



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Trafikudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 8. september 2010  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsbeh: Karina Kok Sander-  
hoff  
Sagsnr.: 2010-84-0758  
Dok.: KSA40142

## **Redegørelse om behovet for en mere cyklistvenlig færdselslov inden for Justitsministeriets område**

### *1. Baggrund*

Folketingets Trafikudvalg afgav den 3. juni 2008 beretning om beslutningsforslag B 115 om bedre vilkår for cyklismen.

Den 4. september 2008 blev der afholdt samråd (samråd A) i Trafikudvalget om den ovennævnte beretning, hvor den daværende justitsminister redegjorde for sine overvejelser om de punkter i beretningen, som hører under Justitsministeriets område, herunder beretningens punkt 1 om en mere cyklistvenlig færdselslov. Ministeren tilkendegav i den forbindelse endvidere, at Justitsministeriet ville indkalde Dansk Cyklist Forbund til et møde for at afklare, om forbundet – udover hvad der var anført i beretningen – kunne pege på andre muligheder for at gøre færdselsloven mere cyklistvenlig.

Mødet blev afholdt den 19. december 2008, hvilket Trafikudvalget blev orienteret om ved brev af 21. januar 2009, og efterfølgende fremsendte Dansk Cyklist Forbund den 5. maj 2009 et notat med en række skriftlige forslag.

Ved brev af 20. januar 2010 redegjorde den daværende justitsminister for sin stillingtagen til Dansk Cyklist Forbunds forslag. Det pågældende brev blev sendt til Trafikudvalget til orientering.

I et samråd i Trafikudvalget den 27. april 2010 (samråd R) redegjorde jeg ligeledes for mine overvejelser i relation til den nævnte beretning. Jeg tilkendegav endvidere under samrådet, at jeg ville fremsende en skriftlig

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)

redegørelse til udvalget, hvor Justitsministeriets synspunkter om en mere cyklistvenlig færdselslov sammenfattes, hvilket jeg også bekræftede i min besvarelse af 25. maj 2010 af spørgsmål nr. 1133 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del). I den forbindelse oplyste jeg endvidere, at jeg i juni måned i år ville afholde et møde med Dansk Cyklist Forbund, og at eventuelle nye forslag, der måtte komme frem i den forbindelse, ville komme til at indgå i redegørelsen. Mit møde med Dansk Cyklist Forbund fandt sted den 16. juni 2010.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at mine embedsmænd den 13. august 2010 holdt endnu et møde med Dansk Cyklist Forbund, hvor også Rigspolitiet deltog.

## *2. Justitsministeriets bemærkninger*

Justitsministeriets synspunkter om det eventuelle behov for ændringer af færdselsloven med henblik på at gøre den mere cyklistvenlig kan sammenfattes således:

### **Hastighedsgrænser i tættere bebygget område**

I Trafikudvalgets beretning nævnes for det første, at hastighedsgrænserne i tættere bebygget område uden adskillelse mellem biler og cyklister bør overvejes.

I beslutningsforslagets bemærkninger foreslås det nærmere bestemt, at den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget området skal sættes ned fra 50 km/t til 40 km/t på sådanne vejstrækninger.

Dansk Cyklist Forbund har i forbindelse med de efterfølgende drøftelser med Justitsministeriet også foreslået lovændringer, som øger muligheden for at nedsætte hastigheden til 20, 30 eller 40 km/t i tættere bebygget område.

Som jeg redegjorde for under samrådet i Trafikudvalget i april måned i år, har politiet allerede i dag efter færdselslovens § 92 a, stk. 2, jf. § 42, stk. 5, 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.

De gældende regler giver altså allerede mulighed for at sætte hastighedsgrænserne ned, hvor det er relevant, hvorfor der efter Justitsministeriets opfattelse ikke er behov for at ændre de nuværende regler.

