

færdsel bør der efter Udvalgets Mening lægges megen Vægt paa, at der ikke antages Regler, der gaar paa tværs af, hvad der er gældende i Udlandet, idet dette dels medfører Fare for Færdslen her i Landet ved at gøre Udlændinges Kørsel usikker, dels medfører Fare for Danske, der kører i Udlandet. — I denne Forbindelse kan ogsaa anføres, at den internationale Vejkongres i Sevilla i 1923 i en Fællesudtalelse principielt har anbefalet Hovedfærdselsaarens Forkørselsret, men fremhævet, at der hertil kræves Afmærkning og Signalsystemer. Indtil dette kan gennemføres, anbefaler Kongressen Højreforkørselsreglen (resp. Venstreforkørselsreglen i Lande med Venstrekørsel).

Skønt, som tidligere antydet, Ulemperne ved Højreforkørselsretten er mindre paa Landet end i Byerne og omvendt Fordelene ved Venstreforkørselsretten større i Byerne end paa Landet, er der i Udvalget Enighed om, at der bør gælde samme Regel i Byerne og paa Landet, da forskellige Regler for By og Land vilde skabe væsentlige Faremomenter. Derimod er der ikke i Udvalget Enighed om, hvorvidt Venstreforkørselsretten eller Højreforkørselsretten vilde være at foretrække, dersom ikke den sidstnævnte nu havde været gældende i en Aarrække. Et Flertal (*Bach, Friis, Fritsche, Ipsen, Lucas, Mensen og Sparle*) lægger saa afgørende Vægt paa Venstreforkørselsrettens Faremomenter, at man ganske bortset fra Overgangsvanskelighederne maa foretrække Højreforkørselsretten. Et Mindretal (*Kyhl*) vilde, naar bortses fra Overgangsvanskelighederne, mene, at Venstreforkørselsrettens Fordele opvejer dens Ulemper.

Hele Udvalget er imidlertid enigt i følgende Betragtninger:

Hvis en Overgang fra Højreforkørsel til Venstreforkørsel skulde finde Sted, vilde Faren for, at de kørende skulde handle efter den gamle Regel i Stedet for efter den nye, ikke kunne fjernes, selv om Overgangen blev kundgjort saa omhyggeligt, at intet Menneske kunde være uvidende derom. Denne Fare fjernes ikke ved, at alle kender den nye Regel. Hertil kræves, at den ved Tilvænning gaar saaledes ind i Folks Bevidsthed og fortrænger den gamle Regel, at der handles efter den, ikke efter Overvejelse, men refleksmæssigt. Det er ikke tilstrækkeligt, at de kørende bestræber sig for at huske paa Ændringen, den vil let blive glemt i det Øjeblik — som indtræder for enhver kørende — hvor der ikke skal handles efter en forudgaaende Beslutning, men saa at sige automatisk. Denne Tilvænning til Reglen og Fortrængelse af den gamle Regel hos Hundredtusender af Mennesker maa forudsættes at ville tage lang Tid, og imedens vil der ske Ulykker i Massevis. Endelig er det ikke blot selve Reglen, Folk skal vænne sig til, men ogsaa dens Faremomenter, altsaa Faren for Fodgængerne og Faren for at støde sammen med den modgaaende og overhalende Færdsel, naar der svinges bag om til venstre. Tilvæningen til disse Faremomenter kan ikke ventes at ville finde Sted samtidig med Tilvæningen til selve Reglen, den vil tage adskilligt længere Tid. Udvalgets Flertal mener som ovenfor nævnt, at Tilvæningen aldrig vil blive fuldstændig, men at Faremomenterne vil blive staaende og til Stadighed forvolde mange Ulykker.

Hele Udvalget foreslaar herefter, at Højreforkørselsretten bibeholdes. I den nærmere Udformning af Reglen har man søgt at afbøde dens Ulemper uden dog at forflygtige den klare Hovedregel, der er gaaet ind i Folks Bevidsthed som instinktmæssig Handlenorm.

I § 11, 1. Punktum, indeholdes Hovedregelen, der svarer til F. L. § 6, 3. Stk. Man har dog undgaaet at anvende Udtrykket »Forkørselsret« og har i Stedet betonet den anden Side af Bestemmelsen, *Vigepligten*. Tilsvarende Udtryk anvendes i de norske Trafikregler af 17. December 1926 § 11, 2. Stk., og i den svenske Færdselslov betones ligeledes Pligten til at lade det andet Køretøj køre først. Det er i og for sig ønskeligt gennem en kort Betegnelse som »Højreforkørselsretten« at hamre Reglen ind i Folks Bevidsthed, men Betegnelsen har i dette Tilfælde den uheldige Egenskab, at den ensidigt betoner *Retten* til at