

fare, men også at den ikke vil kunne volde unødigt ulempe.

De foreslåede bestemmelser i *stk. 3* om udførelsen af henholdsvis venstre- og højresving er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 34, *stk. 2, 1. og 2. pkt.*, og *stk. 3, 1. og 2. pkt.*

*Stk. 4* vedrørende valg af vognbane efter svingning er ny, men fastslår blot, hvad en hensigtsmæssig udførelse af svingning tilsiger.

*Stk. 5* om modkørendes placering i forhold til hinanden, når de begge svinger til venstre, er ligeledes ny, men er i overensstemmelse med de eksisterende kørselsvaner. I en del større kryds vil spørgsmålet være reguleret ved afmærkning.

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 34, *stk. 3, 3. pkt.*, hvorefter den kørende ved venstresving skal afvente forbikørsel af modkørende færdsel, foreslås i forslaget medtaget i § 26 om vigepligt m. v., idet § 16 alene regulerer forholdet til de medkørende.

#### Til § 17.

*Stk. 1* er ny. Det må anses for naturligt at lade svingningsreglerne ved vejkryds finde anvendelse i andre tilfælde ved kørsel over eller bort fra kørebanelen.

*Stk. 2* er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med færdselslovens § 34, *stk. 5.*

#### Til § 18.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* om vending og bakning er i overensstemmelse med den gældende regel i færdselslovens § 34, *stk. 4, 1. pkt.*

De foreslåede bestemmelser i *stk. 2, 1. pkt.*, om vognbaneskift m. v. er ligeledes i overensstemmelse med gældende ret, jfr. færdselslovens § 33, *stk. 4.*

I *stk. 2, 2. pkt.*, foreslås en ny regel, hvorefter også den kørende, der har til hensigt at standse eller hurtigt nedsætte hastigheden, har pligt til at sikre sig, at dette kan ske uden fare eller unødigt ulempe for andre. Det er ikke fundet nødvendigt at anføre i lovteksten, at denne pligt ikke kan kræves efterkommet i tilfælde, hvor der, hvis den kørende efterkom pligten, ville være risiko for, at der kunne indtræffe et færdselsuheld.

I *stk. 3* foreslås der nye bestemmelser om udkørsel fra accelerationsbane. Accelerationsbaner (tilkørselsbaner) er særlige vognbaner, som anlægges langs med hovedfærdselsårene, således at færdslen fra de tilsluttede veje lettere kan føres sammen med færdslen på hovedfærdselsåren, hvor der normalt køres med højere hastighed. Accelerationsbaner kendes særligt på motorvejene, men det er blevet mere al-

mindeligt, at sådanne baner også anlægges langs andre hovedfærdselsårer.

Det særlige hensyn — en hensigtsmæssig sammenfletning af trafikstrømmene — som accelerationsbanen skal tjene, forudsætter, at der fastsættes særlige regler om udkørsel fra disse baner.

For at opnå den tilstræbte sammenfletning vil det være nødvendigt at indføre regler, der dels retter sig mod færdslen i accelerationsbanen, dels retter sig mod færdslen på hovedfærdselsåren. For så vidt angår den tilkørende færdsel foreslås, at denne pålægges at tilpasse sig hastigheden i den vognbane, som skal benyttes under den fortsatte kørsel, og forlade accelerationsbanen, når det kan ske uden fare eller unødigt ulempe. For så vidt angår de kørende på hovedfærdselsåren, d.v.s. de kørende i den vognbane, som færdslen fra accelerationsbanen skal sammenflettes med, pålægges der dem pligt til, om nødvendigt ved at nedsætte hastigheden, at lette udkørslen fra accelerationsbanen.

I forslaget § 26, *stk. 4*, angives, at bestemmelsen om højre-vigepligt bl. a. fraviges gennem bestemmelserne om udkørsel fra accelerationsbane.

De foreslåede bestemmelser i *stk. 4* er nye.

Efter de gældende regler er det ikke altid sikkert, hvilke forpligtelser der påhviler de kørende i de tilfælde, hvor antallet af vognbaner reduceres, således at trafikstrømmen skal tilpasses det reducerede antal vognbaner. I nogle tilfælde sker reduktionen ved, at en vognbane ophører, og i disse tilfælde vil de kørende i den vognbane, der ophører, skulle iagttage reglerne om vognbaneskift, jfr. den gældende færdselslovs § 33, *stk. 4.* Ofte vil det imidlertid være vanskeligt at afgøre, om det er den ene eller anden vognbane, der ophører. I disse tilfælde vil de kørendes forpligtelser alene være reguleret gennem den almindelige bestemmelse om pligt til at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed samt bestemmelsen om pligt til at afpasse kørehastigheden efter forholdene.

Det må anses for ønskeligt at udforme en bestemmelse, der specielt tager sigte på at regulere de kørendes forpligtelser i de her nævnte situationer. På samme måde som for kørsel fra accelerationsbane, jfr. *stk. 3*, bør der tilstræbes en sammenfletning af færdslen, men i modsætning til kørsel fra accelerationsbane er det ikke muligt at opstille forskellige forpligtelser efter hvilken vognbane, den kørende benytter. Bestemmelsen er derfor formuleret ud fra princippet om gensidig hensyntagen.

Den foreslåede bestemmelse indebærer i situationen, hvor en vognbane ophører, således en ændring i forhold til gældende ret, jfr. foran, idet der foreslås pligt til hensyntagen også for den trafikant, der