

Folketinget  
Trafikudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen


Dato: 20 JAN, 2010  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsbeh: Hanne Aagaard  
Sagsnr.: 2008-83-3299  
Dok.: HAA40557  
+ bilag

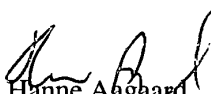
Ved brev af 21. januar 2009 oplyste jeg Folketingets Trafikudvalg om, at Justitsministeriet og Rigspolitiet – i forlængelse af udvalgets beretning af 3. juni 2008 om beslutningsforslag nr. B 115 om bedre vilkår for cyklis-  
men – den 19. december 2008 havde holdt et møde med Dansk Cyklist  
Forbund for at afklare, hvilke muligheder forbundet kunne pege på for at  
gøre færdselsloven mere cyklistvenlig.

Jeg oplyste endvidere, at det på mødet var blevet aftalt, at Dansk Cyklist  
Forbund ville vende tilbage til Justitsministeriet med supplerende oplys-  
ninger og bemærkninger i tilknytning til de forslag, som forbundet frem-  
satte på mødet.

Endelig tilkendegav jeg, at jeg efter modtagelsen af de nævnte bemærk-  
ninger mv. ville tage stilling til forbundets forslag og vende tilbage til  
Folketingets Trafikudvalg med en redegørelse herfor.

På den baggrund sender jeg hermed kopi af Dansk Cyklist Forbunds no-  
tat af 5. maj 2009 og mit svar af dags dato til forbundet.

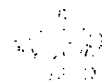
Brian Mikkelsen  


  
Hanne Aagaard

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk



## JUSTITSMINISTERIET

Justitsministeren

Dansk Cyklist Forbund  
Rømersgade 5  
1362 København K

Dato: 20 JAN 2010  
Sagsnr.: 2008-83-3299  
Dok.: PLS40282  
+ bilag

Kære Jens Loft Rasmussen

Tak for din fremsendelse af Dansk Cyklist Forbunds notat af 5. maj 2009. I notatet foreslår forbundet bl.a., at der nedsættes en arbejdsgruppe eller et udvalg med henblik på en nærmere gennemgang af færdselsloven og tilhørende bekendtgørelser med det formål at gøre reglerne mere tidsvarende i forhold til cykeltrafik. Notatet indeholder endvidere en række konkrete forslag, som efter forbundets opfattelse bør indgå i de nærmere overvejelser.

Jeg vil gerne starte med at slå fast, at jeg er helt enig i, at cyklister skal have så gode forhold som overhovedet muligt. Det skal medvirke til at sikre, at cyklen udgør et attraktivt transportmiddel, som så mange som muligt benytter sig af.

I den forbindelse skal det nævnes, at Justitsministeriet har meget stor fokus på at forhindre de såkaldte højresvingsulykker. Det betyder bl.a., at køreuddannelsen og køreprøven til lastbil omfatter indstilling og brug af spejle, og at politikontrollen med lastbiler mv. er rettet mod manglende opmærksomhed, udsyn fra kabinen og forkert indstillede spejle. Der afvikles endvidere – via Rådet for Sikker Trafik – forebyggende kampagner om højresvingsulykker.

Umiddelbart finder jeg ikke grundlag for at nedsætte en arbejdsgruppe eller et udvalg med henblik på en generel revision af færdselsloven med særligt fokus på cyklisme. Jeg er samtidig naturligvis til enhver tid indstillet på at overveje konkrete forslag til forbedring af trafiksikkerheden.

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

Til de forslag, som Dansk Cyklist Forbund har fremsat i ovennævnte, har jeg følgende bemærkninger:

*"Bilernes hastighed skal ned i byerne"*

Dansk Cyklist Forbund efterlyser lovændringer, som øger muligheden for at nedsætte hastigheden til 20, 30 eller 40 km/t i tættere bebygget område.

Efter færdselslovens § 92 a, stk. 2, jf. § 42, stk. 5, har politiet allerede i dag hjemmel til – efter forhandling med den lokale vejmyndighed – lokalt at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelt tilladte.

Cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger indeholder nærmere retningslinjer herfor. Det fremgår således af cirkulærets § 8, stk. 1, at en lavere hastighedsgrænse end den generelle i tættere bebygget område kan fastsættes, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler for det, dvs. når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko på den pågældende vejstrækning, og navnlig i tilfælde, hvor det skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

Det er min opfattelse, at reglerne i det nævnte cirkulære giver politiet tilstrækkelig mulighed for at sætte hastighedsgrænserne ned, hvor det er relevant.

*"Det bør være muligt for cyklister at dreje til højre for rødt og køre ligeud i T-kryds"*

Dansk Cyklist Forbund foreslår, at det generelt gøres lovligt for cyklister at svinge til højre for rødt lys og at køre ligeud igennem et T-kryds uden at stoppe for rødt.

Det forslag har min forgænger tidligere taget stilling til, jf. vedlagte talepapir fra samrådet i Folketingets Trafikudvalg den 4. september 2008. Jeg er helt enig med hende i, at det vil skabe et mere komplekst og uoverskueligt trafikbillede, hvis cyklister gives tilladelse til at køre over for rødt lys f.eks. i forbindelse med højresving. Jeg er også enig i, at det er vigtigt at fastholde, at rødt lys altid betyder stop.

Dansk Cyklist Forbund anfører, at der – hvis kørsel for rødt lys ikke generelt gøres lovligt for cyklister i de nævnte situationer – i det mindste

langt flere steder bør opsættes skilte eller signaler, der tillader højresving for cyklister, selv om der er rødt lys for bilister.

Det følger af § 58, stk. 3, og § 180, jf. § 2, i Transportministeriets (Vejdirektoratets) bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning, at vedkommende vejbestyrelse eller vejmyndighed med politiets samtykke kan undtage cyklister fra rødt lys ved skilte (undertavler) eller cyklistsignaler.

Efter min opfattelse er det velbegrunder, at kompetencen til at gøre undtagelse fra lyssignaler ligger dér, hvor man ved mest om den lokale trafikikkerhedsmæssige situation – nemlig hos de lokale politi- og vejmyndigheder.

*"Cyklister skal sikres bedre i forhold til lastbiler"*

Dansk Cyklist Forbund anfører, at der bør gøres mere for at forebygge ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. Forbundet peger i den forbindelse på muligheden for at indføre krav om orienteringsstop for højresvingende lastbiler og for at reducere kørsel med lastbiler med højtsiddende førerhuse i byerne.

Justitsministeriet har tidligere overvejet spørgsmålet om at indføre krav om orienteringsstop for højresvingende lastbiler og har i den forbindelse indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet. Rigspolitiet finder, at orienteringsstoppet i visse tilfælde vil forbedre chaufførens muligheder for at orientere sig. Rigspolitiet fremhæver dog samtidig, at orienteringsstoppet vil kunne have negative konsekvenser for trafikafviklingen (fremkommeligheden), at der vil forekomme mange situationer, hvor det ikke vil være naturligt at standse (f.eks. hvor der ikke er andre trafikanter), at det ikke i alle tilfælde vil betyde, at cyklisterne bliver synlige for chaufførerne, og at det kan indebære forøget risiko for bagendekollisioner samt for, at cyklisternes agtpågivenhed nedsættes. På den baggrund finder jeg ikke, at krav om orienteringsstop bør indføres.

Hvad angår spørgsmålet om reduktion af kørsel med visse lastbiler i byerne bemærkes, at den lokale vejbestyrelse eller vejmyndighed med politiets samtykke inden for rammerne af færdselslovens § 92 kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, herunder forbud mod visse færdselsarter.

Hvad angår cyklisters sikkerhed i forhold til lastbiler anfører Dansk Cyklist Forbund desuden, at forsøg med modulvogntog bør begrænses, hvor der er blandet trafik. Forsøgsordningen med modulvogntog hører imidlertid under Transportministeriet, og jeg kan derfor ikke udtale mig nærmere om dette spørgsmål.

