

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det var vist en konstatering. Det var ikke et spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ministeren mente, at jeg er meget ensidig i dette spørgsmål, og det kan han måske nok have noget ret i, for jeg mener, at Danmark er overforsynet med motorveje i forvejen. Vi er et af de lande i verden med det mindste areal, men med de fleste motorveje i forhold til arealet. Jo flere vi bygger, desto mere overflødige bliver de. Men ministeren kender mit synspunkt, vi er ikke enige om det, og det er heller ikke det, jeg vil spørge om.

Det, jeg vil spørge om, er det, hr. Poul Andersen rejste, nemlig om der er risiko for, at der kan indgås en aftale mellem regeringen og Socialdemokratiet allerede inden folketingsvalget, det vil sige, allerede inden man er færdig med de igangværende undersøgelser. Kan der indgås en aftale, som går ud på, at linjeføringen skal være hen over Gudenåen?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det afhænger jo af det svar, vi får af undersøgelsen, og hvornår det kommer. Jeg forestiller mig ikke, at undersøgelsen er færdig før i løbet af 2005, måske først allersidst på året, for den er ret så omfattende. Efter hvad jeg kan regne ud, skal der være folketingsvalg senest den 20. november 2005, så det kan altså ikke lade sig gøre.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne sige ministeren mange, mange tak for svaret, for jeg vil indrømme, at da hr. Poul Andersen stillede sit spørgsmål, var jeg godt nok ved at få sved på panden, og jeg gik også i gang med at tælle månederne. Men jeg havde altså lavet den samme optælling af månederne som ministeren, så vi bliver reddet af gongen, om jeg så må sige.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Det er da godt, der er nogle morsomheder en gang imellem. Så er det trafikministeren.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg synes, det er morsomt, at hr. Keld Albrechtsen allerede er ved at forudse, hvordan valget vil gå. Han har næsten allerede lavet en ny ministerliste og set på, hvordan regeringskonstellationerne skal være, men det vil jeg nu gerne advare hr. Keld Albrechtsen imod, for jeg er fuldstændig overbevist om, at han kommer alvorligt til at fortryde de udtalelser, han er kommet med i løbet af dagen i dag.

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

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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

Kl. 16.05

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 131: Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Brande og Ris (rute 18).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 21/1 2004).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gudrun Laub (V):

Lovforslag nr. L 131 er et forslag om at give trafikministeren bemyndigelse til at anlægge en motorvej mellem Brande og Ris til erstatning for den nuværende hovedlandevej på strækningen.

Anlægget af motorvejen er et led i regeringens målsætning om, at rute 18, Holstebro-Herning-Vejle, på sigt skal udbygges til motorvej på hele strækningen fra Herning til Vejle for at understøtte erhvervsudviklingen i det midt- og vestjyske område. Lovforslaget er samtidig et led i udmøntningen af den politiske aftale af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokratiet.

kraterne om investeringer på trafikområdet for de kommende 10 år.

Anlægget af motorvej på strækningen mellem Brande og Ris forudsættes at ske i to etaper. Ved aftalen af 5. november 2003 om investeringer på trafikområdet er der skabt økonomisk grundlag for at anlægge første etape mellem Give Nord og Ris. Anlægsudgiften til denne strækning er anslået til 266 mio. kr. i 2004-priser, der er indbudgetteret på finanslov 2004, og strækningen forventes åbnet for trafik i 2008. Anlægget af strækningen vil blive koordineret med Vejle Amts anlæg af diagonalvejen syd om Give, så der sikres sammenhæng mellem det statslige og det amtslige vejnet.

Tidsplanen for gennemførelse af anden etape mellem Brande og Give Nord vil senere blive drøftet med partierne bag aftalen af 5. november 2003.

Der er gennemført VVM-undersøgelse for den samlede strækning Brande-Ris. Det er hensigtsmæssigt, at der vedtages anlægslov for strækningen nu, for så ligger den overordnede linjeføring fast, og lovgrundlaget for gennemførelse af etape 2 er på plads, når det økonomiske grundlag for gennemførelsen af denne etape er til stede.

Venstre støtter lovforslaget.

