

dende regel i færdselslovens § 34, stk. 4. Den foreslåede regel i 2. pkt., der ikke var medtaget i det tidligere fremsatte forslag, svarer til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 34, stk. 4, 2. 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 efterkommer pligten, ville være risiko for, at der kunne indtræffe et færdselsuheld.

I *stk. 3* foreslås der nye bestemmelser om udkørsel fra accelerationsbaner. 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 almindeligt, at sådanne baner også anlægges langs andre hovedfærdselsåre.

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 accelerationsbaner.

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 accelerationsbaner, 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 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 hoved-