

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Forespørgsel nr. F 32:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Med henvisning til Trafikplan 2005 forespørges, hvilke motorveje der påregnes gennemført i år 2005, hvordan tidsplanen i øvrigt holder, og hvilke initiativer regeringen vil tage for at fremskynde en udbygning af det overordnede vejnet.«

Af Svend Heiselberg (V), Svend Erik Hovmand (V), Kaj Ikast (KF) og Brian Mikkelsen (KF). (Forespørgslen anmeldt 25/1 95. Fremme af forespørgslen vedtaget 31/1 95).

Begrundelse**Svend Heiselberg (V):**

Selv om mange påstår det, er det jo ikke rigtigt, at vi bare ønsker flere motorveje, at vi blot ønsker at tage hensyn til biltrafikanterne. Det har vi her i eftermiddag demonstreret ved sammen med regeringen at have sikret DSB's fortsatte driftsbevillinger og en ændret struktur af DSB, således at DSB får mulighed for at kunne drives under samme forhold som en privatliggende virksomhed.

I regeringens handlingsplan henvises til en undersøgelse af de nationale transportere, der i dag udføres med lastbil, og hvor det er præciseret, at 95 pct. af godsmængderne er lastbilbundet.

I Trafikplan 2005 fastslår regeringen, at som følge af transportafstand, forsendelsesstørrelse og godsværdi m.v. anses det for urealistisk at overflytte dette gods til bane eller skib. Trafikministeren sagde da også ved Transport 1995 i messecentret i Herning i torsdags, at vejene bliver overfyldt med tunge lastbiler i fremtiden, fordi godstransporten stiger med 60 pct. i løbet af 15 år. Og ministeren fortsatte:

»Den øgede trafik vil skabe kaos på de danske veje, hvis der ikke bliver gjort noget for at løse fremtidens trafikproblemer.«

Vi er enige med ministeren heri, men vi er bare også af den opfattelse, at når alle prognoser viser, at vores veje vil blive belastet med en stigende trafik både på godssiden og persontransportensiden, så må vi udbygge vores infrastruktur herefter.

Vi finder det også urimeligt at skulle acceptere store trafikuheld på grund af dårlige trafikforhold, og at erhvervslivet, som har behov for en veludbygget infrastruktur, skal vente på manglende beslutning og manglende investeringer, ligesom det er helt uantageligt, at mange byer skal affinde sig med den voldsomme trafikbelastning.

Det er på den baggrund, at Venstre og De Konservative har anmeldt en forespørgsel, og vi glæder os til at høre, hvad regeringen har at sige.

Besvarelse**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Regeringen glæder sig til at fremlægge regeringens overordnede syn, som først og fremmest fremgår af Trafikplan 2005.

Med hensyn til de kommende års infrastrukturinvesteringer på vejområdet signalerede regeringen en nyorientering med Trafikplan 2005, der indebærer, at sikkerheds- og miljøhensyn får en mere fremtrædende plads end hidtil.

Som fremhævet i Trafikplan 2005 er det regeringens vurdering, at det danske hovedlande-vejsnet generelt set er veludbygget med et højt serviceniveau. Investeringerne på hovedlande-vejsnettet må derfor i de kommende år i højere grad rettes mod at fastholde den høje standard, nettet allerede generelt set har, samt mod at højne nettets sikkerheds- og miljømæssige standard.

Jeg vil i den forbindelse gerne fremhæve, at regeringen ikke blot ønsker at se på trafikanternes behov. Vi ønsker også at forbedre forholdene for de mennesker, der bor langs med eller i umiddelbar nærhed af de store færdselsårer.

Som jeg ved flere lejligheder har givet udtryk for, er regeringen indstillet på, at nyorienteringen af vejpolitikken skal ske med respekt for de aftaler, der er indgået om udbygningen af motorvejsnettet fortrinsvis i Jylland. Jeg vil derfor allerede her slå fast, at regeringen vedstår indgåede politiske aftaler om eksempelvis færdiggørelsen af motorvejen Esbjerg-Kolding og motorvejene i Vendsyssel.