Jørn Pedersen (S):

L 131 er et forslag, vi ser positivt på. Vi var med til første etape tidligere, og også her synes vi, det er fornuftigt at tage fat på denne etape. Det er et af de steder, hvor man har ændret beslutning undervejs, nemlig fra en motortrafikvej til en motorvej, og det har betydet, at hele VVM-arbejdet har været noget lettere, end det normalt ville være i en sådan situation.

Jeg vil gerne sige, at vi synes, det er positivt, at man undervejs i forløbet har lyttet til hørings svaret fra Give Kommune. Det har faktisk afstedkommet, at man har ændret en del af linjeføringen, og det synes jeg er positivt, for det viste sig nemlig, at der kom nogle gode argumenter af både miljømæssig og erhvervsmæssig karakter. Dem har man lyttet til og foretaget nogle ændringer, som i hvert fald gør, at Give Kommune bliver mere tilfreds.

Det er meget godt, at vi får ordnet forholdene her, og som jeg sagde tidligere, støtter Socialdemokratiet det. Men jeg vil ikke undlade, nu hvor vi har debatten, at gøre opmærksom på, at der er altså andre trafikale problemer, jo tættere vi kommer på Vejle. Der er stadig nogle opgaver,

der skal løses, og dem håber vi regeringen vil arbejde på at få løst. I forhold til rute 13 bliver det nærmest en blindtarm, kan man vel godt kalde det uden at blive alt for kirurgisk, så man må nok sige, at der er stadig problemer, der skal løses. Det skal være min opfordring til regeringen, at ad åre, når der skal laves nyinvesteringer, får man også kigget på det.

Vi synes, det er en fornuftig løsning, man her kommer med, og Socialdemokratiet vil gerne støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu er det jo ikke specielt kraftigt trafikerede veje, vi taler om her. Oprindeligt var det jo tanken, at strækningen kun skulle være motortrafikvej, og hvorfor synes Socialdemokratiet, det er nødvendigt at bruge penge på at få den opklassificeret til motorvej?

Kl. 16.10

Før diskuterede vi spørgsmålet om Gudenåen, og nu bevæger hr. Jørn Pedersen sig ned i den smukke natur ved Vejle – noget af landets allerallermukkeste natur, faktisk i klasse med Gudenådalene. Som tidligere vejlsener ville det gøre frygtelig ondt på mig, hvis man nu med hr. Jørn Pedersens godkendelse også skulle begynde at asfaltere skråningerne ved Vejle. Jeg håber ikke, det lå i bemærkningerne, men når nu Vejle bliver nævnt, må jeg indrømme, at jeg synes, det er klogest at stille et forebyggende spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Jørn Pedersen (S):

Det, jeg talte om, var stykket fra det sted, hvor vi stopper her, og frem til rute 13, hvor jeg synes, der kan være nogle trafikale problemer.

Man kan altid diskutere det fornuftige i at ændre en beslutning om en motortrafikvej til beslutning om en motorvej, men jeg synes faktisk, det er ganske fornuftigt i denne sag, også fordi det er forholdsvis billigt. Nu ved jeg godt, at motorveje er dyre, men når man taler om motorvejspriser, vil jeg sige, at der har vi faktisk en billig løsning, for man havde jo kalkuleret med motortrafikvejen. I forhold til at vi skulle starte forfra, får vi her en billigere løsning.

Jeg kan godt se ideen i at få fuldført strækningen mellem Herning og Vejle. Det kan jeg se en vis form for trafikalt fornuft i, også med henblik på at støtte en erhvervsudvikling, som vi bestemt ikke vil være med til at ændre.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Tak for svarene, men jeg synes bare ikke, der var et egentligt svar på det, jeg spurgte om.

Det er godt nok billigere at lave en motortrafikvej om til en motorvej, når man nu havde besluttet at bygge en motortrafikvej, end hvis man slet ikke havde besluttet at bygge noget som helst. Det kan jeg godt forstå, men det er dog stadig en ekstra udgift, og mit spørgsmål er: Hvad er det, der i vores nuværende situation, hvor pengene fosser ud af statskassen, kan berettige, at vi smider disse yderligere penge ud? Det var bare det, jeg gerne ville vide.

