

Spørgsmålsbesvarelse til avisen Bil og Båd, - februar 2010.

Der er kommet et par spørgsmål, som har at gøre med emnet PARKERING.

Det første lyder som følger: **”Hvor tæt må jeg parkere på en udkørsel fra en parkeringsplads”?** Spørgsmålet har været behandlet her i spalterne tidligere, - men lad mig gentage ganske kort. I Færdselslovens § 29, stk. 1 pkt. 2 står der, at **”standsning og parkering må ikke ske i vejkryds eller inden for en afstand af 10 m. fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant.”**

En udkørsel fra en parkeringsplads til en alm. vej eller gade er også et vejkryds.

Derfor er de almindelige bestemmelser, som refereret ovenfor, også gældende her.

For konkret at vise det, har Vejmyndigheden f.eks. i Stålegade her i Rønne sat såkaldte ”søm” på kantstenen, for på den måde at vise afstanden 10 m. hen til indkørslen til parkeringspladsen, Thora Sodes Plads.

Den næste spørgsmålsstiller spørger kort: **”Hvor langt ind over en kantsten til et fortov må en bil holde for at parkere”?**

I Færdselslovens § 28, stk. 3 står der, at **”Standning eller parkering må ikke ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. Køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 t. kan dog, medmindre andet bestemmes i en lokal bekendtgørelse, standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov, såfremt dette ikke er til fare eller ulempe for færdslen på fortovet.”**

Her får vi forærende indtil flere oplysninger, - nemlig: For det første så er det som **udgangspunkt forbudt** at parkere på **cykelsti, gangsti og fortov**. Dog kan køretøjer, der vejer mindre end 3,5 t. (typisk person- og varebiler) nogle steder i landet parkere med en **del af køretøjet på fortovet**. For det tredje kan det i en **lokal bestemmelse** være forbudt at sætte højre hjulpar op på fortovet. Det er det i flere større byer rundt omkring i Danmark. Her på Bornholm har vi ingen sådan lokal bekendtgørelse, - altså må det ene hjulpar gerne sættes op fortovet. Og sluttelig for det fjerde, så skal der dog være så megen plads tilbage til de gående, - det kan bl.a. være kørestolsbrugere, el-scootere, tvillingebarnevogne m.v., at disse **kan færdes på fortovet uden at blive generet** af en evt. parkeret bil. Det vil i praksis sige, at brugerne af fortovet ikke på nogen måde skal ”sno sig” mellem parkerede biler og evt. trappestene m.v. Hvis de skal det, så har man som bilist ikke opfyldt sin forpligtigelse om ved sin parkering ikke at have været til ulempe.

En konklusion er derfor, at der ikke kan angives noget bestemt antal cm. eller halve meter, - men at det er de lokale forhold (fortovsbredde m.v.), der er afgørende for, hvor meget, man må ”låne af” fortovet.

Lad også denne besvarelse være en løftet pegefing overfor lastbilschauffører, der alt for ofte ses at parkere, - bl.a. på fortovet, - som om de kørte i en personbil. Tunge køretøjer må jo netop ikke køre op på fortovet af hensyn til vægten, der kan ødelægge fortovene fuldstændigt. Det ses desværre rundt omkring!

I tillæg til besvarelsen til ovennævnte spørgsmål er der kommet ”et synspunkt” fra en borger, der anmoder om Politiets kommentar til, at så mange biler, som tilfældet er, parkerer med 2 hjul på fortovet. Borgeren konstaterer, at såvel fliser som kantsten tydeligt bærer præg af, at der parkeres på fortovene, ligesom der nævnes, at det jo kunne skyldes, at man som bilist ikke har tilstrækkelig ”føling” med, hvornår hjulene er tæt på kantstenen, - og med risiko for at beskadige fælg m.v., blot kører op på fortovet i stedet for.

Hertil kan jeg blot henvise til ovenstående besvarelse om, hvordan færdselslovgivningen er på dette område. Såfremt man som vejmyndighed eller som kommunalbestyrelse finder, at der ødelægges alt for mange fortove, så er der jo netop muligheden for at udfærdige og vedtage et ”parkeringsregulativ”. Her skal man dog være opmærksom på, hvorvidt det vil hindre fremkommeligheden unødigt i mange af de små gader i vores gamle byer og bydele, såfremt alle biler skal ud og holde på kørebanen. Det er en politisk beslutning.

Det tredje spørgsmål er givetvis stillet af en cyklist. Og selvom publikationen her hedder ”Bil og Båd”, - så er alle spørgsmål, der har med trafik og trafiksikkerhed at gøre, meget velkomne.

