

[Justitsministeren.]

i forslaget. En sådan regel vil nemlig ikke være i stand til at løse alle problemerne, og den vil kunne virke i ikke ringe grad hemmende på en rimelig afvikling af trafikken. Ved behandlingen af lovforslaget i ministeriet har vi imidlertid ved udformningen af bestemmelsen i forslagets § 33, stk. 4, understreget den kørendes pligt til ved enhver ændring af færdselsretningen at forvise sig om, at manøvren kan ske uden fare eller ulempe for bagfra kommende færdsel, og det er meget vigtigt, at denne bestemmelse indarbejdes hos trafikanterne.

I forbindelse med den regel, jeg lige har nævnt, har man netop som en konsekvens af denne ønsket gennemført en regel om, at det fremtidigt skulle være tilladt at overhale også til højre. Bortset fra ganske begrænsede undtagelsestilfælde har jeg i overensstemmelse med færdselsudvalget imidlertid ikke fundet en sådan regel, der ville betyde et afgjort brud med det tilvante, forsvarlig.

I § 34 om køretøjers placering under svingning eller vending indeholdes nogle bestemmelser, som afviger en del fra den gældende lov. For blot 10—15 år siden var det jo god færdselslatin, at svingning til højre skulle ske i kort bue, men svingning til venstre i stor bue. Svingning til højre skal stadig ske i kort bue, men reglerne om svingning til venstre er ændret. I § 34, stk. 1, lovfæstes således reglen om, at køretøjer, der skal svinge til venstre, i god tid forinden skal føres ind på vejens midterlinie eller på kørebane med ensrettet færdsel over mod den venstre kant, og det siges videre: at hvor vejen har to eller flere vognbaner i samme kørselsretning, skal kørende i god tid før krydset anbringe sig i den vognbane, som er mest hensigtsmæssig under hensyn til den påtænkte færdselsretning. Denne bestemmelse praktiseres allerede i vidt omfang i trafikken, men jeg finder det vigtigt, at den nu lovfæstes, idet den efter min mening er til gavn for færdselssikkerheden og for trafikens afvikling.

Et særligt problem, som har været over-

vejet i denne forbindelse, er spørgsmålet om, hvorledes cyklister bør forholde sig i sådanne situationer. Det er her klart, at hvor der er cyklesti, bør cyklerne ikke før krydset begive sig ud på kørebanen, men det vil på den anden side være naturligt, at cyklister, før de skal svinge til venstre, kører ud mod venstre side af cyklestien. Problemet er vanskeligere, hvor der ingen cyklesti er. Jeg har anset det for betænkeligt at påbyde, at også cyklister i sådanne tilfælde skal være forpligtet til at køre ind mod kørebanens midte, før de når frem til krydset, og bestemmelsen er derfor formuleret således, at cyklisterne på dette punkt er frit stillet. Det må afhænge af vejens forhold og trafikens intensitet, om det kan anses for hensigtsmæssigt, at cyklister følger bestemmelsens hovedregel.

§ 34, stk. 2, modificerer yderligere den hidtil gældende regel om stor bue ved venstresving, idet der alene stilles krav om, at køretøjet, når det forlader krydset, skal befinde sig i højre side af den kørebane, det svinger ind i. Ved denne ordning, som der har været enighed om under de nordiske forhandlinger, giver man mulighed for, at modgående køretøjer, der hver især skal svinge til venstre i et kryds, ikke behøver at skære hinandens kørebane. Jeg har været noget betænkelig ved denne regel, som naturligvis bør praktiseres under rimelig hensyntagen til de stedlige forhold, idet de kørende i denne situation navnlig bør være opmærksom på, at der gives trafik, der kommer fra venstre, tid til at opfylde sin vigepligt.

Løvrigt vil jeg gerne ved omtalen af § 34 stærkt fremhæve bestemmelsen i stk. 3, hvor det påbydes føreren før forberedelsen og udførelsen af en svingning at påse, at manøvren kan foretages uden fare for bagfra kommende, og i denne forbindelse vil jeg gerne yderligere pege på § 39, stk. 6, hvor det udtrykkeligt siges, at det er en kørendes pligt foruden brug af signal eller tegn at forvise sig om, at den tilsigtede manøvre kan ske uden fare eller væsentlig