

telse af industriel kraft-varme, og om ministeren også vil give et bud på, hvor stor kapacitet vi stadig væk har, som vi ikke udnytter i vores almindelige varmesystem.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Der er tilsyneladende ikke flere ordførere, der ønsker at udtale sig, så vi giver ordet til transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det tilkommer ikke mig at forlænge debatten, for det var dejligt at få fuldstændig støtte og dermed få bekræftet, at det er et meget teknisk lovforslag. Fru Anne Grete Holmsgaard stillede mig nogle spørgsmål. Den udnyttelsesgrad har jeg ikke i hovedet, så jeg må bede om at få det skriftligt eller under udvalgsarbejdet, så skal vi svare meget hurtigt på det, for jeg er sikker på, at vi har tallene. Jeg har dem bare ikke i hovedet.

Tak for støtten.

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

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af lovforslag nr. L 127: Forslag til lov om ændring af lov om jernbane. (Krav om beredskab, betalingsordning for lokomotivføreruddannelsen, Trafikstyrelsens beføjelser m.v.).

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 1/2 2007).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kim Andersen (V):

Vores ordfører på dette lovforslag er sneet inde hjemme på Vestsjælland, og derfor har jeg lovet at fremføre mit partis synspunkter i sagen.

Vi har i de senere år fået liberaliseret og privatiseret dele af jernbanedriften her i landet. Det statslige monopol er blevet brudt, og andre togoperatører end DSB har nu mulighed for at drive togdrift. Jernbanedriften er jo en yderst vigtig del af Danmarks infrastruktur, og derfor er det fundet nødvendigt at lave fælles regelsæt på jernbaneområdet, som skal gælde for alle jernbanevirksomheder. Det gælder ikke mindst inden for sikkerhed, hvor forslaget her indfører bestemmelser, som giver selskaberne en pligt til at planlægge og træffe nødvendige tiltag for jernbanen og jernbanedriften ved ekstraordinære situationer. Det kunne være situationer som ulykker, terrorangreb og ekstreme vejrforhold.

Kl. 13.10

Dernæst vil forslaget betyde indførelsen af en beføjelse til ministeren til at indføre en betalingsordning i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen. Derved gives der et incitament til jernbaneselskaberne til at ud-danne tilstrækkeligt med personale, så vi ikke igen står i en situation med mangel på uddannet mandskab.

Endelig giver forslaget Trafikstyrelsen forskellige beføjelser, f.eks. adgangen til at foretage opmåling på privat grund i forbindelse med ny-anlæg eller ændringer på eksisterende jernbane-anlæg.

Disse tiltag finder vi i Venstre naturlige og rigtige i forlængelse af den igangværende liberalisering og privatisering af jernbanedriften. Det skal ses i forhold til den ændrede sikkerhedsmæssige situation, som de senere år har vist sig bl.a. med terrorangrebene på flere togsæt i London og i Madrid. For Venstre skal sikkerheden for de tog, rejsende benytter, altid være i top, ligesom det er nødvendigt for en sikker og regelmæssig togdrift, at der er tilstrækkeligt med kvalificeret togpersonale. Derfor hilser vi dette lovforslag velkommen.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste er den socialdemokratiske ordfører, hr. Rasmus Prehn.

Rasmus Prehn (S):

Fra socialdemokratisk side kan vi overordnet set støtte tankerne i dette lovforslag. Vi forstår behovet for at tilpasse jernbaneloven til EU, og vi anerkender også nødvendigheden af at tilpasse jernbaneloven til de nye udfordringer rent beredskabsmæssigt i en tid, hvor vi desværre oplever en stigende trussel om terror.

Endelig ser vi det som en klar styrkelse af jernbaneloven, at det nu understreges, at transportministeren skal fastlægge regler for, at alle jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik, altså ikke kun DSB, men også øvrige aktører, forpligtes til at indgå i en betalingsordning i forbindelse med den praktiske uddannelse af lokomotivførere.