*"Knallerter skal væk fra cykelstien"*

Dansk Cyklist Forbund anfører endvidere, at knallerter bør væk fra cykelstierne.

Jeg skal for god ordens skyld bemærke, at det alene er lille knallert (dvs. knallert med en maksimal hastighed på 30 km/t), som efter de gældende regler skal føres på cykelsti, hvorimod stor knallert (dvs. knallert med en maksimal hastighed på 45 km/t) skal føres på vejen.

Efter min opfattelse vil det være færdselssikkerhedsmæssigt betænkeligt at indføre en generel ordning, hvorefter lille knallert skal føres på vej frem for på cykelsti. Det bemærkes endvidere, at hastigheden for en lille knallert, som føres på cykelsti, ifølge færdselslovens § 14, stk. 2, skal afpasses, så der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel på cykelstien.

*"Cykler skal flere steder tillades at køre mod ensretningen"*

På en vej med ensrettet færdsel kan den lokale vejbestyrelse eller vejmyndighed med samtykke fra politiet opsætte en undertavle til skiltet om ensrettet færdsel, som betyder, at den pågældende vej ikke er ensrettet for cyklister, jf. § 58, stk. 3, jf. § 2, i Transportministeriets (Vejdirektoratets) bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning.

Efter min opfattelse er det velbegrundet, at kompetencen til at gøre undtagelse fra en ensretning af færdslen ligger dér, hvor man ved mest om den lokale trafiksikkerhedsmæssige situation – nemlig hos de lokale politi- og vejmyndigheder.

*"Politiet bør være mere åbent over for forsøg og ændringer"*

Dansk Cyklist Forbund anfører, at politiet bør være mere åbent over for forsøg og ændringer.

Justitsministeriet har indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, som har oplyst, at politiet er og også fremover vil være positivt indstillet over for at bakke op om gennemførelse af forsøg eller ændringer inden for gældende

lovgivning, som samlet set vil være til gavn for trafiksikkerheden og trafikafviklingen.

*"Vi skal have et synligt, cyklende og kommunikerende færdselspoliti"*

Københavns Politi har i april 2009 iværksat et forsøg med cyklende politi som en del af det samlede beredskab. Rigspolitiet har oplyst, at forsøget skal køre i ét år og derefter evalueres. Rigspolitiet vil i lyset af erfaringerne fra forsøget i Københavns Politi overveje, om der kan være grundlag for at henstille til de øvrige politikredse at overveje indførelse af cyklende politi.

*"Politiet skal gøre mere for at opklare og forebygge cykeltyverier"*

Justitsministeriet har indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, som har oplyst følgende:

"Politiet varetager som bekendt en lang række forskellige opgaver, herunder behandling af sager om tyveri af cykler. Det er selvsagt nødvendigt, at politiet løbende foretager en prioritering af sine opgaver med henblik på til enhver tid at yde den bedst mulige indsats over for borgerne. Politiet håndterer hvert år et stort antal cykler, som må formodes at være stjålne, og mange cykler tilbageleveres hvert år til ejeren eller et relevant forsikringselskab.

Det kan supplerende oplyses, at Rigspolitiet i maj 2009 henlede politikredsenes opmærksomhed på, at der er mulighed for at lave konkrete samarbejdsaftaler mellem kommune og det lokale politi om kommunal indsamling af hittegodscykler, der efterfølgende bliver registreret i politiets register for efterlyste cykler og knallerter."

Jeg kan henholde mig til Rigspolitiets udtalelse.

*"Anbefalinger i øvrigt"*

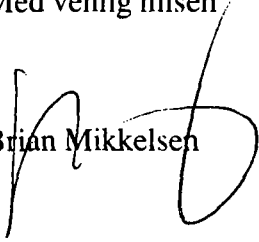
I henvendelsen peger Dansk Cyklist Forbund i øvrigt på, at der bør følges op på anbefaling 29, 33, 39 og 91 i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan af 7. maj 2007. Anbefaling 29, 33 og 39 hører imidlertid under Transportministeriet, idet de drejer sig om vejes indretning.

