

Stk. 2, 3, 4 og 5 er ligelydende med udkastets stk. 2, 3, 4 og 5. Man har dog fundet det rettest at nedsætte aldersgrænsen i stk. 5 til 6 år.

I stk. 6 foreslås det tilladt at medføre 2 børn under 6 år på cyklen, men samtidig foreslås cyklistens alder sat op til 18 år; denne udvidelse af adgangen til at medføre børn på cykel, der — som også anført i færdselsudvalgets bemærkninger — svarer til en i Sverige gældende regel, forekommer rimelig, idet mange mødre har brug for at befordre 2 små børn.

Stk. 7 er ligelydende med udkastets stk. 7, dog er „almindelig“ udeladt for at undgå, at bestemmelsen skulle blive fortolket således, at den ikke omfatter cykel med hjælpemotor.

Til § 53. (§ 52).

I stk. 1 er punkt b ændret, således at det overlades til de gående at afgøre, i hvilken side af cyklestien de vil gå. I punkt d er forskriften om, at gående på kørebane og cyklesti skal gå så yderligt som muligt, udeladt, da dette følger af punkt c.

Stk. 2 er ligelydende med udkastets stk. 2; man har dog i punkt d ændret formuleringen, således at det understreges, at gåendes pligt til at krydse gaden i så hurtigt gående tempo, som forholdene tillader, også gælder for gående i fodgængerfelt.

I stk. 3 er sidste punktum i udkastet udeladt, idet bestemmelsen ikke er tilstrækkelig påkrævet.

I stk. 4 er „enkeltvis“ udeladt, således at det f. eks. tillades mødre med barnevogn at følges på fortov eller gangsti, hvor færdselsforholdene iøvrigt gør det muligt.

Stk. 5 er — bortset fra en redaktionel ændring — ligelydende med udkastets stk. 5.

Udkastets stk. 6 er udeladt som upåkrævet.

Til § 54. (§ 53).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 53 bortset fra, at henvisningen til § 16 som følge af ændringen af denne bestemmelse er reguleret.

Til § 55. (§ 54).

Bestemmelsen er ligelydende med udkastets § 54.

Til § 56. (§ 55).

Bestemmelsen svarer med en redaktionel ændring til udkastets § 55. Man har dog begrænset henvisningen til § 55 til kun at omfatte § 55, stk. 1 og 3.

Angående spørgsmålet om adgang til frakendelse af retten til at føre skinnekøretøj henvises til bemærkningerne til § 70.

Til § 57. (§ 56).

Formuleringen af stk. 1 er ændret, idet den af færdselsudvalget foreslåede formulering kunne give anledning til en ikke tilstøttet begrænsning i politiets adgang til at regulere færdselen.

I stk. 2 er „enkelte“ udeladt, idet begrænsningen til „enkelte kryds“ ikke dækker henvisningen til § 37, stk. 2. Forsåvidt angår spørgsmålet om udlægning af hovedgader skal man henvise til færdselsudvalgets bemærkninger på p. 194 i bil. 3 i betænkningen; justitsministeriet kan tiltræde disse bemærkninger og er enig i, at man bør være tilbageholdende med at etablere hovedgader.

I stk. 3 er eksempelangivelserne udvidet med „udlægning af vej som legegade“, idet det forekommer naturligt at nævne dette, da legegader er et nyt begreb, jfr. herved også færdselsudvalgets bemærkninger til udkastets § 29, stk. 3. Endvidere er bestemmelsen i stk. 3 i slutningen om, til hvilken kommunal myndighed politiet skal henvende sig, udeladt, idet de nærmere regler herom naturligt fastsættes administrativt efter forhandling med indenrigsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder. Derimod har man medtaget bestemmelsen i § 62, stk. 2, 2. pkt. i statsbanelov nr. 336 af 27. juni 1946 om, at der for så vidt angår stationspladser og adgangsveje til stationer og færgelejer skal forhandles med jernbanestyrelsen.

I stk. 4 er „kun“ og „ganske“ udeladt i 1. pkt. Efter udkastet kan der kun træffes bestemmelse om særlig begrænsning af kørehastigheden for strækninger, hvor ganske særlige omstændigheder tilsiger det. Særlige hastighedsbegrænsningstavler skulle herefter være en absolut undtagelse. Dette forekommer justitsministeriet for snævert. Man er enig i, at der kun bør fastsættes hastighedsgrænser, hvor særlige omstændigheder taler derfor, men finder det betænkeligt i loven så kraftigt at fremhæve opsættelse af hastighedstavler som en undtagelse, idet loven ikke bør være til hinder for hastighedsgrænser, hvor forholdene taler derfor, navnlig i de ikke sjældent forekommende tilfælde, hvor det ikke efter forholdene på vejen er åbenlyst for de vejfarende, at nedsat hastighed er påkrævet. Opsættes tavlerne med rimelige hastighedsgrænser, er de til betydelig værdi for de kørende. For at sikre, at hastighedsbegrænsning etableres efter ensartede retningslinier, foreslås det, at afgørelsen træffes af justitsministeren for hovedvej, landevej og landevejsgader. For andre veje foreslås det, at afgørelsen træffes af politimesteren (i København politidirektøren); det kan administrativt fastsættes, i hvilket omfang der skal forhandles med rigspolitichefen. Det foreslås yderligere, at afgørelsen i alle tilfælde