

[Flygaard]

udtryk for, at retsforbundet principielt er tilhænger af, at man anvender kvalitetsmetoden i tilfælde, hvor ingen kandidat har opnået det absolutte flertal.

For så vidt angår spørgsmålet om stiftsbåndsløsning har vi ingen bemærkninger; det kan vi fuldt ud tiltræde.

I øvrigt vil vi gerne i udvalget medvirke til, at lovforslaget får en hurtig og god behandling.

Kirkeministeren (Jørgen Peder Hansen):

Jeg vil gerne takke ordførerne for den megen velvilje, der er strømmet forslaget i møde. Flere af ordførerne har udtrykt beklagelse over, at forslaget er kommet – sådan er det blevet udtrykt – lidt sent frem i forhold til de bispevalg, der skal finde sted i den nærmeste fremtid. Det er klart, at også jeg gerne havde set, at lovgivningen havde kunnet komme til at fungere ved alle disse bispevalg, men vi har jo også en forpligtelse til at overholde høringsproceduren, gå frem med den grundighed, som vi naturligvis plejer at gøre i kirkeministeriet i lovgivningsanliggender. Men nu prøver vi på at få det færdigbehandlet i udvalget, og det er nu op til udvalget at færdiggøre det inden for en rimeligt hurtig tid.

Næsten alle ordførere har gjort bemærkninger om, at antallet af stillere måske er noget for højt. Dette problem kan vi diskutere nærmere i udvalget i et samråd. De 75–150, som er anført i lovforslaget, hænger naturligvis i nogen måde sammen med det antal kandidater, der bliver foreslået til bispekandidat i det enkelte stift. Vi har også skævet til den hidtidige praksis, og det er efter min opfattelse et realistisk skøn, vi her har lagt for dagen. Jeg kan minde om, at udfaldet ved de seneste bispevalg har været, at den kandidat, der er løbet af med sejren, ikke sædvanligvis har opnået et absolut flertal ved afstemningen, om end det ofte har ligget tæt på, og det mener jeg i sig selv er udtryk for et ganske godt valgforløb, men det er problemer, vi kan diskutere i udvalget.

Endnu en gang siger jeg tak for den megen venlighed, der er strømmet forslaget i møde.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Søren B. Jørgensen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af:

Forslag til lov om udbygning af banestrækningen mellem Lejre og Holbæk.

(Lovforslag nr. L 145. Fremsat 22/2 80).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Knud Damgaard (S):

Der er jo sket en meget glædelig udvikling med hensyn til styrkelse af den kollektive trafik, og der er ikke tvivl om, at det betyder, at vi får mange ønsker på bordet også om udbygning og forbedring af vognmateriel, for at man kan transportere de flere passagerer under en rimelig komfort.

På den anden side er det nærliggende at sige, at en forudsætning for styrkelse af DSB er, at det skinneløse, man skal køre på, er til rådighed, og det er det, dette forslag drejer sig om. I bemærkningerne er det sagt meget markant, hvorfor det skal finde sted, både i tid, geografi og omfang, og jeg kan på mit partis vegne tilsige medvirken til en hurtig og positiv udvalgsbehandling.

Brøndsted (V):

Som benytter af den pågældende banestrækning igennem 17 år kan jeg for så vidt give ret i, at det er en strækning, hvor trafikken på den kollektive bane er meget tæt og er stigende, og det er på alle måder ønskeligt, at vi får spredt beboelsen omkring hovedstadsområdet, så venstre er positivt over for forslaget som sådant.

Men jeg vil alligevel gøre den bemærkning, at også vi finder det lidt mærkværdigt, at vi her har et lovforslag, der omtaler en så kort banestrækning for sig selv. Havde det ikke været ønskeligt, om vi havde fået et op-

[Brøndsted]

læg til udbygning af banestrækninger, både det, der har med Københavns nærtrafik eller halv-nærtrafik at gøre, og en planlægning for udbygningen af banestrækninger over hele Sjælland, så vi ligesom fik et indtryk af, hvor vi skal sætte ind? Det er altså ikke, fordi vi ikke mener, dette skal gøres, men en helhedsplan, hvorefter man kunne lave en prioritering, ville være naturlig. Det virker lidt mærkværdigt, at vi har et lovforslag kun om Lejre-Holbæk, når vi ved, at vore problemer med kollektiv trafik og en ny sporlægning er ret store mange steder i hovedstadsområdet.

