

[Tholstrup.]

selsrisikoen og hele ansvaret hviler på den fra sidevejen kommende trafikant. Hvis man forlangte fuldt stop alle steder, ville loven næppe blive overholdt. Man ville næppe se en bilist holde stille, før han kørte ud på en hovedvej, hvis han ingen bilister kunne se på hovedvejen, og heller ingen ville synes, det var rimeligt at forlange, at han skulle gøre det. Det ville derfor ikke være længe, før begrebet fuldt stop ville blive et fortolkningsproblem. Love må aldrig være således affattet, at de forekommer urimelige. De skal helst være i nøje overensstemmelse med befolkningens retsbevidsthed og hensynet til andre mennesker.

Ellers varer det ikke længe, før trafikanter anser et skilt, hvorpå der står „stop“, for et skilt, der betyder: her kører du frem på eget ansvar, og hvis der er en politibetjent, der ser det, kan du risikere at få en bøde, men bortset fra bøden er det ufarligt. Det er denne udsigt til bøde og politi, der skal erstattes med højere ansvarsfølelse.

Bedst ville det være, at alle færdselsskilte, også de, som der står „stop“ på, opfattedes som venlige, vejledende instrumenter, vejledninger, som trafikanten er taknemlig for som støtte for sin måde at færdes på. Derfor må der kun opsættes stopskilte på sådanne steder, hvor der *menes* stop i alle tilfælde, og hvor det af folk opfattes som en nødvendighed, således at det bliver respekteret af trafikanterne, udelukkende fordi det er til eget bedste.

Jeg er som sagt enig i nødvendigheden af stopskilte, hvor man ønsker fuldt stop, men må henstille til den højtærede justitsminister, at man får anbragt disse skilte i den rigtige højde, således at bilisten ikke overser dem, eller rettere ikke ser under dem. De bør anbringes i lygtehøjde, dels af hensyn til kørsel om natten, dels fordi bilisten har sin opmærksomhed henvendt på kørebanen og ikke på noget, der svæver oppe i luften. Det samme gælder forøvrigt lyskurver. Man ser gang på gang folk køre over for rødt lys, fordi de har glemte at kigge op i luften.

Stopskiltet bør ikke alene anbringes ved udmundning i de såkaldte nummererede hovedveje, men bør anbringes overalt, hvor en mindre betydelig vej munder ud i en mere betydelig vej, eller hvor en mindre betydelig gade munder ud i en hovedgade. Eksempelvis burde der være stopskilt hele vejen fra

Frederiksberg Bakke til Raadhuspladsen for alle sidevejene ud til Vesterbrogade. Jeg vil indrømme, at dette vil betyde en meget stor udgift til stopskilte, men der vil til gengæld blive færre lemlæstede på hospitalerne, færre ambulancekørsler og færre reparationer på bilerne, hvad der nemt opvejer udgiften til skiltene.

I § 2, stk. 6, tales der om anbringelse af færdselstavler om særlige grænser for kørehastigheden. Her trænges der til en ændring i den hidtil gældende praksis, hvorefter man har fastsat hastigheder så urimeligt lave, at ingen har overholdt dem, idet den dobbelte hastighed ofte ville være fuldt forsvarlig. Man skal ikke sætte et skilt op, hvorpå der står 20 km i timen, når man faktisk mener 40 km. Lad den angivne fart dække nøjagtigt det, man mener, og angiv ikke blot et lavt tal for at være på den sikre side. Jeg lagde i fjor mærke til, at der i Norge mange steder er anbragt skilte, hvorpå der står 35 km. Hvis man nu gik ud fra erfaringen fra Danmark, så ville man ganske roligt fortsætte med 60 km fart. Men i Norge mener de åbenbart noget med de 35 km, for i de fleste tilfælde ville det være absolut livsfarligt at sætte farten højere op end til de 35 km. Disse skilte bør stå som vejledning for de vejfarende og fortælle, at en fart ud over den angivne må anses for at være farlig. Så ville skiltene blive respekteret, og så ville de dække det, de står for. Hvis man herhjemme med lethed, uden fare af nogen art, kan forcere et vejsving med 50 km fart og der er opsat et skilt, som påbyder 20, så risikerer man, at bilisterne vænner sig til, at et sådant skilt ingen verdens ting betyder, at det ikke er noget at tage hensyn til, og når så endelig det tilfælde kommer, at en lavere hastighed er nødvendig, ja, så er det, ulykken sker.

I stedet for den ensartede S-lignende tegning på skiltene, der opsættes foran vanskelige vejsving, bør man opsætte en nøje gengivelse af kurvens eller vejsvingets form i nedsat målestok. Det er meget brugt i England og Amerika, og man undgår med vilje enhver overdrivelse, idet vejtavleudvalgene der åbenbart har den opfattelse, at de skal vejlede trafikken og ikke vildlede den. Sådanne kurvetavler ville virke langt bedre end de nuværende, som har samme tegn foran farlige og ufarlige kurver og sving.

Færdselsstriber på vejene kan også hjælpe til sikrere kørsel; men til sådanne må man