

mæssig bebyggelse af et vist omfang langs hovedvejen, er fuldt Stop ikke nogen hensigtsmæssig løsning; findes der lokal tværgående færdsel af blot nogenlunde størrelse, er fuldt Stop direkte hæmmende for færdselens afvikling, idet det naturligvis tager sin tid at bringe køretøjet til fuldstændig standsning og at sætte det igang påny, og idet hvert enkelt køretøj i en række skal opfylde pligten til at standse ved stopgrænsen. Gennemførelse af fuldt Stop i byer vil efter justitsministeriets opfattelse rejse kravet om at ophæve hovedveje gennem byer med stor styrke. Sådant afbrydelse må forekomme justitsministeriet betænkelig; man kan henvisse til bemærkningerne på p. 193 i bilag 3 i betænkningen vedrørende dette spørgsmål, hvor færdselsudvalget fremhæver, at tanken med at udlægge visse veje, der er bærere af gennemgående færdsel, som hovedveje, vil svækkes ved, at hovedveje afbrydes i byer, rent bortset fra de vanskeligheder, der opstår med at fastsætte kriterier for, hvor afbrydelsen skal iværksættes. Også uden for byer er en bestemmelse om fuldt Stop mindre hensigtsmæssig på steder, hvor der er fuld udsigt over hovedvejen. Det er imidlertid justitsministeriets hensigt at ændre principperne for opstilling af stoptavler, således at stoptavler udenfor byer på hovedveje opstilles overalt, hvor oversigtsforholdene og vejenes skæringsvinkler er således, at der efter lovreglen bør standses før indkørsel, samt på steder, hvor en vej direkte krydser en hovedvej således, at forholdene gør det muligt (og fristende) at krydse hovedvejen i betydelig fart.

Til § 38. (§ 37).

Stk. 1 er ligelydende med udkastets § 37, stk. 1.

I udkastets stk. 2 er der foreslået to begrænsninger i hovedreglen, at standsning og parkering kun må ske i højre side af vejen, nemlig at dette ikke gælder veje med ensrettet færdsel og lidet befærdede smalle veje. Justitsministeriet finder, at den sidste begrænsning er uklar, og at den desuden betænkeligt reducerer omfanget af hovedreglen; man har derfor udeladt den, således at hovedreglen alene foreslås fraveget på veje med ensrettet færdsel.

I stk. 3 er for at tydeliggøre bestemmelsen tilføjet „og parkering“ ved siden af standsning.

Iøvrigt er stk. 3 samt stk. 4, 5 og 6 ligelydende med udkastets § 37, stk. 3, 4, 5 og 6, bortset fra en mindre redaktionel ændring i stk. 4 og en henvisning i stk. 5 til bestemmelserne om låsepligt for motorcykler og cykler i §§ 50, stk. 3 og 52, stk. 4.

Man finder anledning til at fremhæve, at reglerne

i stk. 3 og 4 i vidt omfang ikke vil finde anvendelse på cyklistere.

Til § 39. (§ 38).

Stk. 1, 2, 3 og 4 er ligelydende med udkastets § 38, stk. 1, 2, 3 og 4; dog er stk. 3 ændret således, at det fremgår, at tegn skal gives ikke alene, hvor der er tale om en egentlig ændring af færdselsretning, men også hvor det iøvrigt er påkrævet at angive den tilsigtede færdselsretning. Man har her haft de tilfælde for øje, hvor en vej af nogen betydning udflettes således, at den vigtigere vej drejer svagt, medens en mindre vej fortsætter ligeud; skal man fortsætte ad den mindre vej, bør der gives tegn for at angive dette, selv om der ikke foretages nogen egentlig ændring af færdselsretning. Ændringen har også betydning for det i færdselsudvalgets bemærkninger omhandlede spørgsmål om tegngivning i rundkørsler.

Stk. 5 svarer til gældende færdselslovs § 13, stk. 1, næstsidste punktum. I og for sig følger det af bestemmelsen i stk. 3 og 4 om, at tegngivningen skal ske på tydeligt synlig og utvetydig måde, at tegngivning ved pisk alene ikke er fyldestgørende; men man har dog fundet det rigtigst udtrykkeligt at udtale dette.

I stk. 6 er „brug af signal eller tegn fritager ikke nogen kørende for pligten til“ ændret til „det er en kørendes pligt foruden brug af signal eller tegn“. Det har med denne ændring været hensigten stærkere at understrege den kørendes pligt til ikke at køre på tegn eller signal, men at han har en positiv pligt til at sikre sig, at den tilsigtede manøvre kan foretages uden fare eller ulempe for andre. Samtidig har man tilføjet „væsentlig“ foran ulempe.

Til § 40. (§ 39).

Stk. 1, 2, 3 og 4 er — bortset fra redaktionelle ændringer i stk. 2 og 3 — ligelydende med udkastets § 39, stk. 1, 2, 3 og 4.

Udkastets stk. 5 er ændret således, at det alene angives, at anvendelse af anden belysning og andre refleksanordninger end påbudt eller tilladt i færdselsloven eller i de i medfør af den givne bestemmelser er forbudt. De nødvendige supplerende bestemmelser kan — som det også nu er tilfældet — udfærdiges administrativt. Det er tanken at følge de retningslinier, som angives i udkastets stk. 5.

Til § 41. (§ 40).

I stk. 1 er sidste punktum affattet som den nu gældende bestemmelse i færdselslovens § 18, stk. 3, 3. punktum. Man finder den af færdselsudvalget foreslåede ændring for vidtgående, idet der kan