

Læserbrevsbesvarelse februar 2006.

Der er til dette nummer af "Bil og Båd avisen" kommet flere gode spørgsmål, - og af vidt forskellig karakter.

Henning Andersen fra Nexø stiller det første spørgsmål: "Jeg har en 45-knallert-bil med lukket kabine. Hvordan skal jeg lægge mig i trafikken, - som en bil eller som en knallert"?

Jeg kan forestille mig, at det er en "mini-lastbil", - altså en kabine med et lille lad bagpå.

Svaret er ganske kort. Du skal placere dig som en knallet-45 og dermed som en bil på kørebanen.

I Færdselslovens § 14, stk. 2 står anført: "*Ikke registreringspligtig knallert (knallert-30) skal føres på cykelsti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning*".

En omvendt slutning af det er derfor, at en registreret knallert ikke må føres på cykelsti. Og det er underordnet, om det er en 2-hjulet eller en 3-hjulet knallert-45.

Det næste spørgsmål omhandler også noget om cykelstier m.v.

En læser spørger sådan: "Gælder hjåjtånder ikke for cyklister, der kører ind i en rundkørsel"? (underforstået,- gælder vigepligten ikke også overfor bilister i rundkørslen).

Spørgsmålet er fulgt op af en oplevelse i Almindings Runddel i Rønne.

Svaret er jo, men den cyklist, der kører på én af vejene ind mod rundkørslen, har kun vigepligt overfor den cyklist eller knallertfører, der kører på den afmærkede cykelsti i rundkørslen, og ikke overfor øvrig trafik inde i rundkørslen.

Når det er sagt, så er dermed ikke alt sagt. For grundreglen for al færdsel i § 3 gælder også for cyklister. "*At trafikanter skal optråde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres.*"

For situationen med en hurtig cyklist, der kommer ind i rundkørslen fra eksempelvis Almindingsvej eller Borgmester Nielsens Vej, og kører "indenom" den bilist, der inde fra rundkørslen er i færd med at dreje ud ad enten Borgmester Nielsens Vej eller Åkirkebyvej, og som derved ganske pludselig bliver tvunget til at bremse op for denne hurtige cyklist, der kører på cykelstien, og som skal videre rundt i rundkørslen, er langt fra ukendt.

Juridisk set har cyklisten kun vigepligten overfor andre cyklister, der kører inde i rundkørslen, men det er ikke særlig hensynsfuldt at komme så hurtigt ind, at bilister tvinges til at foretage en hurtig opbremsning, fordi man som cyklist "holder på sin ret". Det er altid et dårligt udgangspunkt.

Hvis man som cyklist kan forudse, at man ved sin indkørsel på cykelstien derved kommer til at tvinge en bilist til at holde stille før højresving, bør man som cyklist afvente indkørslen, og på den måde tilkendegive, at man tager det hensyn.

Anderledes forholder det sig, når man som cyklist kører ind i en rundkørsel, hvor der evt. ikke er anlagt en separat cykelsti eller afmærket cykelbane. Der kører man direkte ind på bilernes kørebaner, hvorfor vigepligten her naturligvis gælder overfor bilerne også. Eksempelvis ved rundkørslen for enden af Store Torv i Rønne.

Et næste spørgsmål lyder: Kan der gøres noget ved den egoistiske bilparkering vi har i Rønne, i venstre side af vejbanen (mod færdselsretningen)? Den er livsfarlig og til meget stor gene for øvrige trafikanter!!!

Lad mig som en overordnet besvarelse igen citere fra færdselsloven, - nemlig dens § 28 stk. 1 og noget af stk. 2: "*Standsning eller parkering må ikke ske på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen. Standsning eller parkering må kun ske i højre side af*

*vejen i færdselsretningen. På mindre befærdet vej og vej med ensrettet færdsel kan standsning eller parkering dog ske i venstre side....."*

At dømme ud fra læserens spørgsmål, kan det forstås, at man har oplevet standsningssituationer, der har været farlige. Det er, - som lovens tekst siger -, naturligvis forbudt.

Men hvornår er en manøvre til fare eller ulempe for den øvrige færdsel?

Det giver mig anledning til at nævne de begreber, der i færdselsloven er anført om det at kunne komme til at "genere andre" med sine egne manøvrer. Der er ligesom en graduering i 3 "trin". Den mildeste form er "at være til ulempe". Det er man, når man på grund af sin egen manøvre tvinger medtrafikanter til at foretage sig noget, man ellers ikke ville have gjort. Måske nedsætte hastigheden lidt eller ændre retning. At være til "væsentlig ulempe" er man, når andre er nødt til at foretage en kraftigere opbremsning, og sluttelig er man til "fare", når andre tvinges til at lave en kraftig opbremsning, - evt. i kombination med en undvigemanøvre, - for at undgå en evt. påkørsel.

Men for at vende tilbage til standsnings- eller parkeringsmanøvrerne, så må disse end ikke være til ulempe. Det kan godt være vanskeligt at efterleve i praksis inde i de små gader og villaveje, hvor der måske er parkerede biler i den ene vejside og kun vanskeligt er plads til, at 2 biler kan møde hinanden. Når en bil så skal parkeres inde langs kantstenen, og der til stadighed er kørende trafik, kan det være nødvendigt, at andre lige må standse op og give plads til en evt. bakkemanøvre. Og alle de parkerede biler vil som udgangspunkt jo også være til ulempe, idet der kan argumenteres for, at de generer den frie trafikafvikling på vejen eller i gaden. Men der må accepteres en vis grad af gene.

