

Så vil jeg gerne rette en misforståelse, hr. Tommy Dinesen gør gældende, nemlig at vi regner med, at DSB's overførte passagerantal pr. år skulle være 6½ mio. Det, vi forudser, prognosegrundlaget, er 8 mio. passagerer om året. Jeg ser meget gerne, og jeg tror også, at DSB har mulighed for at overføre flere passagerer end de 8 mio. passagerer om året. Det håber jeg meget.

Jeg mener, at vi nu har lagt grunden til, at DSB kan blive tilstrækkelig konkurrencedygtig i forhold til flytrafikken, i forhold til den individuelle trafik. Og det sker ikke alene ved gennemførelsen af den faste forbindelse over Storebælt, det sker også ved den opfølgning af den faste forbindelse i form af udbygning af jernbanelinjerne på Sjælland og på hovedjernbanenetet i Jylland. På det grundlag tror jeg på, at DSB kan konkurrere sig frem til en større markedsandel og dermed en bedre økonomi.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg går ud fra, at vi læser de samme rapporter, og i den rapport, som Trafikministeriet udgav – den blå rapport – sidst i august, som vi fik først i september i Trafikudvalget, stod der, at man regnede med 6½ mio. passagerer i starten, gående op til 8 mio. efter et par år. Er det ikke korrekt opfattet? Eller har vi ikke læst det samme?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Margrete Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Første behandling af lovforslag nr. L 79: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hastighedsbegrænsning).

Af Erik Jacobsen (V), Brian Mikkelsen (KF) og Jan Køpke Christensen (FP).
(Fremsat 22/11 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Efter forslaget skal hastighedsgrænserne på motorveje for lastbiler og biler med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn og registreringspligtig påhængsredskab, herunder campingvogne, sættes op fra 70 km i timen til 80 km i timen.

Forslagsstillerne ser endvidere gerne, at regeringen iværksætter en undersøgelse af, om en forøgelse af hastighedsgrænserne på landeveje for de samme køretøjstyper medfører en trafik-sikkerhedsgevinst i form af færre overhalinger fra personvogne samt en mere jævn trafikrytme. Forslagsstillerne finder desuden, at det ville være meget hensigtsmæssigt at skærpe bødeansvaret for overskridelse af hastighedsbegrænsningen.

Det er regeringens opfattelse, at de køretøjsbestemte hastighedsgrænser ikke bør forhøjes, før der er foretaget en omfattende udredning af alle aspekter ved en sådan forhøjelse. En udredning kan selvfølgelig omfatte en undersøgelse af, om de ændrede hastighedsgrænser kan antages at medføre en trafik-sikkerhedsmæssig gevinst, men må i lige så høj grad omfatte en undersøgelse af, om forøget hastighed vil kunne medføre en risiko for en forøgelse af antallet af uheld for tunge køretøjer, og ikke mindst en undersøgelse af risikoen for, at de ulykker, der sker, får et alvorligere udfald, når farten øges. Jeg må i den forbindelse erindre om, at større hastigheder, når uheldet er ude, i almindelighed medfører, at de implicerede personskader bliver meget mere alvorlige og i værste fald fører til flere dræbte.

Det er på denne baggrund regeringens opfattelse, at man ikke bør begynde med at sætte disse hastighedsgrænser op og først derefter foretage en undersøgelse af konsekvenserne af denne beslutning, men at det er naturligt, at der først foretages grundige undersøgelser af, hvad konsekvenserne kan forventes at blive, og der-

efter tages der stilling til, om der er grundlag for at ændre hastighedsgrænserne. Regeringen vil derfor snarest muligt tage initiativ til, at der laves en omfattende udredning af alle aspekter ved at hæve hastighedsgrænserne for lastbiler m.v.

Erling Christensen (S):

Selv om Socialdemokratiet afviser det foreliggende forslag og er på linje med trafikministeren med hensyn til mere grundlæggende at undersøge de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af at øge hastigheden fra 70 km i timen til 80 km for lastbiler og personbiler med anhængere, så vil jeg gerne godskrive vore motorveje for at være de mest færdselssikre med en langt lavere uheldsfrekvens pr. kørt km end alle andre veje.

