

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Anden behandling af lovforslag nr. L 9: Forslag til lov om ændring af lov om skibsregistrering og søloven. (Forenkling af anmeldelsespligt, om skorstensmærker og kontorflag og registrering af anpartsselskaber uden bestyrelse).

Af erhvervsministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 8/10 97. Første behandling 29/10 97. Betænkning 14/11 97).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges:

11) Anden behandling af lovforslag nr. L 10: Forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. (Arbejdsmedicinske undersøgelser, vilkår for syn af skibe, strafferammer m.v.).

Af erhvervsministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 8/10 97. Første behandling 29/10 97. Betænkning 14/11 97).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagene og ændringsforslagene sættes til forhandling under ét.

Forhandling

Annette Just (FP):

Med hensyn til L 10 vil jeg gøre opmærksom på, ikke blot at vi har stillet et ændringsforslag,

men også hvad man kan risikere at der kommer til at ske, fordi EU her går længere, end man har aftalt i både IMO og ILO, altså de internationale organisationer, hvor vi hele tiden fra dansk side har sagt at reglerne for søfart skal fastsættes. Og det, man risikerer med L 10, er, at der nu indføres handelstekniske hindringer for tredjelandsskibe, der kommer til EU-havne.

Det har vi ikke kunnet få afvist kan ske, og derfor mener jeg, at man ikke blot skal være morderlig forsigtig, men selvfølgelig også skal stemme for det ændringsforslag, der går ud på, at EU ikke på noget tidspunkt må komme i den situation, som vi oplever for USA's og visse andre landes vedkommende, og som vi prøver at bekæmpe både i WTO, Verdenshandelsorganisationen, og i IMO, Den Internationale Søfartsorganisation, nemlig at der indføres handelstekniske hindringer, for det er det, der er den største fare i det her lovforslag; resten er såmænd meget fornuftigt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Der foretoges først afstemning vedrørende lovforslag nr. L 9: Forslag til lov om ændring af lov om skibsregistrering og søloven. (Forenkling af anmeldelsespligt, om skorstensmærker og kontorflag og registrering af anpartsselskaber uden bestyrelse).

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslag nr. L 9 går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der foretoges dernæst afstemning vedrørende lovforslag nr. L 10: Forslag til lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. (Arbejdsmedicinske undersøgelser, vilkår for syn af skibe, strafferammer m.v.).

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 6 stemte for, 97 imod.

Ændringsforslag nr. 2 og 3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Forespørgsel nr. F 7:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Har regeringen planer om at fremskynde investeringerne i de store, nødvendige trafikprojekter, der er under overvejelse, herunder nyinvesteringer i nye tog, skinner, udretning af spor m.v.?«

Af Tommy Dinesen (SF), Aage Frandsen (SF) og Jes Lunde (SF).

(Forespørgslen anmeldt 8/10 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 22/10 97).

Begrundelse**Tommy Dinesen (SF):**

Når vi fra SF's side gerne vil have en forespørgselsdebat om, hvorledes regeringen stiller sig med hensyn til de store investeringer, der vil komme i fremtiden, er det selvfølgelig med baggrund i de store investeringer inden for trafikområdet, der i forvejen er i gang eller er færdige.

Her kan man selvfølgelig nævne Storebæltsbroen – det er jo en stor del af en større investering, omkring 21 mia. kr. – som bliver færdig til sommer, og Øresundsforbindelsen, der også snart bliver færdig. Og der er de nye ER 4-tog til HT-området og Øresundsregionen, som der er vedtaget et aktstykke om i Finansudvalget, samt de nye, 2- og 3-strøms godslokomotiver, som, når Øresundsforbindelsen er færdig, er beregnede på at køre i Øresundsregionen og Tyskland, og hertil kan man så lægge de 108 nye S-tog, som også kommer i HT-området. Det er alt sammen investeringer i milliardklassen, ja nok noget, der til sammen drejer sig om godt og vel 50 mia. kr.

Så kan man selvfølgelig spørge sig selv, om det er nødvendigt at investere disse store summer, og dér er det SF's opfattelse, at det er det, og vi mener oven i købet, at man gennem mange år har forsømt trafikområdet. I de sidste 10

år er der ikke sket så meget, som der burde på det område, og det er derfor, tingene har hobet sig op – her tænker jeg især på, at dobbeltsporet mellem Ringsted og København, som der er et akut behov for, bør fremmes – og det er baggrunden for den debat, vi gerne vil have her.

Besvarelse**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Det enkle svar på forespørgslen er: Ja, regeringen har planer om at styrke jernbanen. Og det har vi, både fordi kunderne i øjeblikket ikke får en tilstrækkelig god betjening på jernbanen, og fordi der er positive miljøkonsekvenser af at få flere til at køre med tog og få transporteret mere gods på tog.

Efter 10 års byggeri indviedes den 1. juni Storebæltsforbindelsen, og hermed blev der taget et stort skridt i retning af at fremme jernbanens placering som et vigtigt transportmiddel for rejssende mellem landsdelene, og foreløbig ser det ud til, at der er strømmet mange nye passagerer til, endda i et omfang, som ser ud til at overgå forventningerne.

Den samlede øst-vest-trafik har med de kortere rejsetider og den større frekvens fået et væsentligt løft af betjeningsniveauet.

Det hører dog med til billedet, at trods indsættelse af flere og længere tog har succesen alligevel ført til overbelægning på visse afgange og i for mange tilfælde en utilfredsstillende betjening af kunderne.

Det står derfor klart, at der er behov for at foretage yderligere tiltag, som kan forbedre materiellet og jernbaneinfrastrukturens standard, og en væsentlig del af denne indsats drejer sig om at skabe både direkte og indirekte forbedringer for de daglige rejssende, pendlerne.

DSB's regionaltogstrafik betjenes i stort omfang af materiel, der er i sine sidste leveår. Vest for Storebælt er der netop gennemført en renovering af de såkaldte motorregionaltogsæt, men øst for Storebælt er der tale om aldrende røde vogne, der fremføres med lokomotiv. Derfor er DSB på materielsiden i gang med nye store anskaffelser. Der er faktisk indgået kontrakt om levering af togsæt og lokomotiver m.v. for op mod 11 mia. kr. i år til Lufthavnsbanen, regionaltrafik på Sydbanen, Øresundstog og fremrykket levering af 112 S-tog i perioden 1999-2005. Som en positiv sidegevinst vil indsættelsen af Øresundstogene gøre det muligt for DSB