Som udgangspunkt må der kun standses og parkeres i den vejside, som trafikken afvikles ad,- altså i højre side. Dog med undtagelse af mindre befærdede og ensrettede veje, hvor det kan ske i venstre side.

Hvad er en mindre befærdet vej? Det er vanskeligt at definere, ligesom det vil være forskelligt fra bysamfund til bysamfund. Men der er her tale om villaveje, gader inde i byerne m.v., hvor en samlet vurdering af en ringe trafikmængde tilsiger det. Der vil standsning eller parkering være tilladt i venstre side, såfremt selve manøvren med at krydse færdslen både når man skal ind at holde og køre ud igen, kan ske uden at være til ulempe.

Derimod vil man ikke kunne standse eller parkere på de større veje i en by, - måske de gennemgående eller "hovedfærdselsårener".

Det er måske nemmere at forholde sig til, såfremt der blev nævnt veje og gader indenfor bymæssig bebyggelse, hvor der efter disse principper i al fald ikke lovligt vil kunne standses eller parkeres i venstre vejside. Det gælder alle de store veje ind til og ud fra eksempelvis Almindings Runddel i Rønne. Dette er ikke en udtømmende liste. Men blot for at nævne nogle, så man i sit eget lokale bysamfund kan sammenligne med egne veje.

En læser fra Sandvig har indsendt 2 spørgsmål. Begge spørgsmål angår for så vidt noget med busser, men kunne i princippet gælde alle motorkøretøjer.

Pågældende undrer sig over det forsvarlige i, at turistbuschauffører i stor stil kører rundt i de små gader og samtidigt guider i håndholdt mikrofon. Der spørges om det er lovligt, da man skulle mene, at chaufføren har brug for både hænder og hoved til kørslen.

På spørgsmålet om det lovlige i forholdet må jeg svare, at det er det. Hvorvidt det er forsvarligt og fornuftigt, er en helt anden sag, som jeg vil vende tilbage til.

I færdselslovens § 55a står der, at: "*Førere af køretøjer må under kørsel ikke benytte sig af håndholdte mobiltelefoner*".

Da man i sin tid lavede denne lovgivning, tror jeg, at man fokuserede meget på selve betjeningen af en sådan mobiltelefon, - og ikke tænkte så meget på, at det måske snarere er den tankevirksomhed, der knytter sig til det at speake eller samtale, der kan fjerne opmærksomheden ved det væsentlige, - nemlig af føre køretøjet på fuldt betryggende vis. Jeg kan godt forestille mig, at der vil komme en stramning på dette område. Mange busrejseselskaber har også en guide med, som klarer alt det med at "tegne og fortælle". På den måde skal chaufføren kun beskæftige sig med at køre bussen.

Det andet spørgsmål fra samme læser er noget om, at flere busser ved endestationen i Sandvig kan holde op til 15 min. i tomgang om morgenen for at få varme i bussen inden kørslen, og hvad Politiet har tænkt sig at gøre ved det.

Der er indenfor de sidste par måneder vedtaget følgende: *"I Bornholms Regionskommune må motoren i holdende motordrevne køretøjer – herunder knallerter – ikke være i gang længere end nødvendigt og højst i 3 minutter, medmindre det er trafikalt eller arbejdsmæssigt begrundet som et nødvendigt led i køretøjets anvendelse. Det anses i denne sammenhæng ikke for arbejdsmæssigt begrundet at holde aircondition- og varmeanlæg i gang."*

For som læseren rigtignok skriver, så kunne der blot installeres et oliefyr. Det har man fuldstændig ret i.

Nu er det sådan, at denne nylig vedtagne bestemmelse er en afløser for en paragraf i den gamle Politivedtægt, der som måske bekendt udgik sidste sommer. Så det at holde med motoren i gang i mere end 3 min. er ikke en overtrædelse af nogen ny bestemmelse. Det har man ikke måttet de sidste ca. 20 år.

Og den nye bestemmelse er for så vidt vedtaget,- men endnu ikke offentliggjort ad de sædvanlige kanaler. Det bliver den imidlertid meget snart,- og senest inden sommer,- ifølge Bornholms Regionskommune, der i medfør af Miljølovgivningen, har udfærdiget den nye bekendtgørelse.

Dernæst spørges der til, hvad Politiet har tænkt sig at gøre ved det?

Den bestemmelse er Politiet pålagt at påse overholdelsen af, ligesom al anden lovgivning, der er offentlig påtalt undergivet. I praksis vil det ofte være sådan, at der vil komme en anmeldelse til os om, at der nu holder en bus eller en lastbil med motoren i gang, og har gjort det i længere tid. Det kan være på en varm sommerdag for at holde køreanlægget i gang i bussen, eller på en frostmorgen om vinteren, for at varme motor og kabine op. Da det ikke er arbejdsmæssigt begrundet, vil det være en overtrædelse, som der kan pålægges bødestraf for.

Helmer Olsen,  
vicepolitikommisær