Anbefaling 91 vedrører muligheden for at iværksætte en undersøgelse af, hvilken trafiksikkerhedsmæssig indvirkning, der kan opnås ved en fartgrænse på 30 km i timen i bykerner. I den forbindelse kan jeg henvise til det ovenfor anførte vedrørende spørgsmålet om nedsættelse af bilernes hastighed i byerne. Det er således min opfattelse, at de gældende regler

giver politiet tilstrækkelig mulighed for at sætte hastighedsgrænserne ned, hvor det er relevant.

Med venlig hilsen

Brian Mikkelsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'BM', written over the printed name 'Brian Mikkelsen'.

## Notat om forslag til en mere cyklistvenlig færdselslov

Dansk Cyklist Forbund deltog fredag den 19. december 2008 i et møde i Justitsministeriet med deltagelse af Dan Bjerring og Pi Lundbøl Stick, Færdsels- og Våbenkontoret samt politiinspektørerne Helge Tang Holbek og Elsebeth Bitsch, Rigspolitiets færdselsafdeling.

Udgangspunktet for mødet var justitsministerens svar på en række forslag fra Folketingets trafikudvalg, jf. vedlagte bilag.

Sammenfattende mente vi

- at der generelt er behov for nytænkning af regler
- at Færdselsloven må tilpasses trafikpolitikken
- at bilernes hastighed skal ned i byerne
- at det bør være muligt for cyklister at dreje til højre for rødt og køre ligeud ved T-kryds
- at cyklister skal sikres bedre i forhold til lastbiler ved
  - o forebyggelse af højresvingsulykker, herunder brug af orienteringsstop
  - o ved begrænsning af modulvogntogsforsøg, hvor der er blandet trafik
- at knallerter skal væk fra cykelstier
- at cykler flere steder skal tillades at køre mod ensretning
- at vi skal arbejde for en mere agtpågivende og hensynsfuld trafikantadfærd
- at politiet bør være mere åbent over for forsøg og ændringer
- at vi skal have et synligt, cyklende og kommunikerende færdselspoliti
- at politiet skal gøre mere for at opklare og forebygge cykeltyverier

Cyklistforbundet skal foreslå, at der nedsættes et udvalg eller en arbejdsgruppe, som foretager en nærmere gennemgang af færdselsloven og tilhørende bekendtgørelser med henblik på at komme med forslag til ændringer, så loven får et mere tidssvarende indhold i forhold til cykeltrafik. Dansk Cyklist Forbund deltager gerne i et sådant udredningsarbejde.

Nedenfor redegør vi som aftalt for nogle af de synspunkter, vi fremførte på mødet, og som vi mener, bør indgå i de nærmere overvejelser.

Generelt efterlyste Dansk Cyklist Forbund, at ministeriet og ministeren anlagde en mere imødekommende linie i forhold til Trafikudvalgets forslag om bedre at tilgodese cyklisters behov for fremkommelighed, sikkerhed og tryghed.

### *Sammenhæng med grøn trafikpolitik*

Cyklistforbundet henviste til, at færdselsloven bør være med til at understøtte regeringens trafikplan „Bæredygtig transport – bedre infrastruktur”, der blev fremlagt den 8. december 2008, og som nu er indeholdt i den brede politiske aftale om „En grøn transportpolitik” af 29. januar 2009. Regeringen vil – som det udtrykkes – dreje transportpolitikken over på et grønt spor med mere kollektiv transport og cyklisme, og regeringen ønsker, at disse transportformer



skal løfte det meste af fremtidens trafikvækst. Det bør også give sig udslag i indhold og håndhævelse af færdselsloven.

En mere cyklistvenlig færdselslov og en bedre håndhævelsespraksis vil kunne få flere borgere til oftere at vælge cyklen og dermed kunne fremme et grønt transportvalg.

#### *Loven og trafikanternes virkelighedsopfattelse*

Justitsministeren fremhæver i sit svar til Trafikudvalget om fartbegrænsningerne, at det er vigtigt, at reglerne er velbegrundede, og at de giver mening for bilisterne, da det ellers vil undergrave borgernes accept af påbudte krav.