Jeg er ikke blevet gjort bekendt med, at stigningen fra 100 til 110 km i timen for andre køretøjer, når de kører på motorveje, har ført til en højere uheldsfrekvens og alvorlige ulykker med flere kvæstede og dræbte. Men jeg ved selvfølgelig også godt, at uheld, hvor lastbiler er indblandet, er meget mere alvorlige; de har en større vægt, og hastigheden betyder jo større kraft, når uheldet er ude. Færdselssikkerhedsmæssigt vil jeg ikke afvise, at nedsættelsen af forskellen i hastigheden mellem de forskellige køretøjskategorier på motorvejene kan have en positiv indvirkning på færdselssikkerheden.

Der er altså nogle forhold, der taler for, at det kunne være en god idé at støtte forslaget, mens andre forhold taler imod, og derfor er det efter Socialdemokratiets opfattelse bedst, at vi grundigt undersøger pro et contra i denne sag.

Det må vel også ligge forslagsstillerne stærkt på sinde, når vi de sidste 20-25 år har investeret så mange ressourcer i at nedsætte uheldstallet på vore veje, og når den indsats i høj grad er lykkedes, at vi, inden vi gennemfører dette forslag, gennemfører den undersøgelse, som trafikministeren omtalte.

De synspunkter, jeg her har givet udtryk for, gælder også ordførerne fra de to øvrige regeringspartier CD og De Radikale, hr. Arne Melchior og fru Vibeke Peschardt.

Brian Mikkelsen (KF):

Da vi som bekendt er medforslagsstillere til det her forslag, er vi selvfølgelig positive, og jeg vil også godt forklare hvorfor:

Det er altid en svær opgave at finde den rigtige balance, når man skal fastlægge fartgrænser,

men der må være visse elementer, som spiller ind, og i dette tilfælde med lastvogne og biler med campingvogne er det ikke længere holdbart at holde grænsen nede på 70 km i timen.

For det første er stort set hele EU gået med til 80 km i timen eller derover, og det må jo være et vink med en vognstang til os danskere om, at vi måske er lidt overforsigtige, ja, nærmest paranoide, når det drejer sig om hastighedsgrænser.

For det andet er der stor sandsynlighed for, at det er lige så farligt at køre maks. 70 km i timen, som det er, hvis lastvogne og campingvogne får lov at køre 80 km i timen. Ja, det er måske ligefrem mere farligt med de 70 km som øverste grænse. Vi ved det ikke.

Men vi tror faktisk på, at 70 km i timen er alt for lavt, også når det angår trafikikkerheden, fordi det betyder rigtig mange overhalinger, som vi ved traditionelt er farlige. Desuden stopper det generelt trafikken på en uhensigtsmæssig måde.

Vi ved alle, som den foregående taler var inde på, at de danske motorveje er af meget, meget høj kvalitet, og derfor er den fornødne sikkerhed til stede for, at vi kan forhøje maksimumsgrænsen til 80 km i timen.

Til sidst vil vi i Det Konservative Folkeparti minde om, at det også vil betyde en besparelse for erhvervslivet, hvis man kan få varerne hurtigere frem, og det betyder selvfølgelig noget i det samlede regnskab. Der er altså mange gode grunde til at stemme for forslaget.

Margrete Auken (SF):

Da vi i SF prioriterer færdselssikkerheden højt, afviser vi selvsagt forslaget. Grunden er, at lastbiler er viklet ind i rigtig mange ulykker, og hvis vi nu gav det signal, at vi ville øge hastigheden, ville vi nok fortælle førerne, at nu kunne de godt gå fra 100 til 120 km i timen, da langt de fleste lastbiler – hvilket jeg tror forslagsstillerne er bekendt med, hvis de færdes på vejene – meget, meget sjældent overholder gældende regler. Jeg vil ikke sige, det gælder almindelige personbiler, men det gælder lastbiler, og det er selvfølgelig forfærdelig beklageligt, fordi det netop afstedkommer mange ulykker.

Grunden til, at de har den lavere hastighedsgrænse, er jo besværet med at bremse lastbiler. Der var for en del år siden en stor konference ude i Bella Center om lastbiler og sikkerhed, og jeg husker en gennemgang af lastbilernes bremseevne, som Statens Bilinspektion lavede, og det var ganske rystende, så ringe den var i forhold

til personbiler. Det blev her sagt, og jeg tror med megen rette, at mange chauffører ikke oplever det sådan, for når de kører med den dér store tunge bil, opleves en opbremsning som ganske voldsom i sammenligning med det, man oplever med en personbil, men ikke desto mindre er bremselængderne meget, meget store.

Derfor: Hvis vi nu siger, at reglerne bliver overholdt, vil det at øge den med 10 km i timen være en eksponentiel forøgelse, som vi kender det fra andre sammenhænge, for hvad sker der, når man øger hastigheden? Jo, der sker mere end bare den dér 7-8 pct.s forøgelse af bremselængden.

