

[Thisted Knudsen.]

Jeg har den bestemte opfattelse, at den højtærede justitsminister og også alle medlemmer af det høje ting vil erkende, at når det er muligt for os at skabe noget større sikkerhed på landevejen og undgå alvorlige ulykker, er det ikke alene noget, vi bør gøre, men så er det noget, som vi har en uafviselig pligt til at gøre. Problemet med de uforsvarlige parkeringer trænger sig på. Det gør det her, og det gør det i andre lande. I andre lande har man truffet foranstaltninger ved lov for at skabe større sikkerhed på dette område. Det har man bl. a. gjort i et land som Italien, og jeg kan nævne Tyskland og Frankrig — jeg har en masse materiale, som jeg kan stille til den højtærede ministers disposition — hvor man har søgt at skabe større sikkerhed, i Italien ved en selvlysende trekant som den, jeg har her; den koster 17 kr. og skal fastgøres på en lastvogn, der holder. Dette har vist sig at give gode resultater. Så lidt er det altså, der kræves.

Derfor er det, jeg appellerer til det høje tings medlemmer og til den højtærede justitsminister. Vi har en pligt til at gøre noget; vi bør gøre noget, og jeg vil derfor gerne spørge ikke alene på egne vegne, men på manges vegne: vil man gøre det nu, vil man være villig til at løse et stort problem, således at vi kan få færre lemlæstede, færre døde og mindre materiel skade?

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Det ærede medlems spørgsmål, der går ud på, om justitsministeren vil medvirke til, at der træffes foranstaltninger til mere forsvarlige parkeringsforhold for lastvogne efter lygtetændingstid og under usigtbare forhold på landevejene, har tidligere været drøftet her i tinget. Således overvejede det udvalg, der i 1959 behandlede et ændringsforslag til færdselsloven, et absolut forbud mod parkering på hovedvej i lygtetændingstiden. Man nøjedes dog med at henstille, at det blev pålagt politiet særlig at påse, at færdselslovens § 38 om standsning og parkering overholdtes. Justitsministeriet udsendte derfor en cirkulærskrivelse af 20. august 1959, hvori man indskærpede politiet at påse, at reglerne om parkering og standsning overholdes, navnlig bestemmelserne om, at køretøjer ved standsning og parkering

skal stilles ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne, særlig på hovedvejene.

Til belysning af det påviste faremoments omfang kan jeg oplyse, at af færdselsuheldene i 1959 kan 68 af de ca. 16 000 uheld med personskaade tilskrives uforsvarlig henstilling af køretøjer. Vejdirektoratet har for nylig foretaget en gennemgang af samtlige ulykker med personskader uden for bymæssig bebyggelse på en række hovedveje. Undersøgelsen omfattede 3 års perioden 1956-58. Materialet omfattede i alt 1 774 ulykker med personskaade, hvoraf 129 eller ca. 7 pct. bestod i påkørsel af et holdende køretøj. 16 af disse ulykker medførte dødsfald. Tallene viser endvidere, at halvdelen af ulykkerne skete om natten, og at navnlig påkørsel af tunge køretøjer medførte alvorlige personskader. Det er navnlig motorcyklisterne, det er gået ud over.

Spørgsmålet er, hvilke foranstaltninger der kan træffes til nedbringelse af disse ulykkestal. Bestemmelsen i færdselslovens § 38 ville naturligvis blive væsentlig mere effektiv, hvis hoved- og landeveje forsynedes med vigepladser. Sådanne findes allerede i et vist omfang, og jeg ville hilse det med glæde, om vejmyndighederne i videre omfang ville forsyne vejnettet med vigepladser.

Den største fare er knyttet til holdende køretøjer, hvis lysanlæg er ude af funktion. Det er rigtigt, som det er sagt, at i Italien gælder et påbud om, at alle køretøjer skal medbringe en trekanttavle med reflekterende bånd, som skal anbringes bag ved det holdende køretøj til advarsel for den øvrige trafik.

Et udvalg under justitsministeriet undersøger for tiden reglerne om køretøjers lygteføring med videre, og dette udvalg behandler bl. a. spørgsmålet om, hvorvidt der herhjemme skal indføres lignende trekanttavler eller anden afmærkning af holdende, mørklagte køretøjer. Spørgsmålet er desuden genstand for international forhandling, og jeg venter, at vi følger det standpunkt, man i disse forhandlinger bliver enig om.

Et andet spørgsmål er, om det er påkrævet at skærpe reglerne for køretøjernes lygteudstyr. De gældende bestemmelser foreskriver, at køretøjet skal være forsynet med mindst to røde baglygter, der skal være synlige 150 m bagud. Også spørgsmålet om