Justitsministeriet har i øvrigt senest ved brev af 7. april 2010 til samtlige politikredse henledt politiets opmærksomhed på muligheden for lokalt at fastsætte lavere hastighedsgrænser f.eks. på skoleveje efter de ovennævnte regler. Kopi af brevet er sendt til udvalget i forbindelse med Justitsministeriets besvarelse af 9. april 2010 af spørgsmål nr. 960 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del). Rigspolitiet har desuden oplyst over for Justitsministeriet, at også Rigspolitiet vil minde politikredsene om de nævnte regler, og at politikredsene bør være positive over for sådanne tiltag, hvor det skønnes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

### **Mulighed for at cyklister kan dreje til højre for rødt lys og køre ligeud i T-kryds**

I beretningen foreslås det også at gøre det lovligt for cyklister at svinge til højre for rødt lys og at køre ligeud igennem et T-kryds uden at holde for rødt lys, når de ikke krydser en kørebane.

Som oplyst både under samrådet i september 2008 og samrådet i april 2010 er forslagene efter Justitsministeriets opfattelse ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt forbundet med væsentlige betænkeligheder. Det vil således skabe et mere komplekst og uoverskueligt trafikbillede, hvis cyklister gives tilladelse til at køre over for rødt lys, f.eks. i forbindelse med højresving. Efter ministeriets opfattelse er det endvidere vigtigt at fastholde udgangspunktet om, at rødt lys betyder stop.

Dansk Cyklist Forbund har under den løbende dialog med Justitsministeriet anført, at der 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 Justitsministeriets 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.

Rigspolitiet har over for Justitsministeriet tilkendegivet, at Rigspolitiet vil henlede politikredsenes opmærksomhed på muligheden for at meddele samtykke til lokalt ved skiltning mv. at gøre undtagelse fra rødt lys for cyklister ved højresving og i T-kryds, og at politikredsenes bør være positive i denne forbindelse, hvis et foreslået tiltag skønnes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

### **Cyklister skal flere steder tillades at køre mod ensretningen**

Dansk Cyklist Forbund har endvidere anført over for Justitsministeriet, at det i videre omfang end i dag bør være tilladt for cyklister 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 Justitsministeriets opfattelse er det også på dette område velbegrunder, at kompetencen til at gøre undtagelse ligger hos de lokale politi- og vejmyndigheder, som ved mest om den lokale trafikikkerhedsmæssige situation.

På tilsvarende måde som for spørgsmålet om lokale undtagelser fra rødt lys for cyklister ved højresving mv. har Rigspolitiet over for Justitsministeriet tilkendegivet, at Rigspolitiet vil henlede politikredsenes opmærksomhed på muligheden for at meddele samtykke til lokalt ved skiltning at gøre undtagelse fra ensretning for cyklister, og at politikredsenes bør være positive i denne forbindelse, hvis et foreslået tiltag skønnes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

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

Dansk Cyklist Forbund har over for Justitsministeriet anført, at der bør gøres mere for at forebygge ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. Forbundet har i den forbindelse peget på mulig-

heden 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 Justitsministeriet ikke, at der bør indføres krav om orienteringsstop.

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.

Justitsministeriet finder det velbegrundet, at kompetencen til at træffe sådanne afgørelser ligger hos de lokale politi- og vejmyndigheder, som har kendskab til den lokale trafikikkerhedsmæssige situation.

Justitsministeriet har i øvrigt stor fokus på at forhindre højresvingulykker. 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. Endvidere afvikles der via Rådet for Sikker Trafik forebyggende kampagner om højresvingulykker. Justitsministeriet har fra Rådet for Sikker Trafik fået oplyst, at Rådet i efteråret 2010 vil gennemføre en kampagne på området i form af tv-spots rettet mod cyklister. Ligeledes arbejder Rådet aktuelt med en løbende kommunikationsindsats rettet mod udenlandske chauffører.