Så det er én af grundene til, at vi ikke endnu i hvert fald kan få stillet krav til lastbilerne om, at de skal kunne bremse så godt som en personbil. Jeg ved ikke, om det overhovedet kan lade sig gøre, men det er i hvert fald ikke et krav, der er stillet, og de kan jo altså heller ikke.

Påstanden om, at det ville gøre det lettere at overhale, er jo lidt ejendommeligt, for hvis en lastbil kører 70 km i timen i stedet for at køre 80, så er den altså nemmere at overhale. For noget, der kører langsommere, er lettere at overhale, end noget, der kører hurtigere. Så dér er der bare gået fuldstændig sludder i logikken hos forslagsstillerne. Det siger sig selv, at man kommer hurtigere forbi noget, der kører 70 km, end noget, der kører 80 km. Det synes jeg ikke jeg behøver at forklare nøjere.

Endelig vil jeg sige, at argumentet om, at vi ville få lastbiler på motorveje, forstår jeg slet ikke, for der kører jo lastbiler på motorveje. Jeg kender ikke nogen lastbilchauffører, der på grund af hastighederne vælger biveje, sideveje eller landeveje frem for motorveje. Det vil sige, at argumentet er, at fordi de ikke må køre stærkt, så kører de på den almindelige landevej; men lastbiler kører jo fornuftigt nok på motorveje, og der er vist ingen, der fravælger motorvejene i dag. Det vil der heller ikke være fremover. Det har intet med det her at gøre.

Men lige én ting om myten om motorveje. Grunden til, at motorveje er så sikre, er jo, at man har fjernet al anden trafik. Det vil sige, at man godt kunne lave et trafikikkerhedssystem, hvor man siger, at vi holder trafikkanterne hjemme, og så får vi helt klart et optimalt system, for så er der ikke nogen, der vil blive slået ihjel ved det!

Så har man gjort det på motorvejen, at man har fjernet fodgængere og cyklister, så bliver de jo ikke slået ihjel dér, og derfor får man ulykkes-

tallet ned. Man har også fjernet den krydsende trafik; det kunne vi selvfølgelig også sige skulle gælde i hele landet; vi kunne sige, at det er forbudt at krydse! Så ville det også hjælpe gevaldigt på mange ting.

Men når man tager de faktuelle ting i betragtning, er motorvejene jo ikke sikrere. Der er mange herinde, der taler om dem, som om vi har fået sådan en respit for lidt mere vild kørsel. Jeg kan huske, at den gamle argumentation for at sætte hastighederne op var, at her var der plads til flere ulykker, fordi der var så få i forvejen, så vi kunne godt lave lidt flere dér – den er ikke tilfredsstillende. Ulykkestallet på motorvejene burde være nul, på grund af at man har fjernet al den øvrige trafik. Det er heit uacceptabelt, at der overhovedet sker ulykker på motorvejene, men det gør der alligevel. Det ved vi.

Og jeg vil da se frem til at se de undersøgelser. Hvis det virkelig er rigtigt, at Danmark som det eneste land i verden skulle have øget hastigheden, uden at det kunne ses på ulykkestallet, så synes jeg, vi har noget at skrive hjem om. Det ville altså være en sensation, hvis det var tilfældet, at man kunne dokumentere, at der ikke var sket flere ulykker, efter at man havde sat hastigheden op – altså under forudsætning af at den faktiske fart er gået op, men det mener jeg jeg har kunnet registrere at den er. Det er jo ikke et spørgsmål om hastighedsgrænser, men om, hvor stærkt der køres.

Men altså det korte af det lange er, at vi ville finde det meget uforsvarligt. Og jeg synes, det ville være dejligt, hvis lastbilerne fremover gav sig til at overholde hastighedsgrænserne. Jeg kan ikke se, det vil være et problem på anden vis, end at der måske er nogle, der får lidt ondt i nerverne. Jeg tror såmænd ikke, det spiller den store rolle for, hvor hurtigt de kommer frem, og det vil blive langt nemmere at overhale dem på motorvejene, hvis de kører 70 km i timen, og vi vil få færre ulykker.

