

Spørgsmålsbesvarelse til Bil og Båd,- nov. 06

En læser spørger således: **"Må man bruge sin traktor til at køre gammelt jern til produkthandelen eller køre en maskine, brænde eller andre ting for venner og bekendte"?**

Til det kan der svares både ja og nej. Det afhænger af, hvilket og hvis "produkt" der køres med, og hvordan traktoren er registreret.

Der findes 3 forskellige former for "registreringer" af traktorer.

Den traktor, som ganske overvejende anvendes uden for vejene som træk- eller drivkraft for arbejdsredskaber, skal **ikke registreres**, hvis de alene benyttes på vejene til egentransport til og fra arbejdssted og reparatør, som trækraft til og fra arbejdssted og reparatør for arbejdsredskaber, eller som trækraft til og fra arbejdssted og reparatør for påhængsvogne, der er tomme, eller som medfører arbejdsredskaber, som er knyttet til traktorens funktion m.v.

Så er der den anden kategori, nemlig den såkaldt **"godkendte traktor"** (med nummerplade), der skal tilhøre ejeren eller brugeren af en landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom, og som kan bruges til transport af arbejdsredskaber mellem dele af nævnte bedrifter, selv om traktoren ikke ved arbejdsredskabernes anvendelse benyttes som træk- eller drivkraft, ligesom den kan benyttes til transport af produkter, der hidrører fra eller skal benyttes i én af nævnte bedrifter.

Den tredje kategori er den **registrerede** traktor (med nummerplade), der må benyttes til "det hele". Typisk er det den traktor, der anvendes som trækraft foran en registreret påhængsvogn, med hvilken man udfører transportopgaver for andre.

Ovennævnte var en redegørelse for, hvilke traktorer, der må benyttes til hvad.

Og nu tilbage til det konkrete spørgsmål.

Man må derfor gerne køre gammelt jern til produkthandelen, såfremt det er eget jern og det sker med en godkendt traktor. Derimod må der ikke køres med noget for andre (venner og bekendte) med den godkendte traktor,- hverken brænde eller flyttelæs.

Et andet spørgsmål stilles på denne måde:

"Må et motorkøretøj parkeres helt eller delvist på en cykelsti? (som det ses på Zahrtmannsvej, Aakirkebyvej og Almindingensvej) Hvis nej, - som jeg mener, - hvorfor griber politiet så ikke ind?"

Spørgsmålet er et rigtig godt spørgsmål, fordi det giver mig anledning til at knytte nogle kommentarer, - af mere generel karakter,- til hele området, der omhandler standsning og parkering. Det vender jeg tilbage til senere.

Men selve spørgsmålet kan besvares meget enkelt. Der **må ikke parkeres på en cykelsti**, - ikke med et eneste hjul.

Og til den anden del af spørgsmålet. Dette er ikke ganske så enkelt at svare på,- og uden at skulle "forsvare", hvorfor politiet ikke griber ind, - har det bl.a. noget at gøre med det efterhånden "lidt forslidte" udtryk om ressourcer eller mangel på samme, idet politiet som udgangspunkt kun beskæftiger sig med parkeringer, der er til fare for andre, (eksempelvis et uoplyst køretøj på en mørk landevej) eller hindrer andre i at køre (ud for en port ell. lignende), - altså der, hvor køretøjet hurtigst muligt skal fjernes. Derfor opleves det ikke så ofte,- og måske også for sjældent, at politiet sætter et girokort på en parkeret bil, der holder delvist på cykelstien på eksempelvis Aakirkebyvej.

I færdselslovens bestemmelser om standsning og parkering står der bl.a., at **"det ikke må ske på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen"**, - og videre

”at det kun må 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. Ved standsning eller parkering skal køretøjet anbringes i vejens længderetning ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne... ”, og senere igen,- ” at det må ikke ske på cykelsti, gangsti eller fortov....” og lidt senere, ”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...”

Som det tydeligt fremgår af ovenstående lovtekst fra færdselslovens § 28, så gælder det de generelle hensyn, som enhver trafikant skal vise, når man standser eller parkerer sit køretøj. I en efterfølgende § er de mere specifikke steder nævnt.

De 3 store veje, der er nævnt i spørgsmålet giver mig anledning til at informere om noget, der tilsyneladende er glemt hos mange, eller måske noget man slet ikke vidste.

For snart 25 år siden,- helt præcis i 1982, blev landets Politimestre anmodet af Justitsministeriet om at udpege og offentliggøre de større veje i byerne, hvor parkering i venstre side ikke var tilladt,- jf. ovenstående om, at parkering skal ske i højre side....

Jeg var selv dengang med til at beslutte hvilke veje det skulle gælde. Dengang blev det bekendtgjort i dagspressen. Senere er der vist ikke så mange, der har tænkt i ”de baner”. Men sagen er fortsat lige aktuel. Det har noget med færdselssikkerheden at gøre, og trafikken er siden dengang måske fordoblet? For når man vælger at standse eller parkere i venstre side, så ”bryder man trafikstrømmen” 2 gange,- først ved hensætningen og dernæst ved igangsætningen. Derfor er det ikke tilladt på ”de større veje” at standse og parkere i venstre side. Og det drejer sig for Rønne bys vedkommende om de større, gennemgående veje. Altså Almindingsvej, Borgmester Nielsens Vej, Aakirkebyvej (begge sider af rundkørslen) samt Zahrtmannsvej. Yderligere er det Munch Petersensvej og Haslevej. Den gang mener jeg ikke, at vi havde Nordre Kystvej, men hvis den havde været der, så havde den også været med. Derfor har den i dag også denne status. Det er alt sammen større veje, hvor en manøvre over i venstre side oftest vil være til ulempe eller måske til fare.