Vi så altså gerne, at dette her blev baggrunden for, at ministeren for offentlige arbejder gav os nogle planer, nogle tanker om, hvordan vi skal komme videre andre steder, inden vi tager stilling til dette forslag.

Burgdorf (KF):

Der er et gammelt ord, der siger, at sporene skræmmer, og det gør de åbenbart også fra Lejre til Holbæk, men det er i så fald, fordi banen er ensporet. Det er altså det, ministeren nu vil afhjælpe, og vi forstår godt, at der kan være problemer dér, når der er stærk trafik og togene skal holde på hver sin side og vente på, at det ene kører frem, så de ikke gør det begge på én gang, som nogle har praktiseret et sted.

Jeg er enig med den foregående taler, hr. Brøndsted, i, at det er lidt mærkeligt at få stukket et sådant forslag om en kort banestrækning ud, for jeg vil tro, at der er stærkt behov over hele landet; hvorfor har man nu netop prioriteret denne? Er der ikke også problemer ved Ålborg, Århus, Odense og andre steder? Jeg synes, vi burde få det hele at se i sammenhæng. Dertil kommer, at når man endelig prioriterer, må man skele til, at riget fattes penge. Det ved ministeren jo alt om, men ministeren ved åbenbart også, hvor han skal få de 140-150 mill. kr., eller hvor meget det nu bliver, for det er jo ikke småpenge, det drejer sig om. Jeg vil også gerne have, at vi i udvalget kommer dybere ind på, om det er pengene værd. Det er som gammel bondemand min regel altid at vurdere, om det kan betale sig, og det vil jeg også gerne gøre i dette tilfælde. Men ellers vil vi gerne være velvillige over for lovforslaget.

Arentoft (FP):

Om dette lovforslag kan man næsten sige som Fritz Jürgensen: i denne sag kan der siges meget både pro et contra. Pro kan man sige, at det egentlig er fantastisk, at man overhovedet har ensporede jernbaner i en tid, hvor man kører stærkt, og hvor alting skal gå stærkt. Den forbindelse, der er tale om, indgår i hele forbindelsen København-Roskilde-Kalundborg. Det er en af Jyllandsforbindelserne, og der er mange, der tager den vej, og det er især grupperet omkring de seks færgaefange og -ankomster i døgnet. Det gør, at man med dette lovforslag – og nu er vi altså inde på contrasiden – i virkeligheden er inde på et lokalt trafikspørgsmål. Da jeg læste bemærkningerne, savnede jeg faktisk nogle tal. Der står, at passagerantallet er steget fra 1977 til 1979 med 72 pct., men 72 pct. af hvad? Hvor mange passagerer drejer det sig om? En stigning fra 10 passagerer til 17 passagerer er en stigning på 70 pct., og det er det også, hvis man går fra 1.000 til 1.700. Men der er altså ikke nævnt noget konkret om, hvad stigningen er, og derfor vil jeg gerne spørge ministeren, hvor mange passagerer det drejer sig om i snit.

Denne lov er jo en såkaldt bemyndigelseslov, og det er jo normalt ikke fremskridtspartiets livret. Sammenlagt er de tal, der budgetteres med, ca. 214,4 mill. kr. i 1980-kroner. Første etape, Vipperød-Holbæk, skal med moms koste 64,4 mill. kr. og afsluttes i 1983. Efter den kommer anden etape. Hvad kommer den til at koste, når den er færdig, og hvornår forventer man den færdig?

Der kan altså, som jeg startede med at sige, siges meget både for og imod, men jeg vil spørge ligesom hr. Burgdorf: har vi råd? Har vi råd til at ofre over 200 mill. kr. i den nuværende situation på dette lille, specielle område? Der er ingen tvivl om, at det vil medføre konsekvenser; der vil komme krav om ændrede jernbaneforhold mange andre steder i landet.

Derfor er vi nok noget betænkelige ved dette forslag, men vi går ud fra, at der bliver en god og grundig udvalgsbehandling, som det er normalt i udvalget om offentlige arbejder, og dér vil vi se på sagen.