Dog forventer vi, at vi i udvalgsarbejdet kan få foldet ministerens overvejelser og ideer om beredskabsarbejdet mere ud, og at der kan sikres en ordentlig balance imellem et tilstrækkeligt og nødvendigt beredskab på den ene side og hensynet til lokale behov samt ikke mindst, at der ikke foretages unødigt nidkære foranstaltninger og overimplementering af beredskabet på den anden side.

På baggrund af høringssvarene kan vi se, at der er en række områder ud over beredskabsplanerne. Der er et ønske om at få planerne om bl.a. markedsovervågning og fordeling af betaling mere uddybet, og det gælder for så vidt også lokomotivføreruddannelsen. Vi ønsker at få det nærmere beskrevet, så det vil vi stille spørgsmål om. Men når det er sagt, kan vi overordnet set støtte det her lovforslag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste er Dansk Folkepartis ordfører, hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Lovforslaget indeholder for det første bestemmelser om beredskab, herunder jernbanesikring på jernbaneanrådet. Loven indeholder i dag ikke nogen generel og dækkende bestemmelse vedrørende beredskabsarbejdet på jernbaneanrådet. I dag ligger myndighedsansvaret for beredskabet på jernbaneanrådet i Transport- og Energiministeriets departement. Det er hensigten, at Trafikstyrelsen fremover skal forestå tilsynet og den overordnede koordinering af beredskabsområdet, herunder også vedrørende jernbanesikring.

For det andet indeholder lovforslaget bestemmelser om markeds- og konkurrenceovervåg-

ning m.v. i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af rådsdirektiv om udvikling af Fællesskabets jernbaner og om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering. Direktiverne indeholder bl.a. krav om, at der føres et tilsyn, hvor hovedopgaven er at sikre en fair og ikkediskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed.

For det tredje tilpasses jernbanelovens bestemmelser jernbanesikkerhedsdirektivet, der er gennemført i dansk ret i 2006.

Kl. 13.15

For det fjerde foreslås det, at Trafikstyrelsens kompetencer præciseres og tilpasses den udvikling, der har været på Trafikstyrelsens område siden dens etablering, herunder også anvendelsen af assessorer og sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn.

Endelig for det femte indebærer lovforslaget, at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler med henblik på, at jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik, forpligtes til at indgå i en betalingsordning i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del.

Dansk Folkeparti finder lovforslagets ændringer i forhold til gældende lov såsom forhold vedrørende jernbanesikring og beredskab, markedsovervågning i forbindelse med liberaliseringen af jernbanenettet, operatørernes solidariske finansiering af lokomotivføreruddannelsen m.v. overordentlig væsentlige for jernbanesektorens videreudvikling.

Dansk Folkeparti finder endvidere, at bestemmelsen om Trafikstyrelsens kompetencer i forbindelse med beredskabsområdet og jernbanesikringen er en logisk konsekvens og i takt med tiden.

Dansk Folkeparti har noteret sig Transport- og Energiministeriets kommentarer, for så vidt angår høringssvarene om beredskab. Transport- og Energiministeriet er enig i betragtningerne om, at de nærmere bestemmelser om beredskab, herunder vedrørende terrørsikring, skal tilpasses de enkelte jernbanestrækninger.

Proportionalitetsprincippet vil holdes for øje ved udarbejdelsen af de administrative bestemmelser. Der skal være tale om en rimelig og forsvarlig regulering og ikke om en unødvendig overregulering. Hvad der er nødvendig regulering kan ændres over tid afhængigt af trusselsniveau, erfaringer, internationale krav m.v.

Definitionen af, hvad der er nødvendigt, er på den baggrund op til myndighederne at afgøre. Foruden ministeriet og Trafikstyrelsen vil især politiet have indflydelse på denne son-dring, idet de berørte organisationer og parter selvfølgelig vil blive taget med på råd.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste er den konservative ordfører, fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Dette lovforslag indeholder jo lidt af hvert, og vi kan i den konservative folketingsgruppe støtte de enkelte dele af lovforslaget. Det er naturligvis på en lidt kedelig baggrund, vi skal behandle det her forslag, for det skyldes jo dels den grusomme terrorhandling i Madrid, der ligger til grund for forslaget her, dels det, der skete i London

Men når den slags kan ske i udlandet, kan den slags også ske i Danmark. Desværre, må vi sige, og derfor må vi jo tage vores forholdsregler. Så vi skal have det nødvendige beredskab på plads til at kunne håndtere så store terrorhandlinger, men vi skal naturligvis også kunne håndtere andre større jernbaneulykker forårsaget af tekniske uheld eller vejforhold.

