

regulerede fodgængerfelter, jfr. bemærkningerne nedenfor. Bestemmelsen skal ses på baggrund af den foreslåede regel i § 10, stk. 6, hvorefter gående fortrinsvis skal passere kørebane i tilslutning til vejkryds, således at der er et særligt behov for at beskytte de gående, der følger denne regel.

I *stk. 5 og 6* behandles forholdet til gående i henholdsvis regulerede og ikke-regulerede fodgængerfelter. I den gældende færdselslov findes i § 37, stk. 5, 1. pkt., alene en almindelig bestemmelse om, at den kørende skal holde tilbage og om fornødent standse for at lade de gående i et fodgængerfelt passere.

Bestemmelsen i *stk. 5, 1. pkt.*, tager sigte på at beskytte de gående i den situation, hvor lyssignalet skifter, eller politiets tegngivning ændres, efter at gående på fuldt lovlig måde har begivet sig ud i fodgængerfeltet for at passere vejen, men endnu ikke er nået over til den anden side. De kørende bør i sådanne tilfælde uanset signalet eller politiets tegngivning holde tilbage for disse gående.

Er et fodgængerfelt beliggende ved kryds, kan der opstå særlig farlige situationer for de gående i forhold til kørende, der svinger i krydset. Disse spørgsmål reguleres i *stk. 5, 2. pkt.* Ofte forsøger kørende, der svinger i kryds, at komme de gående i forkøbet ved hurtigt at passere feltet, uanset at der er gående, som i henhold til signalet eller tegngivningen lovligt er i færd med at betræde feltet. Den beskrevne kørsel vil efter den foreslåede bestemmelse være ulovlig.

I de foreslåede bestemmelser i *stk. 6* reguleres forholdet til de gående i ikke-regulerede fodgængerfelter. Det er ikke hensigten at give de gående en betingelsesløs fortrinsstilling over for de kørende, hvilket særlig i bykørsel ville være uacceptabelt. Bestemmelserne har til formål at værne den gående på en sådan måde, at den, der under iagttagelse af de regler, der gælder for gående, jfr. § 10 i lovforslaget, har betrådt eller er i færd med at betræde et fodgængerfelt, ikke behøver at befrygte, at køretøjer, der eventuelt nærmer sig med høj hastighed, først standser op i sidste øjeblik. Endvidere skal den gående heller ikke nødsages til at standse op i feltet for at lade kørende passere.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* har til formål at forhindre, at kørende blokerer fodgængerfelter til ulempe for de gående. Der foreligger ingen overtrædelse af bestemmelsen, såfremt den kørende for at undgå påkørsel standser sit køretøj i et fodgængerfelt.

Til § 28.

Stk. 1 er med redaktionelle ændringer i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i færdselslovens § 38, stk. 1.

De foreslåede bestemmelser i *stk. 2, 1.-3. pkt.*, erstatter færdselslovens § 38, stk. 2, 1. og 2. pkt.

Efter forslaget vil der ske en vis begrænsning i adgangen til at standse eller parkere i venstre side, idet dette efter forslaget kun tillades på mindre befærdet vej samt vej med ensrettet færdsel, medens det efter gældende ret også er tilladt på anden vej på tider, hvor standsning eller parkering i venstre side ikke vil være til ulempe for færdslen, dog ikke på hoved- og landevej i lygtetændingstiden. NVK har i § 18 foreslået en regel, hvorefter standsning eller parkering i venstre side kun må ske på vej med ensrettet færdsel. Man har ikke ment i den nye færdselslov at burde foreslå en så radikal regel, der bl. a. ville genere mælkekørsel, levering af post m. v.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2, 4. pkt.*, er ny. Bestemmelsen har til formål at begrænse antallet af unødvendige venstresving bort fra kørebanen på steder, hvor der normalt køres med relativ høj hastighed.

I *stk. 3* foreslås nærmere bestemmelser om standsning eller parkering på cykelsti, gangsti eller fortov.

Efter gældende ret vil standsning eller parkering med 4 hjul på cykelsti, gangsti eller fortov være i strid med bestemmelsen i færdselslovens § 32, stk. 1, om anvendelse af færdselsbaner. Den foreslåede bestemmelse i *1. pkt.* vil derfor ikke medføre nogen ændring af den gældende retstilstand. Man har blot valgt at formulere det gældende forbud direkte.

I *2. pkt.* foreslås en bestemmelse, hvorefter standsnings- og parkeringsforbudet i 1. pkt. også skal gælde for midterrabat, helleanlæg o. lign., hvor det særligt i byerne af miljømæssige grunde findes uheldigt, at der foretages standsning eller parkering.

Efter gældende ret er det tvivlsomt, i hvilket omfang det er forbudt at standse eller parkere med to hjul — med det ene hjulsæt — på cykelsti, gangsti eller fortov. I motiverne til den gældende færdselslov forudsættes, at der kan vises tolerance over for personbilers parkering med det ene hjulsæt på fortov eller gangsti, når det efter færdselsforholdene på stedet må anses for mest hensynsfuldt over for den kørende færdsel og foreneligt med hensynet til fodgængerne. Det er utvivlsomt, at man i praksis har udvist en sådan tolerance, og der er heller ingen tvivl om, at man for så vidt er gået længere end forudsat. Der er således også vist tolerance over for andre biler end personbiler, ligesom der er vist tolerance over for standsning eller parkering på cykelsti. Det må imidlertid konstateres, at der hersker nogen usikkerhed om indholdet og rækkevidden af de gældende regler. Det er på denne