

[Wihjelm.]

stance mellem bolig og arbejdsplads, den underprioriterede kollektive befordring osv.

Jeg omtalte sidst den direkte forringelse, der er sket på trafikområdet i løbet af de sidste årtier, hvor man tidligere i en i mange henseender økonomisk svagere udgangsposition alligevel havde råd til særskilte baner for gående, for cyklister og for motorkøretøjer, og hvor man siden har nedlagt de fleste cykelstier af hensyn til privatbilismens hærgen, og hvordan man i lovforslaget, som det oprindeligt var fremsat, så sig nødsaget til at åbne for cykling på fortovene. Det er nu mere eller mindre trukket tilbage ganske vist, men problemet består jo stadig, og man står stadig i det samme dilemma. Man er stadig i den situation, som jeg beskrev ved første behandling, at valget står mellem at lade cyklisterne risikere at blive kvæstet af bilerne og at lade fodgængerne risikere at blive kvæstet af cyklisterne. Det er denne direkte forringelse af trafikvilkårene og færdselssikkerheden, som klart rammer de svageste, der kan henføres til helt konkret to ting, nemlig privatbilismen og grundpriserne, der begge igen kan føres direkte tilbage til kapitalkrav.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at det havde været fristende for os at markere et alternativ ud fra den opfattelse, jeg her har skitseret, men vi må erkende, at det har vi ikke magtet rent tidsmæssigt. Vi har for at sige det lige ud ikke deltaget i udvalgsarbejdet om dette lovforslag. Der har vel været, jeg ved det ikke, men jeg vil tro en 60-70 lange møder om det, og forklaringen på, at vi har måttet afstå, er ganske enkelt, at vi ikke kan nå det hele. Der har vist i øvrigt aldrig været en gruppe på kun 4 medlemmer, der har siddet i så at sige alle udvalg. Det gør VS, og vi bruger det, men vi er selvfølgelig nødt til at prioritere, og færdselsloven, som vi alligevel ikke var betækningsberettigede på, kunne vi ikke afse så meget tid til, som den egentlig krævede, og vi har derfor i denne ene sag oprådt, som om vi ikke var udvalgsberettigede, og nøjedes med stort set at forholde os til forslaget med de ændringsforslag, som de betækningsberettigede partier har fremsat. Dem vil vi så tage stilling til ud fra den opfattelse, jeg netop har givet udtryk for, og det vil sige, at vi konkret støtter alt det, der går i retning af bedre beskyttelse af

de trafiksvage grupper og i retning af bedre vilkår for den kollektive befordring.

På et enkelt punkt, hvor der er — sådan opfatter vi det i hvert fald — en åbenbar forglemmelse i de mange ændringsforslag, stiller vi selv et. Jeg skal vende tilbage til dette om lidt.

Først vil jeg dog understrege, at det hele, som det nu ligger, med ændringsforslagene og de muligheder, der er for lidt forskelligt udfald på tingene, kommer til at udspille sig inden for de afstukne rammer, præget af en fantasiløshed, som har resulteret i, at det aller mest vidtløftige, nogen har kunnet forestille sig at bringe på bane i forbindelse med færdselsloven, det er, om der skal være faste promillegrænser eller ej, og om hastighedsgrænserne skal stå i loven eller ej.

For i det mindste at antyde, hvad vi gerne havde arbejdet med, hvis vi havde haft tidsmæssige muligheder for det, skal jeg nævne nogle få punkter. Vi ville have fundet det rimeligt, at cyklister skulle have krav på afmærkede baner i mindst samme omfang som bilister. Sådanne baner skulle respekteres 100 pct., når der var cyklister i dem. Der er jo råd til at lave fine hvide asfaltindfældninger til markering af bilbanerne, men der gøres rent faktisk intet for cyklisterne, til trods for at de jo er langt mere udsatte.

Et andet punkt: forældrerådene ved skoler og eventuelt andre børneinstitutioner skulle have beføjelser og bevillinger til at øge trafiksikkerheden på skolevejene. Det er vanvittigt, at kriteriet for lysregulering af et kryds f. eks. alene er trafiktætheden for den kørende trafik og ikke krydsets placering i forhold til f. eks. skoleveje. Forældrerådets bevilling til formålet kunne f. eks. pr. barn svare til vejjudgifterne pr. bil. Det ville, for at stille det en smule i relief og gøre det konkret, svare til ca. 1.000 kr. årligt pr. barn.

Et tredje punkt: beboerforeninger skulle have beføjelser til en vis grad af trafikregulering inden for deres område, f. eks. lysregulering, ensretning, hastighedsgrænser, oprettelse af vejboomme og andre forhindringer, parkeringsregler m. v.

Som tingene ligger, må vi som sagt forholde os til det forslag, der er lagt frem, og de ændringer, andre har fundet det for godt at foreslå. Jeg skal her kun konkretisere VS'