

slagene her i L 156 har trafikministeren lyttet til de unges gode argumenter, og for rulleskøjtølbere kan der nu laves forsøg, så det kan afprøves, hvad der er bedst.

Desuden kan der gøres forsøg med, om en registreringspligtig knallert skal placeres på kørebanelen eller på cykelstien. Det er også et meget omdiskuteret problem, men nu får vejmyndighederne mulighed for at foretage forsøg med placeringen.

Også for mindre end ét år siden modtog vi i Trafikudvalget en deputation, som gjorde opmærksom på, at en højesteretskendelse i 1998 ikke var i overensstemmelse med lovgivernes intentioner bag ændringen af færdselsloven i 1997. Det drejede sig om generhvervelse af førerretten inden frakendelsestidens udløb. Lovens tekst skulle tydeliggøres, ministeren lyttede til os, og resultatet ses her i lovforslaget. Tak for det.

Det udvalg, som ministeren vil nedsætte for at se på, om der er behov for en generel revision af bestemmelserne om generhvervelse, mener jeg også skal vurdere, om den gældende frist på 6 år er rigtig, eller om fristen måske skulle være 3, 4 eller 5 år. Vi er også i udvalgsarbejdet interesseret i at få de nyeste tal for, hvor mange der indtil nu har generhvervet førerretten efter behandlingstilbud, og hvor mange tilbagefald der har været. Der kunne også til det arbejde hentes erfaringer fra vore nabolande Sverige og Tyskland, for jeg tror, vi herfra vil kunne få gode ideer til at gennemføre forslag på området.

Under udvalgsarbejdet i Trafikudvalget ser jeg også frem til, at vi får løst et meget omdiskuteret problem, som har kostet menneskeliv og har lagt beslag på urimelig stor indsats fra politiets side. Det er unge bilkøreres såkaldte »Quarter Miles-løb«, som mange steder i landet giver store problemer, også i min kreds i Odense, hvor et møde herom samlede næste 200 borgere.

Ændringen under § 1, nr. 5, siger, at der undtagelsesvis kan afholdes motorløb på midlertidig, afspærret bane, som er etableret på vej, der ellers benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Efter min opfattelse skal denne ændring ikke kun tilgodese det såkaldte cityløb i København, men også f.eks. motorløb organiseret helt efter reglerne af f.eks. Dansk Automobilsportsunion i samarbejde med vejmyndighederne.

Med samtykke fra politiet besluttes færdselsregulerende foranstaltninger altovervejende af kommunerne. Sådan forstår jeg ministerens hensigt med lovforslaget. Derfor skal de lokale vejmyndigheder også kunne tillade afholdelse af motorløb, der ikke er cityløb, på afspærrede færdselsarealer på en midlertidig bane, nøjagtig som beskrevet i bemærkningerne på side 10, 2. spalte.

Jeg ser frem til, at vi under udvalgsarbejdet får en tilfredsstillende løsning på det her problem, så vi ikke kriminaliserer flere unge end højst nødvendigt.

Flere biler og mere trafik berører alle mennesker i deres dagligdag. Mange, alt for mange, får tilværelsen ødelagt af meningsløse uheld i trafikken. Kun gennem en fælles indsats af alle trafikanter kan vi gøre det bedre.

Jeg synes, ministeren med det her lovforslags indhold har lyttet godt til, hvad der rører sig af problemer, der skal løses. Socialdemokratiet støtter selvfølgelig derfor lovforslaget.

#### Gitte Lillelund Bech (V):

Dette lovforslag bærer præg af en oprydning i Trafikministeriets nederste kommodeskuffe. Det har i hvert fald ikke været muligt for mig at finde meget klare begrundelser for flere af de foreslåede ændringer i færdselsloven, andet end at dele af ændringerne skyldes teksten i regeringsgrundlaget fra marts 1998.

Fra Venstres side må vi derfor udbede os nogle begrundelser og nogle svar på følgende:

Hvorfor skal politiets kompetence ændres med hensyn til færdselsregulerende foranstaltninger, når de fleste kommunalpolitikere faktisk mener, det foregår på fornuftig vis i dag?

Hvorfor skal spritbilister have ret til at kunne generhverve førerretten tidligere end i dag? Hvad vil det betyde for spritkørslen fremover? Hvad er konsekvenserne?

Hvorfor skal knallertkørere til at betale for syn af deres knallerter?

Jeg kan jo spørge: Mangler der penge i trafikministerens kasse?

Hvorfor skal cykelløb nu være tilladt til ulempe for al anden færdsel?

Og endelig sidst, men ikke mindst: Hvor langt kan kommunerne gå med deres forsøg trafikpolitisk set? Som vi har hørt i den seneste redegørelsesdebat, er der ret store bekymringer med hensyn til og ret store forskelle i opfattelsen af, hvor langt kommunerne må gå.