

Forslag til folketingsbeslutning om større tryghed i ansættelsen for alle lønmodtagere. (Beslutningsforslag nr. B 72).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af lovforslag nr. L 183: Forslag til lov om jernbanesikkerhed m.v.
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 17/1 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

Alle, der beskæftiger sig med jernbanetrafik, og ikke mindst brugerne er optagede af den højeste grad af sikkerhed; passagererne skal med tryghed kunne benytte jernbanen. Det synspunkt er også tilgodeset i direktiv og forordninger fra EU.

Vi må se i øjnene, at der kan komme en ny situation for togdriften i Danmark. Vi vil kunne opleve, at andre end DSB og privatbanerne udfører både transittrafik og/eller jernbanedrift i Danmark. Det vil kræve, at der organiseres en sikkerhedskontrol, der omfatter alle operatører; det er vi enige i. Vi er også enige i, at det bør være et uafhængigt organ, en selvstændig styrelse: Jernbanetilsynet.

Der skal fastlægges sikkerhedsstandarder og regler, og der skal selvfølge føres kontrol med, om udøvere overholder disse. Det er sikkerheden, det gælder.

Jernbanetilsynets væsentligste opgave bliver imidlertid at tilse, at jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne opfylder sikkerhedskrav og andre nærmere angivne krav.

Der tillægges også Jernbanetilsynet opgaver samt ret til udstedelse af certifikater til kommende udøvere. Det vil altså sige, at Jernbanetilsynet får stor bemyndigelse og også efter indstilling skal godkende ændringer i sikkerhedsregler m.v.

Jeg synes, det er på sin plads at påpege kravet om, at såvel nye udøvere som vore egne ikke forskelsbehandles. Jeg tænker her særlig på hensynet til tekniske og driftsmæssige krav til personalet, til det rullende materiel og virksomhedens interne organisation.

Det hænder jo heldigvis sjældent, at der sker ulykker i jernbanetrafikken. Jernbanetilsynets beføjelser i den henseende har grundlag i DSB-lovens bestemmelser om jernbaneulykker, dog kan trafikministeren afhængig af hændelsens karakter nedsætte en særlig havarikommission, dvs. ved ulykker af særlig alvorlig karakter. Det er vi også enige i.

Hvad angår økonomien, knyttes der gebyrer til dækning af omkostningerne ved administration og tilsyn med loven.

Endelig skal jeg bemærke, at der forventes overført ca. 12 årsværk fra DSB og Tilsynet med Privatbanerne til det nye tilsyn.

Som det fremgår af min tale, er vi meget optagede af sikkerheden, og vi mener, at forslaget her vil medvirke til en højere grad af sikkerhed. Vi kan støtte forslaget og en hurtig udvalgsbehandling.

Svend Heiselberg (V):

Venstre vil se positivt på dette lovforslag, når det kommer til behandling i udvalget. Det er jo en lang række af bemyndigelser, som ministeren får, og det, som vi særlig vil være på vagt over for under udvalgsbehandlingen, er at sikre, at loven på ingen måde kommer til at lægge hindringer i vejen for fri konkurrence ved hele udbygningen af infrastrukturen, og at den lige og frie konkurrence kan komme til at foregå inden for vores jernbanenet.

Men det, som lovforslaget omhandler, er jo først og fremmest af sikkerhedsmæssig karakter, og det kan vi kun være positive over for.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Vi mener, at dette lovforslag er et godt tiltag til at højne sikkerheden på jernbanerne og muliggør opfyldelse af et ret længe næret ønsket.

Lovforslaget ligger helt på linje med Det Konservative Folkepartis politik på området, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at rose trafikministeren for denne fremsættelse og samtidig meddele, at Det Konservative Folkeparti kan støtte forslaget.