Det er naturligvis meget hensigtsmæssigt at få planlagt de nødvendige foranstaltninger, så alle mand ved, hvad der skal ske, og hvad der skal gøres, hvis vi skulle komme i den ulykkelige situation, at der finder en terrorhandling sted eller noget andet voldsomt.

Et af de andre elementer i lovforslaget er en indførelse af en betalingsordning efter objektive kriterier for uddannelse af lokomotivførere, og der synes vi Konservative, det er nødvendigt, at vi får uddannet lokomotivførere nok, så vi undgår aflysninger og forsinkelser, og derfor skal alle, der kører tog i Danmark, eller, som det hedder i lovforslaget, udfører offentlig servicetrafik, være med til at betale for den uddannelse, der skal finde sted.

Derudover er der jo en række mindre ændringer i lovforslaget, som jeg ikke her vil kommentere, men alle ændringer ser fornuftige ud. Derfor støtter vi Konservative forslaget.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det den radikale ordfører, hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Dette er jo det, som man i folkemunde nok vil kalde et kludetæppe af et lovforslag med en lang række forskellige punkter, der er samlet i ét lovforslag. Jeg skal ikke gentage bl.a. Dansk Folkepartis ordfører, der på udmærket vis gennemgik indholdet af de fem punkter, men nøjes med at knytte to mere politiske kommentarer til lovforslaget, som Det Radikale Venstre i øvrigt regner med at kunne støtte. Det ser meget fornuftigt ud.

Men for så vidt angår hele bemyndigelsesopgaven i Trafikstyrelsen, slår det mig, at det jo er ved at være nogle år siden, vi i dette Ting behandlede det lovforslag, der fik Jernbanetilsynet over i Trafikstyrelsen. Der havde vi en diskussion om det med at have, kan man sige, både den ene og den anden side af bordet, altså både dem, der havde driftsansvaret, og dem, der havde tilsynsansvaret, i den samme styrelse. Og nu overfører vi så yderligere til Trafikstyrelsen.

Kl. 13.20

Dengang var vi jo enige om, at når der var gået et stykke tid, skulle vi måske kigge på, hvordan det egentlig gik, og hvad erfaringerne var med at have tilsynet under samme tag som resten af Trafikstyrelsen. Og det siger jeg egentlig ikke, fordi jeg har en mistanke om, at det er gået dårligt, for jeg tror sådan set, at det fungerer udmærket, men måske er det på tide, at vi får den evaluering, vi dengang var enige om, at man skulle have. Det kan vi høre ministeren om: Hvornår har man tænkt sig, at vi skal kigge på det? Der var måske en god anledning nu, hvor vi har dette lovforslag fremme.

Den anden ting, som jeg lige vil dvæle lidt ved, er betalingsordningen for lokoføreruddannelsen. Jeg deler sådan set opfattelsen af, at vi har behov for en offentlig lokoføreruddannelse i landet, men jeg er også ligesom Socialdemokraternes ordfører lidt interesseret i, hvilke omkostninger vi egentlig pålægger DSB ved at beslutte det her.

Nogle gange er det jo sådan med DSB, at det er lidt mere en offentlig end en selvstændig virksomhed, hvis man kigger på, hvordan politikerne behandler den. Og her vil vi altså trække nogle udgifter ned over DSB via en lov; udgifter, som DSB i dag afholder i forbindelse med deres egen uddannelse af lokoførere. Derfor synes jeg måske, at vi lige i rimelighedens navn skylder vores egen virksomhed at undersøge, hvilke omkostninger det her vil påføre den.

Med disse to bemærkninger vil Det Radikale Venstre i øvrigt gå positivt ind i behandlingen af lovforslaget.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren, og så er det SF's ordfører, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):
Jeg skal med det samme afsløre, at SF overordnet kan støtte dette lovforslag.