Samme hensyn bør gøre sig gældende i forholdet til cyklister. Færdselsloven bør, som det nævnes i trafikudvalgets beretning tage hensyn til alle slags trafikanter, og Cyklistforbundet kan tilslutte sig forslaget om et servicetjek af færdselsloven set med cyklistøjne.

Cyklister er i øvrigt også bilister og omvendt. Langt de fleste danskere cykler, og de fleste af os anvender både bil, cykel og gang som transportmåder.

Dansk Cyklist Forbund mener, at justitsministeren i sin vurdering bør tage hensyn til cyklisternes virkelighedsopfattelse. Når lovens krav opleves som afbalancerede og rimelige, er der en langt større chance for, at bestemmelserne bliver respekteret og efterlevet, og at politiet kan sikre håndhævelsen.

På mødet i Justitsministeriet gav ministeriets repræsentant udtryk for, at det var et voldsomt problem, at cyklister ikke overholdt gældende regler.

Regler er nødvendige for en hensigtsmæssig og sikker regulering af færdslen, og i Dansk Cyklist Forbund er vi fuldstændig enige i, at gældende regler bør efterleves. Det er imidlertid et problem, når borgerne ikke finder, at reglerne er afbalancerede og rimelige. Så er der en del, der vil være fristet til at lave egne tilpasninger af, hvad der er rigtigt og forkert i trafikken. Og det er med til at skabe en meget uheldig færdselskultur.

Dansk Cyklist Forbund mener, at vi i et land som Danmark med mange cyklister bør give færdselsloven en bedre balance mellem hensynet til trafiksikkerhed og en bedre fremkommelighed for cyklister.

#### *Mulighed for at tillade højresving for rødt for cyklister*

Dansk Cyklist Forbund foreslår, at det ved skiltning bliver muligt at tillade cyklister at svinge til højre, mens der er rødt lys for ligeudkørende.

Ministerens nævnte under samrådet, at "rødt er rødt" – også i den situation, hvor cyklisten skal svinge til højre eller køre lige ud i et T-kryds, og hvor der ikke er andre trafikanter i nærheden. Problemet er, at mange cyklister har svært ved at forstå rationale i denne tankegang, og i virkelighedens verden sker der dagligt mange lovovertrædelser, uden at cyklister mener, at de er til gene for andre, og uden at det behøver at føre til flere trafikulykker. I de byer, hvor der er den største tæthed af cyklister, og hvor der notorisk er mange lovovertrædelser, er risikoen for alvorlige uheld mindst.

Subsidiært er det Cyklistforbundets opfattelse, at hvis lovgiver ikke umiddelbart er parat til at åbne for generelle lempelser af hensyn til fremkommeligheden, bør der i langt større omfang kunne iværksættes forsøg for at afprøve virkningen, og/eller bør der langt flere steder opsættes skilte eller signaler, der tillader højresving, selvom der er rødt for bilisterne.

Vejmyndigheden bør i hvert fald kunne opsætte denne tavle, når overskueligheden mellem cyklist, der svinger til højre, og trafik, som kommer fra cyklistens venstre side, er god, og pladsforholdene tillader, at biltrafik fra venstre kan køre samtidig med, at cyklister drejer til højre. Hvis man er usikker på sikkerheden ved dette, kan man igangsætte forsøg.

Mulighed for højresving for cyklister ved rødt vil sikre et bedre samspil i forhold til de fodgængere, der skal krydse vejen.

#### *Færdselskultur, trafikadfærd og synligt politi*

Der er en (mindre) gruppe af cyklister, der ikke alene ser stort på gældende regler, men som kører uden hensyn til andre trafikanter, og som giver anledning til farlige situationer. En tilsvarende hensynsløs adfærd ser vi blandt en (mindre) gruppe af bilister.

Politiet bør prioritere indsatsen og ved en synlig og vedvarende indsats sætte ind over for trafikanter, der ikke viser hensyn til andre, og som udsætter andre for fare.

