

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 129:

Forslag til sølov.

Af industriministeren (Trøjborg).

(Fremsat 15/12 93. Første behandling 13/1 94. Betænkning 8/2 94).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1-519

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Forhandling om redegørelse nr. R 9:

Trafikministerens trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005« af 15. december 1993.

(Redegørelsen anmeldt 15/12 93. Redegørelsen givet 15/12 93. Beslutning om forhandling 20/1 94).

Forhandling

J.K. Hansen (S):

»Trafik 2005« – jeg har givet den overskriften »En overordnet trafikplan, der skaber overblik og sammenhæng i de trafikpolitiske beslutninger på tværs af sektorer«.

Hovedformålet med »Trafikplan 2005« har været at få et overblik og samtidig få skabt sammenhæng i de trafikpolitiske beslutninger på tværs af de forskellige sektorer. Jeg må sige, at det nu virkelig er lykkedes. For første gang i en lang årrække har vi i Folketinget fået fremlagt en redegørelse og en trafikplan, der rækker århundredet ud og et stykke ind i det næste. Vi har et redskab, vi har et stykke værktøj, der giver os muligheder for at træffe de rigtige beslutninger, alt afhængigt af den økonomiske vækst og mængden af transportarbejder, der samfundsmæssigt er nødvendige. Trafikplanen når samtidig hele vejen rundt om elementerne i trafikpolitikken og påvirkningen af mennesker og miljø.

Nogle ville måske mene, at hverken den trafikpolitiske redegørelse eller »Trafikplan 2005« indeholder konkrete initiativer med f.eks. etablering af nye trafikåre i form af veje og andet i bestemte geografiske områder. Det gør planen ikke, det gør redegørelsen ikke, og det skal den heller ikke gøre.

Derimod inddrager plan og redegørelse konsekvenserne af eksisterende trafikpolitiske beslutninger økonomisk og miljømæssigt. Med »Trafik 2005« slår regeringen fast, at det er dens holdning at skabe en bæredygtig trafikpolitik, et bæredygtigt trafiksystem og samtidig et effektivt og fleksibelt transportsystem. Samtidig formuleres en strategi for, hvorledes miljøenergimål skal nås, og hidtil har vi jo ikke haft sådanne mål klart formuleret.

Trafikplanen indeholder fem overordnede strategier for ovennævnte mål: for det første påvirkning af trafik- og transportarbejdets omfang og fordeling af transportmidler, for det andet forbedring af alternativerne til biltransport, for det tredje begrænsning af forureningsproblemerne, for det fjerde en nyorientering af trafikinvesteringerne og for det femte styrkelse af planlægning og forskning på trafikområdet.

Hvis vi blot ser på bilens andel af transportarbejdet, er den stærkt stigende, og det vil den