Et hovedpunkt og en hovedanledning til forslaget er de terrorhandlinger, vi har set i Europa, og det er klart, at det også er en anledning til at gøre noget i Danmark, hvad angår et forhøjet beredskab. Der er i forslaget også et forhøjet beredskab ved ulykker eller store katastrofer og ved specielle vejsituationer. Med den klimasituation, vi bevæger os ind i, kan man faktisk godt forestille sig, at det bliver et større emne, så det er også fornuftigt at have det med.

Når vi skal implementere et forhøjet terrorberedskab, skal vi også passe på, hvor nidkære vi er i forbindelse med det. Det, der virkelig er ud- sat, er knudepunkter. Hvis man kigger på de steder, hvor den slags sker, jamen så er det i forbindelse med de store knudepunkter, og der skal man have et højt beredskab. Vi skal vide, at der aldrig vil være hundrede procent sikkerhed, det findes ikke. Og så skal man vel også lægge en vurdering til grund om, at når vi har mindre betydende strækninger, skal vi være meget forsigtige med, hvilke udgifter vi pålægger til beredskab dér. Så den her slags ting skal indføres med fornuft.

Der er nogle tilpasninger til den række af privatiseringer, der sker på området. Det er ikke sådan, at SF jubler over de privatiseringer. Der er nogle ting, vi kan gå med på, men de fleste ting er vi kritiske over for. Men når det nu er vejen, og når det nu indføres, er det fornuftigt at lave nogle tilpasninger til det. Det er meget fornuftigt at sige, at opgaven med f.eks. at få uddannet lokoførere også skal fordeles mellem dem, der løfter transportopgaverne.

Overordnet kan SF som sagt gå ind for forslaget med de bemærkninger, jeg er kommet med her.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Jeg spørger, om der er flere ordførere, der ønsker ordet. Det er der ikke. Så er det transport- og energiministeren, nok mest transportministeren her.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

I denne omgang, ja.

Jeg vil gerne takke ordførerne for en meget høj grad af tilslutning. Hr. Martin Lidegaard har fortalt mig, at han skal være til et samråd kl. 13.30, og derfor vil jeg besvare hans konkrete spørgsmål først. Jeg forsøger forgæves at få hans opmærksomhed.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Hr. Martin Lidegaard. Ministeren vil svare på et spørgsmål.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil besvare hr. Martin Lidegaards spørgsmål først.

Hr. Martin Lidegaard siger, at forslaget er et kludetæppe, og det er rigtigt, men kludetæpper kan jo godt være smukke.

Så siger hr. Martin Lidegaard om det med Trafikstyrelsen – og det er meget interessant – at vi skal tage op til revision, om vi har gjort det her rigtigt. Vi lovede hinanden, da vi vedtog det den 1. juli 2004, at vi skulle gøre det efter 3 år, og jeg kan bekræfte, at vi allerede arbejder på det nu, og at vi er klar til at foretage ændringer til efteråret, hvis der skal ændres noget lovmæssigt eller administrativt, for der kunne godt være en eller anden ting, man synes man skulle kigge på – det er jeg sådan set fuldstændig enig i.

Hr. Rasmus Prehn siger, at der er en masse ting, som ikke egner sig til diskussion i salen, men som man skal stille spørgsmål om under udvalgsarbejdet. Det er jeg lige så enig i, for der er jo også netop noget, som egner sig godt til udvalgsarbejde.

Kl. 13.25

Det, jeg synes er allermest interessant – ikke for at nedgøre de andres bemærkninger – var det, hr. Poul Henrik Hedeboe sagde om, at vi skal passe på ikke at være for nidkære; vi skal sørge for at gøre det her med fornuft, specielt det med security. Der vil jeg sige til hr. Poul Henrik Hedeboe, at det altså bare er sådan, at der gud være lovet ikke er sket noget, og når det er sådan, er det nemt at tale om nidkærhed. Men hvis der var sket noget, eller når det sker – for det kan ske – kan der blive tale om manglende rettidig omhu. Derfor er der tale om en hårfin balance, og det håber jeg så udvalget vil tage med i deres vurdering, når de gennemgår materialet.

