

[Boye Hansen.]

4 og 7, foreslåede ændringer i færdselsloven er der fuld enighed i udvalget, og vi indstiller dem til vedtagelse.

Vedrørende de i § 1, nr. 2, foreslåede ændringer i traktorreglerne, der tilsigter en udvidet adgang til anvendelse af traktorer, er der fra landbrugsorganisationerne fremsat yderligere ønske om, at landmænd kan udlåne eller udleje deres godkendte traktorer til brug ved transport af produkter til og fra en anden landbrugsjendom, og endvidere om, at der kan meddeles godkendelse af mere end én traktor i samme mellem ejere eller brugere af flere ejendomme. Den højtærede justitsminister har for at imødekomme disse ønsker stillet ændringsforslag herom, der er tiltrådt af hele udvalget.

Vedrørende den foreslåede bemyndigelse for justitsministeren til at fastsætte periodiske hastighedsbegrænsninger er der, som ændringsforslagene viser, delte meninger i udvalget. Et flertal på 13 af udvalgets medlemmer går ind for, at forsøg med hastighedsgrænser skal gennemføres også i år, men er dog ikke enig om selve hastighedsgrænsen, idet et mindretal på 7 medlemmer tiltræder ministerens forslag om 90 km grænse og henholder sig til den højtærede justitsministers argumentation herfor. Et mindretal på 4 medlemmer, de ærede medlemmer hr. Dalsgaard, hr. Holmberg, fru Marie Antoinette von Lowzow og hr. Reedtz-Thott, ønsker et år uden hastighedsbegrænsninger og stiller ændringsforslag herom under nr. 3 og nr. 6.

Et tredje mindretal på 6 af udvalgets medlemmer, de ærede medlemmer hr. Waldemar Laursen, hr. Aage Knudsen, hr. Helge Nielsen, hr. P. A. Rasmussen samt det ærede medlem hr. Vagn Bro og jeg selv, er enig med den højtærede justitsminister i, at det vil være helt uforvarsligt at undlade at gøre brug af periodiske hastighedsbegrænsninger som et led i bestræbelserne for at nedbringe antallet af ulykker og for at nedbringe graviteten af ulykkerne.

Dette mindretal, på hvis vegne jeg taler,

mener endvidere, at det vil være urimeligt således som foreslået at sætte hastighedsgrænsen op fra 80 km i timen til 90 km i timen. De hidtidige forsøg er alle gjort ud fra 80 km hastighed. Ændrer man nu dette kriterium, skal vi faktisk begynde helt forfra for at få et nyt anvendeligt sammenligningsgrundlag, og efter mindretallets opfattelse vil de tre foregående års forsøg da være spildt. Det er den ene ting. Det andet, som for mindretallet er mest afgørende, er, at man ved at sætte hastighedsgrænsen til 90 km i timen kommer så nær ved normal hastighed, at det bliver vanskeligt for ikke at sige umuligt at konstatere hastighedsbegrænsningens faktiske effekt. Mindretallet kan ikke tiltræde den højtærede justitsministers argumentation for at gå op til de 90 km, idet den egentlige begrundelse herfor er forslaget om at hæve maksimalhastigheden for busser til 70 km i timen, og dette er ikke efter vor mening et holdbart argument. Det mindretal, på hvis vegne jeg taler, har derfor stillet ændringsforslag nr. 4, hvorefter justitsministeren alene kan fastsætte en maksimalgrænse på 80 km i de fremtidige hastighedsbegrænsningsperioder, motorveje undtaget.

Mindretallet er blevet stærkt bestyrket i sin opfattelse, efter at formanden for Rådet for større Færdselssikkerhed, hr. Svend Bergsøe, der som nævnt havde foretræde for udvalget, har givet udvalget oplysninger om resultatet af det svenske trafikikkerhedsråds undersøgelse af forsøg med hastighedsbegrænsning fra 20. december 1963 til 6. januar 1964 netop på 80 km i timen. Det svenske trafikikkerhedsråds rapport viser en nedgang i ulykestallet på lørdage og søndage i den nævnte periode på rigsveje uden for tæt bebyggelse på fra 43 til 46 pct., på hverdage en nedgang på fra 13 til 36 pct. Også personskadeulykkerne, såvel de totale som de svære ulykker, d.v.s. med dødelig udgang eller anden svær personskade, viser den samme tendens i nedadgående retning, og det understreges, at denne tendens er særlig markeret for de svære ulykkers ved-