

[Justitsministeren.]

kendte, men ikke registrerede traktorer, gennemførelsen af en bestemmelse i lovens § 35, stk. 4, om midlertidige hastighedsbegrænsninger samt forhøjelsen af den i § 44, stk. 1, fastsatte maksimalhastighed for busser fra 60 til 70 km i timen. Herudover foreslås mindre ændringer i lovens §§ 23, 31 og 57, som jeg kort skal omtale senere.

Med hensyn til ændringen af reglerne om traktorer skal jeg først henlede opmærksomheden på de gældende regler i § 12. Efter stk. 1 i denne bestemmelse kan en traktor, der ganske overvejende anvendes uden for vejene som træk- eller drivkraft for arbejdsredskaber, også — uden godkendelse og uden registrering — anvendes på vejene på nærmere angiven måde, bl. a. som trækraft for arbejdsredskaber til og fra arbejdssted. Sådanne traktorer kan endvidere efter § 12, stk. 3, hvis de tilhører ejeren af en landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom, anvendes i et vist omfang til produktkørsel for den pågældende ejendom. Dette forudsætter dog en godkendelse af den pågældende traktor, men registrering er ikke nødvendig.

Fra landbrugets side har man ønsket færdselsloven ændret, således at der blev mulighed for en videregående anvendelse af de godkendte traktorer.

Dette ønske foreslås nu imødekommet ved to udvidelser af færdselslovens § 12, stk. 3.

Det foreslås for det første, at en godkendt traktor skal kunne anvendes til transport af produkter mellem dele af en landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom, selv om traktorens ejer ikke er ejer af den pågældende ejendom. Landbrugsvirksomheder vil herefter kunne yde hinanden bistand med hensyn til produktkørsel ved udlån eller udleje af godkendte traktorer.

For det andet foreslås det, at godkendte traktorer skal kunne benyttes til transport af arbejdsredskaber mellem dele af en landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom, selv om de ikke — som det kræves i dag efter § 12, stk. 1 — anvendes som træk- eller drivkraft for redskaberne. Bestemmelsen skal gælde, uanset om traktorens ejer er ejer af den pågældende ejendom. Ændringen vil bl. a. betyde, at landbrugsvirksomheder kan benytte deres godkendte traktorer til transport af transportable

malkemaskiner og tærskværker, der ikke drives af de pågældende traktorer.

Spørgsmålet om anvendelse af midlertidige hastighedsbegrænsninger har som bekendt været behandlet i det høje ting hvert år siden folketingsåret 1960-61, da der gennem en ny bestemmelse i færdselslovens § 35, stk. 4, blev skabt mulighed for fastsættelse af sådanne hastighedsbegrænsninger.

Bestemmelsens gyldighed var begrænset til 31. januar 1962, men er senere forlænget senest til den 31. januar 1964.

Den hidtidige anvendelse af midlertidige hastighedsgrænser har haft forsøgets karakter. Forholdet var det, at udenlandske erfaringer gav grundlag for den antagelse, at disse hastighedsgrænser ville medføre en vis begrænsning i uheldstallet; derfor var det efter min opfattelse ikke forsvarligt at undlade at prøve virkningen af sådanne hastighedsgrænser her i landet; denne opfattelse deltes af det høje ting.

Inden jeg går over til at omtale resultatet af forsøgene, vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om de forventninger, vi kunne nære til de midlertidige hastighedsgrænser. Ingen har naturligvis betragtet dem som et universalmiddel eller blot som en af de vigtigste foranstaltninger i kampen mod trafikulykkerne. For de fleste af os har forventningerne nok været beskedne; hastighedsgrænserne er anvendt ud fra den betragtning, at vore trafikulykker er et så alvorligt problem, at også foranstaltninger med begrænset virkning må inddrages i overvejelserne vedrørende trafiksikkerheden. Det var på forhånd klart, at hastighedsgrænserne måtte blive uden betydning inden for de bymæssige bebyggelser; forholdet er jo i realiteten det, at de midlertidige hastighedsgrænser ikke gælder her, idet den almindelige regel i færdselslovens § 35, stk. 1, om hastighedens afpasning efter forholdene praktisk taget altid vil føre til en væsentlig lavere hastighed end 80 km i timen. Hastighedsbegrænsningernes virkeområde har således alene været landdistrikterne; om disse gælder på den ene side, at de kun repræsenterer knap en fjerdedel af samtlige uheld, men på den anden side, at det er her, de alvorligste uheld sker; omkring halvdelen af alle, der dræbes i tra-