

Folketingets Trafikudvalg

juli 2020

For et år siden medio august 2019 oplevede jeg på en bryllupsfærd,

hvad problemet med elektriske løbehjul i virkeligheden består af.

Jeg kørte på Park Alle på knallert. Jeg havde lige overhalet en 16årig

pige på løbehjul, da jeg syv meter før næste lyskurv ser lyset

skifte til gult. Derfor bremses jeg brat op og ser ikke som normalt

i bakspejlet.

Kort efter hører jeg noget klunk bagved og nogle hurtige stråp på

forretret. Rigen kommer så frem på min højre side og siger: "Du bremses

hardt op." - Det skal jeg sku, jeg må ikke køre over for gult. Hun siger,

at hun havde regnet med, at hun skulle med over. Jeg svarer: "Hvis du

ikke kan nå at bremses, må du få justeret bremserne."

Så problemet var, at hun på 10-12 meter ikke kunne nå at bremse.

Det er problemet og hun var endda kun teenager på ca. 50kg

Siden har jeg løftet i nogle løbehjul for at vurdere vægten, den

er ca. 8kg. Med så lav en vægt betyder hastighed og total vægt

virkelig meget.

I den tid, der er gået siden, har jeg kørt virkelig meget, da jeg

har haft 20km frem og tilbage hver dag, også i vintermånederne.

Dervedover har jeg lagt mærke til mange farlige situationer på

cykelstien. Hver gang jeg har set en fejl, har jeg sagt til mig

selv: Den fejl vil jeg ikke begå. F.eks. at køre over for rødt.

Yderligere har jeg set mange forskellige trafikforer på cykelstien,

segway og ethylet cykel har jeg ikke mødt, men jeg vurderer, at

man ud over fodgængere kan møde 20 forskellige.

Derfor er det min opfattelse, at vi bliver nødt til at prioritere

sådan, at der på cykelstien er først cykler, dernæst handicappede cykler og knallerter. Næst derefter cykeltrailere til børn og vater. Dernæst knallerter og tandemcykler. Alle øvrige må være der, hvis der er plads.

Den ovenstående viden fik mig til at beslutte at jeg må påtage mig at ændre på det.

At mulige trafikanter, som man ved revision af færdselsloven må have med i overvejelserne kan nævnes følgende: elløbehjul, rulleskøjter med og uden strøm, skateboards med og uden strøm, Segway og andre køretøjer med parallelle hjul, ethjulet cykel, cykler med pedaler i ovalkreds som i træningscentret, trehjulet hoppecykel, rullerulleski almindelige cykler og knallerter. Almindelige løbehjul på forstøvet. Med alle de muligheder er det snart et helt cirkus.

Foreslåede revisioner til Færdselsloven baseret på observationer.

Min betragtning i lyset af ovenstående skaber et stort behov for at ændre titlen på Kapitel 7 § 49 til: Regler på cykelstien.

Jeg har overvejet længe på kønsekvensen, hvis et løbehjul ikke kan nå at bremse i et kryds 1) ansvarsforsikring ifølge § 105 2) individuel bremsetest på hvert enkelt løbehjul.

De bagved liggende tanker vedrører en situation, hvor et løbehjul ender midt i et kryds, en bil undviger og kører på tværs af vejen. Der sker personskade i denne vognbane.

Pga. erstatningskrav må vi kræve ansvarsforsikring

Der skal opstilles nogle testcentre til bremsetest.

Ejeren af løbehjulet kan så vælge en max hastighed og max vægt

som så testes. Kan løbehjulet bremse på 4 meter er det godkendt. Det kan så få et ottecifret metal emblem svejset fast, Første ciffer et bogstav for årstal. Nu kan det forsikres. Politiet kan få adgang til de godkendte numre elektronisk, dem der må køre på vejen. Alle øvrige er ulovlige efter en fastsat dato. Husk: Vi behøver ikke at nå at få alle løbehjul i Danmark bremsetestet inden lovens vedtagelse, Vi skal kun have alle dem, der ikke kan bremse væk fra vejen.

Spørgsmål: Kan man bruge et løbehjul, der ikke er bremsetestet?

Ja, hvis hastigheden er nedsat til 9 km/t og der er max. 60 kg på, indtil en godkendt test.