Margrete Auken (SF):

Den kollektive trafik taler alle pænt om, selv de partier, der ikke altid er lige flinke til at give den penge, og det er jo også ved at gå

[Margrete Auken]

sådan nu på grund af alle mulige andre forhold, at i hvert fald DSB er på nippet til at sejre sig til døde: alle kører med tog og opdager derved, at der er en masse mangler. En af manglerne er den strækning, som der her er fremsat lovforslag om, og jeg synes, det er godt at se, at vi også er villige til at lade handling følge alle de mange smukke ord om den kollektive trafik, så folk kan se, at trængslernes tid kun er kortvarig.

Vi vil af samme grund gerne medvirke til en hurtig gennemførelse af dette lovforslag, ligesom vi ønsker mange flere på bordet, idet jeg er enig med flere af de foregående ordførere om, at man kan finde mange andre steder, hvor der også er brug for en forbedring af den kollektive trafik.

Der er talt om penge her, og det er da klart, at det vil koste penge også at lægge andre lovforslag af lignende art på bordet, men skulle det knibe med dem, vil jeg gerne være ministeren behjælpelig med at finde nogle inden for området, som udmærket kan benyttes til dette formål; jeg har et par store, fede poster at henvise til.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre kan støtte forslaget, og jeg er yderligere tilfreds, hvis der kan ske det, som hr. Arentoft var inde på, nemlig at det vil medføre, at der bliver stillet krav om, at der skal anlægges endnu flere jernbanestrækninger; det vil være den helt rigtige udvikling.

Jeg tror i øvrigt, at hr. Arentoft kan få svaret det spørgsmål, han har stillet med hensyn til, hvad 72 pct. i stigning er, ved at tage en lille rejse på den pågældende jernbanestrækning. Jeg er overbevist om, at det, ministeren søger om, er særdeles velbegrundet, og det vil vi gerne støtte.

Chr. Christensen (KrF):

Vi kan godt deltage i den udtalte undren over, at man kommer med forslag om en enkelt strækning, og jeg deler også ønsket om at få en oversigt over, hvilke andre strækninger man gerne vil føre to spor på i den nærmeste fremtid.

I øvrigt vil jeg gerne sige, at vi finder forslaget velbegrundet. Vi har noteret os den kolossale fremgang, der er sket passagermæssigt deroppe, og vi vil gerne være med til principielt at fremme forslaget så godt, som

vi kan. Vi må dog tage det forbehold, at vi gerne vil se den krisepakke, der kommer i løbet af april måned, inden vi giver vort endelige tilsagn til den økonomiske side af dette lovforslag.

(Kort bemærkning).

Arentoft (FP):

Det er til hr. Bilgrav-Nielsen, som måske bemærkede, at jeg sagde, det var en forbindelseslinje til Århus-Kalundborg. Jeg tager tit den vej, og jeg tror, at jeg, hvis jeg tager med på en hverdag, forøger trafikken med 5 pct., og hvis jeg tager med en fredag, ikke forøger den med mere end højst 1 promille.

Flygaard (DR):

Da mit partis ordfører i denne sag ikke er i stand til at være til stede her i dag, skal jeg kort sige, at retsforbundet ser velvilligt på det foreliggende lovforslag, men gerne vil have en samlet oversigt over, hvad man kan forvente i den nærmeste tid, da man må gå ud fra, at andre strækninger kan komme til at stå i den samme situation.

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Jeg skal takke for den modtagelse, lovforslaget har fået. Flere ordførere har tilkendegivet, at de undrede sig noget over, at der alene er tale om anlæg af dobbeltspor på strækningen Lejre-Holbæk. Jeg har taget bemærkninger af den art som udtryk for, at de pågældende ordførere virkelig har forståelse for, at DSB har behov for investeringsmidler. Tilbage har jeg så ønsket, at en sådan meget stærkt udtalt forståelse også må komme til udtryk senere, om jeg så må sige, i form af klingende mønt.

Når jeg i det foreliggende lovforslag alene taler om strækningen Lejre-Holbæk, skal det ses med baggrund i, at vi jo aldrig må rutte med pengene, og det er i høj grad begrænsede midler, der er til rådighed; lad det være sagt samtidig.

