

[Undervisningsministeren.]

skal kunne udnyttes i tilstrækkeligt mål, må forestillingernes personale være uafhængigt af teatrets prøve- og forestillingsplan. Man må med andre ord have en speciel turnéstab, hvorved man kommer helt uden for lovens tanke, hvilket dog næppe er i provinsens interesse.

Den eneste virkelig effektive udvej er derefter i perioder at indstille prøvearbejdet på teatret, men dette vil betyde, at nationalscenens muligheder for til stadighed at have et repertoire som det i loven fastsatte (klassiske og moderne nationale og internationale værker) reduceres så betydeligt, at begrundelsen for at opretholde driften af et egentligt nationalteater forflygtiges.

Selv om denne redegørelse i sit resultat kan synes negativ med hensyn til muligheden for en forøgelse af de årlige 50 provinsforestillinger, vil jeg gerne understrege, at teatrets ledelse stadig arbejder med spørgsmålet om at finde muligheder for en videre udbygning af virksomheden i provinsen.

Af *Ib Thyregod* til justitsministeren (den 29. august 1961):

„Vil justitsministeren på baggrund af de for nylig fremsatte udtalelser på Almindelig Dansk Lægeforenings årsmøde redegøre for, hvilke yderligere foranstaltninger der fra ministeriets side overvejes gennemført til begrænsning af trafikstøj?“

På grundlag af et spørgsmål i folketinget den 26. november 1958 redegjorde justitsministeren for de indtil da gennemførte bestemmelser til begrænsning af trafikstøj, derunder færdselslovens bestemmelser og justitsministeriets bekendtgørelse af 13. september 1958 angående fastsættelse af støjgrænse for fabriksnye knallerter, samt hvilke yderligere skridt man agtede at tage. Da disse foranstaltninger kun synes at have haft en begrænset virkning, og da det efter det oplyste må anses for givet, at unødigt støj har skadelige medicinske virkninger, må det være naturligt at foretage yderligere skridt med henblik på bekæmpelse af trafikstøj, f. eks. ved at færdselsloven udbygges således, at der fastsættes ganske bestemte

grænser for den tilladte støj, omfattende alle former for trafikmidler. Dette er særlig væsentligt, fordi trafikstøj er en af de stærkeste støjkilder, og dens virkning stiger med den øgede trafikintensitet.

Justitsminister *Hans Hækkerups* svar (den 4. september 1961):

I anledning af det ærede medlems spørgsmål skal jeg oplyse følgende:

Som omtalt i min redegørelse i folketinget den 26. november 1958 (Folketings-tidende 1958-59 I, spalte 975-976) blev der ved justitsministeriets bekendtgørelse af 13. september 1958 fastsat en bestemt støjgrænse for fabriksnye knallerter. Der opnåedes herigennem mulighed for nedbringelse af knallertstøjen til et rimeligt niveau, efterhånden som knallertbestanden udskiftes.

Ved justitsministeriets bekendtgørelse af 4. november 1959 blev der endvidere fastsat en bestemt støjgrænse for alle knallerter i trafikken, altså også dem, der var i drift, da nævnte bekendtgørelse af 13. september 1958 trådte i kraft. I forbindelse hermed opnåede justitsministeriet bevilling til anskaffelse af en ambulant støjcentral til rigspolitiet og udstedte ved en instruks af 4. november 1959 nærmere regler om støjmålingernes udførelse og om indskriden over for ejere af knallerter, hvis støjniveau lå over det tilladelige. Siden 1959 er der ved hjælp af støjcentralen foretaget kontrol med knallerterers støjniveau i forskellige dele af landet.

Spørgsmålet om fastsættelse af en støjgrænse for andre motordrevne køretøjer end knallerter er genstand for behandling i det af Dansk Ingeniørforening nedsatte udvalg vedrørende bekæmpelse af gadestøj, hvori justitsministeriet er repræsenteret.

En løsning af spørgsmålet om støjgrænsen for automobiler og motorcykler beror for tiden på, om der på internationalt plan kan opnås enighed om fælles regler, der derigennem kan blive bindende for de lande, der producerer motorkøretøjer. Spørgsmålet er taget op i en teknisk komité under International Standardization Organization, hvor det senest har været behandlet på et møde i juni måned 1961. Det er endnu ikke lykkedes at nå til enighed i komiteen om sådanne fælles normer, hvilket navnlig skyldes, at der i de forskellige lande følges for-