En bonusgevinst ved kravet om bremsetest er, at der ikke vil være en masse løbehjul stående i gadebilledet uden at blive brugt, da ejeren bliver nødt til at betale forsikring. Han bliver også nødt til at kende vægtgrænsen på hvert enkelt, da vægten skal noteres før udlejning af hvert løbehjul.

Hvis man indfører en bremsetest og ansvarsforsikring for løbehjul, vil man også være nødt til at kræve bremsetest af andre elektriske køretøjer, som elektriske rulleskøjter og skateboards - eller hastighedsgrænse. Hvis sådanne kan køre over 30 km/t, burde der også være krav om brug af styrthjelm. Jeg har mødt et elektrisk skateboard, som kørte 35 km/t. Ved det røde lys spurgte jeg ham, om han var klar over hans bremselængde. Nu var det positivt, at han kendte den; 10 meter - Så er det kun et spørgsmål, om hvornår han ender midt ude i et kryds - eller påkører en cykel eller et løbehjul, der drejer om hjørnet fra en sidevej uden korrekt tegngivning, se sig for eller holde tilbage.

Nu vi er i gang med en fuldstændig gennemgang af forholdene på cykelstien, er jeg nødt til at inddrage nogle af de unoder, jeg har observeret på de over 9.000 kilometer, som jeg har kørt på cykelstien på knaltest. Denne sommer har jeg købt en elcykel til koste afstande, hvilket har givet mig flere observationer. Knaltesten købte jeg i maj 2019.

Lad mig gennemgå dem punkt for punkt.

Færdselslovens § 3 siger, at man skal optræde hensynstuldt og agtpågivende for at undgå fare eller ulempe.

§ 4 Færdselstavler og signalanlæg skal efterkommes. Alligevel har jeg ofte holdt for rødt lys i byen, hvor 4-5 cyklister kører uden om, mens der er rødt og over for rødt. Så skal jeg overhale dem en ad gangen indtil næste lyskurv, hvor samme scenarie gentager sig. Når det så gentager sig 4 lyskryds i træk, så er det en overtrædelse af § 3 og i mine øjne en bevidst chikane.

Hvis det skal stoppes, kræver det nok en civil betjent på elcykel, som pågriber disse og giver en bøde for hvert lyskryds. Bøden bør være minimum 2500kr, da det ikke er en forglemmelse men ligegyldighed.

§ 10 stk 4 Gående, som passerer cykelsti skal udvise forsigtighed og hensyn. Passage uden unødigt ophold. Alligevel mener nogle buspassagerer, at cykelstien er en venteplads, for bussen holder stille med åben dør. Cyklister skal dog være påpasselige

§ 16 stk 2 Ved svingning skal man placere sig, så man er mindst muligt til fare eller ulempe for andre.
Alligevel har flere sagt til mig, at venstresving på cykelstien

§ 33

lygteføring. Her har vi et problem for lobehtil, skateboards etc. da lygterne er placeret meget lavt.

NB Nogle gange er der to sidervege meget tæt på hinanden. På et sadant sted kan en differentieret tegning gøre det nemmere for andre at forstå ens hensigter, da det kan være for sent at give tegn, hvis man venter til efter første vej.

Nogle gør det 2m før et hjørne. Tidligt og tydeligt, så andre kan nå at reagere på det. 3 sek. Der burde også stå, at tegnet til svingning skal aflyses. Tegnet til svingning er så at armen skal holdes ude i over trække ud er en arm vandret ud i under 2 sek, men geøtaget, som forberedelse til svingning. Jeg ville foreslå, at tegnet til at Det er sjældent, at jeg ser cyklister give tegn, før de trækker ud ikke aner, hvordan man giver tegn. De færreste ved, at tegn til svingning foretages med strakt arm i vandret.

§ 32

Tegnning. Det er mit indtryk, at en stor del af cyklister til gene for fodgængere. Jeg har ofte set cykler stå på et fodgængerfelt. § 29 stkl. Standsning eller parkering må ikke ske på et fodgængerfelt. Dog gælder denne paragraf kun, hvis en bus er standset med døren åben (Der går altid 2 sek med at åbne døren).

