

[Biltzing.]

sker også med den forudsætning, at resultatet af forsøgsordningen bliver forelagt retsudvalget til vurdering, samt at et positivt forsøg vil resultere i en permanent ordning.

Mette Madsen (V):

Jeg skal her komme med mine begrundelse for, at jeg er imod en fast promillegrænse.

Først og fremmest er jeg bange for, at der i så fald vil komme flere motorførere med promiller ud i trafikken, fordi de mennesker, der ellers har det — også for mig at se — eneste rigtige princip, at de overhovedet ikke drikker, før de sætter sig bag rattet, nu måske vil tillade sig selv at tage et par genstande, selv om de har bilen med.

For det andet mener jeg ikke, at en fast promillegrænse vil give grundlag for generelt at fastslå, at så mange genstande kan man tillade sig at drikke, og så mange timer skal forløbe efter indtagelsen, bl. a. fordi en vis mængde alkohol ikke medfører samme alkoholpromille i blodet hos forskellige mennesker, fordi folk er højst forskellige med hensyn til legemsvægt og legemsbygning. Endvidere kan drikke med samme alkoholstyrke have forskellig virkning på den samme person til forskellige tider, f. eks. afhængig af, om man drikker på tom mave eller man er mæt, eller om man er udhvilet eller man er træt.

Imod en fast promillegrænse kan endvidere indvendes, at der findes spiritusholdige drikke i et meget betydeligt antal og mange styrkegrader, og hvor mange kender nøjagtigt alkoholkoncentrationen i de enkelte vin- og ølsorter?

Begrebet en genstand er heller ikke et præcist og entydigt begreb. Restaurationsnapsen ved man temmelig nøje hvad er, men hvad med håndskænkede genstande, og hvad med drinks i private hjem?

En fast promillegrænse vil således kunne give mange en helt ubegrundet følelse af tryk, når de sidder og vil beregne, hvor meget de kan tillade sig at drikke, eller hvor lang tid der skal gå, før promillen er nået ned under en fastsat grænse.

Endvidere nærer jeg ængstelse for, at kampen mod spirituskørslen kan svækkes ved en fast promilleregulering, derved at jo mere formel en lovovertrædelse er, desto mindre

vil den almindelige fordømmelse af overtrædelsen kunne blive. Og spirituskørsel må ikke i den almindelige bevidsthed kunne sidestilles med mere banale færdselsforseelser.

Disse betragtninger, jeg her har fremført, dækkes af et antal i venstres gruppe, men personlig er jeg imod betinget frakendelse af kørekort, når der foreligger promillekørsel. Enhver bilist må vide, at promillekørsel, enten det så kaldes promillekørsel eller spirituskørsel, omgående vil medføre tab af kørekortet. At man sætter sig til rattet og kører ud i trafikken efter at have drukket spiritus, kan efter min overbevisning ikke sidestilles med en såkaldt klapfejl.

Jeg ønsker også at fastholde domsmandsinstitutionen, selv om den faste promilleregulering skulle blive vedtaget, og jeg håber, at der bliver flertal for ændringsforslaget om, at politiet til enhver tid kan kræve udåndingsprøve.

Til slut vil jeg sige, at jeg ved afstemningen om de forskellige paragraffer og ændringsforslag hele vejen igennem vil stemme for det, der forekommer mig at ville give den største sikkerhed i den daglige trafik. Jeg håber, at vi med den nye færdselslov vil kunne nedbringe de rystende høje ulykkestal, men der må stadig arbejdes videre både i oplysningen og i lovgivningen, og jeg vil indtrængende opfordre ministeren til, at knallertproblemet bliver taget op igen, så snart vi samles i det nye folketingssår.

Birgitte Oxdam (V):

En af færdselslovens hovedintentioner er at beskytte de svage i trafikken, herunder cyklister. Dette kan jeg som aktiv cyklist kun hilse med glæde. De klemte cyklister kommes således til undsætning i forslaget § 48, stk. 3, hvorefter en cyklist i et kryds, hvor en eller flere vognbaner er forbeholdt højresvingende, gennem krydset kan anvende den nærmeste vognbane, som ikke er forbeholdt de højresvingende. Så skulle man nok for fremtiden kunne komme frelst over Rådhuspladsen.

Det var mig personlig en glæde at høre hr. Otto Mørch give en bloc-tilsagn fra socialdemokratiet til det på venstres initiativ fremsatte ændringsforslag nr. 50, som giver mulighed for trafikmæssigt at indrette lokalområder på de svage trafikanters betingelser.