

Udvalget har taget ministerens redegørelse til efterretning og har herefter ikke fundet anledning til, at der på nuværende tidspunkt stilles forslag om ændring af de gældende regler om erhvervsmæssig personbefordring.

Udvalget har med ministeren drøftet spørgsmålet om en eventuel forhøjelse af kørehastigheden for motorvogne med påhængsvogn, og ministeren har herunder oplyst, at det vil være teknisk forsvarligt at indføre en højere hastighedsgrænse end 60 km/t for sådanne vogntog, såfremt de er forsynet med en bremsekraftregulering, der er tilstrækkelig effektiv.

For at en bremsekraftregulering kan virke tilstrækkelig sikkert, må det imidlertid være et krav, at den er automatisk virkende, idet man ikke kan være sikker på, at en bremsekraftregulator, der skal indstilles manuelt efter belastningen, også faktisk bliver indstillet rigtigt.

Udvalget ønsker at udtale, at man forudsætter, at ministeren, så snart det er teknisk forsvarligt, i medfør af færdselslovens § 44, stk. 3, sidste punktum, administrativt vil fastsætte en hastighedsgrænse på 70 km/t for de vogntog, der er forsynet med automatisk bremsekraftregulering.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om, hvad der kan gøres for at afværge de mange ulykker, der sker ved påkørsel af holdende køretøjer. Man ønsker i denne forbindelse at understrege, at etableringen af parkerings- og vigepladser uden for bebyggede områder efter udvalgets opfattelse bør fremskyndes mest muligt. Udvalget er endvidere af den opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, om der i tilslutning til lovens ikrafttræden af Rådet for større Færdselssikkerhed iværksættes en propandakampagne, der indskærper bestemmelsen om parkeringsforbuddet på hovedvejenes kørebane.

Udvalget har ligeledes drøftet spørgsmålet om en obligatorisk afmærkning — f. eks. ved selvlysende trekantskiver — af motorkøretøjer, der holder på vejene efter mørkets frembrud. Ministeren har over for udvalget oplyst, at der endnu ikke har kunnet opnås enighed om at anbefale en bestemt form for afmærkning, men udvalget ønsker at fremhæve det ønskelige i, at der snarest tilvejebringes enighed om spørgs-

målet, således at ministeren så hurtigt som muligt i en bekendtgørelse kan fastsætte reglerne for denne afmærkning.

På baggrund af den alvorlige ulykke i Hammerud den 1. maj 1966, hvor et tog i en niveauoverskæring med automatisk bomanlæg påkørte en statsbanerutebil, hvorved 10 passagerer i rutebilen omkom og et antal kom til skade, har udvalget drøftet spørgsmålet om mulige foranstaltninger til sikring mod lignende ulykker. Udvalget har således bl. a. drøftet, om der bør indføres fuldt stop foran jernbaneoverskæringer, eller om andre foranstaltninger muligt ville kunne øge sikkerheden.

Justitsministeren har over for udvalget redegjort dels for de gældende regler på dette område i Danmark, Finland, Norge og Sverige, dels for de af den europæiske transportministerkonference (CEMT) vedtagne færdselsregler og for den indstilling, som forventes fra Nordisk Vejtrafik Komité (NVK).

Efter færdselslovens § 27, stk. 1, skal vejfarende, der skal passere en jernbaneoverkørsel, uanset forekommende sikringsforanstaltninger være opmærksom på, om tog nærmer sig, og kørende skal nedsætte hastigheden således, at standsning om fornødent kan ske, førend køretøjet når ind på overkørslen. Heller ikke i de øvrige nordiske lande er der foreskrevet nogen generel stoppligt før jernbaneoverkørsler. Den svenske bestemmelse bygger på en udvalgsbetænkning fra 1954, hvori man veg tilbage for at indføre et påbud om fuldt stop. Begrundelsen herfor var, at et køretøj, som efter standsning sætter i gang, vil være længere om at passere overkørslen end et køretøj, som er i bevægelse, hvortil kommer risikoen for, at et igangsættende køretøj får motorstop på sporet, navnlig hvis dette — som det ofte vil være tilfældet — ligger højere end vejbanen.

I de af den europæiske transportministerkonference (CEMT) vedtagne færdselsregler er der ikke foreskrevet pligt til fuldt stop før jernbaneoverkørsler. Nordisk Vejtrafik Komité, som forventes i løbet af nogle måneder at afgive betænkning med forslag til fælles nordiske færdselsregler, vil efter det oplyste foreslå en bestemmelse, som svarer til den gældende bestemmelse i den danske færdselslov. Komiteens forslag