

Besvarelse (28/11 79):

Justitsministeren (Henning Rasmussen):

Efter de gældende danske bestemmelser skal en lastbil bagpå være forsynet med 2 eller 4 røde baglygter, mindst 2 stoplygter, nummerpladelygte samt mindst 2 røde, særligt godkendte refleksanordninger, der ikke må være trekantede. Bilen må endvidere være forsynet med 2 eller 4 røde markeringslygter, såfremt dens bredde er over 2,1 meter.

Påhængsvogne og sættevogne til biler skal bagpå være forsynet med et lige antal røde baglygter, nummerpladelygte, et lige antal stoplygter samt mindst 2 røde, særligt godkendte refleksanordninger.

Det er tilladt at forsyne køretøjerne med supplerende refleksanordninger. For supplerende refleksanordninger gælder, at de skal være symmetrisk anbragt. En rød refleksplanke af sædvanlig udformning opfylder efter praksis bestemmelserne om supplerende reflekser.

Efter det for justitsministeriet oplyste stilles der i England krav om, at lastbiler med en egenvægt på over 3 tons samt påhængs- og sættevogne på over 1 ton bagpå skal være forsynet med en reflekterende/fluorescerende, diagonaltribet, gul/rød afmærkning af de dimensioner, som spørgeren nævner.

Justitsministeriet har fra Rådet for Trafik-sikkerhedsforskning fået oplyst, at der i 1978 skete 287 uheld med personskaade i forbindelse med påkørsel af en lastbil bagfra. Udtrykket lastbil omfatter i denne forbindelse også lastbil med påhængs- og sættevogn. Cirka hvert sjette uheld, hvori en lastbil og et andet køretøj er impliceret, sker ved påkørsel af lastbilen bagfra. Af uheld opstået ved påkørsel af et andet køretøj bagfra tegner de tilfælde, hvor en lastbil påkøres, sig for cirka en fjerdedel. Rådet skønner, at ca. halvdelen af uheld opstået på denne måde sker uden for døgnets lyse timer.

Spørgsmålet om indførelse af et krav om refleksplanker til bagudrettet afmærkning af lastbiler samt påhængskøretøjer hertil har i nogen tid været drøftet på internationalt plan. Danmark har således deltaget i møder såvel i EF som i ECE om dette spørgsmål. Man har imidlertid hverken kunnet opnå enighed om rimeligheden af at indføre krav om sådan afmærkning eller om udformning

gen af en eventuel afmærkning af den pågældende type.

Efter det af spørgeren oplyste har man i England haft positive erfaringer med at indføre krav om sådan afmærkning. De tal, som spørgeren opgiver vedrørende det dalende ulykkestal efter indførelsen af bestemmelserne i England, svarer til de oplysninger, der er refereret i firma 3 M's blad, SAFE, Efterår 1979, hvori man omtaler en officiel engelsk undersøgelse.

På denne baggrund vil justitsministeriet rette henvendelse til de engelske myndigheder og anmode om at få tilsendt den pågældende undersøgelsesrapport med henblik på en nærmere vurdering.

Spm. nr. 67

Til *ministeren for offentlige arbejder* (22/11 79) af:

Glistrup (FP):

»Hvilke økonomiske virkninger forventer ministeren af en ordning, hvorved alle politibetjente fik frikort til DSB?«

Begrundelse

Vold og hærværk er desværre blevet en almindelig plage for de danske jernbaner.

Det er helt oplagt, at dette skal bekæmpes med anvendelse af en lang række utraditionelle midler.

Ifølge Ekstra Bladet for den 22. november 1979, side 20, har man over for et lignende problem i London bl.a. anvendt den fremgangsmåde, at man lader politifolk blive transporteret gratis og i vognene opslår meddelelser om, at »her kører politiet med«. For så vidt Ekstra Bladets oplysninger står til troende, har dette »haft en fantastisk præventiv virkning: Vold og tyveri er blevet begrænset til et minimum, og hærværket er næsten ophørt«.

Selvfølgelig vil nærmere oplysninger om London-ordningen og dennes virkninger være af interesse ved arbejdet med problemet her i Danmark, og det bedes derfor i svaret anført, hvor store besparelser ministeren mener at en ordning som den omtalte vil medføre. Her er jo ikke bare tale om, hvad jernbanerne sparer, men også om, hvad der spares på hospitalsudgifter osv. ved, at volden begrænses.