

gende Lovforslag, idet den angaar den Hastighed, hvormed de forskellige Køretøjer maa færdes paa vore Gader og Veje. Udvalget har gjort Forsøg paa at simplificere de Hastighedsbestemmelser, der findes i Forslaget. Vi har ment det naturligt alene af den Grund, at for mange Hastighedsbestemmelser let vil forvirre ikke alene dem, der fører Motorvogne, men ogsaa dem, der skal kontrollere Hastighederne; vi har derfor sammendraget de forskellige Hastighedsgrænser i et mindre Antal Grupper. Yderligere kan jeg tilføje, at medens det i Lovforslaget er foreslaaet, at paa Vejstrækninger, der er overfladebehandlet eller forsynet med forstærket Vejdække, kan Hastigheden gaa op til 55 km i Timen, har Udvalget foreslaaet, at den største tilladte Hastighed her skal være 50 km i Timen. Det betyder vistnok en Øgelse fra det bestaaende, en ikke stor Øgelse, men den kan jo fortsættes ad Aare. Vi har ordnet Hastighedsgrænserne i 5 Grupper og slaat de forskellige Biformer sammen. Den mindste Hastighed bliver „15 km i Timen for Traktorer, der er forsynede med Luftgummiringe, og som kører med Paa-hængsvogn, for Traktorer og andre Motorvogne med massive Gummiringe og for Kørsel med havarerede Motorvogne og Motorvogne, der slæbes af et andet Motorkøretøj“. For den næste Gruppe stiger Hastigheden til 25 km i Timen. Jeg skal i øvrigt ikke gennemgaa alle disse Bestemmelser; det høje Tings Medlemmer har sikkert sat sig ind i Betænkningen og Ændringsforslagene. De næste Grænser er 30, 40 og 50 km i Timen. Denne sidste Hastighedsgrænse gælder for Personautomobiler, som ikke har Plads til mere end 7 Personer, Føreren iberegnet, samt for Motorcykler. — I Paragraffens 2det Stykke foreslaas det, at Motorkørsel i København, Frederiksberg, Købstæder, Flækker, Handelspladser, Landsbyer, Pladser med bymæssig Bebyggelse og paa Biveje ikke — uanset de foran anførte Hastighedsbestemmelser — maa foregaa med større Hastighed end 30 km i Timen. Og i Stykke 3 staar der: „Samtlige i denne Paragraf nævnte Hastigheder er Maksimalhastigheder og er derfor kun tilladt, hvor Vejbanen er fri, Terrænet fremefter er overskueligt, og den fra Sideveje kommende Færdsel i Tide kan iagttages.“ Det er jo en Begrænsning, som Føreren i de enkelte Tilfælde selv maa iagttage. Endvidere bestemmes det, at Forbikørsel bagfra kun maa finde Sted, naar Vejbanen er fri. Yderligere tilføjes det i

samme Stykke, at hvis Belastningen er særlig omfangsrig, skal der tages Hensyn hertil ved Nedsættelse af Farten. — Stykke 4 indeholder en Bestemmelse, der svarer til den nugældende, nemlig at Politiet, hvor særlige Omstændigheder taler derfor, ved Opslagstavler kan paa-byde en nedsat Kørehastighed. Der tænkes særlig paa Steder, hvor Svingene er skarpe, Terrænet meget lidet overskueligt eller lignende, og hvor det derfor kan være nødvendigt at nedsætte Kørehastigheden betydeligt. — I Stykke 5 er der Tale om de halvmassive Gummiringe. Det foreslaas her, at Justitsministeren efter Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder kan bestemme, at Motorkøretøjer med saadanne Ringe maa køre med større Hastighed end ellers bestemt; Hastigheden kan gaa helt op til den Grænse, der er fastsat for Køretøjer med Luftgummiringe, eller ligge mellem denne Hastighed og den for Køretøjer med massive Gummiringe tilladte. — Jeg maa maaske, før jeg forlader § 27, gøre opmærksom paa en Udtalelse, der findes i Slutningen af Betænkningen, nemlig at Udvalget ønsker særlig at understrege Udtrykket i Begyndelsen af Paragraffen: „Kørehastigheden afpasses efter Forholdene“. De forskellige Kørehastigheder gælder selvfølgelig kun, hvor Forholdene taler derfor. Naar Forholdene kræver det, maa Kørehastigheden nedsættes, og dette gælder baade i By og paa Land.

Til § 28 er der stillet et Ændringsforslag under Nr. 22, hvorved der foreslaas en ændret Affattelse af Paragraffen. I Lovforslaget har den kun eet Stykke; her har vi foreslaaet to Stykker. Det første Stykke bestemmer, at „med Hensyn til enkelte Strækninger eller Omraader kan Justitsministeren efter Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder, naar færdselstekniske Hensyn taler derfor, saavel forbyde Kørsel med Motorkøretøjer som bestemme, i hvilket Omfang og under hvilke Betingelser saadan Kørsel maa finde Sted.“ I næste Stykke gives der Ministeren for offentlige Arbejder samme Beføjelse, naar vejtekniske Hensyn taler derfor. Der kan nemlig opstaa baade færdselstekniske og vejtekniske Hensyn. De første kender vi f. Eks. fra Københavns Omegn. I saadanne Tilfælde, hvor færdselstekniske Hensyn gøre det ønskeligt, skal Justitsministeren være berettiget til at ændre de Bestemmelser, der i øvrigt findes i Loven