

Justitsministeriet

Dato: 27. august 2008

Dok.: LST41083

Sagnr.: 2008-154-0142

Udkast til tale til ministeren til brug for samråd AJ i Folketingets Retsudvalg den 4. september 2008 kl. 13.00.

Samrådsspørgsmål AJ:

”Hvad kan ministeren oplyse om den nationale og lokale indsats mod højresvingsulykker?”

1. Havarikommisionen for Vejtrafikulykker afgav i 2006 en rapport, der på baggrund af analyser af 25 ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister, indeholder en række anbefalinger om, hvad der kan gøres for at nedbringe antallet af disse ulykker.

Kommissionens anbefalinger hører dels under Justitsministeriets og dels under Transportministeriets område. Det er således alene 4 af rapportens anbefalinger, der hører under Justitsministeriets område. Disse 4 anbefalinger blev sendt



i høring i december 2006 bl.a. hos Rigspolitiet og forskellige af transporterhvervets interesseorganisationer.

2. Den første af de 4 anbefalinger på Justitsministeriets område, er et forslag om, at vigepligten for svingende lastbiler skal skærpes med krav om orienteringsstop under svingning. Rigspolitiet har i forhold til denne anbefaling i sit høringssvar af 20. februar 2007 peget på, at indførelse af obligatorisk orienteringsstop ikke i alle tilfælde vil indebære, at eventuelle cyklister er synlige for chaufføren, og at et sådant obligatorisk stop også vil kunne have negative konsekvenser for færdselssikkerheden.

Rigspolitiet har navnlig peget på, at et orienteringsstop vil kunne indebære en forøget risiko for bagendekollisioner, ligesom der kan være en risiko for, at cyklisters agtpågivenhed nedsættes. Rigspolitiet har endvidere peget på, at et obligatorisk orienteringsstop må forventes at indebære, at færre køretøjer vil kunne foretage højresvingning for grønt lys.

På baggrund af Rigspolitiets høringssvar, hvorefter det ikke kan udelukkes, at orienteringsstopet vil kunne føre til et øget antal af andre uheldssituationer, uden at antallet af højresvingsulykker i øvrigt reduceres markant, har jeg afstået fra at tage initiativ til at foreslå en ændring af færdselsloven med henblik på at indføre en sådan regel.

Det er fortsat min opfattelse, at de væsentlige betænkeligheder, der knytter sig til indførelse af et obligatorisk orienteringsstop, bevirker, at det ikke er dette – men andre tiltag, der skal bidrage til at nedbringe antallet af ulykker på området. Jeg skal vende tilbage til nogle af disse tiltag senere i min besvarelse.

3. Rapportens anden anbefaling under Justitsministeriets område går ud på, at køreuddannelsen og køreprøven skal omfatte indstilling og brug af spejlene.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at det fremgår af undervisningsplanen til kategori C (lastbil), at eleven skal lære om korrekt indstilling af spejle samt om disses optimale anvendelse. Hertil kommer, at undervisningsplanen indeholder specifikke mål for elevens færdigheder i forbindelse med højresving i kryds, herunder at eleven skal kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved højresving – ikke mindst i forhold til cyklister, knallertkørere og fodgængere – og reagere hensigtsmæssigt over for disse farer. Disse mål er blevet suppleret og ændret på baggrund af Havari-kommissionens rapport.

Rigspolitiet har endvidere over for mig oplyst, at Rigspolitiet både i 2007 og 2008 har indskærpet overfor de prøvetagende, at spejlkontrol skal gennemføres regelmæssigt i forbindelse med afvikling af praktiske køreprøver til kategori C.

Rapportens anbefaling på dette punkt er således opfyldt.

4. Rapportens tredje anbefaling under Justitsministeriets område drejer sig navnlig om, at politikontrollen skal ret-

tes mod chaufførens manglende opmærksomhed, udsynet fra kabinen og forkert indstillede spejle.

Rigspolitiet har i sit høringssvar af 20. februar 2007 oplyst, at politiet allerede foretager en sådan kontrol. Til brug for besvarelsen af samrådsspørgsmålet har Rigspolitiet supplerende oplyst, at Rigspolitiets Tungvognssektion i de seneste år i forbindelse med landsdækkende og lokale landdevejskontroller af tunge køretøjer fortsat har haft særlig fokus på at kontrollere såvel spejlindstilling som chaufførernes udsyn fra kabinen, ligesom kontrollerne omfatter førernes manglende opmærksomhed, herunder anvendelse af håndholdt mobiltelefon, kortlæsning mv.

Rigspolitiet har endvidere oplyst, at Rigspolitiet løbende har anmodet politikredsene om at have fokus på de nævnte områder både i forbindelse med landsdækkende og lokale kontroller af tunge køretøjer. Politikredsene har over for Rigspolitiet oplyst, at denne anmodning også generelt er imødekommet i praksis.

