

[Justitsministeren.]

for de mange vægtige synspunkter, man har givet udtryk for.

En lang række af de spørgsmål, der er rejst, må vi jo drøfte under udvalgsbehandlingen, men nogle af problemerne er af så generel karakter, at jeg gerne vil komme med nogle kommentarer til dem her og derefter gøre nogle bemærkninger til de enkelte ordførere.

Med hensyn til forslaget om generelle hastighedsgrænser kan jeg oplyse, at man fra justitsministeriets side i sidste uge deltog i et møde i den europæiske transportministerkonference — det, der forkortet hedder CEMT. På mødet drøftede man generelle hastighedsgrænser netop på baggrund af erfaringerne med de restriktioner, som i alle lande har været gennemført på grund af oliemangelen. Jeg må måske som en sidebemærkning til fru Hanne Reintoft sige, at det altså ikke kun er Danmark, der har registreret, der har været en oliemangel. Disse drøftelser viste, at alle lande har haft særdeles positive erfaringer med hensyn til restriktionernes virkning på færdselsikkerheden, og man overvejer i øjeblikket i mange af landene, ligesom vi altså gør det her i landet, hvilke grænser man skal indføre til afløsning af de hastighedsgrænser, der blev fastsat under energikrisen.

Spørgsmålet om, hvilke grænser der skal vælges, hvis tinget vil give mig den foreslåede bemyndigelse, vil jeg gerne drøfte med udvalget. Men mine overvejelser går i retning af en grænse på 90 km i timen uden for tættere bebygget område og en grænse på 110 km i timen på motorveje.

En lang række af ordførerne har rejst spørgsmålet om bemyndigelsesparagraffen, og jeg kan da principielt være enig i det synspunkt, at folketinget skal træffe afgørelserne, det er ikke ministrene eller administrationen, der skal have en bemyndigelse. Men når jeg har lagt det op på denne måde, hænger det sammen med, at jeg da så sandelig har tænkt mig, at der på grundlag af forslaget blev en forhandling i udvalget, at

man drøftede fartgrænserne her, og at udvalget så havde al anledning til i betænkningen at fastsætte, hvilke tanker man ønsker ført ud i livet, hvilke grænser der skal være. Bemyndigelsen går vel også på — men det kan vi naturligvis drøfte — hvilken længde perioden skal have. Men jeg er altså helt parat til at følge det, som udvalget måtte ønske nedfældet i betænkningen — udover at jeg naturligvis forbeholder mig, at mine tanker, som jeg nævnte, går i retning af 90 og 110 km. Jeg ønsker altså ikke bemyndigelser, der går videre i den forstand, end vi kan nå frem til i udvalget.

Det tredje spørgsmål er spørgsmålet om en almindelig grænse for tættere bebygget område, hvor vi jo indtil for nylig har haft en grænse på 60 km i timen. Herom må jeg sige, at mine overvejelser er ikke afsluttet. Nu har erfaringerne fra de sidste måneder jo vist, at begrebet „tættere bebygget område“ har givet anledning til fortolkningsproblemer. Hvis der skal fastsættes en generel grænse for tættere bebygget område, så må man tilkendegive dette ved at sætte et særligt skilt op ved indfaldsvejene, som viser, at nu kører man ind i en zone, hvori der gælder særlige regler, herunder om hastigheder. Man kunne imidlertid også tænke sig, at man ikke fastsatte en generel grænse for tættere bebygget område, men derimod overlod det til de lokale myndigheder at fastsætte lokale begrænsninger ved en udbygning af de i dag gældende regler.

De erfaringer, vi har fra udlandet og også herhjemme fra de seneste måneder, taler dog nok efter min mening for, at vi også her bør overveje at fastsætte en generel grænse. Hvis vi vælger denne løsning, så vil det medføre en udgift på ca. 4 mill. kr. på landsbasis til opstilling af skilte, der tilkendegiver, at nu kommer man ind i den zone, der betegnes som tættere bebygget område. Går man den anden vej, at lade de lokale myndigheder bestemme begrænsningerne, er det umuligt at anslå udgiftens størrelse.

Jeg kan måske i denne forbindelse tage det spørgsmål op, som hr. Camre var inde