

[Helge Adam Møller]

Jeg skal koncentrere mig om tre af de tildelede ændringsforslag, dem, der drejer sig om motorcykler, lastbiler og hastigheden. Men lad mig først sige, at de to vigtigste ting i dette lovforslag, som der heldigvis er et stort flertal bag ved, er, at man får en langt bedre køreuddannelse, og at man fremover har mulighed for langt mere differentieret end i øjeblikket at sætte hastigheden op eller ned, hvad enten der er tale om en motorvej, en landevej eller en vej i byen.

Lad mig gemme det måske mest kontroversielle: de 120 km, til sidst og starte med motorcyklerne.

Vi kan ikke gå ind for ændringsforslag nr. 9 om, at der skal ske en todeling på nuværende tidspunkt, og jeg vil godt nævne tre begrundelser.

For det første er det med motorcykler som med biler, at det først og fremmest er begynderne, der har uheldene. Der adskiller de sig ikke. For det andet er det sådan, at det lovforslag, som justitsministeren har fremsat, lægger op til, at når forskellige spørgsmål er afklaret, kan justitsministeren på eget initiativ indføre en todeling, og det, man bl.a. er interesseret i at afvente, er den nye og forbedrede køreuddannelse, som også motorcyklister skal gennemgå. Som det tredje vil jeg nævne, at både Norge og Sverige også overvejer at indføre en todeling af motorcykelkørekort, og det var vel rimeligt, at vi eventuelt fandt frem til noget fælles.

Lastbiler. Der er ind imellem nogle i dette høje ting, der siger: det kunne være meget rart, når vi skal stemme om dette eller hint lovforslag, at det var noget, vi selv havde forstand på, noget, vi selv havde oplevet. Jeg er godt klar over, vi kun er nogle få her i salen, der har kørekort til lastbiler og til busser, men hvad betyder ændringsforslag nr. 7 om, at lastbiler på motorveje ikke må køre mere end 70 km i timen – det er det samme som på landeveje – i virkeligheden? Ja, det betyder, at når man kører på en almindelig, smal, tosporet landevej med cyklister, gående, også med barnevogne, og traktorer, så må lastbilchaufføren med loven i hånd reelt køre 70 km i timen. Kommer han så ud på den store 6-sporede motorvej, er der to partier her, der går ind for, at han stadig væk kun må køre 70 km i timen. Det er ikke rimeligt, og jeg kan da også nævne, at 85 pct. af medlemmerne i færdselssikkerhedskommissionen

går ind for, at man hæver denne grænse. Det er også sådan, at langt over 90 pct. af lastvognschaufførerne i øjeblikket overskrider grænsen, og det burde måske fortælle os, at den grænse ikke er rimelig og realistisk.

Med hensyn til det sidste, de 120 kontra de 100 km i timen på motorveje, skal jeg ikke gentage alle argumenterne, men hovedformålet har været at flytte mere trafik fra de farlige landeveje over til de sikre motorveje ved bl.a. at gøre det attraktivt at kunne komme noget hurtigere frem. Motorvejene er i øjeblikket syv gange så sikre som landevejene. Vi flytter altså noget trafik og gør derved også landevejene sikrere.

En anden ting, som har været meget lidt fremme i debatten, er, at en kendt dansk trafikikkerhedsforsker – og han er den eneste, der har udtalt sig om det – anslår, at hvis hastigheden bliver hævet fra 100 til 120, vil gennemsnitshastigheden stige med mellem 4 og 5 km i timen, og det hænger sammen med, at der i øjeblikket er et stort antal, der kører hurtigere.

Lad mig endelig understrege – det synes jeg heller ikke har været fremme i debatten – at selv om der kommer en generel hastighedsgrænse på 120 km i timen, har vi stadig væk i lovforslaget indbygget en paragraf, der siger, at det er op til justitsministeren at fastsætte lavere hastighedsgrænser på de vejstrækninger, hvor det er nødvendigt, og det vil sige, at på et stort antal motorveje i og omkring København og andre steder, hvor der er stor trafik, kan man forestille sig, at der kun må køres 110 eller 100 km i timen, medens det på andre veje med lidt trafik er rimeligt og rigtigt at have muligheden for at køre 120 km i timen, så vi får flere trafikanter over på de sikre motorveje.

Vi kan altså anbefale, at man vedtager lovforslaget i uændret form.

Margrete Auken (SF):

Det er i øjeblikket sådan, at der årligt dræbes 650 mennesker og kommer 12.000 mennesker til skade i trafikken. Det er den faktiske situation, vi er i. Man kan selvfølgelig glæde sig over, at det for godt 10 år siden var dobbelt så mange, men det er en underlig glæde at slå sig til tåls med i stedet for at spørge: hvordan får vi dette tal ned? Der er faktisk sket det, at vi inden for det sidste par