

[Kirsten Gloerfelt-Tarp.]

man nu er blevet enig om, men jeg er kun blevet bange for denne henstilling til justitsministeren om at anvende bemyndigelsen i så vid udstrækning som overhovedet muligt. Jeg henstiller, at den må blive brugt med sund fornuft og kun anvendt, hvor der er virkelig grund dertil.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Det ærede medlem hr. Gøting gav udtryk for overraskelse over, at det var lykkedes at nå til et kompromis i udvalget. Jeg kan i og for sig godt sige, at jeg deler denne overraskelse, idet jeg efter afstemningen i folketinget for nogle uger siden anså det for udelukket at samle udvalget i enighed om en formulering, der også ud fra mit synspunkt måtte anses for acceptabel. Men jeg har altså al anledning til at takke udvalget for den enstemmige indstilling, der foreligger.

I anledning af de fremsatte bemærkninger, specielt det ærede medlem hr. A. C. Normanns bemærkninger, vil jeg gerne understrege, at jeg naturligvis ville have foretrukket min oprindelige formulering, som blev stemt ned med 84 stemmer mod 80. Det ærede medlem argumenterede på ny mod dette forslag med henvisning til vanskeligheder med kontrol og sin principielle betænkelighed ved en ensartet ordning. Deroverfor vil jeg sige, at til fordel for mit daværende forslag kunne anføres for det første, at det var administrativt meget lettere at have med at gøre, for det andet, at det netop sikrede en større ensartethed landet over, hvad jeg for min del mener administrativt er at foretrække, og endelig, at det så utvivlsomt medførte en mindre skilteanvendelse, end dette forslag vil nødvendiggøre.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Peter Ravn; jeg tror trods alt ikke på, at det foreliggende forslag betegner den endelige løsning. Jeg tror, at vi inden så forfærdelig længe får en generel hastighedsbegrænsning inden for tæt bebyggede områder, og jeg tror også, at vi bliver nødt til at indføre en maksimumshastighed uden for bebyggede områder. I den retning går udviklingen i udlandet, og jeg tror ikke, vi kan sidde dette overhørigt. Jeg vil derfor gerne understrege, at jeg er relativt tilfreds med det ændringsforslag, hvorom udvalget

har kunnet samle sig. Jeg betragter det i hvert fald som noget af et fremskridt.

Jeg vil gerne understrege de bemærkninger, der indeholdes i tillægsbetænkningen. Dette forslag gennemført — og det vil jeg også sige til det ærede medlem fru Kirsten Gloerfelt-Tarp — vil betyde, at et større antal vejstrækninger bliver belagt med hastighedsbegrænsning. Det ærede medlem siger, at der bør være særlige grunde dertil. Det ærede medlem var selv opmærksom på, at ordet „særlige“ er strøget i § 57, stk. 4, men når det ærede medlem beder om, at man vil administrere bestemmelsen fornuftigt, kan det ærede medlem ikke vente, at jeg skal sige andet end: selvfølgelig vil jeg det.

Det, som er det karakteristiske ved ændringsforslaget, er altså netop, at ordet „særlige“ udgår, og vigtigt er det navnlig, at „tæt bebyggelse“ herefter institueres som en omstændighed, der i sig selv motiverer hastighedsbegrænsning. Det er den afgørende ændring i forhold til den gældende § 57, stk. 4.

Problemet om, hvorledes denne bestemmelse skal administreres, blev berørt af det ærede medlem hr. Peter Ravn, og lad mig herom sige følgende: navnlig hvis der i tæt bebyggelse findes veje med gennemgående trafik eller andre udfaldsveje med stærkere, ikke lokalt præget trafik, vil det være rimeligt at fastsætte en hastighedsbegrænsning. Ved afgørelsen heraf må en række momenter spille ind, herunder vejens bredde, vejens trafikale kvalitet i øvrigt, endvidere bebyggelsens karakter, d. v. s. dens tæthed og dens placering i forhold til og forbindelse med kørebanen, færdselsintensiteten og endelig omfanget af den krydsende trafik. Samtidig indebærer bestemmelsen, at man kan undlade hastighedsbegrænsning eller tillade relativ høj hastighed i bebyggede områder, hvor visse forudsætninger herfor er opfyldt, nemlig hvor der fra vejen ikke er direkte adgang til bebyggelsen og i tilfælde, hvor der er flere kørebaner i hver retning, hvor der er fortov, cykelstier og midterrabat, hvor der altså er en bred udfaldsvej med betydelig trafik, som også i myldretiden skal afvikles nogenlunde gnidningsløst. Endelig kan der foreligge tilfælde med en særlig bred vej med forholdsvis spredt bebyggelse og ringe tværgående