

[Køpke Christensen]

45 m fra sporets midterlinje med ikkebrandbart materiale.

De brandfarlige damplokomotiver eksisterer som bekendt ikke længere, i hvert fald ikke som aktive befordringsmidler. Da banen ikke overholdt disse regler fra 1921, gennemførtes der en lov i 1923, hvorefter banen kunne straffes med bøde.

Vi kan se i bemærkningerne til lovforslaget, at det er ret få økonomiske midler, man har anvendt i de senere år, både hvad angår brandbælterne, der skulle vedligeholdes, og brandskader, og dermed mener man ifølge bemærkningerne, at loven er overflødig.

Fremskridtspartiet er af den opfattelse, at selv om der er givet forholdsvis små erstatninger i de senere år, ved vi af erfaring, at der kan ske meget inden for De Danske Statsbaner. Der kan opstå problemer og skader, og derfor er det naturligvis vigtigt, at vi kan yde erstatning, når vi har et ansvar. Det kan vi også, selv om der sker denne ophævelse af jernbaneloven, og derfor kan Fremskridtspartiet ligesom de andre partier naturligvis støtte forslaget.

Arne Melchior (CD):

Udmærket forslag! Tilslutning!

Måske kan vi så en af dagene forvente et forslag om at gøre færgelejer brede nok til, at færgerne kan komme ind i dem uden uheld. Det ville være lækkert.

Niels Helveg Petersen (RV):

Efter nøje studium og prøvelse af lovforslaget og dets grunde og efter at have sat mig grundigt ind i høringssvarene kan jeg på mit partis vegne give min varmeste tilslutning til lovforslaget.

Man kan ikke lade være med at sige, at gid det var så vel, at dette var den største risiko ved DSB's drift.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Når man nu har nogle lovforslag, der er vedtaget i 1920'erne, og man så finder ud af, at de faktisk ikke har nogen betydning i dag, synes vi da selvfølgelig, at det er rimeligt, at man får dem fjernet. Gad vide, om der er flere af den slags?

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne takke ordførerne meget for

denne stærke opbakning og alle de gode ønsker, der er udtalt for DSB, både hvad angår den maritime side og den økonomiske.

Jeg vil altså virkelig takke for det, der er givet her i dag. Det er bl.a. en af måderne at få økonomien til at blive bedre på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 69:

Forslag til lov om ændring af lov om styrelsen af statsbanerne.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 24/10 91).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Ikast):

Jeg skal indledningsvis bemærke, at det foreliggende forslag minder om et beslutningsforslag, som SF fremsatte i 1987. Dengang var det Forbrugerrådet, som efter SF's opfattelse burde have sæde i rådet.

Jeg forstår udmærket baggrunden for forslaget. DSB er en virksomhed, der har stor betydning for dele af befolkningen, og der er stor almen interesse for, hvorledes denne virksomhed udfører sin gerning. Det er imidlertid min opfattelse, at brugernes interesser er delt på forskellig måde, og de varetages i dag af Folketinget.

Vi har mange debatter i dette høje Ting om DSB, og vi har det i Finansudvalget og i Trafikudvalget, men også i Jernbanerådet får et stort antal politikere adgang til nøje at følge DSB's virksomhed i dagligdagen.