

SPØRG POLITIET.

Der er kommet rigtig mange læserspørgsmål til denne udgave af ”Bil og Båd-avisen”.

Det har derfor været nødvendigt at foretage en udvælgelse/prioritering af de spørgsmål og besvarelser, der kommer med denne gang. Andre spørgsmål vil forsøgt blive taget med og besvaret i næste udgave af avisen.

Nogle af spørgsmålene har også en sådan længde og omfang, at det har været nødvendigt at afkorte/redigere dem.

Der er også kommet spørgsmål, som både er relevante og sagligt begrundede, - men som går på trafiksanerung, skiltning m.v. Disse er videregivet til politiets vejsagsbehandling, idet er sådan, at det er vejbestyrelsen (i disse tilfælde regionskommunen) og politiet i fællesskab, der skal behandle en ”vejsag”.

Et **spørgsmål** fra en læser i Nylars lyder sådan:

Kan det virkelig være rigtigt, at biler af en vis alder er fritaget for at føre kørelys?

Jeg har hørt, at det er tilfældet for veteranbiler ect. Blot de er gamle nok.

Det vil altså sige at blot bilen er gammel nok kan man blæse på trafiksikkerheden, for disse biler er for en stor dels vedkommende, direkte livsfarlige i trafikken, de kører jo lige så stærkt som alle andre.

Tåbeligt!

Og hvad med de ældre Volvoer med deres ”nefabelysning”?

Svar:

Det er rigtigt forstået, at veterankøretøjer er fritaget for at køre med kørelys.

I færdselslovens § 33a, stk. 2 står der: ”Trafikministeren kan fastsætte regler om fritagelse for pligten til at anvende nærlys (kørelys) m.v. ved lejlighedsvis kørsel med veterankøretøjer.....”

Og det har han så gjort i en bekendtgørelse fra 20 april 1977, , hvor der i § 42a bl.a. står: ”Kørsel uden for lygtetændingstiden kan ske uden iagttagelse af reglerne om anvendelse nærlys, tågeforlygter eller særligt kørelys, jfr. fl.s § 33a, i følgende tilfælde: 1 (under reparation m.v. af et køretøj), og 2, ved lejlighedsvis kørsel med motorkøretøjer som er registreret første gang inden d. 1. januar 1951 (veteranbiler og -motorcykler).

Grunden til at man har denne undtagelse, skal søges i det forhold, at gamle motorkøretøjer har et langt dårligere ”el-net” end en moderne bil har det. Dels er det typisk kun 6 volt og dels har dynamoen, som det hed dengang, en langt lavere ydeevne, end en moderne generator har det i dag. Hvis der skulle være et konstant strømforbrug på under kørslen til eksempelvis kørelyslygter, ville køretøjet hurtigt køre ”tomt for strøm”, eller måske have vanskeligt ved at starte næste gang.

Dette sidste kan så måske samtidigt antyde et svar på det med Volvoernes ”nefalygter”. Det har noget med 6 eller 12 volt, - samt det med dynamo eller generator at gøre.

Evt. dårlige lygter,- afskalning af parabol, dårlig stelforbindelse m.v., ”fanges” ved periodisk syn.

Det kan her i en parentes oplyses, at en bil,- rent vægtafgiftsmæssigt, er et veterankøretøj ”allerede” når det er 35 år gammelt.

Og så lidt om påstanden om den ringere trafiksikkerhed for veterankøretøjer.

Den ”køber” jeg ikke umiddelbart.

Dels kører et motorkøretøj fra før 1951,- hvad enten det er en bil eller en motorcykel, ikke så hurtigt som et moderne køretøj. Og dels er ejeren/føreren af et veterankøretøj typisk "en voksen" og ansvarlig person, der har det som sin hobby, og dermed absolut ingen interesse har i at ræse afsted,- tværtimod. Det er vel snarere den stille og hyggelige søndagstur, der er ideen med at have et veterankøretøj.

At der så ikke i et veterankøretøj er de mange indbyggede sikkerhedsanordninger, som der er kommet til i moderne køretøjer indenfor de sidste år, ligger i sagens natur. Der er bl.a. ingen sikkerhedsseler (kan man dog selv have monteret), ingen airbags, ingen ABS-bremser m.v. Alt sammen noget, der giver en ringere færdselssikkerhed, når og hvis uheldet sker.

