

Side, ikke blot at vige til højre, naar et hurtigere Køretøj giver Tegn til at ville forbi. At Færdslen fremmes herved, behøver ingen nærmere Paavisning.

Stk. 2 svarer til F. L. § 5, 3. Punktum, men er omredigeret og ændret. For det første er Ordene »den yderste Meter« ændret til »den yderste farbare Meter«. Den yderste Meter af Færdselsbanen vil vel som Regel være i en saadan Tilstand, at *Fodgængere* uden Vanskelighed kan benytte den, men det gælder ikke altid, og til *Cyklekørsel* er Færdselsbanens yderste Meter eller dog en Del af den ofte praktisk talt uanvendelig. Man foreslaar derfor, at den yderste *farbare* Meter saa vidt muligt skal overlades Cyklister og Fodgængere.

F. L. § 5, 3. Punktum, bruger det Udtryk, at den yderste Meter skal være *forbeholdt* cyklende og gaaende. Dette har givet Anledning til den Misforstaaelse, at gaaende og cyklende har en Art Eneret til denne Meter, og at bl. a. som Følge heraf Cyklister har Ret til Forbikørsel *til højre* for Vogne, naar blot de holder sig til denne Meter. Denne Opfattelse er urigtig, idet Paragraffens Ord »saa vidt muligt« viser, at der ikke er tilsigtet at give gaaende og cyklende nogen egentlig Eneret, men kun at give en Regel, som den øvrige Færdsel bør følge, hvor Forholdene tillader det. For imidlertid at undgaa den angivne Misforstaaelse har Udvalget opstillet Reglen som en Instruks til den øvrige Færdsel, d. v. s. Motorkøretøjer og Hestekøretøjer, om, naar Pladsforholdene tillader det, *at overlade* cyklende og gaaende den yderste farbare Meter. Bestemmelsen fritager altsaa ikke Cyklister for at følge den almindelige Regel i § 10, Stk. 2, om Forbikørsel bagfra til venstre. Noget andet er, at det efter Omstændighederne kan være naturligt og uskadeligt, at Cyklister, særlig naar Færdslen er ringe, og der ingen Hindring er, kører bagfra til højre udenom langsommere Køretøjer (altsaa navnlig Hestekøretøjer), der enten paa Grund af den her omhandlede Bestemmelse eller af andre Grunde, saasom bedre Befæstelse af Vejens midterste Del eller stærk Runding af Vejens Tværprofil, holder sig et Stykke inde paa Kørebanen. Men dette maa dog normalt ske paa Cyklistens eget Ansvar.

Der har iøvrigt i Udvalget været ytret Betænkelighed ved det bestemte Maal en Meter. Man har imidlertid bibeholdt det, idet det er en Selvfølge, at dette Maal — saaledes som det ogsaa er blevet forstaaet efter F. L. — maa tages som et omtrentligt Udtryk for, hvor stor en Del af Vejen der bør overlades gaaende og cyklende.

I denne Forbindelse finder Udvalget Anledning til at bemærke, at det, hvor der ikke er indrettet Cyklestier, er en stor Hjælp for Cyklisterne, hvis den yderste Del af Færdselsbanen ved Asfaltering eller paa anden Maade gøres særlig egnet til Cyklekørsel. Saadanne »Cyklestribes« var for nogle Aar siden ret almindelige i København, men de forsvinder mere og mere. Naar de erstattes af egentlige Cyklestier, er det en heldig Udvikling, men hvor der af Hensyn til Bekostningen, Færdselsbanens Bredde o. l. ikke kan anlægges egentlige Cyklestier, vil »Cyklestribes« være et stort Gode for Cyklisterne og derigennem ogsaa for Færdslen som Helhed.

I Trafikreglerne for Berlin er det tilladt Cyklisterne udenfor de tæt bebyggede Bydele at køre i Vejens venstre Side, naar der i denne Side findes en til Cyklekørsel egnet Rabat; de skal imidlertid i Tide vige for Fodgængere, eventuelt staa af Cyklen for dem. Udvalget har drøftet Muligheden af at optage en lignende Regel, men har anset den for at være for farlig.

Til § 9.

Paragraffen træder i Stedet for F. L. § 4. Ordene »der altid skal udvise behørig Forsigtighed« har man udeladt, idet der i Forslaget § 4 indeholdes en almindelig Regel om Forsigtighed, gældende for alle, der færdes eller opholder sig paa Vejene.