

[Else-Merete Ross.]

vejrforhold, føre o. s. v. I redegørelsen af februar 1963 er disse forhold ikke omtalt og så vidt jeg kan se heller ikke taget med i bearbejdelsen. Må jeg spørge, om det er meningen senere at tage disse forhold med ind i bearbejdelse, inden et endeligt resultat foreligger.

I bemærkningerne til lovforslaget i 1962 siges det, at der fortsat er behov for en øget indsats med henblik på forbedring af færdselssikkerheden. Det kan jeg fuldt ud skrive under på. Som udgangspunkt for mine følgende bemærkninger vil jeg gerne tage netop disse ord om forbedring af færdselssikkerheden. Det er udmærket, at man undersøger, om fartbegrænsning kan skabe større færdselssikkerhed. Men der er også en fare ved at sætte så intensivt ind på et af faremomenterne, at man måske glemmer, at det ikke er hastigheden, men andre forhold, der giver det største antal ulykker.

Statistisk Årbog rubricerer færdselsuheld med personskade i 11 grupper efter årsag til uheldet. Grupperne „indkørsel på hovedvej“ og „vigepligt i øvrigt“ kommer sammenlagt ind som en flot nr. 1 i 1960 med 2.167 uheld, medens „uforsigtig overhaling“ og „for stor hastighed efter forholdene“ tilsammen „kun“ figurerer med 1.307. Jeg har blot taget tallene for biler, men omtrent tilsvarende tal gælder for motorcykler. De 3 grupper „uforsigtig kørsel i øvrigt“, „uforsigtig manøvre“ og „anden uforsigtighed“ kommer helt op på 2.231 uheld. Disse former for uforsigtighed er det nok vanskeligt at få rettet op på ved specielle foranstaltninger — det skulle da være gennem en strengere køreprøve — men det uhyre store antal ulykker på grund af manglende overholdelse af vigepligten synes jeg måtte kunne reduceres bl. a. ved bedre afmærkning, så det blev langt klarere, hvem der har vigepligt og hvem ikke. De hvide og gule striber, der nu ved mange gader og veje markerer vigepligt, har forhåbentlig hjulpet, men ligger der sne, er de ikke til at se. Da mine tal er fra Statistisk Årbog 1961, kan der dog være sket en forbedring.

Vigepligt i rundkørsler er et kapitel for sig, men da det snarere bevirker total standsning af trafikken end det modsatte, giver det sandsynligvis ikke mange person-

skader, men bare stor ineffektivitet. Ca. 40 pct. af alle trafikuheld med personskader foregår i Storkøbenhavn og ca. 50 pct. af alle uheld på bygader i København og provinsbyer. Ingen af stederne har fartbegrænsningen nogen virkning, hvad der heller ikke var ventet. Skal man tale om forbedring af færdselssikkerheden, må der ske noget også på disse områder.

Da vi sidst drøftede færdselsproblemerne, blev der talt om flere vigepladser på de store veje til parkerede eller beskadigede motor-køretøjer. Jeg har med interesse læst notatet fra justitsministeriet om afmærkning af holdende køretøjer og også glædet mig over forslaget om, at cykler fremtidig burde være forsynet med baglygte — begge dele kan bidrage til større sikkerhed. Da jeg går ud fra, at det ikke kan koste alverden at lade et sagkyndigt udvalg undersøge og drøfte det omtalte problem med afmærkning af køretøjer, ville jeg ønske, at et lignende udvalg ville beskæftige sig f. eks. med spørgsmålet om vigepligt.

Både i 1961 og 1962 spurgte jeg, om der ikke kunne indføres ensartede tegngivningssystemer, så det i hvert fald for alle nyindregistrerede biler blev obligatorisk at have afviserblinklys foran og bagpå, og således, at afviservingen som eneste afvisningstegn snart kunne forsvinde. Hvis det ikke kan gøres obligatorisk uden forudgående undersøgelse, kunne man vel også få et udvalg til at se på det; bare der sker noget, skal jeg være tilfreds.

Hvis der ikke allerede er sagkyndige, som beskæftiger sig med en forsvarlig markering af fodgængerovergange, måtte tiden dertil vel være inde nu efter de sørgelige færdselsdrab fra den senere tid netop i fodgængerovergangene. Større færdselssikkerhed opnås ikke bare ved periodiske hastighedsbegrænsninger. Jeg håber, at mine bemærkninger vil give den højtærede minister anledning til at redegøre for, hvad der gøres eller agtes gjort for at reducere de andre uheldforvoldende forhold.

Til slut vil jeg gerne spørge, om ministeren i årets løb har overvejet en tanke, som han i 1962 sagde ikke var ham fuldkommen fremmed, nemlig at sløjfe de permanente hastighedsbegrænsninger i et vist antal nattetimer, f. eks. mellem kl. 1 og 5, og der-