Vi har foreslået, at der – som det kendes fra andre lande – sættes ind med cyklende færdselspoliti, og vi har med tilfredshed konstateret, at der er sat forsøg i gang i København. Synligt politi kunne også have en generel præventiv effekt.

Den seneste virale film på You Tube fra Aalborg politi, hvor cyklisterne får "krammere" og cykelhjelme er et supergodt eksempel på, hvordan politiet kan formidle nogle holdninger på en moderne og positiv måde. Mere end 600.000 mennesker har set filmen. Link til filmen: [http://www.youtube.com/watch?v=vWF4x01MkzE&feature=response\\_watch](http://www.youtube.com/watch?v=vWF4x01MkzE&feature=response_watch)

Der er behov for en massiv og vedvarende indsats for at forbedre færdselskulturen. Der er generelt behov for, at vi er mere agtpågivende og hensyntagende i trafikken, og Cyklistforbundet vil gerne medvirke til at påvirke cyklisternes adfærd i en positiv retning, jf. grundreglen i færdselslovens § 3, hvorefter "trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres."

#### *Børn og unge*

Hensynet til børn og unge ligger os meget på sinde. Vi mener, at den gældende tilstand, hvor børnene gang på gang oplever voksne, der svinger til højre ved rødt, er med til at undergrave børnenes respekt for færdselsloven, og at det vil være muligt at forklare børn og unge ændrede regler, der tillod højresving. Børn og unge skal bedre end i dag lære at begå sig i trafikken, de skal kende reglerne og lære at vise hensyn.

#### *Lastbiler og cyklistsikkerhed*

Det har vist sig, at vi *ikke* har løst problemet med højresvingsulykker. I 2008 var der ikke færre end 12 ulykker af denne type mod 2 i 2007 og 6 i 2006. Med det høje 2008-tal er vi oppe på det samme uacceptable niveau som tidligere - endda godt og vel.

Dansk Cyklist Forbund mener, at situationen kalder på handling.

På længere sigt vil den bedste løsning naturligvis være at begrænse lastbiltrafikken i byerne, og Havarikommissionens rapport fra 2006 indeholder – efter vor vurdering - de bedste og mest underbyggede bud på, hvad der kan gøres.

I Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling 11 om højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister, nævnes Havarikommissionens forslag om et lovpligtigt orienteringsstop i kryds, inden at lastbilen svinger ind over cyklisternes køreareal.

Forslaget er hidtil blevet afvist af Rigspolitiet og af kommissionens formand senest i Politiken den 3. januar 2009: "Det vil være for sort-hvidt at forlange, at en chauffør i et industrikvarter kl. tre om natten skal lave orienteringsstop."

HVU-rapporten peger også på, at der er mindre risiko ved busser, hvor sideruden i højre side typisk er ført langt ned, og hvor spejlløsningen er forenklet med 3 spejle placeret på en fremstrakt busarm. Rapporten nævner eksplicit, at krav om et lavere førerhus og en lav siderudekant for lastbiler i bytrafik, vil forbedre chaufførens udsyn.

Vi har noteret os, at transportministeren i svar af 21. november 2008 på spørgsmål 48 (TRU alm. del) udtaler, at det inden for byzoner principielt kunne være en mulig løsning at begrænse kørslen for lastbiler med nedsat direkte udsyn – også selvom kravet ikke kommer igennem EU. Ministeren tilføjer, at forslaget bør vurderes i sammenhæng med andre hensyn, der også har betydning for problemstillingen.

Vi har umiddelbart svært at få øje på, hvad det er for hensyn, der kan overtrumpe hensynet til færre trafikdræbte cyklister. Problemstillingen med højresvingsulykker er særlig alvorlig i cykellande som Danmark og Holland, hvilket bør kunne begrunde særlige nationale løsninger i disse lande.

Sammenfattende er det vor opfattelse, at vi bør gøre mere for at forebygge højresvingsulykker, og at krav om orienteringsstop og krav til lastbilernes udsyn i bytrafik bør indgå blandt løsningsforslagene.

