Som bekendt var der et stort flertal hos fremskridtspartiets medlemmer, der ønskede en Masnedøforbindelse, og det var formentlig da i erkendelse af, at der var behov for en trafikforbindelse i området. Nu vil man altså ikke være med, fordi

[Henning Jensen.]

man ikke kunne få sin vilje. Så lader man erhvervslivet og andre i stikken. Jeg tror nok, man undres såre over sådan en fremgangsmåde i området dernede. Vi kan altså ikke medvirke til delingen af lovforslaget og må stemme imod fremskridtspartiets ændringsforslag.

Det andet ændringsforslag er stillet af det radikale venstre, det konservative folkeparti, kristeligt folkeparti, centrum-demokraterne og hr. Dohrmann fra fremskridtspartiet. I erkendelse af, at motorvejsstrækket dernede i Sønderjylland ikke bliver i 4 spor, men i 2 spor, ønsker man, at hovedlandevejen mellem Haderslev og Åbenrå ikke nedklassificeres. Også dette forslag må vi tage afstand fra. Vi mener, at det er et angreb på byrdefordelingen mellem staten og amterne inden for vejsektoren, og vi er alvorligt bange for, at såfremt ændringsforslaget måtte blive vedtaget, så vil det få nogle konsekvenser, som vi i hvert fald ikke kan være med til at anbefale. Derfor må vi også stemme imod ændringsforslag nr. 2.

Hovmand (V):

Fra venstres side kan vi ikke medvirke til vedtagelsen af de to stillede ændringsforslag.

Må jeg først om det fra fremskridtspartiet stillede forslag om deling af lovforslaget sige, at alle tekniske undersøgelser jo har vist, at den gamle bro er ved at være nedslidt, og at det haster med en aflastning. På denne baggrund forekommer det efter min mening direkte uansvarligt, at fremskridtspartiet nu her i 11. time søger at forhindre, at der overhovedet bliver besluttet at bygge en ny bro i denne omgang, ikke mindst i betragtning af at partiet gang på gang har understreget, hvor nødvendigt det er at få en ny forbindelse. Naturligvis kan man have forskellig opfattelse af, hvordan et problem skal løses, men derfra og til slet ingen løsning at få i denne sag, hvor risikoen er så stor, dér synes jeg nu nok er et stykke vej.

Hvad angår forslaget vedrørende det sønderjyske spørgsmål fra det radikale venstre og andre om, at man fra statens side skal fortsætte vedligeholdelsen af hovedvej 10, mener vi heller ikke, at det kan være rigtigt at gennemføre dette ændringsforslag, fordi den besparelse, man opnåede ved at bygge

de to spor fremfor de 4 spor, herved vil være fortabt. Derfor mener vi ikke, det vil være forsvarligt at gå ind på den problemstilling, så meget mere som det i givet fald vil være en total ændring af det hovedprincip, som har ligget til grund for statens vejbyggeri de seneste år, og så meget mere som det også andre steder i landet vil være vanskeligt at forsvare, at man dér bibeholder den hidtidige hovedlandevej, samtidig med at man bygger en ny.

Glensgård (FP):

Vedrørende ændringsforslag til § 3 er vores gruppe delt nogenlunde som ved afstemningen omkring de 2 og 4 spor.

Vedrørende ændringsforslag nr. 1, hvor vi foreslår lovforslaget delt i to, vil jeg gerne sige til ordføreren for socialdemokratiet, hr. Henning Jensen, og til hr. Hovmand, at det er korrekt, at vi er gået ind for en Masnedeforbindelse. Ikke blot en stor del af gruppen, som hr. Henning Jensen sagde, men en enig gruppe er gået ind for denne forbindelseslinje. Men så sagde hr. Henning Jensen også, at befolkningen og ikke mindst erhvervslivet undrer sig, fordi vi nok anerkender, at der er et behov, men alligevel vil forhindre, at der bliver bygget en bro over Farø. Nu skal folketinget jo lige være klar over, at det, man reelt tager stilling til, er en anlægsudgift i 1975 april-kroner på 1,2 mia kr. Det bliver endog dyrere, fordi det flertal, som i dag markerer sig omkring en Farølinje, ikke har turdet tage den fulde konsekvens: at bygge et fuldt udbygget anlæg, men vil gøre det etapevis. Det vil sige, at i 1975-kroner kommer vi formentlig op et sted omkring 1,35 mia kr. Hvad det så bliver i løbende priser, ja, det må flertallet jo næsten bestemme, afhængigt af, hvornår de ønsker at udbygge. Fremskridtspartiet ønsker ikke at tage medansvar for en total fejlinvestering på 1,3-1,4 mia kr., når den er total ud fra den betragtning, at det samme projekt kunne gennemføres for godt og vel det halve. Derfor ønsker vi ikke nu og i al fremtid at blive stemplet som dem, der bortødsler skatteydernes penge.