§ 27 stkl 4

og om forment standse. § 19 Ved busstoppested. Mange kender til denne regel. Men nogle spørre for cykel. Kørende på cykelstien skal holde tilbage. § 19 Ved busstoppested. Mange kender til denne regel. Men nogle spørre for cykel. Kørende på cykelstien skal holde tilbage. § 19 Ved busstoppested. Mange kender til denne regel. Men nogle spørre for cykel. Kørende på cykelstien skal holde tilbage.

Det er en meget god ting, at lygter skal kunne ses på

300m. Jeg har oplevet i vinter at se 8 cykler på cykelstien
foran mig på en afstand af 50-400m, og alle 8 kan ses med
et blik. Heget fint!

løbehjul har lyset 12cm over jorden. Hvis der kører 6 eller hinanden,
kan man kun se det bageste. Så vi er nødt til at kræve 2 meters
afstand, hvis flere løbehjul kører sammen. Cykler bør også
holde 2m til løbehjul.

§19 stk 1

Jeg vil gerne have, at man tillægger en sømning, hvor der står,

at to cykler må dog køre ved siden af hinanden, hvis man ved
at se særl frem som tillæge har sikret sig ikke at være til gene
for andre. Nogle gange har jeg mærket dytte tre gange for at
køre forbi.

stk 6.

Det skal pointeres i udlejning af løbehjul, at det er helt forbudt
at skubbe eller trække andet køretøj.

§ 54.

Regler om træthed, sygdom, medicin o lign. som kan påvirke køre-
egenskaber bør gælde for alle elektriske køretøjer inklusive
for handicappede. Og tydeligt pointeres for alle.

Forbud mod spiritus, hash og narkotiske stoffer bør være hos alle
udlejere af løbehjul, og på skrift ved udlejning. Handlingen giver
klip i evt. kørekort.

Jeg har set i fjernsynet en handicappet dame køre med sit

barnebarn på sit el køretøj. Vi bør kræve af der i sådanne
tilfælde er en beresede fastspændt til køretøjet, ligesom et barnesæde
til en cykel.

Vi har et problem mere. Jeg har ikke en ny udgave af færdselsloven, så derfor har jeg ikke paragraf nr. Men sagen er, at mange kører med musik i ørerne, eller tager aktivt i telefon. Det bør være totalt forbudt at bruge mobiltelefon, musik, gps o.lign. på cykelstien, undtagen for handicappede. Handicappede kan holde stille. For alle andre bør der gælde følgende: enten gå væk fra cykelstien eller stå med begge ben på jorden på samme side af køretøjet - der er intet håndfrit på cykelstien. Man skal stå af. Der bør også være begrænsninger for fodgængere. Mange standser op 2m efter en rulletrappe. Skulle jeg skrive det, var der forbud mod at færdes (dvs. bevæge sig) på offentligt areal taleende i telefon. Der skulle kun være to undtagelser, 1) siddeende på et sæde i bus eller tog 2) stående stille i en forretning, hvor samtalen vedrører forretningen. Her har vi en stor opdragelsesopgave. Men når ovenstående regel er trængt ind, bliver det nemmere. Det er mere forligt end spiritus. Dem med musik i øret er et problem, for man kan ikke råbe dem op på en meters afstand. De tager prescøttet af og siger: "Hvad?"

Der er en ting mere i færdselsloven, som er vigtig:

Definition: Lygtetændingstid. Mange ved at det gælder i mørke, men det gælder også ved tåge, dis og regn.

Se, hvis jeg kører på knallert ved 10°C i regnvejr, har jeg visiret nede, så der er dug på indersiden og regn på ydersiden (bilerne hør det tilsvarende) Det hedder nedsat sigtbarhed.

Derfor er lys påkrævet.

Jeg er nødt til at pointere visse dårlige manerer.

Den første er Eefsen-manøvren. Vi havde engang en politidirektør i København ved navn Paul Eefsen, som i City-Avisen havde et indlæg, hvor han gav udtryk for en holdning om, at det burde være tilladt for cykler at svinge til højre for rødt lys.

Artiklen var underskrevet med navn og Københavns Politidirektør.

