

[Gudme.]

alt at dømme kun hr. Hagen Hagensen og jeg af betænkningens forfatterne tilbage som dem, der er tvivlende over for, hvad det er, man gennemfører ved en sådan regel. 15 af de 17 betænkningssagsgivere anbefaler nu, at vi skal give ministeren en sådan bemyndigelse i ændringsforslag nr. 50, og så må vi påregne, at det går igennem.

Jeg kan godt se, at der på enkelte punkter — jeg tænker her på der såkaldte Kertemindesag, hvor vi har haft en deputation i retsudvalget — kan være rimelighed i at fravige almindelige regler, således at man f. eks. i landsbyer som dem, man har i Kertemunde kommune og mange andre steder i landet, kan køre 40 km i timen i stedet for 60 km i timen, men det behøver vi ikke at lave loven om for; det burde kunne klares ved en forhandling imellem politimesteren og den pågældende kommunalbestyrelse.

Det erkendes, at det, som man i øvrigt er inde på, denne blanding af gående og kørende trafik på gader og pladser, lyder som et godt program, men at det på den anden side er svært at se, hvordan dette program skulle realiseres.

Vi var, da vi skrev betænkningen — og nu er vi altså åbenbart kun to tilbage — nogle stykker, der sagde, at det var bedre, at vi bliver klar over, hvad det er, vi beslutter at give ministeren bemyndigelse til, i stedet for først at beslutte at give ministeren bemyndigelse og derefter finde ud af, hvad det er, bemyndigelsen i virkeligheden skal bruges til. Det kommer til at gå i den orden. Jeg ønsker ministeren held og lykke, når han skal finde ud af, hvad han skal bruge sin bemyndigelse til.

Jeg går derefter videre til de ændringsforslag, der knytter sig til spørgsmålet om generel hastighed. Der vil jeg gerne med det samme fastslå, at jeg deltager i det store flertal i retsudvalget, der ønsker, at reglerne om generelle hastighedsbegrænsninger, sådan som vi gennemførte dem i foråret 1974, udtrykkelig bliver fastslået i loven og ikke alene fremgår af en ministeriel bekendtgørelse. Altså bør i princippet de hastighedsbegrænsninger, der gælder i byer og på landeveje og på motorveje, stå i loven.

Men så er der spørgsmålet om, hvad det er, der skal stå i loven. Der vil jeg godt for mit eget vedkommende — og jeg sætter

streg under dette med „eget vedkommende“, for jeg taler her meget personligt og ved, at flere medlemmer af min partigruppe på det punkt såvel som på andre punkter ikke er enige med mig, for i det hele taget kan vi ikke have partienighed her ved færdselsloven og har det da gud ske lov heller ikke — sige, at jeg mener, at de hastighedsgrænser, vi fik i 1974, er rigtige, med én undtagelse, og undtagelsen gælder motorvejene. Det er af andre foreslået — hr. Voigt er forslagsstilleren — at man skal kunne køre fuldstændig frit på motorvejene. Det synes jeg er at gå for vidt, men jeg synes på den anden side, at man må tage i betragtning, at motorveje i modsætning til alle andre veje er bygget til stor hastighed, er bygget sådan, at der ikke kommer tværgående trafik, ikke er niveauskæringer, ikke er bymæssig bebyggelse langs med dem og overhovedet ingen facader og ingen mulighed for, at der kan løbe børn ud på vejen efter en bold, og bygget sådan, at man ikke møder anden trafik på de vejbaner, man færdes på. Derfor skal færdselsloven efter min mening alene tage færdselsikkerhedsmæssige hensyn og ikke bekymre sig så meget om de energimæssige; det må blive anden lovgivning og anden beslutning. Derfor er det efter min mening forsvarligt at sætte hastigheden på motorveje op over de 110 km, som vi ved en eller anden mærkværdig tilfældighed fik valgt i 1974. Dengang sagde man, at det var forsøgsmæssigt. All right, det var det så, men så synes jeg også, at det ville være rimeligt at sige, at erfaringerne efter dette forsøg viser, at det var lige i underkanten med de 110 km, og at det i dag vil være fuldt forsvarligt at sætte dem 10 km op til 120 km i timen.

Andre ændringer på dette område kan jeg ikke anbefale. Således slettede jeg hr. Wilhjælms ændringsforslag uden for betænkningen, hvorefter man skulle køre 50 km i al bymæssig bebyggelse, idet jeg anser det for inderligt urealistisk. Derfor må altså min anbefaling være, at man stemmer for at fastslå de generelle hastighedsbegrænsninger i loven. I byerne fikserer man dem til 50 km, på landevejene til 90 km, men på motorvejene til 120 km i timen.

Med hensyn til de specielle hastighedsgrænser, som omtales i § 42 i loven, må jeg være enig med justitsministeren i, at der