Ministeren har ikke været så imødekommende over for os, at han har villet dele dette lovforslag i 2 eller 3 eller 4 dele. Vi så gerne forslaget delt op i 4 dele, da det er 4 vidt forskellige ting, det drejer sig om, men i

[Glensgård.]

erkendelse af, at ministeren ikke har villet det, har vi ment det rigtigst at tage den del ud af forslaget, som vi ikke kan støtte, nemlig prestigeprojektet til godt og vel 1,4 mia kr. Vi har altså taget den del ud, som hedder Farøprojektet, og ønsker, at denne del underkastes en særlig afstemning. Vi må se på, om ministeren her på falderebet kan gå så vidt, at han vil føje fremskridtspartiet, således at vi kan støtte ministeren i hans andre, gode dele af lovforslaget, nemlig forslaget om motorvejen i Hvidovre, forslaget om en ny Allsundbro og forslaget om de tosporede veje i Sønderjylland. Jeg håber, ministeren her på falderebet vil indse sine fejl ved at have fremsat dette forslag med 4 vidt forskellige ting under ét.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Da lovforslaget var til anden behandling, forkastede folketinget med et lille flertal et ændringsforslag fra bl. a. det radikale venstre om, at motorvejsstrækningerne i Sønderjylland skulle udføres som et 4-sporet anlæg straks. Da dette forslag er forkastet, har det samme mindretal sammen med andre grupper stillet et nyt ændringsforslag her ved tredje behandling, gående ud på at den eksisterende hovedlandevej gennem Åbenrå bevares som statsvej, indtil motorvejsanlægget er fuldført.

Vi mener, det er forkert, at man, før staten har bygget alternativet, skubber en opgave, der svarer til 1,75 mill. kr. pr. år, over til den sønderjyske amtskommune og til Åbenrå kommune på den eksisterende vej, og på vegne af SF, konservative, kristeligt folkeparti, centrum-demokraterne og det radikale venstre skal jeg anbefale, at man stemmer for det ændringsforslag, vi her har stillet.

Jeg skal på de samme gruppers vegne anbefale, at man stemmer imod ændringsforslaget stillet af hr. Glensgård.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne hører også til dem, som finder det utilfredsstillende, at vi på én gang skal stemme for 4 ret så forskellige forslag, af hvilke vi kun er ubetinget for det ene, Allsund, ret så ubetinget imod — i hvert fald i den udformning, de har fået — to andre,

Avedøre- og Farølinjen, mens vi ønsker en bedring af forholdene omkring den sønderjyske vej. Det ville efter vor mening være rimeligt at have en firdelt afstemning. Det får vi ikke, og sådan som det ligger nu, og sådan som motiveringen er for det af fremskridtpartiet stillede forslag om en todeling af forslaget, ser vi ikke noget formål med dette ændringsforslag. Derfor vil vi undlade at stemme om det, hvorimod vi finder det fuldkommen rimeligt at stemme for det forslag, som hr. Bilgrav-Nielsen netop har motiveret. Vi stemmer altså for ændringsforslag nr. 2.

Ritta Ahm (KrF):

Da jeg ikke kunne være til stede ved anden behandling af dette lovforslag, vil jeg gerne bekendtgøre, at jeg har taget særstandpunkt vedrørende alle hovedvejsstrækninger på nær hovedvejsstrækningen i Sønderjylland . . .

Formanden:

Dette er kun en forhandling om ændringsforslagene. Der kommer senere forhandling om lovforslaget.

