

## [Justitsministeren.]

1953 blev gennemført. Man opstillede den gang på mange steder i byer, hvor oversigtsforholdene ikke var gode, stoptavler, som man siden har måttet nedtage, fordi de medførte betydelige vanskeligheder for afviklingen af den tværgående trafik. Hvis man i princippet gennemfører fuldt stop overalt, bliver spørgsmålet om at løse sådanne vanskeligheder ved en suspension af hovedvejen gennem byer uden tvivl rejst i langt videre omfang, end det allerede er sket. Jeg er ikke blind for, at der kan være tilfælde, hvor kravet om suspension af hovedvej gennem en by kan siges at være velbegrundet, navnlig i tilfælde, hvor en hovedvej føres gennem centrale dele af større byer, ad gader, der efter deres karakter ikke egner sig til gennemgående trafik. Jeg lægger på den anden side vægt på, at man i videst muligt omfang undgår at afbryde hovedvejene, hvorved deres værdi som bæriere af den gennemgående trafik afgørende svækkes. Det må imidlertid fremhæves, at der er en uheldig uklarhed i de gældende regler om stop før indkørsel på hovedvej. Det ligger klart, at der kræves fuldt stop i alle de tilfælde, hvor den særlige stoptavle er sat op. Herudover gælder det imidlertid, at der også er pligt til fuldt stop ved den almindelige trekanttavle, nemlig hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri. Dette sidste forstås sikkert ikke umiddelbart af alle trafikanter. Jeg finder det derfor rigtigst udenfor byerne at lade opstille stoptavler alle steder, hvor dårlige oversigtsforhold stiller krav til trafikken om fuldt stop. Vurderingen af oversigtsforholdene bør efter min opfattelse ikke bero på den kørendes frie skøn, men vurderingen må henlægges til myndighederne.

Som jeg tidligere har nævnt, bygger lovforslaget for en stor del på den gældende lovgivning, men der foreslås dog på en række punkter ændringer af ikke ringe betydning. Jeg skal nu i store træk nævne lovforslagets hovedlinier og kort omtale nogle af de vigtigste ændringer i forhold til gældende lov.

Lovforslagets afsnit I fastslår lovens område — færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter — og giver dernæst en række definitioner. Man vil måske smile, når man læser,

at et køretøj er enhver indretning, som kan køre på vej uden skinner, hvadenten den er forsynet med hjul, bælter, valser, meder eller andet. Disse definitioner er imidlertid overordentlig nyttige. Uden dem ville en række af lovens senere bestemmelser blive vanskelige og tunge i formuleringen.

Man vil se, at der også er en omtale i dette afsnit af cykler med hjælpemotor eller knallerter; dem skal jeg vende tilbage til senere.

Lovforslagets afsnit II har overskriften „Bestemmelser om køretøjer“. Den første del af dette afsnit handler om køretøjernes indretning og udstyr. Det vil sikkert for de fleste være naturligt, at man ikke i selve lovtæksten har ment at kunne optage udførlige bestemmelser om indretning af motor-køretøjer m. v. Disse bestemmelser må nødvendigvis få et meget detailleret og teknisk tilsnit, og når hertil kommer, at man med den tekniske udvikling må forudse muligheden for og nødvendigheden af jævnlige ændringer eller tilføjelser til disse bestemmelser, har både færdselsudvalget og justitsministeriet fundet det rigtigst at henkynde disse bestemmelser til en bekendtgørelse.

De vigtigste forskrifter for køretøjernes indretning er dog optaget i lovforslaget, og jeg skal her nævne, at det vil følge af lovforslagets § 5, at de bestemmelser, der allerede er gennemført om refleksanordninger for motorvogne, nu også vil komme til at gælde for motorcykler, hvad jeg anser for ganske naturligt og rimeligt. Efter § 5 stilles der endvidere krav til motorcykler om, at de skal være forsynet med forsvarlig lås. Forholdet er i øjeblikket det, at mange motorcykler er særdeles lette at starte, selvom man ikke har tændingsnøgle, og antallet af tyverier har stadig været stigende. Jeg tillægger det stor betydning, at disse tyverier i størst muligt omfang søges forhindret, dels fordi kørslen med stjålne motorcykler erfaringsmæssigt ofte sker på ganske uforsvarlig måde, dels fordi det må være af største interesse at forebygge denne særlige form for kriminalitet, der let kan blive indledningen til en kriminel løbebane. Vi har i justitsministeriet nøje overvejet, om man også kunne påbyde lås på motorvogne. Når der ikke stilles forslag herom, skyldes det, at man ikke fra teknisk side har kunnet anviser et tilfredsstillende låsesystem.