

[Tholstrup.]

cyklister er på denne måde blevet kørt ned bagfra i samme øjeblik, som de er svinget. Kunne man få indprentet — og her stiller jeg store forhåbninger til den kommende pjece — at det først og fremmest gælder om at se sig for, ville meget være nået. Som det er gået hidtil, har altfor mange haft lovlig ret til at svinge, når de havde vist af, men hvad hjælper det, at disse mennesker efter den gamle færdselslov havde ret, når de ikke kom til at opleve retskendelsen.

Jeg må anbefale at stemme imod ændringsforslag nr. 30, stillet af et mindretal. En lovregel om fuldt stop på bestemte steder er ikke nødvendig og bliver i praksis overtrådt gang på gang, dels fordi skiltene er anbragt således, at de ikke kan ses, dels fordi det forekommer ganske urimeligt at skulle stoppe, når man kører ud på en hovedvej, hvor der er fri bane. Man skal undgå at lave bestemmelser, som man i forvejen ved vil blive overtrådt, fordi de forekommer urimelige. Det er da også karakteristisk, at man ikke har sat skilt op med krav om fuldt stop i visse tilfælde, hvor man har erfaring for, at alle bilister i forvejen standser helt op, altså ved uoverskuelige udmundinger eller vejkryds, og man har ødelagt virkningen af det gode advarselsskilt, den nedadvendte trekant, foran udkørsel til hovedvej, som betyder, at man skal stoppe helt op, hvis der er tværgående færdsel, men som giver ret til fortsat kørsel, når banen er fri. Fejlen har blot været den, at disse skilte blev anbragt på en ofte lidet iøjnefaldende måde. Lad os blive fri for fuldt stop-skiltene og lad os få genoprettet respekten for den nedadvendte trekant, og det kan lade sig gøre, når denne bliver anbragt på mere synlig måde, navnlig hvad angår højden, som ikke bør være over lygternes lyskegle om natten. I det hele taget stiller jeg store forventninger til de fremtidige skilte og anvisninger, efter at udvalget har haft lejlighed til et samvær med færdselspolitiet og de motorsagkyndige,

som bistår justitsministeren i den praktiske løsning af spørgsmålet om trafikens hjælpemidler, skiltene, de hvide vejstriber o. s. v. Alle disse hjælpemidler skal først og fremmest være vejledende.

Ændringsforslag nr. 31 til § 37 er jeg særdeles tilfreds med. Her er nemlig et af de synlige tegn på, at vi i Danmark er ved at få en højere færdselskultur. Det, der nu lovfæstes herigennem, er nemlig blevet praktiseret af de fleste efterhånden: en hensyntagen til hinanden, en videre forståelse af, hvorledes en smidig afvikling af trafikken kan finde sted. Uden at denne regel gror ind i befolkningens bevidsthed, vil det ikke være muligt med de altfor smalle gader, vi har i byerne, at få afviklet trafikken smidigt og gnidningsløst.

Ændringsforslag nr. 37 til § 39 er jeg også tilfreds med. Man bør ikke opretholde den tidligere blinkning, når forankørende biler skal overhale andre forankørende biler, det er en uskik, visse bilister er kommet ind på, og bedst var det helt at forbyde den form. Jeg er derfor glad for, at det i hvert tilfælde ikke bliver obligatorisk.

Til ændringsforslag nr. 41 er det nødvendigt at knytte et par bemærkninger. Jeg håber, at det ærede medlem hr. Vagn Bro vil idømme sig selv en bøde for letsindig omgang med slagord. Medens vi andre har gået og vredet vore hjerner for at finde et bedre udtryk end „fri hastighed“, som jo i realiteten betyder ansvarlig hastighed, har det ærede medlem lanceret et udtryk, som hedder „den fri fart“. Det er meget uheldigt, eftersom der ikke er fri fart, og eftersom der ikke engang er fri hastighed.

I praksis gælder kun ansvarlig hastighed, men det står den kørende frit selv at bedømme, hvad der må anses for at være forsvarligt i de givne situationer. I modsætning til andre trafikmidler har motorkøretøjerne den fordel, at de kan variere hastighederne efter de forhåndenværende forhold, som er så mangfoldige, at det er umuligt at opstille faste regler. Det er netop farligt at fastsætte bestemte kilometerangivelser og