

## Til nr. 29.

Ændringen har til formål at tydeliggøre, at forbudet mod vognbaneskift heller ikke gælder indkørsel fra tilkørselsbane efter den nye „fletteregel“ i § 18, stk. 3.

## Til nr. 30.

Ændringen tilsigter at tydeliggøre, at reglen kun gælder i de tilfælde, hvor det ved afmærkning er tilkendegivet over for andre trafikanter, at vognbanen er forbeholdt en vis færdselsart, specielt busbaner og krybepor.

## Til nr. 31 og 32.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 7, 9 og 10.

## Til nr. 33.

Ved den foreslåede ændring vil reglen blive til gavn for trafikafviklingen og bringes samtidig i overensstemmelse med den i stk. 7 foreslåede regel. Der tænkes her på fodgængerfelter over brede gader, hvor den svingende trafik ikke vil genere fodgængerne, der befinder sig på kørebanen på vej fra det fjernere liggende fortov.

## Til nr. 34.

For trafikanter må det være helt uacceptabelt, at en regel med så store praktiske konsekvenser kan fraviges alene ved lokal bekendtgørelse i enkelte kommuner. Det bør fremdeles kunne accepteres, at standsning og parkering sker med to hjul på cykelsti, gangsti eller fortov, såfremt dette ikke medfører fare eller ulempe. Såfremt lokale forhold betinger afvigelser fra denne hovedregel, må det tilkendegives ved skiltning på stedet. Den af ministeren nu foreslåede regel fandtes da heller ikke i forslaget til færdselslov, fremsat den 3. marts 1975.

## Til nr. 36.

Påbuddet om aflåsning af et køretøj, hver gang dette forlades, foreslås udeladt. Specielt i situationer, hvor der foretages af- og pålæsning af varer og pakker m. v., vil det være mindre rimeligt at opretholde et krav om aflåsning af køretøjets døre. I disse situationer tænkes der ved bemærkningen „ikke uberettiget kan benyttes af andre“ i første række på fjernelse af tændingsnøgen.

## Til nr. 37.

10 meter er den gældende regel for, hvor langt der skal parkeres fra et vejkryds, fodgængerfelt, cykelsti m. m. Dette ønsker man nu fra ministerens side ændret til 5 meter. Ministeren har begrundet det med, at reglen på 10 meter jo alligevel bliver overtrådt. Dette er ikke nogen argumentation at fremkomme med, idet færdselsloven skal være indrettet, så den i rimeligt omfang nedsætter risikoen for de svage i trafikken — fodgængerne og cyklisterne. Ser man ministerens forslag i denne sammenhæng, er det direkte farligt for denne kategori af trafikanter. Set fra bilisternes side er denne nedsættelse af meterantallet også yderst uheldig, idet det ved fremkørsel ved kryds eller lignende bliver endnu mere vanskeligt at orientere sig om trafikken fra den tværgående kørebane, hvorved der opstår et stort risikomoment.

## Til nr. 38.

Opretholdelse af forbuddet i nr. 8 har efter oplysninger fra bl. a. Københavns magistrat vist sig at ville medføre en indskrænkning i det eksisterende parkeringsareal, som ikke er begrundet i hensynet til trafikafviklingen. Standsnings- og parkeringsrestriktioner vil i sådanne tilfælde i stedet blive fastsat lokalt ved færdselstavler.

## Til nr. 39.

I CEMT's forslag til fælleseuropæiske færdselsregler henstilles det, at medlemslandene i de nævnte tilfælde fastsætter, at motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer skal afmærkes med en særlig advarselsanordning (fortrinsvis i form af en triangel). Undtaget er dog knallerter og to-hjulede motorcykler uden sidevogn. Samme regel er foreslået i NVK's forslag til fællesnordiske færdselsregler.

Ved ændringsforslaget har man valgt at følge disse forslag. Herefter vil det være obligatorisk at anvende advarselstrekanten som advarsel for andre trafikanter. I medfør af den foreslåede bemyndigelse vil der blive fastsat regler om advarselstrekantens udformning og anbringelse.

## Til nr. 40.

Redaktionelle ændringer.