

[Kaj Hansen.]

knallerterne ikke forsvandt fra cykelstien, men det viser netop problemets størrelse ved denne sammenblanding af trafikanterne.

Jeg skal ikke her komme ind på ret mange af disse lovbestemmelser og ændringer, en lang række af ordførerne har omtalt dem udførligt, men mere opholde mig ved de lidt mere kontroversielle spørgsmål og redegøre for den stilling, som kommunisterne har taget til dem.

Med hensyn til hyrevognsadgangen til busbaner kan vi simpelt hen ikke overse problemet, og hvilke konsekvenser det kan få, og derfor er vi kun gået med til en begrænset forsøgsordning på det område. Ud fra et sådant forsøg kan man høste nogle erfaringer og se, om det er noget, man skal gå videre med, eller det er noget, man skal stoppe.

Efter ændringsforslag nr. 50 til § 39 kan justitsministeren nu i samråd med miljøministeren fravige nogle regler i kapitlerne 2, 3 og 4 for at få den mest hensigtsmæssige lokale trafiksanering. Jeg tror, det er meget rigtigt, at vi har fået det med, også når man tænker på, hvad vi i øvrigt på det lovgivningsmæssige område tænker på at ændre med hensyn til vore byer. Vi mangler f. eks. — men det er vel også noget, vi får — en lov om byfornyelse. Her skulle det selvfølgelig være muligt at tage de trafikmæssige hensyn, og det sikrer man i denne lovs § 39.

Vedrørende ændringsforslag nr. 53 til § 41 om hastighederne skal jeg sige, at vi ønsker at fastholde de nuværende fartgrænser på 60, 90 og 110 km. Der er grund til at slå fast over for et forslag, der er stillet af VS om 50 km, at 60 km er ikke nogen minimumsfart, og at der — det fremgår også af stk. 4 i denne paragraf — selvfølgelig kan fastsættes lavere grænser end de 60 km. Det sker for øvrigt også i stor udstrækning, og det må hele tiden være de lokale forhold, der er afgørende for, om sådanne lavere hastighedsgrænser skal fastsættes.

Vi går også ind for de grænser for øvrige bilister, som fremgår af ændringsforslag nr. 56 til § 42.

Jeg kan ikke undlade at sige lidt om det forslag, der er stillet fra et mindretal — det er ændringsforslag nr. 62 fra hr. Biltzing og hr. Kurt Brauer — om, at der ikke må være 2 børn under 6 år på en cykel. Nu har der

måttet være det, siden cyklen blev opfundet, men nu har hr. Kurt Brauer altså pludselig fået dårlige nerver over den side af sagen. De nerver kommer ikke så meget frem med hensyn til den øvrige trafik, idet hr. Kurt Brauer går ind for fri hastighed. Man kunne måske sige, der var lidt konsekvens i det, for så bliver det lidt mere farligt at være på gaderne for cyklisterne. Hvis det skal ses i denne forbindelse, kan jeg se logikken i det, men ellers ikke. Jeg vil fraråde, at man vedtager et sådant forslag. Man må overlade ansvarsfølelsen til fædrene og mødrene i den sag.

Ændringsforslag nr. 68 til § 52 drejer sig jo om spiritus- og promillekørsel. Vi går altså ind for de 0,8 og 1,2 promille. Vi har fundet, at der knyttede sig for megen usikkerhed til den såkaldte frie bedømmelse. Vi har jo set, at folk er blevet dømt og har mistet kørekortet med en promille, som har været under 1, mens man har set andre klare frisag med en promille, som er over 1. Det kan da godt være, at det har været helt i overensstemmelse med den nugældende lovgivning og de pågældende menneskers reaktion, men det føles absolut ikke retfærdigt, at den ene bliver frikendt, mens den anden mister kørekortet eller kommer en tur i spjældet. En lov skal være sådan, at folk ved, hvad loven drejer sig om, og nu er det fastsat helt klart, at kører man med en promille over 0,8, men under 1,2, så har man været skyldig i en lovovertrædelse, selv om det måske ikke i øvrigt har været spirituskørsel. Det ligger også helt klart, at kommer man over 1,2 promille, så er der tale om spirituskørsel.

Vi går også ind for ændringsforslag nr. 77 til § 62, hvorefter aldersgrænsen for knallertkørere fortsat bliver 15 år.

Jeg skal i øvrigt henvise til ændringsforslag nr. 83 til § 66, et mindretalsforslag, hvor kommunisterne deltager. Det går ud på, at indehavere af et værksted, der for ejeren udfører eller lader udføre reparationsarbejde, kan drages til ansvar for fejl eller forsømmelser ved sådanne arbejder, hvis dette har bevirket, at køretøjet ikke opfylder betingelserne i stk. 3. Vi tror, det bliver nødvendigt at få noget sådant ind i lovgivningen. Det ser ikke ud til, at der kan blive flertal for dette forslag, men så skal man arbejde videre med det. Det er muligt, det