En læser fra Knudsker har stillet en hel **række af gode spørgsmål** omkring færdsel på og omkring cykelstier, fodgængerfelter, kantlinier m.v.

En anden læser fra Gudhjem har også spørgsmål i forbindelse med cykelstier.

Jeg har derfor valgt ikke at skrive alle disse spørgsmål her i avisen, men give en **generel information** om cykelstier, cyklisters placering, bilers parkering, afmærkning m.v. på en sådan måde, at jeg tror, at hovedparten af de stillede spørgsmål bliver besvaret.

Når der er anlagt en cykelsti, enten langs med kørebanen eller væk fra denne, og der er opsat en blå, rund tavle med cykelsymbol (påbudstavle) eller et på asfalten påmalet cykelsymbol, betyder det, at cyklister og ikke registreringspligtige knallerter (knallert-30), skal benytte denne cykelsti. Cykelsymbolet skal gentages med passende mellemrum. Her skelnes der ikke mellem almindelige cykler og såkaldte racer-cykler.

I modsætning hertil findes der den firkantede oplysningstavle,- også med cykelsymbol, men som kun angiver en anbefalet sti for cyklister. Den oplyser om, at der i en given retning findes en cykelsti. Her må man selv vælge.

Når der på en vej langs med kørebanens yderbegrænsning er påmalet en kantlinie, kan denne være enten smal eller bred. Linien er bred, hvor den del af kørebanen, der ligger uden for linien, er tilstrækkelig bred til færdsel af eksempelvis cyklister, og er i almindelighed smal, hvor der ikke er plads.

Biler må ikke parkere på nogen del af en cykelsti, der er afmærket som sådan.

Som udgangspunkt skal en bil standse og parkere i højre side af vejen i færdselsretningen. Biler under 3,5 tons kan dog standses og parkeres med en del af køretøjet på fortov, såfremt dette ikke er til fare eller ulempe for de gående. Dette gælder naturligvis kun der, hvor der mellem kørebanearealet og fortovet ikke findes nogen afmærket cykelsti.

Det giver anledning til at nævne., at ingen lastbil over 3,5 t må sætte det ene hjulpar op på fortovet eller fortovskant.

På veje, - typisk på landeveje, hvor der er anlagt en bred kantlinie, og hvor der ikke er enten en påbudstavle med cykelsymbol eller et på asfalten påmalet cykelsymbol, kan parkering med biler kun ske ind over kantlinien, såfremt dette, - jfr. Færdselslovens § 28, stk. 1, ikke sker på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen.

Ofte vil der dog være plads til at parkere sin bil helt væk fra vejbanen, - måske ude i én af de brede rabatter, hvor der tidligere var en grøft.

Når en cyklist eller en knallertfører kører på cykelsti og denne krydser en kørebane/vej, er der ubetinget vigepligt (holde tilbage for trafikken fra begge sider) for cyklisten. Såfremt forholdene er sådan, at der er bomme for at markere, at her kommer der en krydsende vej, er der i praksis også

ofte anlagt et fodgængerfelt hen over den tværgående vej. Som cyklist skal man i den situation stå af cyklen og trække den over fodgængerfeltet, og har da ”status” af en fodgænger.

Når en cyklist eller knallertfører kører på en udkørsel fra en ejendom (parcel) og skal krydse fortovet, skal cyklen eller knallerten trækkes over fortovet. Når man derimod som cyklist kører på en sidevej til en større vej og skal krydse et fortov for at komme ud på den større vej, er det tilladt at køre over, - dog skal der holdes tilbage for gående på fortovet.

Skilte for færdsel i skovene,- opsat af Skov- og Naturstyrelsen, på mindre pæle m.v. er ganske små og måske lidt sværere at få øje på. Men de gælder for cyklister og andre og skal som følge deraf overholdes på lige fod med de kendte skilte fra vejene.

Når emnet er cyklister m.v., giver det mig samtidigt anledning til overfor netop cyklister, at indskærpe færdselslovens (grundregel nr. 1) § 3, stk. 1, hvori det anføres, at trafikanter (altså også cyklister) skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Et andet sted i Færdselsloven anføres det, at en cykel ikke må føres ved siden af andet køretøj. Det gælder altså også ved siden af en anden cykel. Kun der, hvor der er tilstrækkelig plads, må 2 cyklister køre ved siden af hinanden. Det er med andre ord ”ingen ret” man har.