Jan Kørpe Christensen (FP):

I folketingsåret 1991-92 blev færdselsloven som bekendt revideret, således at den tilladte hastighedsgrænse for personvogne blev forhøjet til 110 km i timen. Der blev dog ikke tale om nogen øget hastighedsgrænse for lastbiler, som stadig kun må køre 70 km i timen. Den daværende justitsminister udtalte dengang, at han ikke ville afvise, at vi engang i fremtiden skulle se på, om de tilladte hastigheder for busser og lastbiler skulle forhøjes, eventuelt sådan at de kun skulle gælde på motorvejene.

Dette tidspunkt mener Fremskridtspartiet nu er kommet. Der sker en løbende udvikling i de tekniske foranstaltninger, der gør, at sikkerheden for de nye lastvognsmodeller hvert år bliver forbedret. Den samme udvikling sker for personbiler, men for øjeblikket drejer det sig altså om lastvogne.

Det er endvidere yderst diskutabelt, hvorvidt det faktisk er bedre for sikkerheden – som ministeren er inde på – at lastvogne bevæger sig ud ad motorvejen med 70 km i timen frem for 80 km. Når en lastvogn kører 70 km i timen og busser må køre 80 km i timen, vil der uvægerlig opstå situationer, hvor busser skal overhale lastvogne – sagt til fru Margrete Auken. På motorvejene er et af de største problemer for sikkerheden, når de store køretøjer skal foretage disse problematiske overhalinger. Den situation bliver daglig fremprovokeret under det nuværende hastighedssystem.

Det vil være langt mere hensigtsmæssigt, hvis de langsomt kørende biler har samme hastighedsgrænse, så den tunge trafik bevæger sig med samme hastighed på de danske motorveje. Derved undgår man, at de tunge køretøjer konstant skal ud i overhalingsbanen for at kunne køre den tilladte hastighed. Endvidere vil overhalingsbanen i højere grad være fri til personbiler, så trafikken afvikles mere gnidningsløst og dermed mere sikkert.

Det er kun få lande i Europa, der har så restriktiv en hastighedsgrænse for lastvogne som Danmark, på trods af at det danske motorvejsnet bestemt ikke kan siges at være i en dårligere forfatning end de andre landes. De fleste lande har en højere hastighedsgrænse end Danmark. Således har både Finland, Holland, Italien og Tyskland en hastighedsgrænse på 80 km i timen. Belgien, Frankrig, Portugal og England har en hastighedsgrænse på 90 km eller derover. Spanien, Sverige og Østrig har varierende hastighedsgrænser på 70–90 km afhængig af, om der er tale om en lastbil, et sættevognstog eller et vogntog.

Modstanderne af at sætte hastigheden op hævder, at det vil gå ud over sikkerheden – sådan som fru Margrete Auken også kom med det – da bremselængden ofte er længere for en lastvogn end for en personbil. Dette kan ikke benægtes, men der er heller ikke tale om, at hastighedsgrænsen skal sættes op til 110 km i timen f.eks.

Forslaget sigter altså imod at få trafikken til at glide bedre på de danske motorveje. Det er for-

slagsstillernes opfattelse, at det er dårligere for sikkerheden, at busser og lastbiler kører slalomkørsel på de danske motorveje frem for at lade dem køre i en jævn strøm i inderbanen på motorveje.

Jeg forstår, at ministeren faktisk er positivt indstillet over for at se på, om der er muligheder i den her retning, og jeg synes da, at det er et stort, stort skridt i den rigtige retning, at det her ikke bare bliver fejlet til side som noget, man ikke kan støtte.

Man erkender fra ministerens side, at vi skal have nogle grundige undersøgelser og en længere udredning med hensyn til sikkerheden. Og dér vil jeg godt spørge ministeren, om ministeren ikke allerede i dag kender til undersøgelser i udlandet på området. Jeg ser, at ministeren trækker på skuldrene, og det tyder på, at ministeren ikke har undersøgt, om der er lavet deciderede store udredninger i udlandet af sikkerhedsmomentet.

Jeg vil håbe på, at det efter udvalgsbehandlingen osv. kan blive sådan tilrettelagt, at vi, Fremskridtspartiet, Venstre og De Konservative, i hvert fald kan få det ud af det, at der kan komme en længere udredning og en undersøgelse, så vi måske kan konkludere, at det er et godt forslag, at vi skal have sat hastigheden op.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg ser ikke nogen som helst grund til at forhøje hastighedsgrænserne for lastbilerne. Som jeg forstår hr. Køpke Christensen, så siger han, at det er farligt, når lastbiler, der ikke overholder hastighedsgrænserne, forsøger at overhale lastbiler, der overholder hastighedsgrænserne. Se, det forstår jeg er farligt, og det er jeg enig i, men jeg vil anbefale, at man i stedet overholder hastighedsgrænserne.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg vil sige til Enhedslistens repræsentant, at man jo kan lave en lovgivning så sort og håbløs, at man mere eller mindre bliver presset til at bryde loven.

