

Det er alt sammen spørgsmål, som vi har behov for at få afklaret i forbindelse med udvalgsarbejdet, så derfor kan vi endnu ikke tage endelig stilling til lovforslaget. Det afhænger simpelt hen af de svar, vi får.

Helge Adam Møller (KF):

Det at være trafikminister betyder jo i hvert fald indimellem, at man befinder sig på øretævernes holdeplads. Jeg kan se, at en tidligere trafikminister smiler og nikker. Sådan er det nu, og det har jo også i et vist omfang været gældende for den nuværende trafikminister. Men det bliver der såmænd ikke så meget af i forbindelse med dette lovforslag, for den konservative folketingsgruppe kan helt klart støtte hovedlinjerne i forslaget.

Men jeg vil alligevel godt starte med en enkelt lille øretæve og så gå til alt det positive bagefter:

Dette lovforslag blev fremlagt til høring den 30. juli ikke alene sidste år, men faktisk i sidste årtusind. Så blev det sendt ud, og i løbet af august og september 1998 kom alle svarene fra de forskellige myndigheder, og de var overvejende positive. Derefter havde man nogle yderligere detaljspørgsmål, og dér kom svarene så i november og december 1998, og alligevel modtog Folketingets Retsudvalg først i går kl. ca. 15 dette meget omfattende høringsnotat. Det er simpelt hen for dårligt. Det giver os meget lidt tid til at læse alle de fornuftige og velunderbyggede betragtninger, som er kommet fra vejmyndigheder, politi, cyklistorganisationer, FDM osv.

Når det er sagt, så lad mig vende mig til selve lovforslaget:

Dér synes vi, det er rigtigt, og det er hensigtsmæssigt, og det er rimeligt, at kompetencen og initiativretten til at regulere færdslen nu overflyttes fra politiet til kommunerne. Det bliver altså kommunerne, der som vejbestyrelser kan bestemme, hvor der må parkeres og standses, hvor der skal være fodgængerfelter, hvilke gader, der skal indrettes til gågader og sivegader. Men – og det er meget vigtigt for den konservative folketingsgruppe – alle disse forslag er initiativer, der skal ske med samtykke af og i forståelse med den lokale politimyndighed. Og hvis man så stadigvæk er uenig, ja, så er det i sidste instans, ministeren der afgør sagen, og sådan skal det være.

Vi kan også tilslutte os, at ministeren nu får mulighed for at godkende forsøg, som er tidsmæssigt og geografisk begrænsede, og som omfatter færdselsregulerende foranstaltninger ude i det enkelte amt eller i den enkelte kommune. Igen står der jo klart og tydeligt, at forsøget skal være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, og der står også, at man skal høre politi, relevante myndigheder, organisationer og erhverv, inden forsøget godkendes. Det synes vi også er rigtigt.

Så lægger man op til – og det kan jo godt give anledning til overvejelser – at spritbilister, som gentagne gange er frakendt kørekortet i en kortere eller længere periode og ofte afsluttende med en livsvarig frakendelse, under særlige omstændigheder får mulighed for at få deres frakendelse op til en revurdering ved en domstol allerede 5 år efter, at frakendelsen er sket, i modsætning til i dag, hvor det ofte kan tage 15 eller 20

år. Det kan vi godt acceptere under den forudsætning, som også fremgår af lovforslaget, at det stadigvæk er domstolen, der afgør det efter en individuel og nøje behandling, at der ikke under nogen omstændigheder må være kørt spritkørsel i de 5 eller 6 år, der er gået, siden frakendelsen skete, og at der er gennemført en kontrolleret og godkendt behandling i mindst 1 år.

Og hvorfor kan vi nu tilslutte os det, når man faktisk har fået frakendt kørekortet måske for bestandig? Det kan vi, fordi al erfaring fortæller, at de mennesker, der er frakendt kørekortet i så langt et tidsrum, og som er alkoholikere, er fuldstændig ligeglade med, at de er frakendt kørekortet. De fortsætter med at sætte sig bag rattet, og de er tit årsag til meget alvorlige ulykker.

Derfor mener vi, at formålet med her at give dem den mulighed efter 5 eller 6 år, hvis de har gennemført en kontrolleret behandling og har overholdt alle forskrifter, også er til gavn for færdselssikkerheden. Så vi gør det altså nok så meget af hensyn til de uskyldige ofre som af hensyn til den, der sådan set ellers har mistet retten til at få et kørekort.

Og så kan vi til sidst tilslutte os de lidt bedre muligheder for at afholde cykelløb og motorløb i bl.a. byer, igen når det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Og de resterende forslag om ledbusser og knallerter og parkeringer på motorvejsbroer osv. har vi ingen bemærkninger til.