Rigspolitiet har desuden oplyst, at man i forbindelse med den løbende dialog og møder med diverse chauffør- og brancheorganisationer har fokus på vigtigheden af, at de tunge køretøjer har de lovpligtige spejle monteret og korrekt indstillet, og at chaufføren har det tilstrækkelige udsyn fra kabinen og sin opmærksomhed rettet på trafikken.

Rigspolitiet har samtidig oplyst, at flere politikredse har styrket fokus på cyklisters sikkerhed i forbindelse med anleggelse af nye veje og i forbindelse med ændringer i det eksisterende vejnet. En række politikredse deltager desuden aktivt i lokale kampagner rettet mod både cyklister og chauffører for at forebygge højresvingsulykker. Dette sker bl.a. i samarbejde med kommuner, folkeskoler, erhvervsskoler og lokale færdselssikkerhedsudvalg.

Ud over at politiet således må siges at have gennemført rapportens anbefaling om en målrettet kontrolindsats på

området, er der altså således også tale om, at politiet yder en indsats i forhold til det forebyggende arbejde.

5. Rapportens fjerde anbefaling under Justitsministeriets område drejer sig om reduktion af kørsel med store lastbiler med højtsiddende førerhuse i byerne, idet der bl.a. peges på, at lastbiler til bykørsel bør have sænket førerhus i lighed med busser.

Af Rigspolitiets høringssvar fremgår, at Rigspolitiet ikke kan udelukke, at denne anbefaling vil indebære en risiko for negative konsekvenser for færdselssikkerheden som følge af, at lastbilchaufførens mulighed for at overskue trafiksituationen reduceres.

Endvidere har en række erhvervsorganisationer bl.a. peget på, at forslaget vil medføre store ulemper for erhvervslivet, da transporterhvervet vil være tvunget til at foretage om-læsning af gods uden for byerne.

På den baggrund har jeg ikke fundet grundlag for at arbejde videre med denne anbefaling. Jeg har i den forbindelse også lagt vægt på, at en gennemførelse af anbefalingen må forventes at føre til en markant øget trafik af mindre lastbiler og varevogne i byerne. En sådan øget trafik må alt andet lige forventes at have negative konsekvenser for en smidig afvikling af færdslen i byerne og dermed for færdssikkerheden.

6. Som sagt hører de resterende anbefalinger i Havarikommissionens rapport under Transportministeriets område, og jeg vil ikke gå nærmere ind i indsatsen på dette område.

Jeg kan dog ganske kort oplyse, at Transportministeriet i et bidrag til besvarelsen af samrådspørgsmålet har oplyst over for mig, at der inden for ministeriets ressort er blevet iværksat en række tiltag, der skal være med til at forhindre højresvingsulykker. Af disse tiltag har Transportministeriet bl.a. fremhævet følgende:

- Vejdirektoratet er i gang med en gennemgang af samtlige ca. 400 signalregulerede kryds på statsvejene med henblik på at sikre disse mod højresvingsulykker. Formålet med gennemgangen er at indføre tilbagetrukken stoplinje og separat lysregulering i de kryds, der er egnet hertil.
- Færdselsstyrelsen har sammensat en ”spejlgruppe” med repræsentanter fra henholdsvis brancheorganisationer og offentlige myndigheder – herunder bl.a. Rigspolitiet. Arbejdsgruppen har arbejdet med forskellige forebyggende indsatser, herunder oprettelse af spejlpladser, kampagner og udarbejdelse af pjecen ”Tjek dit udsyn – undgå højresvingsulykker og bøder.”
- Der er i juni udsendt en folder til samtlige kommuner vedrørende kontrol og eventuel opdatering af

kryds, således at de bliver mere sikre at færdes i med hensyn til højresvingsulykker.

Transportministeriet har endvidere oplyst, at der arbejdes på at gennemføre yderligere kampagner rettet mod lastbilchauffører de kommende år, og at der arbejdes på et fælles nordisk forskningsprojekt vedrørende lastbilchaufførernes adfærd i trafikken.

7. Jeg kan i øvrigt oplyse, at Justitsministeriet har anmodet kommunerne om bidrag til brug for besvarelsen af samrådsspørgsmålet. Af de svar Justitsministeriet har modtaget fremgår, at flere kommuner har arbejdet med – og fortsat arbejder med – forskellige tiltag på området, herunder afmærkning af tilbagetrukne stoplinjer og andre forbedringer af vejkryds med henblik på bl.a. at nedbringe antallet af højresvingsulykker.

8. På baggrund af de tiltag, som jeg har nævnt, er det min opfattelse, at der såvel lokalt som nationalt samlet set er

ydet en ikke ubetydelig indsats for at nedbringe antallet af
højresvingsulykker.

Jeg finder det endvidere værd at bemærke, at indsatsen på
området – ikke mindst med hensyn til bedre indretning af
vejkryds – fortsætter, og at det må antages, at vi endnu har
til gode at se den fulde effekt af den samlede indsats.