Min holdning var og er stadig, at det ikke var særlig intelligent

upassende og dårligt frimodigt. For resultatet var at denne forfølgelse

fejldobledes i de næste to måneder. Min betegnelse er berømt

i kraft af, at der siden ^{den} famøse udførelse aldrig har været en

erneste i politiet, som har modtaget den som uheldig, ulovlig

eller i det hele taget kommenteret det.

I øvrigt er manøvren helt fuldstændig unødvendig, da det altid

er tilladt at stå af og trække rundt om hjørnet.

Det har jeg også brugt på knallerter, hvor der er over 30 sek til

skiftet. Jeg er usikker på, om nogle har foreslået forsøg med

ovenstående farlige manøvre.

Nogle gange har jeg placeret knallerter en meter fra højre

kant i krydset, så det er muligt at lave manøvren inden

om ving. Alligevel ser jeg ofte cykler køre helt til venstre i

krydset. Det farlige er, at manøvren foretages uden at give

korrekt tegn, da der ikke er plads til at række armen ud

og uden hensyn til at lyset er ved at skifte.

Det er en vild overtrædelse af § 16, derfor stå af og træk

eller vent. En sådan handling burde pålægges et minimum af 2.500 kr

på uforudsigelighed og farlighed.

Her følger en anden dårlig manøvre, jeg har observeret:

Jeg har set en familie, far, mor og tre børn køre på cykel nordpå
ad Hvidovrevej. Føds. Hvidovre station. Ved næste lyskryds er det
højre en lille vej ved Dæmningen, som fører til Valby.

Forældrene kører forrest ved dette kryds, de rækker venstre arm op sådan at underarmen er vandret ud til siden og overarmen opad. Børnene gør det samme.

Derpå svinger de ind til højre, kører 6 meter, svinger rundt og standser så i fodgængertfeltet og gentager armbevægelsen. Børnene følger efter som ællinger efter en and. De foretager venstresving. Jeg skulle til højre ind mod Valby.

Harde jeg været politibetjent, ville jeg have reageret ved at standse familien og udskrive 3 bøder til hver af forældrene.

- 1) For ikke at række højre arm ud til svingning for højresving
- 2) For at standse i fodgængertfeltet.
- 3) For at give vildledende tegn ved venstresving.

Det kan mist forstås, hvis der ville opstå modargumenter, ville jeg udskrive en bøde til hver af børnene. Fejlen er temmelig grov, for ikke alene gør man noget forkert, men man lærer også andre at gøre noget forkert. Nogle vil nok synes, at tre bøder til hver af forældrene er for meget, men det skal ses i perspektiv. En bøde størrelse på 4-5000kr vil såvel forældrene som børnene huske i 20 år, mens 1400kr vil være glemt om tre mdr.

Nu har jeg stort set været hele færdselsloven igennem, men savner dog en væsentlig ting: Definition af en cykelsti.

En specielt anlagt vognbane til kørsel og passage af cykler, cykeltrailere, knallerter m.m. Enhver strækning over 250m skal af hensyn til fremkommelighed være 200cm bred. Hvor der er supercykelstier udenfor byerne anlagt i begge retninger op ad hinanden, kan man

nøjes med 150cm i hver retning. Hvor dette krav ikke opfyldes, har vejmyndigheden 6 år til at bringe dette i orden.

Ved vejarbejde og anden midlertidig nedlæggelse af cykelsti, er entreprenøren forpligtet sig til at begrænse nedlæggelsen til 3 mdr, hvorefter der forfalder dagbøder på ikke under 10.000kr pr. dag. Disse penge bruges til forbedring af cykelstier andre steder. (Midlertidig flytning af cykelsti giver ikke dagbøder)

december 2020

Hele ovenstående gennemgang af færdselsloven har jeg skrevet i sommer ud i en køre, mens mine erfaringer, observationer er opsamlet gennem et helt år.

Jeg har ikke samlet notater, men arkiveret det samlet i min korttidshukommelse med netop dette formål for øje.

Nu skal jeg komme ind på, hvorfor færdselsloven skal revideres i sin helhed først.

Forudsætningen for at brugere af løbehjul kan køre sikkert er, udover den foreslåede bremsetest, at de kender og følger færdselsloven. Derfor er det nødvendigt, at der for hver udlejning udfyldes en form i en fysisk butik.