Det er rigtigt, at det godt kan se ud, som om man går alt for langt. Men jeg beder folk forestille sig – det siger jeg også til udvalgsmedlemmerne – at der sker noget. Den situation er lige så vigtig at have under kontrol som at passe på ikke at gå for langt. Det er en meget fin balance, og det er jeg overbevist om at udvalget helt vil have forståelse for, bl.a. ud fra de klare tilsagn, der er kommet fra alle partierne. Tak for det.

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

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

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:

17) Første behandling af lovforslag nr. L 131: Forslag til lov om nationalparker.

Af miljøministeren (Connie Hedegaard).
(Fremsat 31/1 2007).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Eyvind Vesselbo (V):

I 2002 igangsatte regeringen syv pilotprojekter for nationalparker. Udgangspunktet for det arbejde var at anskueliggøre, hvordan en mulig nationalpark kunne komme til at se ud. En af hovedbetingelserne i pilotprojekterne var, at de skulle være lokalt forankrede, og de måtte ikke påtvinge lodsejerne inden for området begrænsninger i forhold til før oprettelsen af nationalparken.

Nu ligger der syv pilotprojekter sat i gang af regeringen, og der ligger yderligere tre projekter sat i gang på privat initiativ. Den nationale følgegruppe, som blev nedsat i 2004 for at følge arbejdet i pilotprojekterne, udarbejdede en rapport, som anbefalede, at der etableres nationalparker i Danmark med det formål at styrke naturen.

Lovforslagets hovedelement er som vedtaget i 2002, at nationalparkerne skal være lokalt forankrede. Forudsætningen for at oprette en nationalpark er derfor, at de lokale politikere har godkendt, at projektet sættes i gang med det indhold, der er foreslået. Derefter skal sagen til høring i lokalsamfundene. Er der indvendinger, skal de indgå i det videre arbejde, og hele grundlaget for nationalparken kan blive ændret. Det er vigtigt at understrege, at ingen lodsejere kan tvinges ind i projektet, heller ikke de lods ejere, som ligger inden for nationalparkområdet, kan blive tvunget til at ændre det, at de har et erhverv, eller blive tunget til at afstå jord.

Hvis man ønsker frivilligt at afstå jord eller acceptere indskrænkninger i brugsretten, skal der selvfølgelig udbetales et beløb ligesom ved en handel, hvor de ting sker. Men ingen kan som sagt tvinges til noget som helst i forbindelse med oprettelsen af denne nationalpark. Der kan således ikke blive tale om ekspropriation i forbindelse med oprettelsen af en nationalpark, heller ikke ved hjælp af anden lovgivning end nationalparklovgivningen.

Der skal oprettes en nationalparkfond, som får en bestyrelse udpeget af miljøministeren. Fonden skal administrere nationalparken både økonomisk og naturmæssigt. Til at hjælpe sig vil den få udnævnt et nationalparkråd bestående af folk fra lokalområdet, som har en viden på området. Det råd skal rådgive nationalparkbestyrelsen.

Pengene til nationalparken afsættes på den årlige finanslov. Hver nationalpark får sit eget præg. Det er nationalparkbestyrelsen, som beslutter, hvordan nationalparken skal drives og se ud, og hvilke aktiviteter der skal være i nationalparken.

Som nævnt et par gange er det en forudsætning for, at der bliver oprettet en nationalpark, at der er lokal opbakning. Det er helt usandsynligt, at der blandt de ti mulige pilotprojekter kan udnævnes en nationalpark, hvor der er væsentlig lokal modstand. Derfor er det vigtigt, at projekter, som ønskes fremmet, kan vise en stor lokal enighed. Nationalparker skal være til glæde for befolkningen og ikke til irritation, som er med til at skabe lokale konflikter. Hvis det var tilfældet, ville hele ideen bag nationalparkerne være forfæjlet.

Kl. 13.30

Udgangspunktet for de fremtidige nationalparker er den unikke natur, et bestemt lokalområde har. Derfor er det denne helt specifikke na-