Justitsministeriet er desuden bekendt med, at der lokalt er iværksat en række initiativer, som kan være med til at mindske risikoen for højresvingulykker. F.eks. kan nævnes, at Københavns Kommune og Køben-

havn's Politi er i gang med et forsøg, hvor der fire steder i København er etableret såkaldte Lane Lights, som er et advarselssystem, der automatisk tændes og advarer højresvingende motorkøretøjer, når en cyklist kører ligeud i et kryds.

Justitsministeriet kan endvidere oplyse, at man også flere steder i København har etableret tilbagetrukne stoplinjer for motortrafik, som indebærer, at stoplinjerne for bilisterne trækkes fem meter tilbage, således at cyklisterne placerer sig foran bilerne i et lyskryds.

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

### **Knallerter væk fra cykelstien**

Dansk Cyklist Forbund har over for Justitsministeriet anført, at knallerter bør væk fra cykelstierne.

Justitsministeriet skal 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 ministeriets 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.

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

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

Rigspolitiet 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 rammerne af de gældende regler, når det vil være til gavn for trafiksikkerheden og trafikafviklingen.

Det er da også Justitsministeriets indtryk, at politiet medvirker i en række projekter, som har været med til at fremme cyklismen. Rigspolitiet har bl.a. oplyst, at Københavns Politi har været med til at iværksætte forskellige initiativer på området, bl.a. etablering af bredere cykelstier, forsøgsordning med tilladelse til cykling på gangstier, etablering af ”grøn bølge” for cyklister og omlægning af busstoppesteder med henblik på at mindske konflikter mellem buspassagerer og cyklister.

Som nævnt ovenfor har Rigspolitiet endvidere oplyst, at Rigspolitiet vil henlede politikredsens opmærksomhed på bl.a. muligheden for at tillade lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen og meddele samtykke til undtagelser fra rødt lys ved højresving for cyklister, og at politikredsene bør være positive i denne forbindelse, såfremt de pågældende tiltag skønnes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlige.

### **Sammenfatning**

Samlet set er det Justitsministeriets opfattelse, at de dele af færdselsloven, som hører under Justitsministeriets område, allerede tilgodeser hensynet til cyklisterne, herunder ved at indeholde de fornødne muligheder for lokalt at etablere særlige undtagelser, når det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Ministeriet finder på den baggrund ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at foreslå ændringer i disse regler med henblik på at gøre færdselsloven endnu mere cyklistvenlig.

Justitsministeriet er i løbende dialog med Dansk Cyklist Forbund og har flere gange tilkendegivet, at ministeriet naturligvis er indstillet på at overveje nye forslag, der kan forbedre trafiksikkerheden og samtidig fremme cyklismen.

### *3. Stjålne cykler*

Afslutningsvis skal jeg knytte nogle enkelte bemærkninger til den del af Trafikudvalgets beretning, som vedrører borgernes mulighed for at kontrollere, om en cykel findes i registret over stjålne cykler (punkt 4).

Under samrådet i Trafikudvalget den 27. april 2010 oplyste jeg, at jeg ville bede Rigspolitiet undersøge, om der kunne være anledning til, at Rigspolitiet udsteder overordnede retningslinjer for, hvordan politikredsene skal behandle forespørgsler fra borgerne om cykler, der kan være anmeldt som stjålne.

Justitsministeriet anmodede ved brev af 6. maj 2010 Rigspolitiet om at

foretage en sådan undersøgelse. Rigspolitiet har oplyst, at der den 14. juni 2010 er rundsendt en skrivelse til samtlige politikredse, hvori Rigspolitiet har fastslået, at henvendelser fra borgere, der anmoder om oplysninger om, hvorvidt en given cykel er anmeldt som stjålet, fremover skal besvares af politikredsene, uanset om borgeren giver personligt fremmøde eller henvender sig telefonisk eller skriftligt.

Lars Barfoed

/

Freja Sine Thorsboe