

[From.]
 naturligvis være: „før kørslen ind på eller over hovedvejen“, og jeg anmoder den højtærede formand om at foranledige, at det rettes.

Udvalgets flertal går ind for lovforslaget med ændringsforslagene nr. 1, 3 og 5. Ændringsforslag nr. 1 tilsigter en tydeliggørelse af sidevejstrafikantens pligt til utvetydigt og i god tid at tilkendegive, at han agter at overholde sin vigepligt, inden han kører ind på hovedvejen, men opretholder iøvrigt lovforslagets oprindelige princip. Ændringsforslag nr. 3 betyder en forenkling af lovforslaget, særlig for kørehastigheden for de tunge motorkøretøjer, og er tiltrådt af hele udvalget. Og endelig er der ændringsforslag nr. 5, omhandlende lovens ikrafttræden, som er foreslået fastsat ved kongelig anordning; også dette ændringsforslag tiltrædes af hele udvalget.

Et mindretal stiller ændringsforslag under nr. 2, gående ud på, at der altid skal standses helt op ved indkørsel på hovedvej. Og et andet mindretal stiller under nr. 4 underændringsforslag til ændringsforslaget under nr. 3; det er det ærede medlem hr. Thisted Knudsen, der ønsker en maksimalhastighedsgrænse på 80 km i timen for motorkøretøjer på op til 3 500 kg. Så vidt udvalgets arbejde.

Jeg skal dernæst tillade mig at fremsætte nogle betragtninger over de problemer, der har ligget for, og give en begrundelse for min stilling til disse. De problemer, der har givet anledning til de største meningsforskelligheder, er naturligvis dem, der henhører under betegnelsen „fuldt stop for hovedvej“, og det giver mig anledning til at sige et par ord om hovedvejs- og sidevejstrafikken i almindelighed.

Hovedvejssystemet er så afgjort en fordel for moderne trafik. Det må være hovedvejens formål at tage den gennemgående trafik, og der må lægges denne trafik så få hindringer i vejen som overhovedet muligt.

Sidevejstrafikken er naturligvis akkurat lige så berettiget, og mange af udvalgets drøftelser har drejet sig om de rettigheder,

som begge parter måtte have krav på. Grundlaget for lovgivningen på dette område er, at hovedvejstrafikken har forkørselsret og sidevejstrafikken har ubetinget vigepligt. Jeg har på et tidligere stadium været tilhænger af, at hovedvejstrafikken også burde have ubetinget forkørselsret, men jeg erkender, at argumenterne for den nuværende ordning har ændret mit synspunkt. Det har de gjort, for det første fordi den nuværende ordning er i overensstemmelse med reglerne i de andre europæiske lande og det naturligvis ville virke meget uheldigt både for danske i udlandet og for udlændinge i Danmark, om man havde forskellige regler. For det andet fordi jeg erkender, at der består den fare, at hovedvejstrafikanten under den ubetingede forkørselsret vil køre med en falsk tryghedsfølelse og meget vel kan komme til at sløje af på det, jeg kalder den fornemste egenskab i al trafik, nemlig agtpågivenhed. For vel skal hovedvejen have en fortrinstillig i trafikken, men den må aldrig blive til en væddeløbsbane, hvor man fortrinvis kører med speederen i bund. Jeg kunne have lyst til at føje til, at denne bestemmelse burde også gælde for svenskere.

Nej, man kommer nok ikke det rimelige ret meget nærmere end med den nuværende regel. Hovedvejstrafikanten må have det, man kalder prioritét de passage, men bør ikke fritages for ansvarlighed i sin kørsel og agtpågivenhed overfor de skiftende situationer.

For sidevejstrafikantens vedkommende er en af de allervigtigste funktioner ved indkørsel på hovedvej, at han i god tid og utvetydigt tilkendegiver, at han vil lade hovedvejstrafikken passere først. Det gør han ved i god tid at nedsætte farten, og hvis omstændighederne taler derfor, standser han helt op, og han gør det bestemt ikke ved i sidste øjeblik at slå bremserne i. Denne regel har ikke altid været lige godt respekteret. Derfor er § 1 nu også skarpere formuleret, og justitsministeren har overfor udvalget oplyst, at domspraksis nu går ud på, at ansvaret bliver placeret hos sidevejstrafikanten, hvis han forårsager uheld,