

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Ved lov nr. 270 af 26. juni 1975 om ændring af færdselsloven (FT 1974-75, 2. samling, sp. 706-10, 3148-83, 6005-41, 6442-63, tillæg A, sp. 1857-2234, og tillæg B, sp. 961-1072 og 1215-16) blev der som § 50 a indsat en bestemmelse i færdselsloven af 1955 om obligatorisk brug af sikkerhedssele (jfr. nu færdselsloven af 1976, § 80). Påbudet trådte i kraft den 1. januar 1976. Loven fastsatte i § 3, at forslag til revision af § 50 a skulle fremsættes for folketinget i folketingsåret 1977-78. Revisionsbestemmelsen er gentaget i færdselsloven af 1976, § 144. Det foreslås (§ 1, nr. 5), at revisionsbestemmelsen ophæves. Vedtages forslaget, vil påbudet om brug af sikkerhedssele være permanent.

Efter at den højst tilladte hastighed for knallerter ved lov nr. 167 af 27. april 1977 om ændring af færdselsloven er nedsat fra 40 km i timen til 30 km i timen, bør spørgsmålet om knallertens placering i trafikken underkastes fornyet overvejelse. Det foreslås (§ 1, nr. 1) i overensstemmelse med det forslag til ny færdselslov, der blev fremsat den 3. marts 1975, at knallert som hovedregel – såvel i som uden for tættere bebygget område – skal køre på cykelsti, hvor en sådan findes.

Som et led i bestræbelserne på at skabe sikrere færdselsveje for de svagere trafikantgrupper er det blevet mere almindeligt, at det påbydes cyklister og knallertkørere at benytte cykelsti, der i forhold til færdselsretningen er anlagt i venstre side af vejen – såkaldte dobbeltrettede cykelstier. Det foreslås (§ 1, nr. 2), at de kørendes forpligtelser udvides til at omfatte særlig hensyntagen også til cyklister og knallertkørere, der på dobbeltrettede cykelstier kører imod den almindelige færdselsretning. En sådan pligt kan ikke udledes af den gældende færdselslov.

Ved færdselsloven af 1976 blev området, inden for hvilket politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af visse bestemmelser om ulovlig standsning og parkering, udvidet. De allerede indhøstede erfaringer fra denne udvidelse har været så gode, at der er grundlag for en yderligere afkriminalise-

ring af visse standsnings- og parkeringsovertrædelser (§ 1, nr. 3 og 4).

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til de enkelte bestemmelser.

Lovforslagets vedtagelse vil for så vidt angår ændringen af færdselslovens § 14, stk. 2, og § 26, stk. 6, nødvendiggøre visse ændringer i den eksisterende vejafmærkning. Forandringerne må imidlertid antages at være begrænsede. De statslige og kommunale merudgifter til skiltning i forbindelse med lovens ikrafttræden vil derfor blive beskedne.

Såfremt lovforslaget gennemføres, vil det være påkrævet at iværksætte en færdselspropaganda om de nye regler i § 1, nr. 1, 2 og 3, gennem Rådet for Større Færdselssikkerhed. De statslige merudgifter hertil skønnes at ville andrage ca. 500.000 kr.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Til nr. 1

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 14, stk. 2, 1. pkt., skal knallert – medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning – i tættere bebygget område føres på kørebanen og uden for tættere bebygget område på cykelsti.

Den foreslåede ændring svarer til den oprindelige formulering i det forslag til færdselslov, som blev fremsat den 3. marts 1975.

§ 14, stk. 2, 1. pkt., fik sin nuværende ordlyd efter vedtagelsen af et ændringforslag under 3.-behandlingen af færdselslovforslaget i foråret 1976. Der blev herved givet udtryk for, at den forhøjelse af knallert hastigheden til 40 km i timen, som samtidig blev vedtaget, måtte have den konsekvens, at knallerterne inden for tættere bebygget område fortsat skulle føres på kørebanen, medmindre andet tilkendegives ved afmærkning.

Ved lov nr. 167 af 27. april 1977 blev knallert hastigheden nedsat til 30 km i timen. Det blev ikke i denne forbindelse drøftet at foretage ændringer i reglen om knallerter placering på vejen.