Der spørges: **”Kunne det lade sig gøre ved snefyndning af vejene at undgå at placere sneen inde på den optrukne cykelbane? Her tænkes især på strækningen på Zahrtmannsvej fra Skott In og ned mod havnen samt i modsat retning. Cyklister presses ud på kørebanen foran biler og farlige situationer opstår”.**

Det er jo et meget tidsaktuelt emne. Forhåbentlig er størstedelen af problemet løst, når dette læses! Men det principielle kan godt gøres til genstand for synspunkter m.v.

Egentligt er dette et spørgsmål til besvarelse hos Vejmyndigheden. Men nu er det stillet til Politiet, - så vil jeg forsøge at svare, som jeg ser problematikken.

Når det er snevej, som vi har haft det denne vinter, så er der en såkaldt ”akutfase”. Det er det tidsrum, hvor vejene skal ryddes for at skabe plads for kørende (læs bilister). Til det bruges snepløve og sneskrabere foran lastbiler og traktorer. Sneen skubbes ud til siderne på veje, og gader, - og inde på fortovet skovler lodsejerne sneen ud til kantstenen eller måske ud på gaden igen. Sådan kan man jo stå og ”kaste frem og tilbage” nogle gange!

Og lige derude har vi så måske en cykelbane. Anderledes kan det ikke være.

Hvor lang tid er det så ”akutfase”?? Hvor lang tid skal man ”leve med” utrygheden som cyklist?

Desværre må vi sige, at det er økonomien, - eller vel rettere mangel på penge, der er afgørende her.

Det ideelle havde været, om sneen blev læsset på lastbiler og tippet i havet umiddelbart efter, at snevoldene var lavet. Men sådan er ”virkeligheden” jo bare ikke. Det gælder ikke kun på nævnte strækning, - men for så vidt i alle bygader, idet det trafiksikkerhedsmæssigt er en ”farlig” periode, så længe der ligger store snebunker. Det er også vanskeligt at parkere. Derved bliver kørebanen endnu smallere m.v. Vejmyndigheden sørger dog for, at snebunkerne bliver kørt væk på skoleveje og andre ”farlige” strækninger. Og der synes jeg, at man forholdsvis hurtigt efter, at ”uvejret” lagde sig, var ude med sneslynger, læssetraktorer, gummigeder og lastbiler for at fjerne snevoldene igen.

Vi kan kun håbe på, at temperaturerne stiger og at solen igen kommer og varmer os og snebunkerne, - dog ikke for voldsomt på kort tid!

Når det er skrevet, så vil jeg også gerne rose trafikanterne generelt. Det jeg har observeret i trafikken igennem den sidste måneds tid er, at man er rigtig gode til at vise hensyn til hinanden. Der er ingen ”ræs”, - ingen, der ”dytter” ad andre, fordi det måske går lidt langsomt m.v.

Samme cyklist skriver også: **”Vil det kunne lade sig gøre at få optegnet cykelstien, på ulige side af Zahrtmannsvej, til ligeudkørsel og venstresving over mod Paradisvej og ligeså over mod Bellmannsvej? Det fungerer perfekt de steder, hvor det allerede er gjort!”**

Det er et meget relevant ønske. Og når den førnævnte sne er væk vil vi se på, om det evt. kan lade sig gøre. Cykelstien bør have en vis bredde, for at det kan ”fungere perfekt”. Om den er bred nok, vil vi kigge på.

Det er en strækning, hvor der dagligt kører rigtig mange cyklister og dermed også venstresvingende, da området har nogle store arbejdspladser, - kommunens administration, hospitalet m.v.

Det er jo rigtigt, at der, hvor man kan få ”separeret” trafikken, - alt efter videre kørselsretning, - der får man en sikrere trafikafvikling.

Et sidste spørgsmål lyder: **Er der nogen aldersgrænse for føreren af en el-cykel?**

Nu er betegnelsen – el-cykel – et forholdsvis nyt begreb. Det dækker over den ”almindelige” cykel, der har fået påmonteret en lille elektrisk hjælpemotor, - oftest i fornavet, - og så med en lille batterikasse på bagagebæreren. Det kan laves på flere og måske også på andre måder.

Men det er fortsat en ganske almindelig cykel, - og der er derfor heller ikke noget alderskrav, - i nogen af ”livets ender”.

Dog er det sådan, at udbuddet af børne-el-cykler er noget begrænset, - forståeligt nok. Hvis de i det hele taget produceres?

Ideen med el-cykler er den geniale, at når kræfterne svækkes, oftest pgr.a. alder eller et handicap, og det måske bliver for besværligt at klare bakkerne eller bare turen til de daglige indkøb, så kan man få ”hjælpen” i form af et ”lille skub” med el-motoren. Men der er fortsat behov for at træde i pedalerne, og dermed får man fortsat den motion, der er vigtig for os alle.

med venlig hilsen,

Helmer Olsen,
vicepolitikommisær