Hr. Jørn Pedersen er sikkert godt klar over, at nu sidder han på en glidebane, fordi der er nogle strækninger, der i øjeblikket er ved at blive lavet til motortrafikvej. Man behøver altså ikke være nogen stor profet for at regne ud, at så vil der komme et massivt krav om, at de skal bygges om til motorvej, så jeg er bange for, at hr. Jørn Pedersen på skatteydernes vegne skal frem med checkhæftet adskillige gange som følge af denne beslutning.

(Kort bemærkning).

Jørn Pedersen (S):

Så nervøs er jeg altså ikke, men det er da beroligende, at hr. Keld Albrechtsen er nervøs, for så er der da en, der er nervøs over det her.

Jeg vil godt sige, at jeg mener faktisk, det er en rimelig fornuftig investering, for ellers havde vi ikke stemt for den. Vi har allerede bevilget en etape, og når man starter på et projekt, er det i hvert fald vores normale indstilling, at så gør man det også færdigt. Derfor er det helt naturligt, at vi støtter det, også fordi det er en forlængelse af et projekt på strækningen, som vi tidligere har støttet. Dengang syntes vi, det var fornuftigt, og det mener vi stadig.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Jørn Pedersen, og så er det hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

Dette lovforslag bemyndiger ministeren til at anlægge en motorvej mellem Brande og Ris og, når dette er gjort, at nedlægge hovedlandevej 344 som hovedlandevej i takt med udbygningen.

Dansk Folkeparti er meget enig i, at der etableres en motorvej i sydgående retning i det midtjyske. Erhvervslivet i bl.a. Herning, Ikast og Hol-

stebro fortjener dette, og en god infrastruktur er medvirkende til, at erhvervslivet bliver eller etablerer sig i dette område til gavn for beskæftigelsen.

Dansk Folkeparti vedstår naturligvis trafikaltalen af 5. november 2003, men vil dog ikke ved denne lejlighed undlade at sige, at løbet er kørt. Dansk Folkeparti mener stadig, at den rigtige linjeføring fra Herning i sydgående retning er over Billund med tilslutning til motorvejsnettet nord for Kolding. Dermed ville man undgå at belaste Vejlefyordbroen unødigt, og samtidig havde man tilgodeset Danmarks næststørste lufthavn. Men løbet er kørt, og når man ikke kan få den bedste løsning, må man jo nøjes med den næstbedste.

Strækningen Brande-Ris skal etableres i to etaper. I første omgang er der penge til strækningen Ris-Give, en strækning på 6-7 km, der forventes at kunne åbne i 2008 med en vurderet anlægspris på 266 mio. kr. Samtidig fastlægger lovforslaget linjeføringen for strækningen Give-Brande. Efter høringsrunden lægger lovforslaget op til, at linjeføringen, der blev nævnt som alternativ 1, anbefales, og det er dejligt at se, at høringer har deres berettigelse, og at der lyttes til lokale interesser.

Kl. 16.15

Strækningen Give-Brande kan først etableres, når der er fundet penge hertil.

Dansk Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget, som det foreligger.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan også tilslutte sig lovforslaget. Jeg er godt tilfreds med den løsning, der foreslås med hensyn til Give, for det ser betydelig bedre ud, når man kommer ud og ser på det ude i fædrelandet, end det fremgår af forslaget, og vi kan som sagt støtte det.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Det var kort, men bestemt, og så er det hr. Morten Homann som ordfører.

Morten Homann (SF):

Det er jo tankevækkende, at en af de første prioriteringer, den nuværende regering foretog efter sin tiltrædelse, var at melde ud, at man ville lave en motorvej mellem Vejle og Herning. Jeg skal lade være usagt, om forklaringen på valget af lige de to byer skulle findes i regeringens sammensætning, men under alle omstændigheder er det endnu et eksempel på, at Danmark abso-

lut skal plastres til med motorveje, mens den kollektive trafik får lov til at forfalde.

Efter SF's opfattelse er behovet for denne motorvej i bedste fald tvivlsomt, og hvis man ser det som en prioritering af statens samlede midler, giver det decideret ingen mening at bruge et så stort millionbeløb på det. Hvis man i stedet havde valgt at bruge de samme penge på en investering i den kollektive trafik, kunne man have fået et væsentligt kvalitetsløft og få løst nogle af de kapacitets- og strukturproblemer, der ligger i den kollektive trafik.

