

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Ja, nu skal jeg nok lade være, men det her går altså over min fatteevne.

Der er altså nogle af os, der ikke kører for hurtigt ude på motorvejene. Faktisk er det sådan, at jeg overholder de 110 km/t., og der er folk, der kører langsommere, og der er folk, der kører hurtigere. Derfor kan hr. Mogens Andreasen ikke bare sige, at de 118 km/t. bare er et tal, bare er statistik, og at hr. Mogens Andreasen har kørt derude og set, hvordan det forholder sig. Der er også nogle, der kører 150 km/t., der er nogle, der kører 160 km/t., der er nogle, der kører over 200 km/t., og det påvirker alt sammen gennemsnittet. Men hr. Mogens Andreasen kan ikke komme uden om, at gennemsnittet er målt til at være 118 km/t., og så kan hr. Mogens Andreasen forholde sig til statistik, som han vil. Men hvis det er sådan, at vi helt ser bort fra det, er vi jo hinsides alt.

Til hr. Klaus Kjær: Jamen det er altså næsten ikke til at holde ud. Når man tager antallet af færdselsuheld, antal dræbte på motorvejene, antal kilometer og trafikmængden, dvs. hvor mange motorvejskilometer der bliver kørt, kommer man frem til, at uheldsfrekvensen på de danske motorveje er uændret, og den samme beregning viser, at uheldsfrekvensen på andre danske veje er faldet. Det har jeg sagt igen og igen heroppefra.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Hr. Mogens Andreasen for den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Mogens Andreasen (UP):**

Det kan godt være, at statistikkerne findes, men det er altså stadig sådan, at folk kører med de hastigheder på motorvejene, jeg nævnte, i hvert fald dér, hvor jeg selv kører. Men når gennemsnitshastigheden er 118 km/t. på motorvejene, hvad er der så i vejen for at tillade de sidste 12 km til en gennemsnitshastighed på 130 km/t.?

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

**Afstemning****Den fg. formand (Grete Schødt):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 103:****Forslag til folketingsbeslutning om mulighed for privat øvelseskørsel forud for erhvervelse af kørekort.**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.  
(Fremsat 25/1 01).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling****Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Forslagsstillerne har foreslået, at der skabes mulighed for privat øvelseskørsel.

Uddannelse af bilister og ikke mindst uddannelsen af de unge er et vigtigt emne i hele spørgsmålet om færdselssikkerhed, og jeg er enig med forslagsstillerne i, at manglende rutine kan være årsag til, at så mange unge indgår i ulykkesstatistikken. Det er også baggrunden for, at der er sket og fortsat vil ske en forstærket indsats på køreuddannelsesområdet.

Færdselsstyrelsen har allerede i juli 1999 og igen i januar 2001 skærpet kravene til køreuddannelsen, som tager sit udgangspunkt i en videreudvikling af de gældende danske undervisningsplaner for køreuddannelsen. Reglerne opstiller mindstekrav til undervisningens varighed. Formålet hermed er dels at øge elevernes antal af praktiske køretimer på vejene, dels at kørelærerne ikke på samme måde som tidligere skal kunne konkurrere udelukkende på prisen for den køreundervisning, de udbyder.

I den danske køreuddannelse er valgt den strategi at lade den professionelle kørelærer forestå uddannelsen af nye bilister ud fra den betragtning, at et professionelt indlæringsmiljø på basis af et detaljeret uddannelsesmål i undervisningsplanerne for køreuddannelserne vil skabe de bedste resultater, og netop de elementer,