

[Gudme.]

Jeg vil i øvrigt gøre det samme som min forgænger i ordførerrækken, hr. Voigt, nemlig gennemgå ændringsforslagene i afstemningslistens orden og da fæste mig ved en halv snes stykker af de ting, vi skal stemme om senere på dagen, som i mine øjne er de væsentligste.

Jeg starter her med ændringsforslag nr. 4, hvor et flertal foreslår, at vi klart skal definere, hvad man forstår ved en kortvarig standsning. Jeg er helt enig i, at vi her bør få fastslået, sådan som man har det i andre lande, helt nøjagtigt tidsmæssigt, hvad en kortvarig standsning er, sådan at vi kan undgå en række processer, hvor man vil have forskellig opfattelse af, hvad en kortvarig standsning er. 3 minutter kan der ikke være forskellig opfattelse af hvad er, og 3 minutter må i mine øjne være en rimelig afgrænsning.

Det næste, jeg skal nævne, er spørgsmålet om at føre hyrevognene ind i busbanerne. Der foreligger jo to forskellige varianter af ændringsforslag, ændringsforslagene nr. 20 og 23. Ændringsforslag nr. 20 er en vidtgående variant, idet det kort og godt siger, at man skal give hyrevognene adgang til at komme ind på busbanerne, mens derimod nr. 23 er en mere moderat variant, idet det går ud på, at justitsministeren skal have en bemyndigelse til at prøve noget sådant, til at iværksætte begrænsede forsøg.

Jeg anbefaler, at man holder sig til det moderate, til ændringsforslag nr. 23, for vi har jo på en række punkter fået indsigelser fra de kommunale myndigheder, først og fremmest fra Københavns kommune, hvor spørgsmålet om busbaner har praktisk betydning. Så sent som i dag er der netop til retsudvalget indløbet et brev, hvor Københavns magistrats 4. afdeling med nogle argumenter, som jeg ikke synes er til at tilside-sætte, påpeger, at det kan være overordentlig betænkeligt at have hyrevognene på busbanerne, bl. a. af den gode grund, at når busserne standser, mens hyrevognene kommer bagefter, så vil hyrevognene altså komme i den situation, at enten skal de vente, mens busserne holder ved stoppestederne, eller også skal de bryde ud af busbanen og køre ud i de andre færdselsbaner, og så opnår vi måske at få den forvirring, som

netop busbanernes indførelse skulle gardere imod.

Derfor er der grund til at forsøge sig forsigtigt frem i denne sag. Det opnår vi ved at gennemføre ændringsforslag nr. 23, hvorefter ministeren kan iværksætte en begrænset forsøgsordning og derefter træffe beslutning om, hvorvidt og i hvor vid udstrækning hyrevogne skal have lov til at køre på busbaner i fremtiden.

Jeg vil derefter nævne ændringsforslag nr. 37, der drejer sig om, hvorvidt vi skal fravige den nuværende regel om, at man kun må parkere i en afstand af mindst 10 m fra et gadekryds. Vi kan jo godt erkende — selv om jeg må indrømme, at det ikke er den allerbedste begrundelse for at lave loven om — at denne regel overhovedet ikke overholdes i praksis. Det er vel også det, der er en væsentlig bevæggrund, for justitsministeriet har sagt: lad os så hellere få en realistisk regel, nemlig 5 m, som vi har en chance for at få overholdt, i stedet for i loven at skrive noget, som nok står der, men alligevel ikke gælder i praksis, og som det er umuligt at kontrollere og påtale i det daglige de mange steder, hvor reglen overtrædes.

Men jeg synes også, man kan tilføje, at det i al almindelighed må siges at være tilstrækkeligt, hvis man skal have udsyn over gadekrydset, til vognene står 5 m fra krydset, hvis de så vel at mærke bliver der, og jeg mener, at chancen i så henseende er bedre, end hvis vi holder fast ved et urealistisk krav om 10 m. Derfor må min indstilling her blive: lad os rette det til de 5 m og håbe på, at vi så i fremtiden kan få det overholdt.

Det næste, jeg kommer til, er ændringsforslag nr. 50 om det, man har kaldt lokale trafiksaneringer, altså muligheden for, at kommunalbestyrelser kan få justitsministerens tilladelse til, efter at man har talt med miljøministeren — det bliver jo en lang proces, man skal igennem — at fravige de almindelige regler i færdselsloven om, hvordan kørende og gående skal færdes.

Jeg kan, efter at have hørt hr. Otto Mørchs tilkendegivelse her i dag, forstå, at trods det, at hr. Otto Mørch og nogle af hans fæller i betænkningen har skrevet, at vi havde fået henvendelsen om dette punkt på et så sent tidspunkt, at det var uforsvarligt at træffe beslutning om det nu, så er efter