På den baggrund kan SF ikke støtte forslaget.

Martin Lidegaard (RV):

For et pænt stykke tid siden havde jeg en dame, der har rundet de 92 år, til bords ved en julefrokost, og undervejs, mens vi var midt i at tale om fordelene ved alderens erfaringer, gav hun mig et råd: Hvis der var én ting, hun havde lært, var det, at man ikke skulle lyve, for det var svært at huske på alle de løgne, man efterhånden kom af med.

Ud fra den logik vil jeg være ærlig og sige, at det lovforslag, der ligger her, ikke er vokset i den radikale baghave. Det kom på banen allerede tilbage i januar 2002, hvor V, K, Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre diskuterede, og der blev indgået det, kan man sige, lidt forunderlige forlig, at vi accepterede, at de andre forligsparter ville bruge flere penge på det.

Socialdemokratiet fik lovning på en Frederikssundsmotorvej – den døjer vi stadig lidt med, som det er fremgået tidligere på dagen – og vi fik lov til at stemme imod det stykke motorvej, vi taler om her, mod til gengæld ikke at råbe forligsbud, fordi vi ikke fik undersøgt Lejre-Vipperødbanen. Siden er det logisk nok videreført i regeringens investeringsplan og er dermed endt med at være en del af det store trafikforlig fra den 5. november.

Jeg siger det her for at tilkendegive, at vi ikke synes, pengene bliver givet bedst muligt ud til at forbedre trafikken i Danmark med dette forslag. Det vil vi gerne sige ligeud. Men på den anden side er det altså en del af trafikforliget, så det vil se mærkeligt ud, at vi stemte direkte imod. Vi ser det i en større sammenhæng, og vi ser det som en del af det samlede forlig, som vi stadig er meget glade for.

Med denne meget ærlige udmelding skal jeg tilkendegive, at vi agter at ende med at stemme for forslaget.

Keld Albrechtsen (EL):

Hr. Morten Homann sagde, at det her er en af regeringens første prioriteringer. Jeg er ikke helt sikker på det, jeg husker i hvert sagen om Nors Omfartsvej, og jeg er lige ved at tro, at den i virkeligheden kom først.

Man kan endda argumentere for, at Nors Omfartsvej var endnu mere overflødig – formentlig det allermest overflødig trafikprojekt, Folketinget nogen sinde har vedtaget. Men dette er også rimelig overflødig, må man sige. Man kan i hvert fald tage det som udtryk for, at Danmark må være et stenrigt land, for jeg tror ikke, vi vil kunne finde noget andet land, hvor man kunne drømme om at gennemføre et sådant projekt. De eneste, som kan det, er det flertal i det danske Folketing, som i den grad har fået motorveje på hjernen, og derfor vil vi i Enhedslisten selvsagt ikke støtte lovforslaget.

KL.16.20

Jeg tror ikke, hr. Jørn Pedersen helt forstod mit spørgsmål, men jeg gjorde opmærksom på, at man har igangsat delstrækningen som motortrafikvej, og nu laver man den om til motorvej, og det vil naturligvis afføde flere krav. Man behøver jo ikke være nogen stor profet for at regne ud, at den lokale motorvejslobby vil stille krav om, at det, der bygges nu som motortrafikvej, skal også hurtigst muligt opklassificeres som motorvej, så der ligger regninger forude som følge af, at man laver en sådan dårlig etapewis planlægning.

Denne sag er, ligesom den vi tidligere har behandlet vedrørende Gudenådal, et eksempel på, at dansk trafikpolitik ikke ledes af tilstrækkelig velgennemtænkte langtidspanlægninger. Den ledes efter de forhåndenværende søms princip, det betyder, at vi spilder penge, og det er desværre min prognose, at det kommer vi også til i denne sag. Det flertal, der sætter det byggeri i gang, udløser en række ekstra udgifter, som ikke er indbygget i budgettet på nuværende tidspunkt, og også derfor vil Enhedslisten stemme imod.