Det er klart, at hvis vi forestiller os, og lad os bare tage det helt groteske eksempel, at hastigheden på motorvej er 50 km i timen, så ved fru Jette Gottlieb godt, at ingen overholder denne hastighedsbegrænsning – ikke engang fru Gottlieb, vil jeg påstå – og man kan altså gøre det så surt for befolkningen, at det praktisk taget ikke kan lade sig gøre at overholde hastigheder-

ne. Derfor mener vi i Fremskridtspartiet selvfølgelig, at vi skal prøve at tilrettelægge hastigheden sådan, at vi får den glidende trafik.

Jeg tror, at der er mange områder, hvor også fru Gottlieb vil acceptere, at unge mennesker osv., der går i demonstrationer og lignende, ikke altid overholder landes love og regler, og det vil man undskylde med, at det er den pågældende situations skyld, og at man bliver ophidset osv.

Sådan er det også på det her område. Hvis man laver en lovgivning, der er håbløs at overholde, så er det altså et problem.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg skal ikke kunne sige, om hr. Jan Køpke Christensen er så handicappet, at han ikke kan finde ud af køre en bil lovligt, men jeg tror, at de fleste lastbilchauffører ville være i stand til det, hvis de ikke var udsat for et pres – ikke fra os, det ved hr. Jan Køpke Christensen godt, men fra deres arbejdsgivere og fra mange andre. Selvfølgelig er der nok kvalificerede chauffører til, at de kan køre lovligt, hvis det er det, de får besked på, og hvis det også bliver den holdning, vi har herinde.

Nu ved jeg godt, at det er ikke noget, hr. Jan Køpke Christensen går meget op i, men jeg kan til andre fortælle, at vi i Færdselskommissionen har beregninger, der viser, at hvis blot gældende regler blev overholdt, så ville vi halvere ulykkestallet. Jeg synes, det burde gøre indtryk. Jeg ved det ikke, men jeg tror ikke, at sådan noget gør indtryk på hr. Jan Køpke Christensen, og jeg ved såmænd heller ikke, om det gør indtryk på Venstre og De Konservative, men det burde strengt taget gøre indtryk, at ulykkestallet ville falde, hvis loven blev overholdt, hvilket alle bilister burde være i stand til, ellers skulle de vel ikke have kørekort. Det kan jeg så forstå at hr. Jan Køpke Christensen ikke kan, men den handicapkørsel behøver han jo ikke brede ud til os andre. Vi er forholdsvis kompetente og kan godt finde ud af det, og det går jeg ud fra at langt de fleste af landets chauffører også kan, hvis de bliver klar over, at nu er det alvor.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg vil godt spørge SF: Hvis de udredninger og undersøgelser, som ministeren nu vil sætte i gang, påviser og dokumenterer, at det sikkerhedsmæssigt er mere forsvarligt at sætte hastigheden op, som det her forslag foreslår, er det så

således, at fru Margrete Auken vil give sig og sige, at det accepterer vi, og nu må vi altså have sat hastigheden op? Kan vi i dag konkludere, at SF godt vil støtte forslaget, hvis der ligger klare udredninger og en undersøgelse, som dokumenterer, at det af sikkerhedsmæssige årsager er bedst at hæve hastigheden? Hvis det er tilfældet, synes jeg, vi er nået langt.

Så ved jeg godt, at det, fru Margrete Auken sagde, var, at det nok ikke hjælper noget at fortælle hr. Jan Køpke Christensen noget, for det lykkes nok ikke at overbevise ham, men så forstår jeg ikke, at fru Margrete Auken bruger alle de ressourcer.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nej, det kan også være svært at forstå, og jeg ville normalt hverken spille ord eller adrenalin på en debat med hr. Jan Køpke Christensen om de her ting; men da det foregår i Folketingssalen og det trods alt har noget at gøre med befolkningens debatniveau i det hele taget, så kunne det være meget godt, at man lige sparkede nogle ting ind.