#### *Cykling mod ensretning*

Mulighederne for at indføre cykling mod ensretning er for begrænsede med det nuværende regelsæt og politiets administration heraf. Reglen bør være, at man normalt kan tillade cykling mod ensretningen med skilte. Undtagelsesvis kan det så være fornuftigt, at der etableres cykelbane eller cykelsti. Bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 (§ 92 stk. 3) bør ændres, så hovedreglen bliver at cyklister må cykle mod ensretningen uden der skal være cykelbane eller sti.

Politiet - og andre - stiller ofte spørgsmålstejn ved om skovtavlen (indkørsel for motorkøretøjer forbudt) der bruges hvor cyklister må cykle ind imod ensretning bliver respekteret af bilisterne. Dette bliver brugt som argument mod at indføre cykling mod ensretning i konkrete tilfælde. I EU har man valgt i stedet at bruge "al indkørsel forbudt" med undertavle "cyklister undtaget" i stedet. Men det er direkte forbudt i Danmark i medfør af bekendtgørelsens § 63 stk. 3. Dansk Cyklist Forbund vil derfor foreslå at Danmark tilslutter sig EU standarden. Det vil både fjerne usikkerheden og gøre det lettere at forstå for andre EU trafikanter.

Disse synspunkter understøttes også af de vejfolk i kommuner og Vejdirektoratet, som Dansk Cyklist Forbund taler med.

#### *Behov for hastighedsnedsættelse og andre tiltag*

Mulighed for nedsættelse af hastighed til 20-30-40 km/t i tættere bebygget område er for begrænsede. Færdselsloven i sig selv åbner mulighed for at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle, hvis dette er ønskeligt (FL § 42, stk. 5). Men

Justitsministeriets cirkulære, 1985-07-05 nr. 72 stiller meget mere restriktive krav. Det forhindrer kommuner i at forbedre cyklisters sikkerhed og tryghed. Dansk Cyklist Forbund er bekendt med flere kommuner, hvor vejfolk og politikere synes det ville være en god idé at indføre lavere hastighedsgrænser på specifikke strækninger, men hvor politiet afviser dette med henvisning til ovennævnte cirkulære uden at forholde sig til, om det ville forbedre cyklisters sikkerhed. Dansk Cyklist Forbund foreslår derfor, at mulighederne for nedsat påbudt hastighed udvides. Dette synes også at være i tråd med den generelle holdning til hastighed i befolkningen og blandt vejfolk.

Hvis farten blev nedsat i byerne, ville der blive færre dødsulykker. To ud af tre dræbte cyklister dør efter kollision med en person- eller varebil. Mange af de dræbte er ældre cyklister, som har en lidt langsommere reaktionsevne end gennemsnittet. Vi bør arbejde for, at byerne også giver plads til børn og ældre. De skal også være der, og der bør som i Norge, Sverige, Holland, Tyskland, Schweiz og andre lande gøres en langt mere aktiv indsats for at indføre fartdæmpning, hvor der er blandet trafik.

Der investeres i tilpasninger som følge af modulvogntogforsøg, selvom man ved, at farten vil stige de steder, hvor man gør det mere fremkommeligt for lastbilerne og alle andre biler. Det vil medføre flere ulykker, og "prisen" kan vise sig at blive uhyggelig høj.

Fartgrænserne skal ned i byerne, hvilket ofte giver et bedre "flow" og en lige så hurtig trafikafvikling, og vi må have flere cykelstier på landet for at få danskerne til at bruge cyklen igen.

Antallet af trafikdræbte har udviklet sig i en helt forkert retning i 2007 og 2008, og hvis Danmark igen skal op blandt de bare 10 bedste EU-lande i trafiksikkerhedsstatistikken, hvor vi burde høre hjemme, kommer man ikke uden om en hastighedsnedsættelse i byer og andre steder med blandet trafik.

#### *Behov for en mere dynamisk tilgang til færdselsregulering*

Vi lever i et dynamisk samfund, hvor der til stadighed sker ændringer i trafiksammensætning, hvilket igen medfører behov for at afprøve nye måder at gribe tingene an på. Det er oplevelsen, at lokale politimyndigheder ofte er tilbageholdende med at godkende forsøg. Repræsentanterne fra Rigspolitiet erkendte, at politiet godt kunne være bagstræberisk.