Ingomar Petersen (RV):

Jeg vil gerne yderligere have lov at begrunde, hvorfor man bør stemme for det af det radikale venstre stillede ændringsforslag om at bibeholde strækningen fra Åbenrå til Haderslev på A 10 som hovedlandevej. Det væsentlige problem i denne sag er jo, at Sønderborgvejens tilslutning til hovedlandeveisanlægget ikke bliver gennemført samtidig med, at dette motorvejsanlæg nu bliver videreført fra Åbenrå op til Skovby syd for Haderslev.

Det radikale venstre havde i en mindretalsudtalelse til betænkningen gjort opmærksom på, at samtidig med at dette hovedlandeveisanlæg blev gjort færdigt op til Skovby, burde man have Sønderborgvejens tilslutning til hovedlandeveisanlægget. Det har man ikke kunnet få tilsagn om, og det vil sige, at hele den store trafik, som kommer fra Sønderborg og skal videre nordpå, ikke kan komme ind på hovedlandevejen, men må fortsætte ad A 10 til Haderslev. Jeg vil gerne dokumentere det med et svar fra trafikministeren. Det er fra bilag 39, hvor

[Ingomar Petersen.]

ministeren henviser til sin besvarelse af 25. marts 1976 af folketingsudvalgets spørgsmål nr. 5 af 26. februar 1976 og videre siger:

„Som anført heri er det min opfattelse, at anlægget af denne vejforbindelse bør udskydes til det tidspunkt, hvor hele den sønderjyske motorvej inklusive strækningen Skovby-Christiansfeld er etableret.“

Det vil sige, at det eneste, vi har fra ministeren officielt i denne sag, er, at Sønderborgvejen ikke vil blive tilsluttet motorvejsanlægget før på det tidspunkt, hvor man er nået helt op til Christiansfeld, formentlig i 1990.

Hvis ikke ministeren kan ændre dette og give et tilsagn om, at denne tilslutning fra Sønderborgvejen vil blive fuldført samtidig med, at man når op til Skovby, så er det en urimelighed uden lige over for den sønderjyske befolkning, at de hvert år skal betale 1,72 mill. kr. til hovedlandevejen imellem Åbenrå og Haderslev. Det kan man anstændigvis ikke være bekendt fra dette folketing. Hvis man ikke vil begå en dødelig uretfærdighed over for skatteyderne, så må man være opmærksom på disse ting og stemme for det af det radikale venstre og andre partier stillede ændringsforslag her.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Jeg synes, det er lidt overflødigt, når hr. Glensgård henstiller til folketinget at tænke over, hvad det egentlig stemmer om. Jeg synes, det er en undervurdering af folketinget. Jeg tror, at både medlemmerne af trafikudvalget og andre, der har fulgt med i sagerne, har sat sig ind i, hvad tingene drejer sig om.

Det ændringsforslag, som fremskridtspartiets medlemmer af udvalget har stillet, hvorefter lovforslaget skulle deles i 2 lovforslag, sådan at det ene forslag omfatter Sydmotorvejen over Storstrømmen og det andet forslag resten af det oprindelige forslag, må jeg gå imod. Forslaget om udskillelse af Farølinjen i et særligt lovforslag er sket med den tanke, så vidt jeg forstår, at der skal skabes mulighed for at stemme imod dette anlæg uden at skulle stemme imod den øvrige del af lovforslaget. Hertil skal jeg sige, at vi jo siden hovedlandevejs-

loven, dvs. fra 1963, i hvert fald i princippet har sigtet mod at have et enkelt hovedlandevejsforslag om året, der samler projekterings- og anlægsbemyndigelser og op- og nedklassificeringer, som det står for. Det har givet folketinget en bedre mulighed for at se virksomheden på hovedlandevejene i sammenhæng, hvilket, så vidt jeg har kunnet konstatere af Folketingstidende, gentagne gange er blevet hilst med tilfredshed netop fra denne talerstol.

Jeg ved godt, der har været undtagelser. Det gælder bl. a. projekteringsloven for Storstrømsforbindelsen, men jeg må være betænkelig for konsekvenserne ved, at vi på dette tidspunkt begynder at stykke anlæg ud, som er optaget i samme lovforslag, idet vi så kunne risikere, at andre ønskede andre dele af lovforslaget udskilt. Derfor må jeg anbefale, at man stemmer imod fremskridtspartiets forslag.

Samtidig vil jeg gerne sige, at det er ikke rigtigt, hvad hr. Glensgård siger, at man kan få en løsning til den halve pris. Man kan få en bro til den halve pris, men hr. Glensgård glemmer at tage motorvejsforbindelserne ind i dette billede.

