

have et åbent sind er blevet betragtet som en kritik af hr. Arne Melchior. Det kunne aldrig falde mig ind. Jeg ved jo, at hr. Arne Melchior benytter enhver nat til at studere disse forslag, og dette forslag har krævet flere timer end så mange andre.

Det eneste, jeg må konstatere, er, at hr. Arne Melchior i nattens hede ikke har bevaret det helt samme åbne sind, som jeg mener hr. Ole M. Nielsen havde. Jeg skal ikke gøre mig klog på hvorfor, men jeg synes, engagementet heroppe gjorde, at det var nu nok den position, man havde valgt for en sikkerheds skyld.

Så vil jeg bare sige, at hvordan og hvorledes udviklingen vil gå med hensyn til behandlingen i Trafikudvalget, jamen det er selvfølgelig Trafikudvalgets formand, som tilrettelægger det. Det er klart, at det skal gå ordentlig til, så må man jo se, hvordan og hvorledes arbejdet skridter frem, og så må man skabe den fornødne tid til, at det går ordentligt til.

Det sidste, jeg vil sige, er: Hr. Arne Melchior er inde på, at der vil være en stor fristelse for amterne til at bruge pengene til andre formål. Det kan amterne ikke. Det er sådan, at hvis amterne nedlægger banerne inden for den her første femårsperiode, så mister de samtlige de tilskud, de har fået, og hvis det er sådan, at man laver ændringer inden for den næste femtenårsperiode, så vil man også have et problem.

Så jeg vil sige, som jeg tror hr. Ole M. Nielsen var inde på, at man skal opføre sig ret – for nu at sige det direkte – åndssvagt ude i amterne, hvis det er sådan, at man føler, at fristelsen er så stor, for man påfører sig derved en udgift, som man ellers ville kunne have sparet. Tværtimod så ligger der en tilskyndelse til netop at udvikle de pågældende baner, for i de første 5 år foregår det ved, at vi andre går ind, og derefter er der udviklingsmuligheder.

Så altså, som det også er blevet sagt, risikoen eksisterer, men så håber vi jo på, at borgerne ude i amterne kan finde ud af, hvem det er, de skal stemme på til amtsrådsvalget. Hvis de synes, at banerne skal sikres, så må de jo stemme på nogle andre i Ringkjøbing Amt end det amtsrådsflertal, som allerede før aftalen havde sagt, at man ville have nedlagt Vemb-Lemvig-Thyborøn-banen. Det havde man jo sagt. Det skulle man jo så have stemt på og ikke på partiet Venstre i Ringkjøbing Amt.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 68: Forslag til lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. (Jernbaneinfrastrukturforvaltning m.v.).

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 1/11 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Bla. med det foregående lovforslag med overdragelsen af statens andele af privatbanerne til amterne er der behov for en regulering af forholdene for jernbaneinfrastrukturforvaltere, ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v.

En række forhold skal afklares med det ændringsforslag, vi har her. Lovforslaget giver bl.a. mulighed for at stille krav til infrastrukturforvaltere vedrørende opnåelse af tilladelse og sikkerhedscertifikat samt krav i forbindelse med forsikringsdækning og at pålægge infrastrukturforvaltere at stille nødvendige tekniske forskrifter til rådighed og at fastsætte ensartede funktionskrav.

Vi vil med lovforslaget også sikre, at jernbanevirksomhederne kan få uddannet personale, og at det jernbanetekniske personale kan blive certificeret, en certificering af medarbejdere med sikkerhedsmæssige opgaver, som vi kender det fra luftfart og søfart. Det vil give et sikkerhedsmæssigt løft.

Alt i alt er der tale om en række tilpasninger og reguleringer i dette lovforslag, som vi i Socialdemokratiet anser for at være hensigtsmæssige og nødvendige, og jeg skal derfor anbefale lovforslaget.