Mange cyklister kunne godt udvise mere hensyn til sine medtrafikanter,- så kunne flere uheld undgås.

Et **spørgsmål** fra en læser i Allinge lyder sådan:

Er Havnegade i Allinge ensrettet?

Den korte **besvarelse** lyder sådan: Ja!

Nu er spørgsmålet efterfølgende både sagligt begrundet og underbygget, for med rette at kunne stille et sådant spørgsmål.

Tvivlen kan opstå, når man eksempelvis kører ad Toldbodstræde og ned mod havnen. Her er der opsat et ”ensrettet-skilt”. Det anføres i spørgsmålet, at skiltet står så langt til højre i forhold til udkørslen, at man med rette kan spørge sig selv, om man lovligt kan svinge til venstre. Og det kan man ikke. Hele strækningen er ensrettet.

Spørgsmålet har givet mig anledning til at kigge på forholdene .

Og jeg må medgive spørgeren, at der kan være usikkerhed om, hvad man må og hvad man ikke må i den anførte situation.

Det samme forhold gør sig også gældende ved udkørslen fra Sverigesvej i Havnegade. Her må man ikke svinge til højre.

Ligesom i et foregående spørgsmål, er en del af min besvarelse her, at jeg vil videregive omhandlede problemstilling på havnen i Allinge til politiets vejsagsbehandling, med et forslag om at flytte ”ensrettet-skiltene” nogle meter i den ”rigtige” retning, så misforståelser undgås.

Spørgsmål fra en læser i Aakirkeby lyder sådan:

Hvor mange må der sidde på bagsædet af en alm. personbil? Kun svarende til antallet af sikkerhedsseler, eller må der sidde flere?

Er det korrekt, at der i en stationcar på gule plader, gerne må sidde 2 personer (på skødet af hinanden) på sædet ved siden af føreren af bilen, hvis blot den ”nederste” person har sikkerhedssele på?

Er det korrekt, at man i Sverige og i Tyskland godt må sidde i den lukkede kabine af stationscaren, men at dette er forbudt i Danmark?

Der er ikke noget maksimum antal for passagerer på bagsædet i en personbil, - og heller ikke for forsædet i en varebil. Der må gerne "fyldes op". Dog skal det antal sikkerhedsseler, der er monteret, benyttes. Typisk vil det sige, at mindst 3 af personerne på bagsædet skal sidde i sikkerhedssele. Og her beskytter loven de yngste. Sikkerhedsseler er forbeholdt de yngste (børn) i køretøjet. Børn under 3 år i godkendt stol og børn op til 7 år på evt. sædepude.

Jfr. færdselslovens § 80 stk. 4, er det førerens ansvar, at personer under 15 år anvender godkendt sikkerhedsudstyr.

Det afgørende er, om føreren af bilen har tilstrækkelig med "bevægelsesfrihed" til at føre og betjene bilen på fuldt betryggende måde, - jfr. færdselslovens § 82, hvori det anføres, at personer og gods ikke må være anbragt på en sådan måde, at føreren ikke har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere køretøjet, og at passagerer ikke må medtages i et sådant omfang eller antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre.

Det gælder her, at det er op til førerens "omsorg" og for sine passagerer og egen færdselsmoral. Synes man, at det er en dårlig idé, at køre med flere passagerer i bilen, end der er sikkerhedsseler til, så bør man undlade dette.

I både Sverige og Tyskland har man andre registreringsafgiftsregler end i Danmark. Jeg har ikke fuld indsigt i disse. Og om det skulle være tilladt, så vil det under alle omstændigheder være en meget dårlig idé, at sætte/lægge personer bag i et varerum, hvor der hverken er sæder eller sikkerhedsseler.

I øvrigt vil trafikregler for andre lande antagelig kunne oplyses ved henvendelse på de pgl. landes ambassader. Derfor henvises der til følgende telefonnumre og e-mailadresser: Sveriges ambassade,- tlf. nr. 3336 0380, e-mailadr.: ambassaden.kopenhamn@foreign.ministry.se og den Tyske ambassade,- tlf. nr. 3345 9900, e-mailadr.: tyskeamba@email.dk

Helmer Olsen,
vicepolitikommisær