

[Justitsministeren.]

kørslen. Derimod er det næppe muligt at formulere en regel om tegngivning, når man svinger til venstre i en rundkørsel. Navnlig ved ganske små rundkørsler vil en sådan tegngivning i visse tilfælde kunne virke vildledende. På den anden side er det givet, at det ofte kan være af værdi, at den, der fortsætter i rundkørslen, giver tegn, og det følger af stk. 3, 1. punktum, at tegngivning i sådanne tilfælde skal anvendes.

I § 40 er optaget nogle regler om lygteføring, der afviger fra de gældende bestemmelser, men i et vist omfang svarer til en praksis, der allerede har udviklet sig i trafikken. Jeg tænker her på, at man ved lovforslaget anerkender anvendelsen af blændende lys som „langt“ lys ved kørsel på veje, der ikke er tilstrækkeligt oplyst, men med pligt til nedblænding ved møde med andre køretøjer og pligt til at benytte kort lys eller positionslys på oplyste veje, således at der på fuldt oplyste veje kun må benyttes positionslys. Jeg tror, disse regler betyder et væsentligt fremskridt.

Bestemmelserne i § 42 om køretøjers bredde, længde og højde og i § 45 om køretøjers vægt indeholder en udvidelse i forhold til de gældende bestemmelser, idet man nu tillader køretøjer med en bredde af indtil 250 cm og et største akseltryk på indtil 8 t, medens de hidtil gældende bestemmelser kun tillader en bredde på 230 cm og et største akseltryk på 6 t. Dette harmonerer med den internationale færdeselskonvention og svarer iøvrigt til den administrative praksis, der har været fulgt i længere tid. Navnlig bestemmelserne om akseltryk er af en vis betydning for danske vognmænds mulighed for at konkurrere med udenlandske vognmænd. I Tyskland er det tilladt at køre med biler med indtil 10 t akseltryk, men det danske vejnet tillader ikke, at vi strækker os så vidt. Jeg er opmærksom på, at det er af betydning, at der føres nøje kontrol med, at også udenlandske køretøjer, når de kører her i landet, overholder de danske regler, og der er overvejelser i gang om at udbygge vægtkontrollen ved grænseovergangsstederne.

Lovforslagets § 45, stk. 5, om ejerens ansvar for overlæs er ændret noget i forhold til færdselsudvalgets udkast, hvori der opstilles en bevisformodningsregel. Jeg

anser det for en klarere regel, at der pålægges ejeren et ubetinget ansvar for kørsel med overlæs, såfremt kørslen er foretaget i hans interesse, selvom køretøjet føres af en anden.

§ 50 indeholder en ny bestemmelse om, at motorcykler ikke må køre ved siden af hinanden. Dette er efter min mening ikke noget urimeligt krav at stille til motorcyklisterne, og det er klart, at bestemmelsens overholdelse er af betydning både for færdselssikkerheden og for trafikens afvikling. Den samme bestemmelse foreslås i § 52, stk. 1, gennemført for cykler med hjælpemotorer, medens det for almindelige cykler foreskrives, at de højst må køre 2 ved siden af hinanden.

Af bestemmelserne i § 52 om færdsel med cykle skal jeg iøvrigt navnlig fremhæve, at aldersgrænsen for børns adgang til at cykle uden ledsagesle er fastsat til 6 år. Endvidere åbnes der i stk. 6 adgang til at medtage 2 børn under 6 år på en cykle, men til gengæld skal cyklisten være fyldt 18 år. Jeg har anset det for rigtigt at foreslå bestemmelsen affattet således, idet det uden tvivl er af betydning for mange at kunne tage deres børn med.

I § 53 findes der ret udførlige bestemmelser om gåendes færdsel på vejene. Der indføres bl. a. en udtrykkelig bestemmelse om, at gående, der færdes på kørebanen, fortrinsvis skal gå i venstre side, at fodgængerfelt skal benyttes, hvis der findes et i nærheden, og at gående også i fodgængerfelt skal passere kørebanen i så hurtigt gående tempo, som forholdene tillader. Det ville være af stor betydning for trafikken, hvis man kunne nå frem til, at disse og de øvrige forskrifter i § 53 blev efterlevet i videre omfang, end det sker i dag.

Forslagets afsnit V indeholder nogle bestemmelser om sporvogne og andre skinnedykkøretøjer, og i afsnit VI findes reglerne om færdselsregulering og afmærkning m. v. Reglerne i dette afsnit er fortrinsvis af administrativ karakter. De handler om opsætning af færdselstavler, samarbejde mellem politi og vejmyndigheder, både ved indførelse af reguleringer på eksisterende veje og ved nyanlæg, samt om vejarbejder, sporanlæg og beplantninger m. v., der er til ulempe for færdslen.

Bestemmelserne i dette afsnit er meget