

[Justitsministeren.]

trafik, men i sådanne tilfælde vil det være naturligt helt at undlade en hastighedsbegrænsning eller fastsætte en væsentlig højere hastighed end normalt.

Det er understreget i betænkningen, og det fremgår også af, at bestemmelsen er flyttet fra § 35 til § 57, at der skal være varierende hastighedsbegrænsning, og det er jeg naturligvis indforstået med, og jeg skal administrere det loyalt. Jeg vil imidlertid gerne understrege, at der vel næppe kan være tvivl om, at i de altovervejende antal tilfælde af udpræget tæt bebyggelse vil hastighedsbegrænsningen blive 50 km, og at hensigten med dette forslag jo ikke er at fastsætte trafikrytmen — den fart, hvormed trafikken skal afvikles — men at fastsætte den under alle forhold højest tilladte hastighed på den pågældende strækning.

Jeg understreger endelig, at det jo fremgår af ændringsforslaget, at justitsministeriet alene beskæftiger sig med hastighedsgrænsen på hovedvejene, mens denne for det øvrige vejnet overlades til politimestrene efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse. Vi vil i justitsministeriet, så hurtigt vi kan, når dette lovforslag, hvad jeg venter, bliver vedtaget, udsende et vejledende cirkulære til politimestrene, og jeg understreger, at der, hvis man mener, politimesterens afgørelse konkret måtte være urigtig, er adgang til rekurs til justitsministeriet.

Jeg takker udvalget for tilslutningen til ændringsforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Ændringsforslaget

vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Vagn Bro: Ja, når jeg har tilladt mig at tage ordet ved denne endelige debat om lovforslaget, er det dels for at udtale min tilfredshed med den højtærede justitsministers afsluttende bemærkninger om ændringsforslaget, men også for at gøre det høje ting bekendt med, hvad en af den

generelle hastighedsbegrænsnings stærkeste modstandere, politikommissær Meldgaard Larsen, der nu har haft med disse problemer at gøre i 4 år, forleden oplyste. Han meddelte, at vi i april 1958 havde 933 dræbte og kvæstede, men at tallet i april 1959 er oppe på 1 480, det er altså steget med mere end 50 pct. Så kan det ikke nytte, at man kommer og siger, at det skyldes motorparkens udvidelse, for det er meget mindre procentsatser, der er tale om dér. Endvidere opgør politikommissæren tallet for januar-april 1958 til 3 630 og for samme tidsrum i 1959 til 4 930.

Jeg vil derfor udtale det håb, at man nu på linje med de omliggende lande vil administrere denne lovgivning således — og det tvivler jeg heller ikke om at man vil — at der kan komme en standsning eller nedgang i ulykkestallene.

Dernæst vil jeg gerne med den høje formands tilladelse oplyse, at der i Politiken for den 10. maj fandtes et meget stort opsat stykke, annonce, eller hvad man kalder det, hvori det hedder:

„Søndag den 3. maj kl. 3 morgen startede „de flyvende bartendere“, hr. Erik Whitmore og hr. Jack Nielsen, samt Scaniadams repræsentant hr. Bent Rudolph i en Ford Taunus 17 M med Rom som mål. I stadig kamp med minutterne og det vanskelige alpeterræn nåede de frem til Rom om mandagen. Herefter gik turen lige hjem til København igen, og tirsdag kl. 21 afsluttede Scaniadams flyvende tæppe rekordturen på Rådhuspladsen. Tiden blev 66 timer og 7 minutter, hvilket er 6 timer bedre end den tidligere rekord. Tiden blev kontrolleret af Kongelig Dansk Automobilklub.“

Nu må jeg oplyse, at den udmærkede klub har meddelt mig, at dette sidste beror på en misforståelse. Det var et mere underordnet medlem, der havde været med til denne kontrol.

Men rent bortset fra, at jeg selvfølgelig håber, at de flyvende bartendere har holdt sig borte fra flasken — det er nu en sag for sig — må jeg dog sige, at gennemsnitsfarten også her igennem kongeriget må have ligget på ca. 100 km i timen, idet der er ca. 6 000 km frem og tilbage mellem København og Rom.