Når der i dag har været efterlyst oplysninger om investeringsbehovet inden for DSB – husker jeg rigtigt, var det hr. Brøndsted, som efterlyste et samlet oplæg for hele baneudbygningen på Sjælland – må jeg minde hr. Brøndsted om, at jeg for så vidt angår det rullende materiel allerede den 4. januar i år har tilstillet udvalget om offentlige arbejder,

[Ministeren for offentlige arbejder]

hvor hr. Brøndsted selv har sæde, et meget udførligt notat, et notat, som efter min opfattelse også på en klar og forstandig måde belyser behovet for mere rullende materiel til DSB.

Der har også været udtalt ønske om yderligere at få klargjort behovet for et dobbeltspor på strækningen Lejre-Holbæk. I den anledning vil jeg gerne tilkendegive, at jeg tror, at enhver, som rejser daglig på denne strækning, vil give mig medhold i, at der i høj grad er behov for at få anlagt det spor, som lovforslaget tager sigte på.

Med baggrund heri vil jeg også gerne over for hr. Burgdorf bekræfte, at det i høj grad er pengene værd at anlægge det spor mellem Lejre og Holbæk, som lovforslaget tager sigte på.

Jeg har noteret mig, at der er rejst flere detailspørgsmål, som ønskes nærmere belyst under et efterfølgende udvalgsarbejde, og hertil skal jeg gerne medvirke.

Brøndsted (V):

Ministeren har en tilbøjelighed til at fordreje det sagte lidt, for jeg synes egentlig, ministeren skulle se det som noget meget positivt, når man siger, at det må være meget væsentligt, at vi har et overblik, så vi kan prioritere rigtigt. Dermed har man jo ikke sagt, at nu vil vi bygge jernbanelegemer ud i den blå luft, hvor det kunne passe. Vi mener, det er meget væsentligt, at vi får den kollektive trafik udbygget – ikke mindst her i hovedstadsområdet – men at det er væsentligt, at vi har det overblik, der kan give en prioritering. Jeg husker udmærket det materiale, ministeren tilsendte os om det rullende materiel, men der står ikke noget om banelegemenedlæggelser i det; jeg vil i hvert fald gerne se, hvor det står. Derfor er det at tage noget helt andet ind i billedet, og jeg må i hvert fald bede ministeren højtlæse for mig, hvor notatet siger noget om planerne for nedlægelse af nye banestrækninger i hovedstadsområdet og på Sjælland i øvrigt, for nu at begynde et sted, som er lidt mere end de få kilometer fra Lejre til Holbæk.

Vi er positive over for, at vi får denne udbygning, for vi mener også, der er besparelser i at udbygge den kollektive trafik, men der skal bare være mening med, hvor vi prioriterer, og ministeren fortæller faktisk ikke noget om i lovforslagets bemærkninger,

hvorfor det lige bestemt er dér. Der er belæst her, men det måles ikke med andre steder, og det synes jeg er en ganske rimelig ting at bede om for at gøre det rigtige, når vi endelig gør noget.

Flygaard (DR):

Jeg er helt enig med ministeren i, at sagen også i høj grad har en økonomisk side. Derfor forudsætter jeg også, at de ordførere, som giver tilslutning til det foreliggende forslag og andre forslag af lignende karakter, som en naturlig konsekvens af et sådant tilsagn også vil stemme for de nødvendige bevillinger. For ellers er der ikke rigtig nogen mening i det; det er jeg helt enig med ministeren i.

Må jeg i øvrigt personligt minde ministeren om, at jeg allerede under finanslovdebatten i december 1979 gjorde det ganske klart, at der var nogle opgaver inden for DSBs område, som trængte sig stærkt på, og som det var nødvendigt at få løst. Det, som ministeren her har forelagt, er en af de opgaver, som jeg synes der i høj grad er behov for at få løst. Derfor vil jeg gerne også personligt takke ministeren for det foreliggende lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

I anledning af hr. Brøndsteds sidste bemærkninger vil jeg gerne oplyse, at det nuværende togantal på strækningen mellem Lejre og Holbæk ikke kan optage den forventede trafikstigning; derom er ingen tvivl. Vi har allerede i dag tungtvejende beviser for, at det er hamrende nødvendigt, at man får dette dobbeltspor. Skal der køres med flere tog, end der køres med på strækningen i dag – og det er nødvendigt – er det også nødvendigt, at man får spor nr. 2 på den nævnte strækning.

