

[Stær Johansen.]

letter mulighederne for, at gående uden vanskeligheder inddrages i den regulerede trafik.

Ligeledes konstaterer jeg med tilfredshed forslagene om en forbedret afmærkning af alle køretøjer, også for cykler, der færdes på offentlige veje; ikke mindst på vore hovedveje spiller det en rolle med en god afmærkning, da man ofte ser køretøjer parkeret ved vejkanterne. Afmærkningen bør være af en sådan kvalitet, at de uhyggelige ulykker, hvor en vogn for sent får øje på et parkeret køretøj og kører ind i det, kan undgås. Især store lastbiler skaber på denne måde problemer; hvis de en mørk aften må holde stille for at skifte hjul, er de en konstant fare for den øvrige trafik. Jeg er bekendt med, at man i Tyskland har en refleksanordning til sådanne køretøjer i form af et skilt, som man stiller 25—30 m bag det holdende køretøj, medens man foretager reparationen. Dette skilt, som kan ligge i køretøjet, medens man kører, forhindrer mange ulykker.

Reflekspedalerne, der påbydes cykler, er ligeledes et godt forslag, og jeg håber, at justitsministeren kan få held til at få dette gennemført inden 1. april 1956.

Den højtærede minister har ligeledes rejst spørgsmålet om at ændre synet af motor-køretøjer. Jeg er enig med ham i, at det nuværende syn, hvor vognen forevises de motorsagkyndige, når den er helt ny, er til ringe nytte. En typegodkendelse må her være mere end tilstrækkelig. Hvorvidt man skal indføre et eftersyn med 5 års mellemrum, bør diskuteres nærmere i udvalget. At noget taler for et sådant eftersyn, er der ingen tvivl om, men det er et spørgsmål, om det ikke vil koste en altfor stor administration, hvis det bliver gennemført, da eftersynet efter min opfattelse bør være meget indgående for at kunne give de fornødne garantier.

Spørgsmålet om promillereglerne er allerede omtalt af det ærede medlem frk. Helga Pedersen, men jeg vil gerne sige, at jeg er enig med justitsministeren i hans forslag, som betyder en ændring i forhold til kommissionens. Det er min bestemte opfattelse, at den nuværende ordning, hvor domstolene kan undersøge spørgsmålet og tage hensyn til de individuelle faktorer,

er afgjort bedre end de rigoristiske promilleregler, som færdselskommissionen havde opstillet.

Jeg vil ligeledes betragte det som en fordel, at der bliver forbud mod venstre-parkering, og jeg er enig med ministeren i, at det må være en regel, der gælder for alle veje, også de lidet befærdede. Man kan ikke overlade afgørelsen af dette spørgsmål til de kørende alene.

Derimod er jeg noget betænkelig ved, at man anbringer stopskilte ved udkørslen til andre veje end hovedvej. Jeg tror, det vil bringe et meget farligt usikkerhedsmoment ind i trafikken; men det er et spørgsmål, der kan forhandles om. Jeg mener, der må kunne findes en form for afmærkning, der ikke ligner hovedvejsskiltet, advarslen om hovedvej. Der må kunne findes en eller anden form for afmærkning, f. eks. i lighed med det tegn, som anbringes på veje, før man kommer til skoler, hvor der ofte kan være en stærk trafik af børn. Denne form for advarselsskilt mener jeg eventuelt kunne anvendes ved udkørsel til mere befærdede veje, der ikke er hovedveje.

Det er ligeledes min opfattelse, at man ikke på nogen måde må svække hovedvejsreglerne, hvis trafikken skal afvikles på den måde, vi alle ønsker det.

Hvad angår den nye bestemmelse i lovforslaget om lastbilernes bredde og højde, er jeg enig i den udvidelse, der er foreslået, hvorved bredden udvides fra 2,30 m til 2,50 m, og akseltrykket hæves fra 6 til 8 t. Det er iøvrigt mit indtryk, at der allerede nu er givet dispensationer i så rigt mål, at man forlængst har forladt den gældende bestemmelse. Det forekommer mig dog at være et spørgsmål, om man i en lov som denne, der forhåbentlig bliver formet på en sådan måde, at den kan virke tilfredsstillende i adskillige år, bør fastlægge akseltrykket så bestemt, som man gør. Det er en kendt sag, at man i Tyskland, og jeg mener forøvrigt også i Holland, allerede er gået over til vogne med helt op til 10 t akseltryk, og der er næppe tvivl om — når man i to lande, hvor man har en meget stor lastbilpark, har udbygget den på denne måde — at der kan opstå et konkurrenceproblem for vore vognmænd, som på internationale veje konkurrerer med både tyskere og hollændere. Det er ikke, fordi jeg ikke