

Marie Antoinette von Lowzow: Det nærværende forslag om ændringer i færdselsloven beskæftiger sig jo med forskellige problemer. Det første er brugen af de godkendte, men ikke indregistrerede traktorer fra en landbrugsejendom til transport af forskellig slags på offentlig vej, uanset om de ejes af ejeren af gården eller ej. Med den udbredte brug af lån eller leje af maskiner, som vi har i landbruget i dag, synes jeg, at den foreslåede ændring er både passende og rimelig, og jeg kan på mit partis vegne anbefale den. Dog vil jeg gerne spørge den højtærede minister, hvorfor den her givne tilladelse skal begrænses for de i lovforslagets punkt 2, stk. 4, omtalte traktorer i sameje. Hvorfor skal bestemmelsen ikke gælde, når der er 2 traktorer?

Det næste emne, lovforslaget beskæftiger sig med, er hestes og kreaturers færdsel på vejene. Medens § 31 kun omtaler dyrenes tøjrafstand fra vejen, så fastslås det nu, at vore gode husdyr, heste og kreaturer, skal være under forsvarligt opsyn, når de færdes på vejen. Det er i høj grad rimeligt, og det er af megen betydning for færdselsikkerheden, og også dette kan jeg anbefale på mit partis vegne. Men man kunne spørge, hvorfor bestemmelsen indskrænkes til at gælde heste og kreaturer. Enhver, der færdes på vore veje som bilist, ved, at høns og gæs — og jeg kender et sted, hvor der er mange ænder — absolut uden opsyn ofte beslaglægger dele af vejen og tit på en pludselig og for færdslen farlig måde. Hvad med geder, svin og eventuelt får? Det kan jo ske, at også de skal drives fra hus eller mark over vej, og det skal vel også være under tilstrækkelig bevogtning? § 23, stk. 1, dækker vel ikke mere end heste og kreaturer.

Så indeholder lovforslaget maksimumshastighedsændringer for personvogne med totalvægt over 3.500 kg fra 60 til 70 km i timen. Disse busser er i dag indrettet med styre- og bremseaggregater, der gør, at de ved den nævnte hastighed kører med lige så stor sikkerhed og bremsedygtighed som en personvogn; dette erklærer jo de tekniske eksperter, og man vil da også i udlandet opleve, at sådanne busser overalt kører med mindst de 70 km i timen. Jeg må tilføje, at man også her i landet kan opleve at måtte konstatere, at busser kan køre med 70 km i timen med tilsyneladende fuld sikkerhed.

Denne forøgede hastighed vil formentlig bidrage til afvikling af trafikken, og der vil spares tid og derved som bekendt også penge. Jeg vil derfor også anbefale denne ændring.

Når imidlertid den højtærede minister vil bibeholde maksimumshastigheden på 60 km i timen for lastvogne, er jeg i tvivl om, hvorvidt dette er sagligt rigtigt. Det er sikkert, at færdselsikkerheden vil lide under 3 fartkategorier: fri hastighed efter forholdene, 70 km og 60 km. Vi må komme ud for overhalinger mellem de tungtkørende kategorier, busser og lastvogne, hvor de kun har et hastighedsoverskud på 10 km til overhaling. Det vil være overhaling mellem store vogne, der fylder godt og fylder hele vejen ud. De vil ligge temmelig længe side om side, og de vil være til fare for modgående vogne, medens samme maksimumsfart for begge kategorier i høj grad vil begrænse disse overhalinger. Spørgsmålet er da, om det ikke er forsvarligt også at lade lastvognene få de 70 km's maksimumshastighed, forudsat at vognene er i forsvarlig stand. Det vil det nu fra 1. april fastsætte eftersyn af ældre lastvogne være med til at sikre, og så må man antage, at de lastvogne, man anvender nu om stunder, fuldt betryggende er i stand til at køre med 70 km's fart. Jeg kan her bl. a. henvise til civilingeniør Ahlmann Olsens tidligere artikler dels i KDAKs blad og dels i bladet Danske Vognmænd, som vi i de tidligere udvalg, som har været nedsat vedrørende lignende sager, blev bekendt med. Desuden ser man også, at maksimumsgrænsen for lastvogne i Tyskland er 80 km, i Holland 75 km, i Frankrig 70 km, i Schweiz 80 og i Østrig 70 km, så det anerkendes almindeligt, at også lastvognene kan køre forsvarligt med denne hastighed.

Jeg mener derfor, at man i det udvalg, som jeg går ud fra bliver nedsat, bør se på muligheden af at lade lastvogne få samme maksimumsfart som busser.

Så har vi endelig det årlige spørgsmål om midlertidige fartbegrænsninger. Hidtil har en sådan jo været gennemført som forsøg, der skulle give en mulighed for at konstatere fartens indflydelse på ulykker. Det materiale, vi har fået gennem rapporten fra transportforskningsrådets sekretariat, viser, at i byer og på motorveje har man ud fra det foreliggende materiale ikke kunnet konstatere