(Kort bemærkning).

Arentoft (FP):

Når ministeren siger, det er hamrende nødvendigt med dette dobbeltspor, fordi man simpelt hen ikke kan tage den trafik, der kommer, kan jeg ikke forstå, det ikke er nævnt hverken i den skriftlige fremsættelse eller i bemærkningerne til lovforslaget, for det var dog en væsentlig oplysning.

Brøndsted (V):

Det er muligt, at det er hamrende nødvendigt, for der er den fordel f.eks. på Roskilde station, at man aldrig behøver at have en køreplan, fordi man altid kan være sikker på, at man kommer lige bestemt til næste tog, så mange går der; det ved jeg udmærket, hr. minister. Men det kan måske være mere hamrende nødvendigt et andet sted, og det eneste, vi beder om, er at få at vide, hvor det er mest hamrende nødvendigt, og det må vi da egentlig have en ret til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Søren B. Jørgensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af:

Forslag til lov om en værdipapircentral.
(Lovforslag nr. L 161. Fremsat 29/2 80).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Ole Thomsen (S):**

Det foreliggende lovforslag har til formål at søge afskaffet de fysiske værdipapirer og overgå til et papirløst system via moderne EDB-behandling fra en selvejende institution: værdipapircentralen. I første omgang tænkes overført de aktier og obligationer, som udstedes af selskaber, staten og realkreditinstitutionerne, som optages til notering på Københavns Fondsbørs.

Baggrunden for dette lovforslag er et længe næret ønske fra kreditinstitutterne, bankerne og sparekasserne, eftersom væksten af disse papirer i de senere år er steget meget betydeligt. I 1968 cirkulerede obligationer til

et samlet nominelt beløb af ca. 62 mia kr. I oktober 1979 androg den nominelle værdi af cirkulerende obligationer 369 mia kr. Alene opbevaringen af de mange papirer har i de senere år voldt pengeinstitutterne store pladsproblemer, ligesom et meget stort antal af disse papirer daglig af pengeinstitutternes bude er blevet bragt rundt fra institut til institut og derved har været udsat for meget store risici.

Allerede i 1970 nedsatte Københavns Fondsbørs et udvalg til at forsøge at løse disse problemer, og udvalget pegede allerede da på en eller anden form for central placering. Dette udvalg blev suppleret af et udvalg nedsat i 1973, realkreditrådet, som i sin konklusion foreslog en total afskaffelse af brugen af fysiske obligationer. I 1975 nedsatte boligministeriet et udvalg, som i februar 1977 afgav en betænkning om det obligations- og aktieløse samfund med EDB-registrering i stedet.

I modsætning til denne betænkning og de overvejelser, man fremkom med i 1977, har man fundet det rigtigt at foreslå, at kontakten mellem investorerne og værdipapircentralen skal foregå decentraliseret gennem de nuværende opbevaringssteder, dvs. de lokale pengeinstitutter, således at kontakten bevares mellem pengeinstitutterne og kunderne. Denne ændring hilser vi med tilfredshed.

De beskæftigelsesmæssige konsekvenser ved oprettelsen af værdipapircentralen har betydet meget for os, men eftersom der igennem længere tid har været ført forhandlinger herom med personaleorganisationerne og disse nu har indgået en tryghedsaftale om, at der ved omrokering og naturlig afgang sikres fortsat beskæftigelse til de ca. 950 heltidsstillinger, som ellers ville bortfalde ved centralens indkøring i tiden fra 1982 til 1985, finder vi, at denne løsning er tilfredsstillende, og vi ser med velvilje på de ca. 100 nye stillinger, der opstår ved værdipapircentralens start.

Den socialdemokratiske gruppe vil under det kommende udvalgsarbejde støtte forslaget, som vi håber må få en velvillig behandling i selve udvalget.

Jens Peter Jensen (V):

Først lige et par sarkastiske bemærkninger. Da vi i 1930'erne havde mangel på valuta, lavede vi en valutacentral. Da vi senere fik