

[Arne Larsen.]

fejlbetømmelser af, hvad det var muligt at køre med på den bestemte vejstrækning.

I Sverige har man brugt periodiske hastighedsbegrænsninger, og en ny er lige trådt i kraft pr. 1. juni. I Sverige har man som generel retningslinje 50 km i byer og nu 70 km på landeveje af en vis standard og 90 km på bedre landeveje — samt for motorveje en hastighedsbegrænsning på 110 km. Det er nok ikke helt tilfældigt, at man i Sverige er gået denne vej, og at man år efter år i sommerperioden gennemfører disse generelle hastighedsbegrænsninger. Det er nok, fordi landevejene i Sverige er overfyldt med bilister i disse sommermåneder. Der er mange bilturister i Sverige, og man ved erfaringsmæssigt, at færdselsulykkerne stiger hastigt i sommerperioderne. Desuden har man tilsyneladende gennem nogle år haft gode erfaringer med disse generelle hastighedsbegrænsninger. Man har altså i år ment, at der var noget, der tydede på, at ulykkestallet var ved at stige, og derfor har man nu gennemført en strammere bestemmelse vedrørende hastighedsbegrænsningerne, nemlig helt ned til 70 km på visse landeveje.

Der er stillet som ændringsforslag et meget moderat forslag, synes jeg selv, nemlig 60 km i byerne, 100 km på landeveje og 120 km på motorveje. Egentlig var jeg mest stemt for, at man satte en basis-hastighed på 90 km, men jeg har selvfølgelig villet arbejde for størst mulig tilslutning til generelle hastighedsbegrænsninger, og derfor har jeg tilsluttet mig det mindretal, som foreslår 60, 100 og 120 km. Jeg er vel klar over, at på visse områder kan man og bør man tillade højere hastigheder; på større gennemfartsveje i byerne skulle det jo ikke være udelukket, hvorimod det sandsynligvis vil være nødvendigt på visse landeveje at have hastighedsbegrænsninger på under 100 km, det er jeg ganske klar over. Jeg vil tro, at disse generelle hastighedsbegrænsninger, hvis de gennemføres, vil betyde noget meget væsentligt for nedsættelse af ulykkestallet, og det er det primære for mig, at vi sparer menneskeliv og ulykker i størst muligt omfang. Jeg vil tro, at såvel en promillegrænse som generelle hastighedsbegrænsninger vil kunne sætte ulykkestallene ned.

Til sidst vil jeg omtale det ændringsfor-

slag, som hr. Otto Mørch og hr. Kofoed og jeg selv har stillet om adgang for 16—18-årige til at få kørekort til let motorcykel. Knallertalderen er nu blevet nedsat til 15 år, og det kunne man have sine betænkeligheder ved, men man har vist ikke været helt opmærksom på, at det, vi har givet tilladelse til, er, at unge på 15 år får adgang til en let motorcykel. Knallert af den gamle type eksisterer bogstavelig talt ikke mere, og køres ikke af unge i den aldersklasse; det er ældre mennesker, der kører på de gamle typer af knallerter, som man også kan træde med pedal. Nu har hele markedet udviklet sig, og vi har i dag en letvægtsmotorcykel, som vi nu har givet unge på 15 år lov til at køre. Da dette motorkøretøj kan drosles op — jeg har været inde på det spørgsmål tidligere — således at det kan køre ikke 30, men måske 70 eller 80 km i timen, ville det være fornuftigere at give unge adgang til at køre en letvægtsmotorcykel på op til 125 m², som kan præstere en fart på 90 km i timen. Det indebærer, at de unge selvfølgelig skal have tilladelse af deres forældre for at gå op til en førerprøve, som vil være obligatorisk, og det vil betyde, at dette motorkøretøj skal indregistreres, og at der kan føres væsentlig bedre kontrol med unge på disse motorkøretøjer. Jeg synes, at alle erfaringer taler for, at man bør vælge denne form for letvægtsmotorkøretøj til de unge. Vi vil få en færdselsopdragelse af de unge på denne måde ved aflæggelse af køreprøver, og jeg synes, at det er langt at foretrække for det, vi nu har fået. Som et supplement til det, vi har fået, vil det være et væsentligt fremskridt.

Jeg er tilfreds med, at flertallet i nogen grad har modereret sin stærke stillingtagen over for dette spørgsmål, idet man erkender, at der er et væsentligt problem, og at man ønsker problemet nærmere undersøgt, og jeg vil da også meget henstille til justitsministeren, at han sætter ministeriet i gang med nærmere at undersøge hele dette problem, både forslaget's fordele og ulemper. Man er jo mange steder gået over til disse regler, især i Skandinavien, og da vi i øvrigt arbejder på en harmonisering af lovgivningen på færdselsområderne her i Skandinavien, synes jeg, at der i høj grad er noget at undersøge nærmere. Forhåbentlig vil man