

**Margrete Auken (SF):**

Om bekymringen for overophedning vil jeg så sige, at det er måske et lidt skævt sted at sætte den ind. Men dér kan jeg så igen hentyde til det gode forslag fra før, da det er nogenlunde den samme slags mennesker, der skal bruges til at bygge det ene og det andet, og det kan oven i købet laves af Vejdirektoratet, så vi er inden for den samme business her. Det synes jeg at ministeren bare skal se på med stor ro og glæde og så sige, at der er mange penge at hente dér. Og der er i hvert fald ingen hverken færdselssikkerhedsmæssige eller trafikmæssige begrundelser for de to motorveje. Der er andre, jeg er enig, men det er hverken med trafik- eller færdselssikkerhed, de kan komme ind.

Og så vil jeg gøre opmærksom på, at når man siger »overophedning«, så er det jo et underligt ord at anføre i præcis den situation – vi har det næste spørgsmål omkring færdselssikkerheden – hvor alle erkender, at det står elendigt til med færdselssikkerheden i landet. Når man går ind lige præcis på det sted, hvor det koster menneskeliv i lange baner, og siger, at her skal vi passe på, at vi ikke laver en overophedning, så vil jeg egentlig godt spørge ministeren, om han ikke godt vil forklare mig, hvordan ordet overophedning kan komme ind lige præcis på det punkt, som er så vigtigt for regeringen i andre sammenhænge?

**Trafikministeren (Bjørn Westh, fg.):**

Jeg vil sige til spørgeren, at det er det, jeg skal svare på i det næste spørgsmål, og det vil jeg derfor henholde mig til.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 172**

Til trafikministeren (19/10 95) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at der i det nye forslag til finanslov lægges op til betragtelige nedskæringer i statens investeringer i færdselssikkerhed?«

**Skriftlig begrundelse**

Der henvises til artikel den 18. oktober 1995 i Jyllands-Posten om »Færre penge til trafiksikkerhed«.

Selv om de 30 mio. kr. til fotofartfælder ikke er de samme penge som dem, der var afsat i det nu aflæste forsøg med fotofartfælder på motorvejene, er det vel vanskeligt at tale om, at der er kommet 30 mio. kr. ekstra til bekæmpelse af hastighedsovertrædelser.

**Trafikministeren (Bjørn Westh, fg.):**

Jeg er ikke enig i, at der i finanslovsforslaget lægges op til betragtelige nedskæringer i statens investeringer i færdselssikkerhed, som der spørges om.

På dette område er det trods det generelle behov for økonomiske tilpasninger lykkedes at opretholde stort set uændrede bevillinger. Det gælder bl.a. bevillinger til black spot-bekæmpelse, cykelstier, udskiftning af kabelautoværn ved motorvejene og bevillingerne til Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Den særlige trafikpulje, der blev indført på finansloven for 1995, og hvoraf en del anvendes til færdselssikkerhedsfremmende formål, er nedsat fra de ca. 100 mio. kr. i 1995 til 50 mio. kr. i 1996. Til gengæld er der som noget nyt afsat 30 mio. kr. til automatisk hastighedskontrol.

På et enkelt område er der dog tale om et fald i bevillingerne. Bevillingerne til anlæg af omfartsveje falder således fra 296 mio. kr. i 1995 til 133 mio. kr. i 1996.

Der blev i forbindelse med beskæftigelsespakken i 1993 ekstraordinært afsat ca. 750 mio. kr. til anlæg af nye omfartsveje og miljøprioriterede gennemfarer i perioden 1994–1996. Med finanslovsforslaget for 1996 foreslås det at udskyde en del af bevillingen for 1996 til kommende finansår. Dette skyldes dels hensynet til ikke at overophede økonomien, men også, at en del af projekterne af anlægsmæssige årsager er forsinket. En del af bevillingerne for 1995 vil derfor først blive anvendt i 1996.

Når bevillingen til omfartsveje falder betydeligt fra 1995 til 1996, er det således ikke ensbetydende med, at de reelt afholdte udgifter vil falde tilsvarende. Det forventes p.t., at ca. 100 mio. kr. af bevillingen for 1995 først vil blive anvendt i 1996.

Endvidere skal det fremhæves, at der ikke er tale om reduktion af de samlede bevillinger til