

kører i vognbanen, som ikke ophører. Dette harmonerer imidlertid med den afmærkning af vognbaner, som i dag anvendes, idet man netop lader vognbanelinien ophøre et vist stykke før vognbanens ophør med det formål at lette sammenfletningen.

Den ønskede sammenfletning vil typisk nødvendiggøre, at de kørende foretager en afpasning af hastigheden, og dette foreslås derfor udtrykkeligt fremhævet i bestemmelsen.

Hvor to kørebaner løber sammen, bør på samme måde tilstræbes en hensigtsmæssig sammenfletning af færdslen på de to kørebaner. Derfor foreslås i 2. pkt. en bestemmelse, hvorefter bestemmelsen om sammenfletning i 1. pkt. også gælder ved sammenløb af to kørebaner. I modsat fald ville kørende på kørebanen til venstre have vigepligt over for de kørende på den anden kørebane.

I forslaget § 26, stk. 4, om højre-vigepligt er der gjort undtagelse for det her omhandlede tilfælde.

I stk. 5 foreslås nye bestemmelser om anvendelse af særlige baner, herunder ved kørsel bort fra en vej.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 17, stk. 1, jfr. § 16, stk. 1, at den kørende i disse tilfælde i god tid skal anbringe sig i den vognbane, der er mest hensigtsmæssig.

I 1. pkt. foreslås en særlig bestemmelse om pligt til at anvende decelerationsbane (frakørselsbane) straks ved dennes begyndelse. En decelerationsbane er en særlig vognbane, der er anlagt langs hovedfærdselsåreerne ved frakørslerne fra disse. Decelerationsbanen har til formål at muliggøre bortkørsel fra hovedfærdselsåren, således at trafikrytmen ikke brydes, idet den nødvendige ned sættelse af hastigheden kan finde sted på decelerationsbanen.

Den nævnte forpligtelse bør omfatte også andre baner, som de kørende skal benytte, jfr. den foreslåede bestemmelse i 2. pkt. Dette gælder således krybespor og svingbaner.

#### Til § 19.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 om kørsel ved busstoppested svarer med redaktionelle ændringer til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 36, stk. 5.

Bestemmelsen i stk. 2 om kørendes adfærd når de nærmer sig et sted, hvor en skolebus er standset for at optage eller afsætte passagerer, er ny. Bestemmelsen har til formål at bidrage til en yderligere sikring af børn til og fra skole. Kravet om særlig agtpågivenhed for kørende, der nærmer sig et sådant sted, gælder ifølge 2. pkt. tillige, når busen forlader et sådant sted efter at have afsat passagerer.

Erfaringsmæssigt opstår der især farlige situa-

tioner, når børn forsøger at krydse vejen umiddelbart efter afstigningen. Føreren bør specielt være opmærksom herpå, hvilket derfor er fremhævet i 3. pkt.

#### Til § 20.

De foreslåede bestemmelser om møde er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 36, stk. 1 og 6.

#### Til §§ 21-25.

De foreslåede bestemmelser i §§ 21-25 regulerer de tilfælde, hvor den kørende passerer andre kørende, der færdes i samme retning.

§ 21 indeholder bestemmelser om den overhalendes forpligtelser før, under og efter en overhaling. § 22 angiver den overhaledes forpligtelser. I § 23 fastsættes forskellige overhalingsforbud. § 24 vedrører forskellige former for forbikørsel, der ikke anses som overhaling, medens § 25 angår overhaling eller forbikørsel foran fodgængerfelt.

#### Til § 21.

Stk. 1 er i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i færdselslovens § 36, stk. 2, 1. pkt., og stk. 4, 2. og 3. pkt., idet dog pligten til at overhale et venstresvingende køretøj til højre efter forslaget allerede indtræder, når det køretøj, der skal overhales, tydeligt forbereder et venstresving.

Den foreslåede regel i 3. pkt., hvorefter cyklist og knallertkører kan overhale køretøj af andre arter til højre, er i strid med bestemmelserne om overhaling i art. 11 i „Wien I“, der ikke anerkender en tilsvarende regel. Den foreslåede regel vil derfor gøre et dansk forbehold påkrævet ved ratifikation af konventionen.

I stk. 2 foreslås udtrykkeligt angivet nogle forhold, som den, der vil overhale, skal være opmærksom på. Forslaget indebærer for så vidt ingen ændring i den gældende retstilstand, idet der alene er tale om en uddybelse af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 36, stk. 2, 3. pkt., hvorefter overhaling kun må foretages, når det kan ske uden ulempe for såvel forfra som bagfra kommende færdsel, og når der er fri oversigt over kørebanen.

I den gældende færdselslov findes ingen udtrykkelig regel, der svarer til stk. 3, 1. pkt., i forslaget, hvorefter den overhalende har pligt til under overhalingen at holde tilstrækkelig afstand mellem sit køretøj og det køretøj, der overhales.

I stk. 3, 2. pkt., foreslås en regel om pligt til at holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe. I den gældende færdselslov findes ingen tilsvarende bestemmelse.