En sådan form skal bestå af: 1. Brugerens vægt, inklusive rygsæk med indhold + vinterfrakke (Pizzabude skal have vægten af 4 pizzaer tillagt) Ref. bremsetesten 2. Løbehjulets reg. nr. 3. Et depositum på 800kr. Det noteres at bortfalde ved overtrædelse af en eneste færdselsregel 4. Brugerens navn 5. Brugerens alder 6. Lejeperioden 6. Liste over alle de færdselsregler, der er vigtige for brugeren.

(Den jeg har nævnt ovenfor.) De følger i bilag på dansk og engelsk, og skal læses før start. 6. Underskrift på at det er læst og forstået. Underskrift både udlejer og lejer.

Førretningen skal sikre at det er last og forstæb, og først derefter kan man køre på løbehjul. Det skal løses for hver lejeperiode.

Nu kommer vi til det gode. Med overstående på plads, bliver det nænt for politiet at håndhæve reglerne. For en politimand skal have myndighed til at inddrage løbehjulet (også i tilfælde af private)

ved enhver overtrædelse som f.eks. manglende rigepligt i en rundkørsel. Det kan kaldes sammen og ligge i bagagerummet. Brugeren kan gå hjem med en seddel om overtrædelsen. Den laves i kopi, så det kan noteres i dagrapporten. Næste dag kan ejeren ringes op og bede om at hente løbehjulet formodet 1200kr

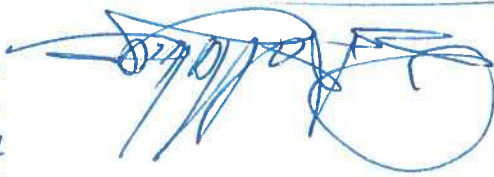
Overstående indlæg var hermed min mission, eller med andre ord det ansvar, jeg har påtaget mig i at rydde op i løbehjulene og færdslen på cykelstien

Sidste bemærkning om løbehjul. Det kan ret hurtig implementeres, lad os sige 25. januar 2021 skal alle løbehjul, som ikke er bremsetestet have nedat hastigheden til 9 km/t og vægt grænsen til 60kg. Fra den dag kan man også kræve formularen underskrevet for lege. Informer om af revision færdsløven er på vej og vil blive udlævert snarest. Så kan man søfte en dato f.eks. 15. marts, hver alle lovlige løbehjul skal være bremsetestet. Og skal der være skærpselser for elektriske skateboards, rulleskøjter etc kan dette også være 15. marts.

Når man har fået nyoptrykt den nævnte ændring i reglerne for cykler og løbeløj, kunne man jo passende lave en lille folder med dem alle. Det ville så være en god ide at trykke den op til alle 8. klassers elever i folkeskolen. Man kunne endda, hvis politiet synes det er en god ide, lave en test og trykke et diplom efter eksamination fra politiets side. Her ville jeg fokusere på hensyntagen til andre, ngepligt, placering på cykelstien, at ståvase, når man skal og opmærksomhed herunder musik i ørerne.

Hvis jeg skulle have en tak for mit personlige bidrag, ville jeg bede om et heft nyoptryk af hele færdselsloven efter en revision.

Ter Malgreen
 Puery, 98 3iv
 2000 Frederiksberg



NB, Post Nord

Dette selskab har monopol på brevuudbringning. Men så skal vi også stille krav, som at de overholder færdselsloven. I mit nærområde har jeg mødt to personer cyklede på fortorvet. Ved henvendelse med spørgsmålet: "Er det nødvendigt at cykle på fortorvet?" fik jeg første gang svaret, at jeg skulle blande mig udenom. Den anden var mere hofflig, idet han svarede, at han var nødt til det for at nå sin rute. Det mener jeg er forkert - ellers vil jeg gerne have min brev leveret fra et andet selskab. Idet jeg ikke vil bidrage til den affære.

Hvordan kan det være, at vi i Danmark skriver forbindelsen til den tyske og Tjellmann anderledes end tyskerne?

Jeg har set fem forskellige officielle stavemåder "pø dansk", så der er ikke en stavemåde "på dansk"