Ministeren sagde, at alt, hvad jeg siger på dette område, er enten helt sort eller helt hvidt, og der er ingen nuancer eller noget som helst. Jeg vil godt sige, at i dag har ministeren fremsat et forslag om en udbygning af Køge Bugt-motorvejen, som han nu vil lægge på Tingets bord. Her kan man sige til ministerens undskyldning – ikke fordi jeg synes, det er godt med tisporede motorveje, det synes jeg sådan set ikke – at her er vi oppe på en årsdøgnstrafik på den anden

side af 100.000 biler i døgnet, og det er da noget, der kan kaldes trafik. Hvis der *skal* ligge en motorvej et eller andet sted, er det nok dér.

Men det sætter uægtelig også det forslag, vi diskuterer her, i relief. I sammenligning med Køge Bugt-motorvejen kører der altså ingen biler på den strækning, og derfor er min påstand, at man bygger disse motorveje, fordi der her i Folketinget er en kraftig jysk indflydelse på visse ting og nogle folketingsmedlemmer, der gør deres indflydelse gældende. Det er jo fuldt lovligt, og de lægger heller ikke selv skjul på det. Nogle af dem er endda ligefrem stolte af det, så det er ingen hemmelighed. Men det koster altså skatteyderne i hele landet mange penge, at der skal ofres på bilismens alter hele tiden.

Vi kunne have gaynet den kollektive trafik ganske utrolig meget i stedet for. Ministeren siger, at det er et helt ensidigt synspunkt, jeg har, men ministeren kan altså ikke komme uden om, at det er den kollektive trafik, som først og fremmest trænger til at få tilført midlerne, fordi vi har disse flaskehalsproblemer, og vi skal have løst dem nu. Jeg vil egentlig foreslå, at vi laver et motorvejsmødratorium og siger: Nu løser vi problemerne i den kollektive trafik. Vi bruger 5 år på det, vi flytter pengene derover, og så kan vi se efter 5 år, om der igen skal bygges veje. Det er da ikke noget fuldstændigt ensidigt synspunkt, og jeg vil foreslå, at man i regeringen og også i Socialdemokratiet tager det under overvejelse. Det har jo næsten været Socialdemokratiet, som har været de mest markante fortalere for motorvejslinjen i dag. Hr. Jørn Pedersen har i og for sig i dagens debatter været den kraftigste fortaler for disse overflødige motorveje.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal ikke forlænge debatten, men blot takke for den meget, meget store tilslutning til forslaget og kommentere den beslutning, som jeg selv troede var den første, indtil hr. Keld Albrechtsen mindede mig om, at Nors Omfartsvej var den første, og at det først var derefter, man lavede motortrafikvejen mellem Herning og Vejle om til motorvej.

Kl. 16.25

Jeg vil gerne sige, at det, der allerførst slog mig, da jeg startede som minister, var den væsentlige forskel mellem sikkerheden på en motortrafikvej og en motorvej. Derfor var jeg slet ikke i tvivl om, at det var en fornuftig løsning, og jeg er de partier, bl.a. Socialdemokratiet, der indså, at det var et rigtigt argument, megen tak

skyldig. Sagen skal også og ikke mindst ses i lyset af den utrolige dynamik, der findes oppe i Herningområdet, og som utvivlsomt vil fortsætte.

Jeg er også glad for, at hr. Jørn Pedersen nævnte de naturlige hensyn, man har taget til Giveområdet. Det er jo et udtryk for, at vores demokrati fungerer helt godt, for det skete jo netop på grund af høringssvarene.

Så morede jeg mig lidt over hr. Martin Lidegaards borddame. Man kan jo ikke altid være heldig at få de yngste, nogle gange får man en på 92, og andre gange får man en på 24. Men det glæder mig da, at hr. Martin Lidegaard opdagede, at man også kan lære meget af voksne mennesker, og jeg synes, det var befriende ærlig snak, hr. Martin Lidegaard kom med: I et forlig er der noget, man elsker mere, og noget, man elsker mindre. Sådan er det jo, det ved vi alle sammen.

