

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-