

at Reglen, da Færdslen paa Hovedvejene er tilbøjelig til at holde en vis Hastighed, selv naar Sideveje til højre passeres, ikke sjældent medfører Sammenstød.

For noget at afbøde disse Mangler ved Gennemførelsen af Højreforkørselsretten blev det i Motorloven af 1. Juli 1927 § 29, Stk. 2, bestemt, at Motorkøretøjer skal vise ganske særlig Forsigtighed ved Kørsel fra mindre befærdet til mere befærdet Færdselsaare. Denne Bestemmelse hviler utvivlsomt paa en rigtig Tanke, men den har den Fejl, at den direkte kun gælder for Motorkøretøjer, ikke for andre kørende; der er herved indført en uheldig Forskel i Færdselsreglerne for de forskellige Trafikarter. Dernæst har Reglen som Følge af, at den ikke er givet i direkte Sammenhæng med Højreforkørselsreglen, undertiden givet Anledning til den Misforstaaelse, at Køretøjer, der kommer fra Sidevejene til højre, herved har mistet deres Forkørselsret. Dette ligger jo ganske udenfor, hvad der har været Tanken med Reglen, der kun har tilsigtet at skaffe Hovedfærdselsaarens Køretøjer Tid til i paakommende Tilfælde at opfylde deres Vigepligt, idet den første Forudsætning for, at dette kan ske, er, at det vigepligtige Køretøj ogsaa i Tide kan se eller høre det Køretøj, for hvilket der skal viges.

Udvalget har under Hensyn til, at den nugældende Ordning ikke er helt tilfredsstillende, og til Spørgsmaalets Betydning skaffet sig Oplysning om Reglerne i andre Lande og om de Erfaringer, der er indhøstet der.

Ved en Undersøgelse frembyder der sig 3 Hovedprincipper for Forkørselsrettens Ordning: 1) Hovedfærdselsaarens Forkørselsret, 2) Venstreforkørselsretten og 3) Højreforkørselsretten. Hvert af disse 3 Principper kan igen gennemføres forskelligt i Enkeltheder, men foreløbig skal man i det væsentlige indskrænke sig til en Drøftelse af Hovedprincipperne.

#### 1) Hovedfærdselsaarens Forkørselsret.

Ved Færdselslovgivning bør det overalt tilstræbes, at de Regler, der gives, er i størst mulig Samklang med de Principper, som Færdslen naturligt indordner sig under. Kun paa den Maade kan det lykkes at faa de Lovregler, der gives, overholdt.

Det er nu utvivlsomt i Overensstemmelse med Færdselens Natur, at Trafikken paa Hovedfærdselsaaren skal kunne foregaa hurtigt og nogenlunde uhindret. Det er ligeledes naturligt for den, der kommer fra en Sidevej ind paa en Hovedvej, at køre langsomt og forsigtigt ind paa Hovedvejen, navnlig naar der ikke er fuld Oversigt over denne til begge Sider. Det er derfor forstaaeligt, at Hovedfærdselsaarens Forkørselsret har mange Tilhængere, og at den er optaget i enkelte nyere Lovudkast. I det før nævnte svenske Kommissionsforslag af 1929 er den saaledes optaget, ganske vist i en forsigtig Form. I Forslaget fastholdes som Hovedregel Venstreforkørselsretten (det erindres herved, at der i Sverige er Venstrekørsel, saaledes at Venstreforkørselsret i Sverige principielt er det samme som Højreforkørselsret her i Landet), men det tilføjes, at med Hensyn til Hovedveje og -gader kan vedkommende stedlige Myndighed bestemme, at Færdslen paa Vejen eller Gaden skal have Forkørselsret for Færdslen paa Sidevejene. Bestemmelse herom skal kundgøres og tilkendegives ved Opslag paa eller ved Vejen. — I England, der hidtil ikke har haft nogen Lovregel om Forkørselsretten, har en Kommission i 1929 foreslaaet, at Færdslen paa den mindre vigtige Vej skal holde tilbage for Færdslen paa den mere vigtige Vej. Bestemmelsen skal gennemføres ved en Klassificering af alle Landets Veje og ved Opslag ved samtlige Skæringspunkter, opstillede paa de Veje, hvis Færdsel har Vigepligt.

I Tyskland har Hovedfærdselsaarens Forkørselsret været gennemført i nogen Tid. Da det derfor kunde ventes, at man i Tyskland havde indhøstet Erfaringer om Fordele og Mangler ved denne Ordning, har Udvalget gennem Udenrigsministeriet søgt Oplysning fra den tyske Regering om de tyske Regler og om, hvorledes de i den for-