

[Gåting.]

min plan til den højtærede justitsministers disposition.

Med hensyn til vejafstribningen har der også i udvalget været ført mange og lange forhandlinger, og jeg skal ærligt indrømme, at den tanke, de ærede medlemmer fru Marie Antoinette von Lowzow og hr. Reedtz-Thott hævder må være rigtig, at vejstriberne skal være vejledende, er en tiltalende tanke, men den kolliderer lidt med den kongstanke, jeg har, at når man når frem til et kryds, skal der enten være betinget eller ubetinget vigepligt, og er der ubetinget vigepligt, skal det fremgå af den afmærkning, der er, hvad enten det er stopskilt eller afstribning. I den forbindelse kan jeg henvise til den skrivelse, der er kommet fra Forenede Danske Motorøgere netop i dag, hvor man går ind for ubetinget vigepligt for nummererede hovedveje, ubetinget vigepligt ved stop- eller trekantsskilte, ubetinget vigepligt som i lovens § 37, stk. 3, ved udkørsel fra markvej, ejendom, grundstykke o. s. v. og i øvrigt almindelig højre-vigepligt også ved gule blinklys, hvortil kommer de særlige bestemmelser om vigepligt for fodgængerfelter og sporvogne. Jeg nævner det, fordi det, når stopstriberne skal have, skal vi sige en lovbindende karakter, vil være heldigt, om også de øvrige striber, der findes på vejen, har det, således at man ikke i det ene tilfælde overtræder loven ved at overskride striberne og i det andet tilfælde ikke overtræder loven ubetinget ved at overskride dem. Det ville være heldigt med ensartethed her, selv om jeg er klar over, at der kan komme uheldige tilfælde; det er jeg helt enig med det ærede medlem hr. Reedtz-Thott i.

Derfor mener jeg også, det vil være heldigt, når vi nu søger at få vejafmærkningsbekendtgørelsens § 40 og færdselslovens § 69 bragt i overensstemmelse med hinanden, sådan at de striber, der findes på vejene, virkelig angiver, hvor det er en overtrædelse af færdselsloven, hvis man overskrider dem, med andre ord: striberne skal være de steder, hvor det ville have været en overtrædelse af færdselsloven at overskride dem, selv om de ikke havde været der. Det må være det, der er meningen med det.

Jeg har ved et par tidligere lejligheder skitseret nogle ændrede rundkørselsregler, f. eks. ved første behandling, og jeg kan kun beklage, at de ikke er kommet med i betænkningen her, bl. a. fordi jeg har indtryk af, at det store flertal i udvalget principielt er enig med mig i, at de regler, vi har i øjeblikket, er forkerte, og at de af mig skitserede ændrede rundkørselsregler er de rigtige. Når vi ikke har taget det med i betænkningen, er det bl. a., fordi vi endnu mangler politiets og motororganisationernes udtalelser i sagen. Det er givet, at havde vi haft dem, var det også kommet med i betænkningen, og det ville have været naturligt netop i dag også at få rundkørselsreglerne bragt i orden, ikke alene fordi de ændrede regler er betydelig mere praktiske, men også fordi der, hvis jeg ikke er helt galt orienteret, i dette forår kommer omkring 30 000 nye motorkørende på vejene, som også skal køre efter de temmelig tåbelige rundkørselsregler, og som ved en eventuel ændring af reglerne skal stille sig om. Det kan klares ganske enkelt derved, at man anbringer stopskilte ved indkørslen til rundkørsler, hvorved det angives, at rundkørslen er en mere befærdet gade i forhold til de tilstødende gader.

Vi har også i udvalget omtalt afmærkningen i tilfælde af vejarbejder o. lign. Det er ikke noget sjældent tilfælde at komme ud for en afmærkning af et vejarbejde, der ligger så tæt ved dette, at man løber stor risiko for at ramle ind i foretagendet. Det ville være heldigt, hvis man kunne få slået fast, at en afmærkning ved vejarbejder skulle placeres 100 eller måske 150 m forud for den pågældende forhindring.

Parkeringsspørgsmålet har også været omtalt, herunder også parkering om natten på hovedveje, og vi er her meget tilbage for ligefrem at forbyde parkering, men understreger § 38, stk. 2, der bestemmer, at vogne skal stilles i kørebanens yderkant eller om muligt helt uden for kørebanen.

Hvad angår 50 km's grænsen, kan jeg ikke komme uden om den betragtning, at transportapparatet er en del af vor produktion; varen er ikke produceret færdig, før kunden, forbrugeren, har den i hånden. Det er givet, at hvis vi skal gøre transportapparatet mindre effektivt, vil