

[Jimmy Stahr]

Vi finder det derfor rigtigt, at formålet med køreuddannelsen i langt højere grad end hidtil er at forsøge at gøre eleverne fortrolige med de farer og vanskeligheder, der opstår i trafikken. Jeg tror også, at det vil være en god idé at afslutte undervisningen på et køreteknisk anlæg med særlig vanskelige prøver. Jeg forstår, at ministeren er enig med os i dette, men af økonomiske grunde ikke vil sige ja. Man kunne måske forestille sig en anbefaling af dette i retsudvalget, således at man kunne starte i mindre målestok forskellige steder i landet og måske gøre det obligatorisk ad åre.

Når vi nu snakker obligatorisk, så er der en enkelt lille ting, jeg godt vil have lov at sige. Jeg kunne godt ønske mig, at enhver, der ville have kørekort til bil, skulle have tilbragt et vist antal timer på cykel i et bysamfund og følt, hvordan man som cyklist reagerer, når man er midt imellem bilerne, og hvorfor man kan blive så idiotisk gal på bilisterne i den situation. Den idé skal ministeren have ganske gratis. 4 timer på cykel mener jeg ville være rimeligt.

Vi kan stort set tiltræde de forslag om køreuddannelsen, der i øvrigt er i lovforslaget. De hviler på et godt og grundigt udvalgsarbejde, som vi har al mulig grund til at rose.

Jeg vil under arbejdet i retsudvalget også gerne grave lidt i spørgsmålet om todelingen af motorcykelkørekortet. Vi finder det forkert, at man straks sætter de unge op på de store maskiner. Det vil vi gerne have taget op under udvalgsarbejdet.

Hidtil har jeg været positiv – for at slå det helt fast.

Nu kommer vi til motorløb på offentlig vej. Det kan socialdemokratiet ikke gå med til. Jeg bor selv i et område, hvor der ofte finder orienteringsløb sted, og det er ikke altid lige behageligt. Hastighedsprøver, som dette forslag indeholder forslag om, gør bestemt ikke sagen bedre, så det kan vi ikke være med til.

Nu kan jeg se, at jeg skal skynde mig til det med hastighedsgrænserne. Lad mig sige, at § 43 om ændring af de køretøjsbestemte hastigheder kan vi gå ind for.

Derimod ser det anderledes ud med ændringerne i § 42. Socialdemokratiet kan ikke gå ind for, at man generelt hæver hastighedsgrænsen til 120 km i timen på motorveje – af flere grunde, men den vigtigste er nok den

afsmitning, der finder sted på to måder. For det første kan man være helt sikker på, at hæver vi hastighedsgrænsen til 120 km i timen, så kommer det generelle hastighedsniveau væsentligt højere op. Det er faktisk det, man bruger til at forsvare en hævning med. For det andet finder afsmitning også sted på alle de omliggende veje. Det kan enhver, der bor i nærheden af en motorvej, snakke med om. Når folk kommer ud fra en motorvej, så varer det et stykke tid, inden de, om jeg så må sige får sig kørt ned igen, hvis de overhovedet gør det. Så dér er også en afsmitning.

Endelig vil jeg sige, at det er paradoksalt, at netop nu, hvor vi kan glæde os over, at ulykkestallet viser en faldende tendens, kommer man med et forslag om, at hastigheden hæves. Vi er åbenbart enige om, at ulykkestallet skal være f.eks. 370, men når det så begynder at falde, hæver vi for en sikkerheds skyld hastighedsgrænserne, så vi kan nå op på 370 ulykker igen. Jeg synes ærlig talt, at det lyder lidt bagvendt. Vi må da alle sammen være glade for, at tallet er faldet.

Oven i det kommer hele spørgsmålet om de miljølemper, der er ved en hævning af hastighedsgrænserne. Vi indførte dem egentlig i sin tid for at spare energi, og det er jo ikke noget, der har ændret sig.

Jeg har et par synspunkter til, men dem må jeg gemme.

Helge Adam Møller (KF):

Hr. Jimmy Stahr startede ligesom bagfra med lovforslaget og kom lidt i tidnød til sidst. Jeg vil starte fra den modsatte ende – så når vi nok at dække det hele.

Lovforslaget blev jo fremsat i slutningen af sidste folketingssamling med henblik på, at man kunne få en drøftelse i befolkningen og blandt særligt interesserede i løbet af sommeren. Det er også sket, og jeg vil koncentrere mig om nogle få af de ting, man har debatteret mest.

Lad mig starte med hastighedsgrænserne på motorveje og motortrafikveje, som jo foreslås hævet til henholdsvis 120 km i timen og 90 km i timen. Begge ændringer er begrundet i, at der for disse to vejtyper er en meget lav uheldsfrekvens. Den er 0,06 pr. 1 mill. km. Det siger sikkert ikke nogen noget, hvis man ikke særligt har studeret det, men