Det andet ændringsforslag går ud på at opretholde hovedlandevej A 10 på strækningen mellem Åbenrå og Haderslev som hovedlandevej. Her mener forslagsstillerne, at det må påregnes, at hovedlandevejen fortsat vil have en betydelig gennemgående trafik, og man ønsker derfor strækningen opretholdt som hovedlandevej, indtil motorvejen Rise Hjarup-Skovby er udbygget til 4 spor. Det forslag må jeg gå klart imod. Jeg har sagt til trafikudvalget i min kommentar til ændringsforslaget, at jeg ville da aldrig have fremsat forslaget om en ny vej, hvis jeg ikke mente, den kunne — og den skulle — erstatte den gamle vej som hovedlandevej. Det vil være ganske urimeligt at have to parallelt løbende veje begge som hovedlandeveje og derved lade staten have et økonomisk ansvar for begge veje, og det ville også være i strid med vor hidtidige praksis.

Jeg skal sige til hr. Ingomar Petersen vedrørende Sønderborgvejen, at jeg har jo givet tilsagn om at optage forhandlinger med de lokale myndigheder om, hvordan den sag skal løses.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Jeg har ikke andre bemærkninger til lovforslaget, som det foreligger efter afstemningen ved andenbehandlingen, og jeg skal anbefale forslaget til endelig vedtagelse.

Glensgård (FP):

Hr. Ingomar Petersen sagde, at folketinget skulle opretholde klassificeringen på hovedvej A 10 ud fra den betragtning, at man ikke fik gennemført de 4 spor, og ud fra den betragtning, at Sønderborgvejen ikke blev indført i motorvejsprojektet.

Nu har vi, der har deltaget i udvalgsarbejdet, jo bemærket, hvordan det radikale venstre pludselig fik en genial idé, et indfald. Først ville man ikke støtte motorvejsprojektet i Hvidovre, hvis man ikke fik de 4 spor i Sønderjylland. Da man kunne se, at det kunne man ikke få gennemført, så sagde man: ja men hvis det er sådan, at I ikke accepterer de 4 spor, så stiller vi i hvert tilfælde forslag om, at staten skal opretholde udgifterne til hovedvej A 10. Det var en ren og gemen trussel fra det radikale venstres side, eller rettere sagt fra hr. Bilgrav-Nielsens side. Man sagde: hvis I ikke gør, som vi siger, så skal vi nok komme efter jer. Og så stillede man et ændringsforslag om, at staten i hvert tilfælde fortsat skulle afholde udgifterne på hovedvej A 10. Det skriver man også selv i sine bemærkninger til forslaget. Jeg tillader mig at citere fra tilrådsbetænkningen:

„Mindretallet mener, at det må påregnes, at hovedlandevejen fortsat vil have en betydelig gennemgående trafik, og ønsker derfor strækningen opretholdt som hovedlandevej, indtil motorvejen Rise Hjarup-Skovby er udbygget til 4 spor.“

Ikke ét eneste ord om, at det skal gælde, indtil Sønderborgvejen er ført ind i den kommende motorvej. Det var det, hr. Ingomar Petersen stod og brugte som argument her. I motiveringen for ændringsforslaget er betragtningen udelukkende: indtil de 4 spor er gennemført. Altså en grov trussel over for de mennesker, som mener, at de 2 spor er nok.

Jeg synes lige, det skal med, at hr. Ingomar Petersens bemærkninger om Sønderborgvejen ikke er motiveringen for at stille forslaget om opretholdelse af statsudgifter til hovedlandevejen.

(Kort bemærkning).

Ingomar Petersen (RV):

Jeg skal såmænd ikke kommentere hr. Glensgårds bemærkninger, men bare stilfærdigt gøre opmærksom på, at i betænkningen står der udtrykkeligt:

„Et mindretal (det radikale venstres, kristeligt folkepartis og centrum-demokraternes medlemmer) ønsker vedrørende dette spørgsmål at fremhæve, at Sønderborgvejen bør tilsluttes motorvejen senest samtidig med færdiggørelsen af den i lovforslaget omhandlede motorvejsstrækning.“

Det er det, sagen også drejer sig om, og ikke mindst dette problem.

