

at overskride den ham nærmeste af den tværgaaende Kørebanes to parallelt løbende Færdselsbaner, idet han har Forkørselsret for Færdslen paa denne Halvdel af Kørebanen, men paalægger ham at holde tilbage for Køretøjer i den anden Halvdel af Kørebanen, saaledes at han ved Opfyldelsen af sin Vigepligt kommer til at holde midt i Gaden og spærre for den fra venstre kommende Kørsel, saa holder Venstreforkørselsretten ham, naar han opfylder sin Vigepligt, helt ude af Gaden, idet han maa holde tilbage for Færdslen i den nærmeste Halvdel af Kørebanen, og hvis denne Færdsel er stærk, maa han eventuelt standse helt i Sidegadens Udmunding for at afvente Ophold i Hovedgadens Trafik. Og er først den nærmeste Halvdel af Kørebanen passeret, har han fri Bane til at komme væk. Den Omstændighed, at han har Vigepligt i Forhold til Køretøjerne paa den Del af Kørebanen, som han først skal passere, vil derhos virke i den Retning, at han kommer med langsom Fart ind i Hovedgaden, og han kan ses paa større Afstand af de vigepligtige i Hovedgaden, da der for den, der kører i Hovedgadens højre Side, er større Afstand til Munden af Sidegaderne fra venstre end til Munden af Sidegaderne fra højre. Herved bliver Kørslen ogsaa sikrere, idet der bliver større Tid og Afstand til Standsning, og Hornet bruges mindre. Endelig vil den »Færdselsknude«, der af og til opstaar ved Højreforkørselsretten, idet 4 Køretøjer kommer samtidig ind i Krydset fra hver sin Side og sidder fast i Krydsets Midte, fordi de hver for sig skal holde tilbage for Køretøjet paa deres højre Side, ikke opstaa ved Venstreforkørselsretten; thi hvis 4 Køretøjer med Venstreforkørselsret kommer samtidig til et Kryds, skal de hver for sig holde tilbage ved Udmunden af den Gade, de kommer fra. At dette skulde ske tilnærmelsesvis i samme Omfang som Dannelsen af Færdselsknude ved Højreforkørselsret, er under Hensyn til den indbyrdes Afstand mellem Køretøjerne i det Øjeblik, hvor de ankommer til Krydset, ikke sandsynligt, og skulde en saadan samtidig Standsning ske, vil den være langt lettere at bringe til Ophør, fordi Køretøjerne ikke, som naar Højreforkørselsretten gælder, ligger samlede i en Klump inde omkring Krydsets Midte.

Udvalget har med Hensyn til Venstreforkørselsretten været afskaaret fra at drage Lære af Udlandets Erfaringer, idet intet af de Lande, til hvis Færdselsregler Udvalgets Medlemmer har Kendskab, har antaget Venstreforkørselsretten. I England, der som tidligere nævnt endnu ingen Lovregler har paa dette Punkt, har dog »The Automobile Association« i længere Tid agiteret for, at de kørende skulde antage Højreforkørselsretten (hvilket, da England har Venstrekørsel, altsaa svarer til Venstreforkørselsret her i Landet). Denne private anbefaling af Venstreforkørselsretten (hvis Virkning ikke kendes) kan dog ikke sammenlignes med en Lovregel herom. Iøvrigt har den tidligere omtalte Kommission i sin Betænkning af 1929 som nævnt kasseret Reglen til Fordel for Hovedfærdselsaarens Forkørselsret.

Udvalget har saaledes været henvist til ad teoretisk Vej at danne sig et Skøn over, hvorledes Venstreforkørselsretten vilde virke. Det er nu formentligt rigtigt, at den i nogen Grad vil begunstige Kørslen paa Hovedfærdselsaaren ved at give denne friere Løb. Dens Fordele i denne Henseende fremfor Højreforkørselsretten vil dog være væsentlig mindre paa Landet end i Byerne. Om den vil gøre Færdslen sikrere og formindske Antallet af Ulykker i Gade- og Vejkryds, er noget mere tvivlsomt, da det maa ventes, at den vil føre til en Forøgelse af Kørehastigheden paa Hovedfærdselsaarerne, saaledes at der alligevel ikke bliver længere Tid til Standsning for krydsende Køretøjer. Det skal imidlertid erkendes, at den friere Kørsel ad Hovedfærdselsaarerne, ogsaa uden en Formindskelse af Antallet af Ulykker i Krydsene, i sig selv er en Fordel.

Udvalget har imidlertid navnlig to væsentlige Indvendinger mod Venstreforkørselsretten.

Den ene er, at den kørende tvinges til at have sin Opmærksomhed i særlig Grad