Et element, der yderligere problematiserer parkeringen på netop disse veje er, at når der sker renoveringer, så er det i dag sådan, at Vejdirektoratet projekterer med brede fortov og brede cykelstier, ligesom der kommer midterrabatter, venstresvingbaner m.v. Det gøres alt sammen for at sænke hastigheden, og øge sikkerheden på de større, gennemgående veje. Det er godt nok, og tiltag vi må glæde os over, og i alles interesse. Men bagsiden af medaljen, om jeg må bruge det udtryk, er, at det i praksis er blevet vanskeligere,- ja nogle steder umuligt at standse og parkere på disse veje, idet der kun lige er én kørebanebredde i hver kørselsretning. Det giver nogle lidt besværlige forhold for renovationsbiler, vareleverandører m.v., samt for privat parkering ud for egen bopæl m.v.

Det ”forklarer” i nogen grad den ikke lovlige parkering, der jævnlige ses på netop disse vejstrækninger.

Næste spørgsmål lyder: ”Må jeg smide min veteranmotorcykel op på anhænger og køre til stævner i Sverige? Hvordan er reglerne for kørsel med anhænger i Sverige?

Om du vil ”smide” din gamle motorcykel op, vil jeg lade være op til dig selv. Jeg ville nok ikke selv have gjort det.

Men du må gerne køre til stævner i Sverige,- også med din motorcykel oppe på din påhængsvogn. Det er frit for enhver!

Men reglerne for hastighed med denne kørsel er lidt anderledes end i Dk. Såvidt som jeg er orienteret, er det sådan, at max. hastighed med påhængskøretøj efter personbil er 80 km/t. Dog er max. hastighed 40 km/t., såfremt et påhængskøretøj, der ikke har påløbsbremser, har en faktisk vægt, der er lig med eller større end halvdelen af bilens tjenestevægt (i køreklar tilstand).

Men hvis du vil være på den helt sikre side, så må du kontakte det svenske konsulat.

En anden læser spørger: **Er det sandt, at man ikke må køre bil i de første 3 mdr. efter en hofteoperation? Hvorfor? Er der ellers restriktioner i forbindelse med andre operationer?**

Lige præcis dette spørgsmål kan jeg ikke svare på. Det er ikke nogle begrænsninger i det at køre bil, som politiet "blander sig i". Det er alene ud fra en lægefaglig vurdering, at sådanne afgørelser træffes. Derfor må du henvende dig til din læge, såfremt du er i tvivl efter en given operation.

Jeg kan lige nævne, at færdselsloven har en overordnet bestemmelse, som fremgår af § 54, hvor der bl.a. står, at: "et motordrevet køretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, som på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han (hun) er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde"

Denne bestemmelse kan godt give stof til eftertanke hos rigtig mange bilister.

Et sidste spørgsmål lyder sådan: **" Hvorfor blænder en stor del af bilisterne ikke ned, når de møder en cyklist (jeg har blinkende lys og reflekser, så de kan ikke undgå at opdage mig). En ung, der lige har taget kørekort, siger, at kørelæreren sagde, at man ikke skal blænde ned for cyklister????!?!?"**

Jeg kan af gode grunde ikke svare konkret på, hvorfor en stor del af bilisterne ikke gør det. Det har vel noget at gøre med, at man ikke viser tilstrækkeligt hensyn til andre i trafikken. Og så er vi igen tilbage til emnet "trafikkultur",- som jævnligt trænger til et "serviceeftersyn" hos rigtig mange bilister!

Til det med, at en kørelærer har undervist i, at man ikke skal blænde ned for en cyklist, - så må det bero på en misforståelse hos den unge. Det er der vist ingen kørelærer, der har sagt.

I færdselslovens § 33, stk. 3 står der bl.a.: "Fjernlys (langt lys) må ikke anvendes:2) ved møde med andet køretøj i sådan afstand fra dette, at føreren kan blændes...."

En cykel er også et køretøj. Så der er slet ingen tvivl om, at der naturligvis også skal blændes ned ved mødet med en cyklist.

En fodgænger derimod, er ikke omfattet af denne bestemmelse. Men det kan dog være både nødvendigt, og hensynsfuldt at blænde ned i mødet med fodgængere, for ikke at forvolde ulempe for dem. Det sker i så fald efter bestemmelsen i § 3, hvorefter "trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpåvigthed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre...."

Når man som bilist skifter fra langt lys til nærlys, indebærer det som oftest også en forpligtigelse til at sænke farten. Hastigheden må nemlig aldrig være højere, end at man har sin samlede standselængde (reaktionstid og bremselængde) indenfor de nye sigtforhold.

Omsat i praktiske tal, betyder det, at under kørsel på en mørk landevej, bør hastigheden sænkes fra de måske 80 km/t, som man kører med, med langt lys, til ikke over ca. 60 km/t. ved nedblænding til nærlys.

mvh Helmer Olsen,
vicepolitikommisær