

[Justitsministeren.]

fikken, bliver dræbt i landdistrikterne, og disse distrikter tegner sig for næsten en tredjedel af de alvorligt tilskadedekomne.

Virkningerne af de midlertidige hastighedsbegrænsninger i 1961 og 1962 er belyst i tidligere rapporter fra transportforskningsudvalget. Resultatet var, at der kunne konstateres en væsentlig nedgang i uheldstallet beregnet i forhold til de tal, som måtte forventes efter den udvikling med hensyn til færdselsuheld, som i øvrigt havde fundet sted. Nedgangen var i det væsentlige knyttet til hastighedsbegrænsningerne i sommermånederne.

Virkningerne af hastighedsbegrænsningerne i 1963 omkring påske og pinse og i perioden fra 22. juni til 11. august er behandlet i en ny rapport fra transportforskningsudvalget. Undersøgelsen viser i hovedsagen samme tendenser som undersøgelserne for 1961 og 1962. Nedgangen i uheldstallene er mindre end de foregående år, men kan efter min mening ikke anses for uvæsentlig.

Under drøftelserne i det høje ting af spørgsmålet om virkningen af midlertidige hastighedsbegrænsninger har de svenske bestemmelser herom flere gange været omfaldt. Jeg skal derfor nævne, at disse begrænsninger fortsat anvendes i Sverige, og at den svenske trafikikkerhedskomité i efteråret 1963 har afgivet en rapport vedrørende hastighedsbegrænsningerne i 1961 og 1962. Undersøgelsen omfatter 7 perioder med hastighedsbegrænsninger. I de fleste af perioderne var maksimumshastigheden fastsat til 90 km i timen. Resultatet af undersøgelsen er, at hastighedsbegrænsningerne har medført en mærkbar nedgang i antallet af ulykker, og at nedgangen har været størst med hensyn til de alvorlige ulykker. Jeg skal tilføje, at der ligeledes — siden 1962 — anvendes midlertidige hastighedsbegrænsninger på 90 km i timen i Finland. Også her viser en undersøgelsesrapport for 1962 gunstige resultater.

Min vurdering af det foreliggende materiale er, at den nedgang i antallet af færdselsuheld, som er konstateret i perioder med hastighedsbegrænsning, vel har en begrænset størrelsesorden, men dog er af en sådan betydning, at det ikke ville være

rigtigt at afskrive de midlertidige hastighedsbegrænsninger. Det foreslås derfor, at der i færdselsloven optages en bestemmelse, hvorefter der kan fastsættes midlertidige bestemmelser om, at kørehastigheden ikke må overstige bestemte grænser. På den anden side finder jeg det påkrævet, at vi fortsat nærmere følger hastighedsbegrænsningernes virkning, og det foreslås derfor at begrænse bestemmelsens gyldighed til perioden indtil den 31. januar 1965. Bestemmelsen svarer i sit indhold til de bemyndigelser, der blev givet ved lovene af 1961, 1962 og 1963; i to henseender foreslås der dog ændringer. Når den særlige hastighedsgrænse for busser — som foreslået — forhøjes til 70 km i timen, vil en fastsættelse af midlertidige hastighedsgrænser på 80 km i timen kunne have uheldige virkninger med hensyn til overhaling af busser. Der foreslås derfor indsat en bestemmelse om, at maksimalhastigheden ikke kan fastsættes lavere end 90 km i timen, d. v. s. den samme grænse, som almindeligvis anvendes i Finland og Sverige. Det foreslås endvidere, at bestemmelsen udtrykkeligt begrænses således, at der ikke kan fastsættes midlertidige hastighedsbegrænsninger for motorveje.

Afgørelserne af, for hvilke perioder der skal fastsættes hastighedsgrænser, vil blive truffet under hensyntagen til de foreliggende undersøgelsesrapporter. Det fremgår heraf, at hastighedsbegrænsningerne fortrinsvis bør anvendes i sommermånederne.

Spørgsmålet om maksimalhastigheden for busser og lastvogne har flere gange været behandlet i det høje ting, senest i sidste folketingsår i forbindelse med behandlingen af forslaget om forlængelse af færdselslovens bestemmelse om de midlertidige hastighedsbegrænsninger. Jeg udtalte dengang, at spørgsmålet allerede var under overvejelse i justitsministeriet, og at jeg ville vende tilbage til spørgsmålet i dette folketingsår.

Resultatet af overvejelserne er blevet, at det under hensyn til bussernes tekniske udstyr nu må anses for forsvarligt at forhøje maksimalhastigheden for busser til 70 km i timen, men at det må anses for betænkeligt på nuværende tidspunkt at foretage en tilsvarende forhøjelse med hensyn til lastvogne.

Som jeg allerede har nævnt, foreslås der