

*Eller* man kunde overføre den Regel, som gælder i Berlin, at Fodgængerne skal gaa i højre Side af Fortovet og vige til højre for hinanden, men ikke er bundet til at benytte det ene Fortov. En saadan Bestemmelse vilde maaske være lettere at faa Folk til at respektere, men den beskytter ikke Fodgængerne mod egen Uforsigtighed ved Udtræden paa Kørebanen. Heller ikke en saadan Bestemmelse kan anbefales som gældende enten for hele Landet eller blot for alle Byerne.

#### Til § 8.

Stk. 1, 1. Punktum, svarer til F. L. § 5, 1. Punktum. I 2. Punktum har man dog gjort en Undtagelse for Gader og Veje med ensrettet Færdsel, idet Forudsætningen for denne netop er, at Færdslen fremmes gennem en Forøgelse af Køretøjernes Bevægelsesfrihed ved, at Gadens fulde Bredde i det Omfang, hvori det er fornødent, udnyttes for Færdslen i den paagældende Retning.

Man har i Udvalget drøftet, om Tilkørsel til Ejendom i venstre Side af Gaden burde forbydes, i al Fald i Byerne, idet Tilkørsel til Ejendom i venstre Side medfører Kørsel mod Vognfærdslen. Et tilsvarende Forbud findes f. Eks. i Stockholm. Udvalget er imidlertid stærkt i Tvivl om, hvorvidt en saadan Regel er anbefalelsesværdig. Thi medens den Automobilist, der skal køre til en Ejendom i venstre Side af Gaden uden at vende, i Tide arbejder sig ind mod Gadens Midte for saa efter behørig Tegngivning at se sit Snit til, naar der bliver et Hul i den modgaaende Vognrække, at køre over venstre Halvdel af Kørebanen, saa vil derimod den Automobilist, der skal vende Vognen inden Tilkørslen, begynde med at føre den saa langt ud til højre som muligt for at faa Plads til at vende, saaledes at han, naar Vendingen foretages, kommer i Vejen for de bagfra kommende Køretøjer. En Regel som den nævnte maa derhos antages enten at ville medføre megen generende Bakning af Motorvogne i smalle Gader eller — i det Omfang, hvori dette forbydes, jfr. § 9, Stk. 2 — tvinge dem til at køre Omveje omkring Huskarreer eller at standse paa den Side af Gaden, der er modsat den, hvortil de har Ærinde, i hvilket sidste Tilfælde Føreren eller andre bagefter skal passere over Gaden, maaske flere Gange for at bære Varer til en Forretning, hvilket selvsagt ogsaa er en Ulempe for Færdslen. Udvalget stiller derfor ikke Forslag om en saadan Regel. Et Forbud alene gældende for Cyklister kan heller ikke anbefales. Det vilde ganske vist for den enkelte Cyklist kun betyde en ringe Ulempe, men for Færdslen som Helhed vilde der næppe vindes noget ved, at Cyklisterne i Stedet for at foretage Tilkørsel til Ejendom direkte til venstre enten vendte eller ogsaa trak Cyklen over Gaden.

Man har endvidere drøftet, om man skulde indsætte en Regel som den, der findes i de norske Trafikregler, hvorefter der »paa Landet«, naar Udsigten fremover og til Siden er fri, kan køres midt i Vejen. Man har dog anset det for rettest ikke udtrykkelig at fastsætte en saadan Regel, da det altid har været betragtet som en Selvfølge, at uskadelig Kørsel i Vejens Midte tolereres (jfr. Forudsætningen i F. L. § 6, Stk. 1), medens paa den anden Side saadan Kørsel altid maa ske paa egen Risiko.

Reglen i Stk. 1, 3. Punktum, er ny. En tilsvarende Regel findes i Færdselsforskrifterne for Stockholm samt i Tyskland indenfor bymæssigt bebyggede Omraader (»geschlossene Ortsteile«). Bestemmelsen er i nøje Overensstemmelse med den Maade, paa hvilken Færdslen paa stærkt trafikerede Gader og Veje naturligt ordner sig. De hurtigere Køretøjer skal frem og kører derfor til venstre udenom de langsommere Køretøjer, der paa deres Side maa vige til højre for at give Plads til Forbikørsel. Derved opstaar Lagdelingen: de hurtige Køretøjer i Gadens Midte, de langsomme yderst paa Kørebanen. Reglen er for saa vidt kun en Videreførelse af Bestemmelserne i F. L. § 6, Stk. 2, (jfr. nærværende Forslags § 10, Stk. 2), idet den paalægger Køretøjer med langsommere Fart at forblive ude i højre