

[Dohrmann.]

Hvis det havde drejet sig om en ganske almindelig arbejder, som kunne være gået ind i produktionen og have produceret noget til eksport, var han ikke blevet indstillet til indfødsret.

Indenrigsministeren (Egon Jensen):

Jeg afstår fuldstændig fra at dokumentere sagen over for hr. Dohrmann, for det er simpelt hen umuligt. Men må jeg gøre hr. Dohrmann opmærksom på, at da vi havde spørgsmålet om indfødsret til behandling her i folketinget ved indfødsretslovens 200 års jubilæum, fik en spansk specialarbejder indfødsret på trods af, at han ikke opfyldte de betingelser, der normalt stilles.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslaget
forkastedes med 129 stemmer mod 23.

§§ 1-2
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:
Anden behandling af forslag til færdselslov.
(Lovforslag nr. 17. Fremsat 9/10 75. Første behandling 23/10 75. Betænkning 25/5 76).

Der var stillet 117 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet følgende ændringsforslag:

Af *Wilhelm (VS)*, *Steen Folke (VS)*, *Kurt Hansen (VS)* og *Litten Hansen (VS)*:

Underændringsforslag
til ændringsforslag nr. 53.

I den ved ændringsforslag nr. 53 foreslå-

ede affattelse af § 41, stk. 1, ændres „60 km i timen“ til: „50 km i timen“.

B e m æ r k n i n g e r.

Ved ændringsforslaget fastsættes den normale hastighedsgrænse i tættere bebygget område til 50 km i timen.

Dette er på linje med den tilsvarende hastighedsgrænse i samtlige vore nabolande, Norge, Sverige, Vesttyskland og England.

Mens hastighedsgrænser på landeveje især tjener til beskyttelse af bilisterne selv, er hastighedsgrænser — herunder skærpede hastighedsgrænser — i byer og bymæssig bebyggelse især motiveret i beskyttelsen af de svage i trafikken, hvilket først og fremmest vil sige børn og gamle. Langt det største antal trafikdødsfald blandt børn og gamle sker i byer og bymæssig bebyggelse. Det vil i væsentlig grad forøge sikkerheden og kun i ganske uvæsentlig grad sinke trafikken at nedsætte hastighedsgrænserne i disse områder.

Forslagsstillerne mener, at der er stærke argumenter for en hastighedsgrænse ved 40 km i timen, som man har i USA, men da ingen af de øvrige partier i betænkningen fra retsudvalget har vist tilbøjelighed til at nedsætte grænsen fra de nuværende 60 km i timen, må en 40 km-grænse nok anses for urealistisk på nuværende tidspunkt. Vi har derfor stillet forslag om en 50 km-grænse, som allerede findes i vore nabolande, og som det er så meget sværere at afvise som et demonstrationsforslag.

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

Formanden:

Taletiden er for ordførere i første omgang 20 minutter og i anden omgang 10 minutter.

Otto Mørch (S):

Vi står i dag over for at skulle lægge næstsidste hånd på det vel mest omfattende lovforslag bortset fra finansloven, som tinget har behandlet i denne samling. Den nye færdselslov er tillige en af de vigtigste reformlove, som er lagt på folketingets bord, en lov, som næsten hele befolkningen daglig kommer i berøring med. Derfor er det særlig