Hr. Keld Albrechtsen havde en enkelt ting, jeg er nødt til at kommentere, nemlig at denne regering kun bygger veje og glemmer den kollektive trafik. Det er direkte usandt. Hr. Keld Albrechtsen har jo et strålende hoved og kan sagtens huske, at denne regering, bl.a. sammen med Socialdemokratiet, har været varm fortalere for metroen, og det er da i hvert fald kollektiv trafik, som SF normalt støtter, men ikke i dette tilfælde. Jeg kan nævne dobbeltsporet til Frederikssund, som var en af de første jernbanestrækninger, der blev udbygget, den nye ringbane på tværs af København, regeringens investeringsplan og det kæmpe trafikforlig, der blev lavet, og som jo var Banestyrelsens og DSB's.

Det er alt sammen investeringer i kollektiv trafik. Det var en meget stor del af investeringsplanen også, så det er altså lodret forkert, og det bliver ikke rigtigere af, at hr. Keld Albrechtsen bliver ved med at gentage det. Investeringsplanen er meget præget af, at trafik er et både-og, ikke et enten-eller, og tidligere på eftermiddagen prøvede jeg at forklare hr. Keld Albrechtsen, hvilken lykke det er at medvirke til begge dele.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg takker ministeren for de bemærkninger, og jeg vil ikke fortsætte den debat, for jeg ved godt, at personlig har ministeren faktisk hjerte for den kollektive trafik, og det vil jeg gerne anerkende. Men der er bare det ved det, at regeringspartierne tager hele tiden pengene fra ministeren og

fylder dem på vejene, og det må være trist for ministeren at se på. Men det vil jeg ikke gå videre med.

Men jeg har et spørgsmål til ministeren, og det går på, at motortrafikveje skulle være farligere end motorveje. Glemmer ministeren ikke at tage i betragtning, at på denne strækning bliver fartgrænsen vel 130 km/t.? Vi har fået at vide i Færdselssikkerhedskommissionen, at desværre er udviklingen mod stigende sikkerhed på motorvejene ikke længere til stede. Det går ikke så godt på motorvejene, som det har gjort før. Der er for mange ulykker, det bliver jo værre, når farten kommer op på 130 km/t., og så vidt jeg ved, har man trods alt ikke planer om at sætte farten op til 130 km/t. på motortrafikveje.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er helt klart, at man sætter ikke hastigheden op til 130 km/t. på en motortrafikvej. Men hvad farten skal være på motorvejene her, vil justitsministeren afgøre, når vejene bliver færdige, og så vil vi tage stilling til det til den tid.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ja, men vil ministeren ikke medgive mig, at forudsætningen for ministerens betragtning om, at det af hensyn til trafikikkerheden skulle være bedre med en motorvej, er, at det ikke bliver med en hastighed på 130 km/t.?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det var en af forudsætningerne, men en anden var, at merprisen for det samlede projekt var overkommelig. Personlig syntes jeg, det var en mellemløsning, man havde valgt, og at den ikke var klog nok, og derfor var jeg meget taknemlig for, at alle de partier, der havde indgået forliget, var enige, for ellers kunne jeg jo ikke have ændret spor.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Martin Lidegaard har ønsket en bemærkning i anden ordførrunde. Der var vist en eller anden ting, der blev glemt i første omgang, så vidt jeg har forstået.

Martin Lidegaard (RV):

Mange tak.

Jeg kom til at fortabe mig i min borddame, som i øvrigt er en af de mest fremragende bord-

damer, jeg har haft i mit liv, så jeg glemte helt, at jeg havde lovet Kristendemokraternes ordfører, der ikke kunne være til stede, at tilkendegive, at de også støtter lovforslaget – jeg tror endda lidt mere helhjertet, end vi gør.

Kl. 16.30

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det sat på plads.

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

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 97:

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af reglerne for fjernbuskørsel med henblik på opretholdelse af fjernbusruter i Jylland.

Af Peder Sass (S) m.fl.

(Fremsat 16/12 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Lad mig med det samme slå fast, at jeg kan støtte forslaget, som jeg er enig i, hvilket jeg også har givet udtryk for ved i sidste uge at udsende en pressemeddelelse, der bekræfter, at regeringen er på vej med et lovforslag, som går i samme retning som det, Socialdemokratiet har fremsat. Jeg synes aldrig, at man skal være spor flov over at sige, at andre partier end regeringspartierne kan komme på en god idé; det er da kun befriende.

Som sagt vil jeg i nær fremtid fremsætte et lovforslag, der gør det muligt for Xbusserne at fortsætte deres fjernbusruter.