

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 12:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hastighedsgrænser, køreuddannelse m.v.).

(Fremsat 3/10 84. Første behandling 9/10 84. Betænkning 29/3 85).

Der var stillet 10 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Forhandling

Jimmy Stahr (S):

Vi er efter en, synes jeg, grundig udvalgsbehandling nået frem til en række ændringsforslag, som vi i socialdemokratiet meget gerne ser vedtaget.

Må jeg have lov til at sige, at under udvalgsbehandlingen er vi blevet tydeligt bekræftet i det, vi sagde ved førstebehandlingen: at det er en farlig sag at begynde at sætte hastighederne op på landevejene, og det har jo også vist sig, at alle de papirer og alle de henvendelser, vi har modtaget i retsudvalget, har bevist, at ulykkestallet vil stige, hvis hastighederne sættes op. Jeg tror heller ikke, at der er nogen af ordførerne i dag, der vil benægte, at højere hastighed betyder flere ulykker og flere lemlæstelser, og det kan vi ikke som et ansvarligt folketing gå ind for. Derfor skal jeg meget opfordre til, at alle stemmer for at beholde hastigheden på 100 km i timen på motorveje. Det er jo ikke os, der kommer og beder om at få den sat ned. Vi beder bare om, at den bliver den samme, som den er i øjeblikket.

Vi har modtaget mange mærkværdige ting i udvalget. Der findes bl.a. en organisation

Formanden:

Må jeg godt bede om mere ro. Der er et hensyn at tage både til ordførerne og til tilhørerne.

Jimmy Stahr (S):

Der findes bl.a. en organisation med det mærkværdige navn Komiteen for Sikker Trafik. Stort set alle henvendelser fra denne komité har gået på, at hastighederne skulle sættes op, og i et særligt brev har de givet os nogle tal, der viser, at hvis man kørte 800 km nede i Tyskland med en forøget hastighed, ville man komme 1 time før frem, og yderligere hævder komiteen så, at man ville være mere udhvilet.

Hvis vi omsætter det til danske forhold, vil det sige, at ved forøget hastighed kan vi nå fra København til Roskilde fire minutter hurtigere, og så skal jeg ikke udtale mig om, hvorvidt man er mere udhvilet af den grund.

Det er jo sådan, at den forøgede hastighed sætter antallet af ulykker op, og så nedsætter den den tid, man bruger til at komme frem – hvis man overhovedet kommer frem – en anelse.

Også for at begrænse ulykkestallet har socialdemokratiet foreslået, at vi todeler motorcykelkørekortet, således at man i første omgang kun får kort til motorcykler op til 250 cm³. Vi synes, det er et fornuftigt forslag, og vil anbefale, at man stemmer for det. Der er jo tale om, at ulykkesrisikoen er størst for de unge med de store maskiner. De kan så efter to år, hvis de har lyst, gå op til en manøvreprøve og få kort til de store maskiner.

Endelig skal jeg sige, at der var et forslag fra justitsministeren om, at man skulle give adgang til hastighedsprøver på offentlig vej. Jeg tilstår, at jeg ved førstebehandlingen hånligt tilbageviste dette forslag, men ved at folk udefra har henvendt sig til os i udvalget, er jeg blevet overbevist om, at det faktisk er et udmærket forslag. Nu var det ikke, fordi det var justitsministerens forslag, at jeg automatisk gik imod det; det var sammensætningen af hastighed og offentlig vej, der gjorde mig lidt betænkelig. Men motorklubberne har tilsyneladende styr på det, og derfor mener jeg, vi bør beholde den bestemmelse i justitsministerens lovforslag.

Jeg håber, at vi kan fastholde den hastighed, vi har i øjeblikket, og jeg håber, at vi yderligere kan sætte den 10 km ned i byerne. Og så mener jeg, det er op til justitsministeren at sende politiet ud og kontrollere disse ting, så skal vi nok få en mere rimelig trafikafvikling på de danske veje.

Helge Adam Møller (KF):