

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vel ikke noget urimeligt i at tage de undersøgelser, der har fundet sted for en 4-5 år siden, op til nærmere vurdering og analyse. Det er derfor, jeg tidligere har sagt, at årsagen til, at denne sag ikke er nået frem til folketinget endnu, er det røre, der er skabt fra anden side om en anden linjeføring end den østlige i Jylland.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen ville hævde, at man tit fik den opfattelse, at vejdirektoratet bare kastede sig over de nærmest liggende opgaver. Det er en fuldkommen misforståelse. Det arbejder efter meget langsigtede planer. Der er skam ikke tale om, at man bare kaster sig over de øjeblikkelige ting; det vil man også se, hvis man følger med i, hvad der sker, bl. a. motorvejen over Fyn, motorvejene på Sjælland o. s. v. Der er meget langfristede planer for det, der sker i vejdirektoratet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i færdselsloven.

(Lovforslaget (nr. 135) findes i tillæg A. sp. 1633, fremsættelsen i tidenden sp. 3760).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Boye Hansen: Den højtærede justitsminister har fremsat forslag om nogle ændringer i færdselsloven, som jeg skal gøre nogle principielle bemærkninger til. Ændringerne under nr. 1 og 2 går ud på at imødekomme et ønske fra landbruget om udvidet adgang til anvendelse af godkendte, men ikke registrerede traktorer. Jeg har intet imod de foreslåede ændringer. Jeg finder det helt rimeligt, at landbrugs-

virksomhederne får udvidet adgangen til at anvende godkendte traktorer til transport af produkter mellem dele af en landbrugs-ejendom samt til transport af arbejdsredskaber, men jeg finder dog i denne forbindelse anledning til at pege på et vistnok noget upåagtet faremoment, der knytter sig til denne transportvirksomhed.

I bladet Danske Vognmænd nr. 3 for marts i år findes side 17 nogle billeder af en ulykke, hvor en personbil en mørk vintermorgen er kørt ind i en traktor med påhængsvogn, der kom kørende ud fra en gård. Bilisten så ikke påhængsvognen, fordi den hverken var forsynet med baglygte eller refleks. Personbilen blev knust, og en passager pådrog sig en alvorlig hjernerystelse. Politiet konstaterede senere, at andre af gårdens landbrugsvogne manglede baglygter og refleks. Den nu foreslåede udvidede adgang til anvendelse af disse køretøjer må, mener jeg, samtidig medføre, at det nu påbydes, at disse køretøjer skal have påmonteret baglygter og refleks som krævet for tilsvarende andre køretøjer. Jeg anmoder den højtærede justitsminister om at medvirke hertil.

Under nr. 5 foreslås for fjerde gang bemyndigelse for justitsministeren til at iværksætte periodisk hastighedsbegrænsning. Det ærede medlem hr. Vagn Bro bebrejdede forleden den højtærede justitsminister, at han ikke havde fremsat dette forslag så betids, at der kunne anordnes hastighedsbegrænsning i den nu kommende påske. Jeg er normalt, hvad angår færdsels-sager, enig med det ærede medlem, og også jeg havde gerne set, at det havde været muligt at inddrage påskedagene under hastighedsbegrænsningen, men det ærede medlem ved jo, at forslag om hastighedsbegrænsninger ikke modtages med lige stor begejstring fra alle sider i det høje ting. Jeg forstår derfor helt, at den højtærede justitsminister ønskede at afvente transportforskningsudvalgets beretning, inden han igen fremsatte forslag om fornyet bemyndigelse. Jeg er derfor ikke enig med det ærede medlem i at tillægge justitsministeren eneansvaret for eventuelle trafikulykker i påsken.

Imidlertid har vi nu fået transportforskningsudvalgets beretning om virkningerne af forsøgene med hastighedsbegrænsninger