

## [Kurt Brauer.]

indført, så vil de belaste det synspunkt, som ellers har været gældende, og som jeg tror er i dansk traditions bedste interesse, nemlig at man skal køre efter forholdene. Denne paragraf vil stadig eksistere, dette synspunkt vil stadig eksistere, men jeg er meget nervøs for, at man vil ende op i, at maksimumsgrænserne bliver til minimumsgrænser, og at befolkningen vil føle det som en nærmest hellig pligt at race op på disse meget store hastigheder, som der er tale om.

Jeg vil senere stemme om ændringsforslagene og straffekonsekvensændringsforslagene i overensstemmelse med denne min holdning, men man vil opleve et delt socialistisk folkeparti i dette spørgsmål som i en række andre spørgsmål. Jeg har dyb respekt for de mennesker, som mener noget andet, men altså ikke nok til, at jeg kan dele deres opfattelse.

En ting, som jeg synes har nær tilknytning til planlægningen og til lokalsamfundenes mulighed for at få indflydelse på deres egen situation, er forslaget om, at hyrevogne skal have lov til at køre i busbanerne. Det ærgrer mig lidt, at venstre præsenterer et forslag, som ikke er konsekvent i sin holdning. Havde venstres forslag været konsekvent, havde det været udformet sådan, at det var en tilladelse til, at hyrevogne kan køre i busbanerne i deres fulde udstrækning, såfremt de ikke er hyresøgende. Så tror jeg, jeg havde stemt for det. Nu har jeg tilsluttet mig et forslag fra en anden samling af retsudvalgsmedlemmer, som er af den opfattelse, at justitsministeren skal fastsætte reglerne derfor, og at justitsministeren i betænkningen bliver opfordret til at gennemføre en forsøgsordning med hyrevogne i busbaner. Det er mit håb — mit meget store håb — at denne forsøgsordning bliver så altomfattende som muligt.

Jeg skal her erkende, at det er klart, at hyrevognene vil belaste de ansatte ved buselskaberne, som i dag har eneret til busbanerne. Når jeg er med på dette, så er det, fordi jeg mener, at disse ansatte har dårlige forhold, men at jeg parallelt med den kamp, jeg fører for disse ansattes forbedrede forhold, bliver nødt til at støtte hyrevognene som et indslag i den kollektive trafik. Det kan ikke nytte at tro, at vi kan klare os med DSB, at vi kan klare os med busser og rute-

biler. Vi bliver nødt til at regne med hyrevognene som et indslag i den kollektive trafik. Først når det er slået igennem i vores trafikplanlægning, så tror jeg, at vi kommer videre. Så kommer vi også så meget videre, at det bliver muligt at diskutere konsekvenserne af det vigtigste ændringsforslag af alle, ændringsforslag nr. 50.

Ændringsforslag nr. 50 er kaldt Kertemindeændringsforslaget, fordi udvalget er blevet inspireret af en kommunal deputation fra Kerteminde, bestående af et SF-byrådsmedlem og en ordfører for deputationen, et konservativt byrådsmedlem. Ændringsforslaget er sat sådan sammen, at det åbner en mulighed for noget, som hidtil har været standset og stoppet og chikaneret af politimyndigheden, som i ét og alt er centralstyret, og som har meget stærke ønsker om ensrettedhed og glidende trafik, i modsætning til lokalområdet. Denne lokale trafiksanering, som det åbner mulighed for, kan blive et værktøj i hænderne på planlæggere af politisk art og på planlæggere af teknisk art. Jeg føler, ja, jeg tør sige, at det er det ændringsforslag, og sandsynligheden for, at det ændringsforslag bliver vedtaget, der gør det muligt for socialistisk folkeparti til syvende og sidst at stemme for færdselslovsforslaget.

Jeg er bange for, at den røde tråd, som jeg talte om i indledningen, og som skulle gå fra vores indlæg i trafikredegørelsesdebatten over førstebehandlingen til i dag, var blevet klippet over, medmindre der var kommet et ændringsforslag ind i denne stil, som har en vis sandsynlighed for vedtagelse. Det ser man af de navne, som står bag det.

Sagen er nemlig, at den fjerde trafikdimension, som jeg vil kalde den, den dimension, som gør, at bilister en gang imellem skal færdes på de svages betingelser, pludselig er blevet en mulighed. Den er ikke blevet tvangsgennemført, den er ikke blevet trukket ned over hovedet på befolkningen i lokalsamfundet, men det er blevet muligt for lokalsamfundet efter forhandling med justitsministeriet at lave ganske specielle regler, som passer til deres eget lokale område.

Sagen er jo, at trafik i dag er biler, medens vi andre, fodtusser, fodgængere, er i vejen for trafikken. Det er sådan, det foregår; man behøver ikke at være ret meget mere end folketingsmand for at have for-