

[A. C. Normann.]

vedsagelig kun at skulle rette sig efter politiets anvisninger, men er uvant med at skulle lade sig dirigere af befalingsmænd og hjemmeværnsfolk. Disse folk udviser jo ikke altid den takt, som politiet er indstillet på og uddannet til, og det er ikke ret længe siden, der i bladene omtaltes grelle uoverensstemmelser mellem hjemmeværnets folk og civile trafikanter i forbindelse med en øvelse. Jeg tror — uden at tillægge sagen større vægt — at den hidtidige ordning stort set har virket tilfredsstillende for begge parter, og at der ville være noget mere visdom i at undgå nye kilder til gnidninger.

Med hensyn til spørgsmålet om knallerternes placering i færdslen har det desværre ikke været muligt at finde en løsning, der tilfredsstillende alle parter. Det er jo ikke muligt at benægte, at knallerternes plads på cyklestien er en kilde til gene og irritation for de øvrige cyklister, navnlig måske for ældre cyklister, der i forvejen kun med betænkelighed bevæger sig ud i stærk trafik; i sandhedens navn må det indrømmes, at knallerterne ikke har været den årsag til ulykker, mange af os havde frygtet, men der er efter min opfattelse grund til at ængste sig for en stigning i antallet af ulykker, hvis knallerter med 25—30 km fart skal dele kørebane med køretøjer, der bevæger sig med en hastighed, der er 50—75 km hurtigere.

Det er jo i selve denne hastighedsforskel, livsfaren i kollisionstilfælde ligger, og den mellemvej, ministeren nu er gået med til: at knallerter i byerne skal køre på kørebanen og på landevejen på cyklestierne, hvor sådanne findes, er et kompromis mellem hensynet til cyklisterne og hensynet til sikkerheden. Jeg tvivler om, at nogen bedre udvej kan findes nu, og jeg vil anbefale ministerens og flertallets forslag.

Det radikale venstres stilling til § 73, den omstridte paragraf om droskernes og lillebilernes forhold, har været bestemt af det principielle synspunkt her som på andre områder i erhvervslivet at tilstræbe den

størst mulige næringsfrihed og ønsket om at lægge færrest mulige hindringer i vejen for den almindelige befolkning, når det gælder udøvelse af dens erhverv. Der kan jo altid anføres gode argumenter for at begrænse adgangen til dette eller hint fag, især hvis almindelige samfundshensyn træder i baggrunden overfor hensynet til den specielle branches interesser, og sådanne gode argumenter har det da heller ikke skortet på her. Jeg tror dog, det er rigtigt, at næringslovmæssige synspunkter ikke kommer til at dominere i færdselsloven på dette område, men at færdselslovens bestemmelser såvidt muligt kun bør omfatte rene færdselshensyn. Det kan være en fordel for dem, der er så lykkelige at have fået fodfæste indenfor en branche, at få lov til at trække stigen op efter sig, så konkurrencen begrænses, men de, der må blive udenfor, vil efterhånden være ringe stillet, hvis folketinget velsigner adgangs begrænsning til det ene fag efter det andet. Vi bør vistnok i stedet ofre en del mere opmærksomhed på at få adgangen til mange brancher lettet.

Man kan så i forbindelse med den frie hyreret også for lillebiler, som både flertallet og ministeren nu foreslår indført, spørge, om den forrettighed, droskerne beholder til de offentlige holdepladser, er tilstrækkelig til at berettiggende de pligter, der pålægges droskeejerne, men det spørgsmål må vel finde sin løsning i de kommunale droskeordninger. I alt fald stod det vist for de fleste som en uholdbar og meget uøkonomisk tilstand, at lillebilerne var henvist til med tab af benzin og tid at køre hjem med tomme vogne, medens ventende borgere forgæves vinkede stop til dem fra fortovet.

Jeg kan godt forstå socialdemokratiets stilling ud fra dets særlige forudsætninger og under hensyn til den taxaordning, borgerrepræsentationen i København har foreslået, men jeg indrømmer, at jeg har lidt vanskeligt ved at forstå, at det ærede medlem hr. Weikop, hvis liberalistiske opfattelse jeg kender, bl. a. fordi jeg har den ære at sidde