

Til nr. 41.

Efter forhandlingerne i udvalget er det fundet hensigtsmæssigt at stille krav om obligatorisk tegngivning før igangsætning fra kanten af vejen og før vending og svingning. Endvidere foreslås „retningsviser“ ændret til „blinklys“.

Til nr. 42.

Ændringsforslaget tilsigter alene at præcisere, at det er risikoen for blanding, der er det væsentligste hensyn bag bestemmelsen.

Til nr. 43 og 44.

Det er uhensigtsmæssigt og kan være farligt, at der nu gives tilladelse til at vælge mellem nærllys og positionslys. Denne sammenblanding af forskellige lygteføringer er givet et meget farligt moment i trafikken, og sammenblandingen vil især bevirke, at køretøjet med positionslys vil udsættes for, at det delvis bliver skjult af de køretøjer, som anvender nærløst. Lad os holde køreløst og parkeringslys adskilt og kun anvende dem til de funktioner, som de er beregnet til, og hvor de gør mest gavn. Gør vi ikke det, kan det medføre ubodelig skade.

Til nr. 45.

Den ændrede titel er mere dækkende for indholdet i § 37.

Til nr. 46.

Det gældende forbud mod nationale orienterings- og præcisionsløb, hvori indgår hastighedskonkurrencer, praktiseres i dag på den måde, at alene hastighedskonkurrencer på offentlig eller privat vej, hvor færdselsloven gælder, er forbudt. Løb, hvori indgår hastighedskonkurrencer på militære områder, motorbaner, flyvepladser og efter konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde også private grusgrave, accepteres derimod i praksis. Den praksis bør fortsat være til stede, også for så vidt angår internationale motorvæddeløb (rallies), der passerer dansk område.

Til nr. 47.

Det er fundet rimeligt at lade bestemmelserne om betaling af gebyr for tilladelser til motorløb udgå.

Til nr. 48.

Redaktionel ændring.

Til nr. 49.

Redaktionel ændring.

Til nr. 50.

Lokale trafiksaneringer indgår som nødvendige led i de ønskelige byforbedringer, som finder sted landet over. I forbindelse med disse trafiksaneringer, som sigter på en miljøvenlig udnyttelse af gadearealer til blandede opholds- og færdselsarealer, er der behov for en selvstændig mulighed i færdselsloven for at trafikregulere offentlige gade- og vejarealer, hvor den motoriserede trafik blandes med svage trafikanter (cyklister, gående, børn m. v.), på de svages betingelser. I de kommunale planlægningslove er beboernes medvirken i det lokale planlægningsarbejde lovfæstet, og forslaget skal således også ses som et naturligt supplement hertil.

Til nr. 51.

Pligten til at holde en passende lav hastighed udvides til at gælde også foran fodgængerfelter.

Til nr. 52.

Mindretallet finder det af hensyn til færdselssikkerheden betænkeligt at fastsætte bestemmelser om generelle hastighedsbestemmelser, endsigte at give justitsministeren lovhjemmel til fastsættelse af sådanne bestemmelser. Det afgørende må være, at et køretøjs hastighed altid skal være afpasset efter forholdene med hensyntagen til andres sikkerhed og det ansvar, dette medfører. Generelle fartgrænser kan give navnlig den mindre øvede motorfører et fejlagtigt indtryk af, hvilken hastighed der kan anses for at være forsvarlig. Der bør lægges forøget vægt på, at uddannelse og aflæggelse af prøver af motorførere både teoretisk og praktisk er i overensstemmelse med trafikudviklingen.

Til nr. 53.

Ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 116 af 13. marts 1974, som ændret ved bekendtgørelse nr. 545 af 22. november 1974, blev der fastsat generelle hastighedsgrænser på 60, 90 og 110 km/t på henholdsvis veje i tættere bebygget område, veje uden for disse områder samt på motorveje.

Efter forhandlingerne i udvalget er justitsministeren og udvalget enige om at indsætte de generelle hastighedsgrænser i loven. På baggrund af erfaringerne fra forsøgsperi-