Ministeren siger, at han vil optage forhandlinger med de lokale myndigheder. Det er vi yderst tilfredse med, men det er ikke nok, for hvad ender disse forhandlinger med? Ender forhandlingerne med det, som et mindretal i betænkningen gik ind for, at Sønderborgvejens indføring sker senest samtidig med, at vi er kommet op til Skovby, så er jeg tilfreds med det. Jeg vil gerne have ministerens tilsagn om nu her i dag, at ministeren vil foranledige, at Sønderborgvejens tilslutning kommer samtidig med, at vi når op til Skovby. Det er en meget, meget væsentlig ting. Jeg er enig med ministeren i de generelle betragtninger om to sideløbende vejstrækninger, men en meget stor del af trafikken vil stadig væk køre på A 10, nemlig hele trafikken fra Sønderborgområdet, når man ikke får tilsluttet denne vej til motorvejsanlægget. Det er et yderligere argument for, at man bør stemme for det af det radikale venstre og andre partier stillede ændringsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

Ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget i 2 lovforslag
forkastedes med 109 stemmer mod 24; 20 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2
forkastedes med 95 stemmer mod 64.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ritta Ahm (KrF):

Jeg har ikke kunnet være til stede ved anden behandling af dette lovforslag, og derfor vil jeg gerne bekendtgøre her, at jeg har taget et særstandpunkt vedrørende alle hovedvejsstrækninger på nær hovedvejsstrækningen i Sønderjylland.

Jeg støtter Forenede Danske Motorejere og Dansk Sejlerunion og Dansk Naturfredningsforening bl.a. af trafikøkonomiske og ikke mindst af miljømæssige årsager, og derfor kan jeg ikke stemme for lovforslagets vedtagelse.

Glensgård (FP):

Under udvalgsarbejdet har vi været inde på nogle spørgsmål, og vi har haft ministeren til samråd bl. a. i spørgsmålet om den videreførelse af Hvidovrevej, der skal ske inde i København. Ministeren har under dette udvalgsarbejde bekræftet, at han vil optage forhandlinger med Københavns kommune.

Jeg vil bede ministeren bekræfte her, at de forhandlinger kommer til at foregå således, at ministeren tydeliggør for Københavns kommune, at man kun kan få den fulde effektivitet af Hvidovremotorvejen, såfremt Københavns kommune færdigudbygger indføringen i København. Jeg vil også bede ministeren bekræfte, som det skete ved anden behandling, at der ikke vil være en udnyttelse på mere end 60-70 pct., såfremt Københavns kommune ikke følger det af ministeren fremlagte.

Jeg vil også her ved tredje behandling af forslaget sige, at vi nu har fået forkastet vores ændringsforslag om at dele lovforslaget, hvorfor min gruppe nøje har overvejet, skal vi sige fordelene og ulemperne ved dette lovforslag. Vi har delt os næsten nogenlunde lige, idet en del af gruppen synes, at den fejlinvestering, man foretager i Farølinjen, er så stor, at vi desværre ikke kan støtte lovforslaget. En anden del af gruppen mener, at da der nu er så stort flertal for Farølinjen, skal der under alle omstændigheder bygges en sådan bro, og samtidig ønsker man ikke de andre tre projekter sinket ved at stemme imod lovforslaget, hvorfor denne del af gruppen støtter forslaget. Der er også et par medlemmer, som mener, at der er så stor usikkerhed om fordelene og

ulemperne ved dette lovforslag, at de vil undlade at stemme ved tredje behandling.

Fuglsang (DKP):

Som mit parti har gentaget den ene gang efter den anden, er vi absolut for en fornuftig, tidssvarende og alsidig udbygning af vore veje som af vore andre trafikmidler, og vi er for en hurtig igangsættelse, ikke mindst af beskæftigelsesmæssige grunde, men på den anden side er der så mange utilfredsstillende ting i dette lovforslag og de fire dele, det består af, at vi ikke kan stemme for det, men vil undlade at stemme.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 124 stemmer mod 23; 10 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten. (Overførsel af underskud) [af Glistrup m. fl.].

(Lovforslag nr. 36. Fremsat 17/10 75. Første behandling 20/11 75. Betænkning 12/12 75. Anden behandling 17/12 75. Tillægsbetænkning 26/5 76).

Der var stillet 2 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Ændringsforslag nr. 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.