

[Herluf Rasmussen.]

til ansvar ved at lære dem op til at vise forsigtighed og hensynsfuldhed.

Jeg tror, det ville være rigtigt at forsøge med et par år uden periodiske begrænsninger. På den anden side erkender jeg, at den højtærede justitsministers lovforslag jo næsten er en anerkendelse af disse synspunkter, idet han nu vil gå op til en grænse på 90 km i timen, og regulært set kan man ikke køre med mere end 90 km i timen på de danske landeveje, når man ser bort fra hovedlandevejene.

Hvad angår lovforslaget i øvrigt, vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger. Jeg er en lille smule betænkelig vedrørende bestemmelserne om færdsel på offentlige veje af de såkaldte godkendte traktorer. Desværre viser erfaringen, at netop i forbindelse med henstillede arbejdsredskaber — jeg kalder en påhængsvogn til en traktor et arbejdsredskab — sker der umådelig mange uheld, fordi påhængsvognen slet ikke er afmærket og reflekserne er i dårlig stand og der er ingen lygter. Jeg tror, det er et helt rigtigt synspunkt, som det ærede medlem hr. Boye Hansen har været inde på; nemlig at man i virkeligheden må kontrollere disse arbejdsredskaber i højere grad, end man har gjort det hidtil.

Fra vor side er det tidligere fremført, at vi ser med sympati på at hæve fartgrænsen for større vogne, altså vogne, der benyttes til personbefordring og vejer over 3.500 kg totalvægt. Det har imidlertid vist sig, at kravene i første omgang er kommet fra arbejdsgiverne under henvisning til, at de gældende køreplaner ikke kunne overholdes. Det må derfor understreges meget kraftigt, at når vi går med til at sætte farten i vejret, er det ikke ensbetydende med, at de herrer rutebilejere skal ændre på køreplanerne. Dette er alene et sikkerhedsproblem og har intet med rutebilejernes økonomiske problemer at gøre.

Ved tidligere lejligheder har vi haft besøg af en lang række arbejdsgiverorganisationer, som ud fra rent økonomiske betragtninger har ønsket at presse farten i vejret for lastautomobiler og omnibusser. Jeg synes også, man skulle høre, hvad fagforeningernes folk siger til denne sag, og jeg tror, det ville være en god ting, hvis vi i dette udvalg også kunne få besøg af

arbejdernes folk, chaufførernes folk, således at de kunne fremlægge deres synspunkter. Jeg synes, at det hidtil har været en lille smule for ensidigt.

I øvrigt vil jeg gerne i forbindelse med lovforslaget — det drejer sig jo om ændringer i færdselsloven — nævne et par ting, som jeg mener vi også bør have med i vore overvejelser. Det er bl. a. spørgsmålet om transportchaufførernes arbejdstid. Færdselsloven har jo på dette område ikke helt eksakte regler. Når der i dag kan vedtages overenskomster, hvori man pålægger transportchaufførerne at køre 16-20 timer med vogn tog på 20 t, kan man nok forstå, at man overhovedet ikke i sådanne overenskomster har taget hensyn til sikkerheden.

Jeg vil lige nævne et andet problem i denne forbindelse. Det drejer sig om de advarselsskilte, man har talt så meget om her i tinget, f. eks. i de tilfælde, hvor lastvognstog holder for hvil. Der er jo ikke på alle hovedveje steder, hvor disse lastvognstog kan køre ind. Jeg tror, det er på tide, at man tager spørgsmålet om advarselsskilte for sådanne lastvognstog med ind i forhandlingerne.

Med disse bemærkninger kan jeg på mit partis vegne love en velvillig behandling. Jeg vil imidlertid henstille, at der bliver mulighed for at se på problemer i øvrigt i forbindelse med færdselsloven, som har speciel retning med hensyn til sikringen af trafikken på vore veje.

Rimstad: Den første af de tre ændringer til færdselsloven, som den højtærede justitsminister her foreslår, er et forslag om at imødekomme landbrugets ønsker om en yderligere udnyttelse af traktorerne til transportformål. Som forslaget er udformet, kan vi ikke se, at der er væsentlige indvendinger at gøre til de foreslåede udvidelser i brugsområdet her.

Ændringen i lovens § 35 kan vi ud fra de begrundelser, vi ved tidligere ændringer i færdselsloven har anført, tiltræde. Vi finder, at den nye formulering med en underste grænse på 90 km er en gevinst for lovforslaget; det gælder også bestemmelsen om, at motorveje er undtaget i begrænsningen.

Der er måske nok lidt mere grund til at hæfte sig ved ændringen i § 44. Det er