Dansk Cyklist Forbund og i øvrigt også mange kommuner mener, at politiet generelt bør være mere åbent over for forsøg, dispensationer og nytænkning i det hele taget.

#### *Anbefalinger i øvrigt*

Der bør samtidig følges op på anbefalingerne 29, 33, 39 og 91 i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan:

- anbefaling 29. Etablering af cykelstier langs veje i åbent land
- anbefaling 33 og 39. Forbedrede krydsningsmuligheder for fodgængere/Sanering af bygennemfarter. Flere andre lande har iværksat fartdæmpende foranstaltninger som et led i saneringen af bykerner, så bymiljøet i højere grad tilgodeser fodgængere og cyklister.
- anbefaling 91 – undersøgelse af virkning af fartgrænse på 30 km/t i bykerner. Her halter vi som nævnt bag udviklingen i andre lande, vi normalt sammenligner os med.

Vi har svært ved at forstå, at hensynet til trafiksikkerheden ikke bør vægtes tungere.

## Bilag til notat om cykelvenlig færdselslov

### Trafikudvalgets beretning af 3. juni 2008 til beslutningsforslag B 115 og justitsministerens svar under åbent samråd den 4. september 2008

#### *Om en mere cykelvenlig færdselslov*

I beretningen udtalte **et enigt trafikudvalg** indledningsvis:

Udvalget bemærker, at cyklisme spiller en rolle for Danmarks klimaudslip. En stor del af alle bilture er på under 2 km, og de fleste af disse kan erstattes af cykling. Hertil kommer, at cykling kombineret med en stærkt forbedret og billiggjort kollektiv transport i mange tilfælde kan være et attraktivt alternativ for f.eks. dem, der arbejder i en større by og bor i en mindre by eller ude på landet.

Udvalget har en målsætning om at stoppe væksten i biltrafikken ved at give befolkningen bedre alternativer. Det forudsætter bl.a. bedre vilkår for cyklismen.

Cykling er sund. Vi lever i et moderne samfund med meget stillesiddende arbejde og deraf stigende problemer med livsstilssygdomme som fedme, diabetes 2 og lign.

Samtidig oplever vi stadig stigende trængsel på vore veje med alvorlige sundhedsproblemer som resultat af den længere inaktive transporttid og ikke mindst den stigende partikelforurening fra bilernes udstødning.

Derfor pålægger udvalget regeringen at arbejde for følgende om færdselsloven:

”Regeringen fremlægger senest ved udgangen af 2008 en redegørelse for, hvordan færdselsloven kan gøres mere cyklistvenlig.

Færdselsloven skal tage hensyn til alle slags trafikanter, men der er brug for et servicetjek, hvor loven gennemgås med cyklistøjne for at se, hvad der kan gøres for at fremme cyklismen uden at tilsidesætte andre hensyn. Servicetjekket kan bl.a. omfatte en vurdering af følgende:

- Hastighedsgrænser i tættere bebygget område uden adskillelse mellem biler og cyklister.
- Mulighed for, at cyklister kan svinge til højre for rødt lys med fuld vigepligt for andre trafikanter, herunder fodgængere.
- Generel regel om, at cyklister ikke skal holde for rødt i T-kryds, når de ikke krydser en kørebane (altså når de kører ligeud i T'ets overligger).”

Under samrådet var **justitsministeren** afvisende over for Trafikudvalgets forslag, jf. uddrag af talepapir:

”Det nævnes for det første i beretningen, at hastighedsgrænserne i tættere bebygget område uden adskillelse mellem biler og cyklister bør overvejes.

I beslutningsforslagets bemærkninger (B 115 af 11-04-2008) foreslås det nærmere bestemt, at den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget område skal sættes ned fra 50 km/t til 40 km/t på vejstrækninger, hvor der ikke er adskillelse mellem biler og cyklister.

Til det vil jeg sige, at der kan være mange gode grunde til på visse strækninger at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle.