

løbne Tid har virket. Den tyske Regering har med stor Beredvillighed imødekommet Anmodningen og givet en interessant og udtømmende Redegørelse, der i Oversættelse findes aftrykt som Bilag til nærværende Betænkning. Redegørelsen hidrører dels fra Rigstrafikministeren, under hvem Lovgivningen om Motorkøretøjer og Færdsel — for saa vidt Færdselslovgivningen overhovedet er Rigsanliggende — hører, dels fra den preussiske Indenrigsminister, under hvem Politivæsenet i Preussen sorterer.

Det fremgaar af Bilaget, at Reglen om Hovedfærdselsaarens Forkørselsret støder paa een stor, næsten uovervindelig Vanskelighed: Afgrænsningen af, hvad der er Hovedfærdselsaare og Bifærdselsaare. Den samme Vanskelighed vilde man møde her i Landet. Der er vel en meget stor Gruppe af Gade- og Vejkryds eller -udmundinger, hvor der ingen Tvivl vil være. Men der er en anden, meget stor Gruppe, hvor i al Fald kun den stedkendte kan afgøre, hvad der er Hovedvej, og hvad der er Sidevej, og med Nutidens Langvejstrafik gaar det ikke an at basere Reglerne paa Lokalkendskab. Og i mangfoldige Tilfælde vilde endog de stedkendte kunne strides om Gadernes eller Vejenes indbyrdes Rang. Det vilde derfor give betydelig Usikkerhed med Hensyn til, hvem der har Forkørselsret i de enkelte Vejkryds m. v., hvis Færdselsloven optog Reglen om Hovedfærdselsaarens Forkørselsret og overlod til Folk selv at finde ud af, hvad der er Hovedfærdselsaare.

Det fremgaar af Redegørelsen fra den tyske Regering og af de gældende tyske Færdselsbestemmelser, at man paa forskellige Maader har søgt at tilkendegive, hvad der skal anses som Hovedfærdselsaare. I »Die Berliner Strassenordnung« af 1929 er det saaledes bestemt, at som Hovedfærdselsaarer anses:

- a) Gader af 1. Klasse,
- b) Gader med Sporvejsspor og
- c) Gader, som ved særlig Politiforordning er betegnet som Hovedgader.

I Tilfældene a) og c) maa der ske Afmærkning med et særligt Tegn. At Gaderne under b) betegnes som Hovedfærdselsaarer, er kun gennemsnitligt rigtigt, jfr. Rigstrafikministerens Bemærkninger. I Almindelighed føres Sporvejene gennem Hovedgaderne, men ubetinget gælder det ikke.

Udenfor Byerne synes man i Tyskland af Bekostningshensyn at have opgivet Afmærkning af Hovedfærdselsaarerne.

Udvalget finder, at Erfaringerne fra Tyskland taler mod Indførelse af Hovedfærdselsaarens Forkørselsret som en almindelig, for hele Landet gældende Retsregel. Det kunde i al Fald kun anbefales at indføre den, naar samtidig alle Landets Gader og Veje klassificeredes og afmærkedes, f. Eks. ved Opstilling af Skilte ved alle Skæringspunkter og Gade- og Vejudmundinger. Dette vilde formentlig kræve saa betydelige Bekostninger — ganske bortset fra Spørgsmaalet om Skiltenes Belysning om Natten — at der ikke vilde blive Tale derom, og Udvalget skal derfor ikke komme ind paa Spørgsmaalet, om muligvis ogsaa andre Hensyn vilde tale imod Indførelse af Reglen. Derimod stiller et Flertal indenfor Udvalget Forslag om, at der gives Justitsministeren Beføjelse til i begrænset Omfang at indføre Hovedfærdselsaarens Forkørselsret, saaledes at dette tilkendegives ved Opstilling af Skilte. Herom henvises til Bemærkningerne nedenfor.

2) Venstreforkørselsretten.

Der har i Pressen og paa anden Maade været Forslag fremme om, at Venstreforkørselsretten skulde gennemføres. Det er særlig anført, at Venstreforkørselsretten uden Anvendelse af Opslag eller andre Indretninger løser den Opgave at give Færdslen paa Hovedfærdselsaaren eller rettere den i Øjeblikket stærkest befærdede af 2 krydsende Gader Forkørselsret. Medens nemlig Højreforkørselsretten tillader den kørende, der kommer til et Kryds,