

[Arnfast.]

promillegrænse. Forslagets formulering er vi imidlertid overordentlig betænkelige ved, og vi kan ikke tilslutte os, at der institutioneres en blid og en hård form for spirituskørsel. Det er i den offentlige debat omkring dette spørgsmål fremhævet, at respekten for den mildere form for overtrædelse af reglerne om spirituskørsel — den, der her i forslaget kaldes promillekørsel — vil blive overordentlig ringe, og det er et synspunkt, som CD kan tilslutte sig.

Mit parti er af den opfattelse, at afgrænsningen må finde sted ved fastlæggelse af én grænse, og mener som i øvrigt en meget stor del af de rådspurgte eksperter, at denne grænse bør fikseres til 0,8, som jo også er anbefalet af de europæiske transportministres konference, CEMT. Vi kan derfor ikke støtte udvalgets forslag om 2 promillegrænser, men vil fastholde § 63, som den er, og altså derfor stemme imod ændringsforslag nr. 68. Vi håber, at dette forslag falder, og at der mellem anden og tredje behandling eventuelt kan komme en klargøring af, hvor langt man kan anvende bøder.

Der er talrige andre punkter, som kunne tages frem, men jeg skal nøjes med at nævne, at i spørgsmålet om hastighedsgrænser havde vi gerne set, at udvalget var kommet frem til en løsning på spørgsmålet, om disse hastighedsgrænser bør opretholdes om natten. Det er forhandlet, forstår jeg, men ikke blevet til noget. Vi mener ellers, at det ville være logisk at suspendere dem i de sene nattetimer ud fra de erfaringer, man gør ved at køre om natten, hvor der ingen færdsel er, men vi vil stemme for de hastighedsgrænser, som er anbefalet, idet vi dog vil stemme for det ændringsforslag, som tillader 120 km på motorvejene.

Jeg kunne også ganske kort nævne, at vi vil gå ind for forslaget om, at man skal tillade, at der parkeres 5 m og ikke 10 m fra gadehjørne. Vores erfaringer fra udlandet viser, at det lader sig nok gøre endda at få overskuet kørebanen.

De øvrige principielle ændringer, som udvalgsflertallet har tilsluttet sig, kan mit parti også støtte, og totalt set er det med glæde, vi medvirker til gennemførelsen af det foreliggende forslag til en ny og moderniseret færdselslov.

Wilhelm (VS):

De mere generelle synspunkter, jeg gav udtryk for ved første behandling sidste forår, gælder stadig. Der er sagt her igen i dag, at færdselsloven er upolitisk, og det viser sig jo ved, at man i de fleste partier for en gangs skyld har givet lov til fri afstemning, og at afstemningerne formodentlig kommer til at gå på kryds og tværs. På de helt væsentlige områder er vi ganske uenige. Færdselsloven er bestemt politisk, og det er udtryk for en indsnævret forståelse af, hvad der er politisk vigtigt, når partierne på dette felt ikke opretholder den samme gruppedisciplin, som de traditionelt opretholder, så snart de mener, at der er noget politisk i tingene.

Denne lov handler for almindelige mennesker næsten udelukkende om deres pligter over for samfundet, ikke om deres rettigheder i forhold til samfundet. Der er f. eks. ikke noget om rettigheder til en ordentlig trafikregulering sat ind i denne lov, og det er naturligvis ikke helt tilfældigt, at prioriteringen er sådan. Færdselsloven søger stakåndet at tilpasse bestemmelserne til den trafikudvikling, der er sket gennem kræfternes frie spil og gennem privatbilismens uhemmede vækst, den søger ikke at styre trafikudviklingen. Man tilpasser med færdselsloven, man forsøger ikke med denne lovgivning at styre nogen udvikling.

Færdselsloven bliver derved først og fremmest indrettet på de krav, som kapitalen i skikkelse af f. eks. bilproducenter, jordspekulanter, husejere m. v. stiller direkte eller indirekte, og ikke primært på opfyldelsen af befolkningens behov, som jo f. eks. er behovet for kollektiv befordring, for sikker trafik, for beskyttelse af trafiksvage grupper, børn og gamle især, hensyn til forurening, til støj, til miljøgener osv.

Alle taler og talte også sidste forår om beskyttelse af de trafiksvage grupper, men når det kommer til stykket, så bliver det praktisk taget ikke til noget. Denne fantasi-løshed er ikke helt tilfældig heller. Den har at gøre med et krav om forrentning, med m²-priser, med modsat rettede krav om hurtig befordring på grund af byplanlægningens fallit, den manglende mobilitet på boligmarkedet, den ghettoagtige fordeling af arbejdspladser og boliger, den lange di-