

[Justitsministeren]

strering vil være, har man måske ramt netop en gruppe, som man bestemt ikke havde i tankerne, da man fremsatte forslaget fra spørgerens side.

Til hr. Knud Lind vil jeg sige, at identifikation i mørke kan opnås på en betydelig nemmere måde end ved en registrering af samtlige landets knallerter. Der er jo krav om lygteførsel osv. Er der mangler ved disse krav, vil der naturligvis kunne ses på de udstyrsbekendtgørelser, der så måtte være tale om at ændre, hvis der virkelig er et sagligt behov for det. Det kan jeg naturligvis ikke afvise, og det vil jeg meget gerne drøfte.

Jeg erindrer ikke, at forsikringselskaberne skulle have lovet at betale alle udgifterne i forbindelse med en registrering. Jeg er helt sikker på, at det i sidste ende vil være knallertkørerne eller skatteborgerne, der kommer til at betale.

Nør Christensen (CD):

Det er da rigtigt, at der føres kontrol med ulovlige knallerter. Jeg har forstået det således, at hver anden knallert, der kører på vejen, er ulovlig. Men jeg føler faktisk, at disse kontrolforanstaltninger, disse såkaldte kampagner, sker for sjældent. Jeg vil gerne spørge ministeren, om han finder, at det er rimeligt over for politiet, at der ligefrem skal iværksættes en kampagne. Kan man ikke bare foretage en løbende kontrol uden at sætte ekstra mandskab ind i en bestemt periode, således at man kunne spærre en hel gade eller en hel plads af, for at få ryddet op?

Justitsministeren (Ole Espersen):

Der skal være mulighed både for specielle kampagner over for ulovlige knallerter og knallertkørsel i det hele taget og for en løbende kontrol. Der er begge dele.

Når der en gang imellem laves en kampagne – det gør der jo ikke blot i forhold til knallertkørere, men også i forhold til bilister, bilens udstyr, spirituspåvirkethed osv. – er det, fordi man ikke blot ønsker at opnå kampagnens fordele ved at se på den enkelte knallert i forbindelse med en kontrol eller den enkelte mulige spiritusbilist, men fordi der samtidig ligger en pædagogisk funktion i en kampagne. Derfor har vi brug både for den løbende kontrol og for de kampagner, der kommer med mellemrum.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. 583

2) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

Finn Jørgensen (KF):

»Vil ministeren medvirke til at ændre eller medvirke til ved dispensation eller lignende at lempe bestemmelsen i ministeriets cirkulære af 28. august 1975, pkt. 4, hvori det er anført, at der på motorveje kun må henvises til serviceanlæg, der er beliggende i direkte tilknytning til vejen?«

Skriftlig begrundelse

Den meget restriktive bestemmelse udelukker f. eks., at der på motorveje henvises til sygehuse med skadestue, hvilket for private bilister i en presset ulykkessituation kan gøre det urimeligt svært på hurtigste måde at nå frem til nærmeste skadestue. Bestemmelsen kan i øvrigt føre til, at udenlandske bilister passerer gennem landet uden undervejs at gøre ophold eller vælge overnatningsmuligheder.

Finn Jørgensen (KF):

For nogle år siden blev der anmodet om tilladelse til på Lyngby motorgade at afvise til Københavns amtssygehus i Gentofte, hvor der bl. a. er skadestue. Det blev afslået med den begrundelse, at amtssygehuset i Gentofte havde postadresse i Hellerup, som der blev afvist til fra vejen, og at det i øvrigt lå ved Kildegårdsvej, som der også var afvist til.

Det var jo ikke noget, der hjalp meget for dem, der søgte amtssygehuset og skadestuen, og derfor rejstes spørgsmålet om, hvorvidt de bestemmelser, der gælder, ikke er alt for restriktive for så vidt angår afvisning fra motorveje til steder, hvor folk kan have behov for at søge hen også i en presset situation.

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Jeg kan sige til hr. Finn Jørgensen, at en lempelse af den omhandlede bestemmelse om, at der på motorveje kun må vejvises til serviceanlæg, der er beliggende i direkte tilknytning til vejen, allerede er sket for så vidt angår vejvisning til hospitaler, som har skadestue. Det skete på foranledning af en hen-