Jeg kan forsikre hr. Jan Køpke Christensen om, at hvis der kommer undersøgelser, som viser, at det færdselsikkerhedsmæssigt vil være det mest forsvarlige at sætte hastighederne op, så lover jeg, at det er i orden. Men dér vil jeg altså gerne have undersøgelser på et lidt bedre niveau end den sidste om taxaer i busbaner, som vi fik fra Vejdirektoratet. Det skal altså være noget, der kan lidt mere på kvalitetsniveauet end det bras, de sendte over til os sidste gang. Det tror jeg godt de kan, for jeg kender folk i Vejdirektoratet, der kan lave ordentligt arbejde.

Hvis der kommer sådan en undersøgelse, så lover jeg, at det er i orden. Så er jeg med på den. Jeg kan til gengæld forsikre hr. Jan Køpke Christensen om, at det gør der ikke.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Konklusionen er, at bare vi har fru Margrete Auken her i salen, så behøver vi ikke at bruge alle de ressourcer på undersøgelser af forskellig art. Det er altså konklusionen. Vi får ikke en, der er bedre vidende end fru Margrete Auken. Jeg tror, det taler for sig selv.

Egil Møller (DF):

I bemærkningerne til lovforslaget er der redegjort for de mange gode begrundelser for denne lovændring, og disse er for et øjeblik siden blevet suppleret af ikke mindst hr. Brian Mikkelsen. Derfor skal jeg ikke yderligere gentage argumenterne.

Dansk Folkeparti kan varmt anbefale, at den nuværende ulovlige hastighed, som finder sted for en stor del af lastvognstrafikken, bliver mere lovlig i fremtiden. Dette vil ske, såfremt lovforslaget bliver vedtaget. Dansk Folkeparti vil anbefale, at hastigheden bliver maksimeret fra de foreslåede 80 km i timen til 90 km i timen, og så ser Dansk Folkeparti i øvrigt frem til en positiv udvalgsbehandling.

Erik Jacobsen (V):

Tak til de forskellige ordførere. Jeg føler trods alt, at forslaget fik en rimelig pæn behandling.

Til ministeren vil jeg sige, at vi er indstillet på under udvalgsarbejdet at gå ind i det forslag om en generel undersøgelse, som ministeren nævnte. Vi er indstillet på, at det skal tage sin tid, og vil afvente resultatet.

Til fru Margrete Auken: Hvis vi får disse hastighedsgrænser justeret, så vil vi undgå en del af de farlige overhalinger, som vi har på motorveje. Der vil blive åbnet mulighed for, at den tunge trafik vil trække over på de mere trafiksikre motorveje, og jeg tror, at der generelt vil ske en forøgelse af standarden.

Fru Jette Gottlieb sagde om lastbilerne: Bare de ville overholde de grænser, vi har nu. Jamen de er jo håbløst forældede, og derfor animerer de chaufførerne til at foretage disse ulovligheder. Lastbilerne har teknisk gennemgået en stor forandring, og vores motorveje er vel nok nogle af de bedste i Europa.

Derudover er jeg, som jeg nævnte, glad for den positive opbakning, som jeg trods alt følte der var, og jeg glæder mig til at komme i gang med udvalgsarbejdet, som jeg håber får en positiv udvikling.

Hermed sluttede forhandlingene.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 70:**Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktskykke nr. 77 vedrørende DSB Rederi A/S tilbage fra Finansudvalget.**

Af Kim Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 29/11 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Forslaget til folketingsbeslutning fra Fremskridtspartiet er, må jeg nok sige, baseret på en række fejlslutninger og misforståelser.

Fremsendelsen af aktskykket til Folketingets Finansudvalg er som bekendt en udmøntning af den aftale, som blev indgået i tilknytning til den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S. Denne aftale blev yderligere præciseret ved den politiske aftale af 24. oktober 1996, der var et supplement til rammeaftalen for DSB. Regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti står således sammen om beslutningen om, at ejendomsretten til DSB's havne overgår til DSB Rederi A/S.

Trafikministeriet har i den forbindelse fået vurderet havnene. Opgaven til vurderingsfirmaet International Port Development var at vurdere havnenes markedsmæssige værdi som de produktionsanlæg, de er. IPD har foretaget en dybtgående vurdering af havnenes værdi, som altså er opgjort til de omtalte 590 mio. kr. Jeg har ingen grund til at betvivle dette skøn, og de argumenter, der anføres i begrundelsen for beslutningsforslaget, for, at beløbet er overvurderet, bygger på misforståelser.

Et apportniskud i rederiet i den nævnte størrelsesorden må anses for en økonomisk hensigtsmæssig disposition forud for lånoptagelse, bl.a. for at sikre finansieringen af de nødvendige