

[Justitsministeren.]

forhånd kan sige, at den af alle i mangfoldige tilfælde vil føles urimelig. I andre tilfælde af overtrædelse kan synderne forstå, at de bliver noteret, hvis deres færdselsforseelse bliver iagttaget af en politibetjent, men jeg tror ikke de vil kunne forstå det, hvis de bliver noteret i tilfælde, hvor de ikke har gennemført det fulde stop, og der overhovedet ikke var trafikanter i nærheden.

Må jeg i denne forbindelse gøre opmærksom på, hvad også andre ærede talere har fremhævet i dag, at en ubetinget stopregel vil medføre en absolut pligt for alle trafikanter fra bivej til hovedvej til at stoppe, altså ikke alene pligt for bilister og motorcyklister, men også for cyklister og for hestekøretøjer. Ganske vist anfører nu en række fuldt-stop-tilhængere, at fuldt-stop-påbudet ikke skal tages alvorligt, men skal fortolkes med fornuft; men mig forekommer det betænkeligt at gennemføre en bestemmelse som denne, hvorefter der skal opsættes stoptavler overalt, når man på forhånd siger, at trafikanterne ikke altid skal tage disse alvorligt. Det vil nedbryde respekten for færdselstavler, når denne den tydeligste af alle færdselstavler på den måde kan negligeres.

Endelig vil en ubetinget stopregel virke i mange tilfælde færdselshemmende. Som det er påvist i bilaget til udvalgets betænkning, der er en redegørelse, udarbejdet af lederen af de motorsagkyndiges kontor i København, civilingeniør Voltelen, tager det betydeligt længere tid for den fra sidevejen kommende at komme over hovedvejen eller på plads på denne, hvis han forinden skal stoppe helt, end hvis han langsomt kan glide ind på hovedvejen. Når man betænker, at civilingeniør Voltelen tidligere i en årrække har været ansat i statens færdselspoliti og har været med til at udlægge alle hovedvejene, da hovedvejsordningen blev indført i 1936, og derfor har et indgående kendskab til alle landets hovedveje, synes jeg, hans ord må have en ikke ringe vægt.

I mit forslag, der er tiltrådt af udvalgets store flertal, har jeg forsøgt på den ene side at fjerne de urimeligheder, som fuldt stop vil medføre, og samtidig at skærpe hovedvejsreglen, så at hovedvejenes fortrinsret fremhæves. Det understreges, at man ved sin kørsel på utvetydig måde skal vise den på hovedvejen kommende, at man vil iagttage den ubetingede vigepligt, man har.

Man skal altså sætte farten ned, og det må ikke ske med en pludselig opbremsning lige før hovedvejen, men man skal gradvis tage farten af køretøjet, så hovedvejstrafikanten kan se, at man er opmærksom på hovedvejen. Man skal desuden standse helt, hvor oversigten over hovedvejen ikke er fri, eller hvor stoptavlen er anbragt, og dette vil vel at mærke sige, at man altid skal standse for stoptavlen.

Må jeg også pege på et praktisk problem, nemlig udgifterne ved lovens gennemførelse. Dette problem berører også spørgsmålet om lovens harmoni med vore internationale aftaler. Selvom vi gør os klart ved afgørelsen af et så alvorligt problem som færdselsikkerhed, at det i desværre altfor mange tilfælde drejer sig om liv og død for mennesker, må vi dog være berettiget og forpligtet til også at klare, hvilke de økonomiske konsekvenser er, så meget des mere som visse misforståelser jævnlig har gjort sig gældende i denne del af diskussionen. Det beror således på en misforståelse, at forslaget om betinget stop er det dyreste, fordi det vil nedvendiggøre opsætning af 4 000—5 000 stoptavler, ligesom det er urigtigt at tro, at man kan undvære disse stoptavler ved at indføre en lovregel om fuldt stop. Det kan man i hvert fald ikke, hvis man vil leve i overensstemmelse med de internationale regler, som vi en gang har anerkendt på dette område. Gennemføres reglen om fuldt stop, må følgen blive, at der skal opsættes særlige stoptavler overalt ved udkørsel til hovedvej. Man kan hverken klare sig med den nuværende trekantstavle eller med at male ordet stop inden i denne, rent bortset fra, om det overhovedet kan lade sig gøre. Den internationale konvention om vejtafaler af 1949 siger, at trekantstavlen betyder: Giv agt, hovedvej forude, og konventionen foreskriver, at man skal benytte en særlig tavle, hvis man vil påbyde absolut stop. Danmark har underskrevet denne internationale konvention, men har endnu ikke ratificeret den. Hvis vi altså nu uanset de internationale aftaler vil gennemføre fuldt stop og beholde de nuværende trekantstavler uden at sætte de særlige stoptavler op, kan vi ikke ratificere den internationale konvention, og vi sætter os i virkeligheden udenfor dette forsøg på at indføre fælleseuropæiske lovregler på et praktisk område. Jeg synes, vi bringer os selv i en ejendommelig situation ved en sådan fremgangsmåde. Ydermere