

[Poul H. Møller.]

alvorlige uheld eller overtrådt andre bestemmelser i færdselsloven, ja, så kan man slippe med henholdsvis en bøde og betinget fradømmelse af førerbevis. Denne strafsanktion finder vi som sagt alt for mild. Den vil næppe blive taget særlig alvorligt af dem, som allerede i dag ikke rigtig forstår, hvor farlig blandingen benzin og alkohol er.

Kristeligt folkeparti foreslår derfor følgende grænser og strafsanktioner, som i øvrigt er identiske med, hvad trafikikkerhedskommissionen kom til i sin betænkning i 1970: en promillegrænse mellem 0,5 og 0,8, hvor man skal kunne idømmes bøde og betinget fradømmelse af førerbeviset, derefter en grænse mellem 0,8 og 1,2, hvor der skal idømmes bøde, betinget frihedsstraf samt ubetinget fradømmelse af førerbeviset. Ved promiller over 1,2 bør der idømmes ubetinget fradømmelse af førerbevis, ubetinget frihedsstraf samt bøde. For de to første kategoriers vedkommende må det gælde, at der forudsættes ikke at være sket alvorlige uheld eller andre færdselslovovertrædelser. Vist er det alvorligt f.eks. for en erhvervschauffør at miste sit førerbevis for kortere eller længere tid, men det er dog vel nok så alvorligt for de sagesløse trafikanter, som kvæstes, invalideres eller mister pårørende ved spritbilistens ansvarsløse handlinger.

Vi finder, at bestemmelser om alcotests med politiets udvidede adgang til at kræve denne prøve vil kunne virke præventivt, idet det jo også betyder en forøget opdagelsesrisiko.

Jeg nævnte i min indledning bilen som den altdominerende faktor i trafikken, men også knallerterne er kommet ganske godt med, idet man i dag regner med, at der triller ca. en halv million af dem rundt på vore gader og veje. Dette lille billige transportredskab, som det jo var ved sin fremkomst, har også gennemgået en udvikling, således at det ikke har ret meget, om overhovedet noget, til fælles med den oprindelige cykel med hjælpemotor. Det er stadig den lille mands bil, altså et fornuftigt transportmiddel, men det er desværre også blevet et stykke legetøj i mange unges hænder, hvilket har afstedkommet en del problemer, som har været nok så svære at tackle.

Da knallerter hidtil ikke har skullet indregistreres, har de unge knallertkørere delvis

anonymt og måske skjult i en jetjagerhjelme ført sig særdeles frimodigt frem, både hvad støj og kørsel angår, så mange af vore medborgere har følt sig terroriseret herved.

Tilskyndet af mange trafikanter, herunder også en del politifolk, fremsatte kristeligt folkeparti derfor forslag om indregistrering af knallerter, men løb ind i så voldsom modstand, at dette ikke var gennemførligt.

Herefter fremkom justitsministeriets arbejdsudvalg vedrørende knallertproblematikken med et forslag, der gik ud på at skille fårene fra bukkene, nemlig ved at bedømme de store motorcykellignende knallerter som letvægtsmotorcykler, der som sådanne altså skulle indregistreres og krævede førerbevis. Man mente ligesom vi i kristeligt folkeparti, at man derved skar toppen af problemerne, idet man samtidig lempede på reglerne for de øvrige knallerter, bl. a. ved at sætte den tilladte hastighed op fra 30 til 40 km i timen, som disse knallerter jo er fremstillet til at kunne køre. Men trods megen imødekomenhed over for de protester, der lød fra diverse organisationer inden for knallertbranchen — ændringer, der efter min opfattelse tilgodeså alle rimelige krav — ja, så væltede dette desværre i sidste øjeblik. Jeg beklager dette meget, idet jeg tror, forslaget ville have løst alvorlige problemer, problemer, som i tiden fremover ikke vil blive mindre eller færre. Jeg tror, at man derved også har gjort knallertkørerne selv en dårlig tjeneste. Forslaget er altså imødegået af et flertal i udvalget, og det kan næppe ændres nu.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at vi i kristeligt folkeparti agter i næste samling at genfremsætte vort forslag om indregistrering af knallert, ganske vist i en ændret form. Vi har nu fået en masse godt materiale at arbejde ud fra, og det kan vi i hvert fald takke for.

Lad mig til sidste berøre spørgsmålet om trafiksanering. Selv om der i forslaget til ændret færdselslov i § 91 er givet justitsministeren bemyndigelse til at afgøre sager om indskrænkninger i færdslen på visse strækninger, bl. a. de såkaldte gågader, så har en del af vore medborgere ment, at mange afgørelser alligevel blev for ensidigt afgjort af det lokale vejvæsen og politi, som ikke tog tilstrækkeligt hensyn til det miljøforbedrende.

Vi har i retsudvalget bl. a. modtaget be-