

F. t. beslutn. vedr. trafikikkerhed for cyklister i trafikken m.v.

Til punkt 2: Indførelse af obligatorisk cyklistspejl på lastbiler eller en it-løsning, der kan give tilsvarende eller bedre sikkerhed mod, at lastbiler overser bløde trafikanter.

I gennemsnit dør én cyklist hver eneste måned efter sammenstød med lastbiler, som svinger til højre. Oplysningskampagner og undervisning om risikoen for sammenstød mellem cyklister og højresvingende lastbiler har ikke haft tilstrækkelig effekt. Antallet af højresvingsulykker med dødelig udgang har ligget nogenlunde konstant de senere år.

De farligste situationer og de fleste ulykker opstår oftest i bytrafik i signalregulerede kryds, hvor der samtidig er cykelsti. Med cykelstien skabes der plads mellem lastbil og cyklist. Cyklisterne oplever det ikke som specielt risikabelt at placere sig på indersiden af lastbilen. Samtidig betyder afstanden, at lastbilchaufførens orienteringsmuligheder i nærzonespejlet er stærkt forringede, med øget risiko for uheld. Lastbiler er typisk placerede et stykke fra kanten forud for højresving, fordi manøvren kræver plads, og cyklisterne er tilbøjelige til at holde størst mulig sideafstand til lastbilerne. Dermed befinder cyklisterne på cykelstien sig uden for det område, som kræves dækket af nærzonespejlet. Problemet er altså, at lastbilen ikke kan lukke for passage på højre side, hvilket også er til stort ubehag for cyklisten, og at lastbilchaufføren har store blinde vinkler på cykelstien.

Forslagsstillerne finder det helt afgørende at få reduceret antallet af disse ulykker. Ulykkerne har forfærdelige følger ikke alene for cyklisten og dennes familie, men også for lastbilchaufføren, som ofte er meget chokeret efter ulykken, fordi chaufføren ikke har kunnet observere cyklisten i lastbilens spejle under svingningen.

Forslagsstillerne foreslår derfor, at der indføres et obligatorisk krav om påmontering af et særligt cyklistspejl på lastbiler. Cyklistspejlet skal udformes således, at det giver chaufføren bedre mulighed for at se det område på lastbilens højre side, som normalt ikke dækkes af lastbilens øvrige spejle, dvs. det område, hvor cyklister placerer sig i lyskryds, og hvor chaufføren i en højresvingende lastbil har meget ringe muligheder for at opdage cyklisten med lastbilens normale sidespejle.

I Holland har det siden den 1. januar 2003 været et lovkrav at montere et særligt cyklistspejl eller kamera, som skal dække det område på lastbilens højre side, der ikke er dækket af lastbilens øvrige spejle. De hollandske erfaringer med det ekstra cyklistspejl er meget positive. Antallet af omkomne cyklister efter højresvingsulykker faldt i 2002, hvor det ekstra sidespejl

endnu ikke var obligatorisk, med 41 pct. Der forventes et yderligere fald i antallet af højresvingsulykker nu, hvor alle lastbiler over 3.500 kg totalvægt skal være udrustet med det særlige sidespejl.

Scania Danmark A/S har i efteråret gennemført et forsøg med montering af et særligt cyklistspejl på et antal lastbiler i samarbejde med vognmandsorganisationen Dansk Transport og Logistik og en fragtmandsvirksomhed. I en pressemeddelelse fra den 13. november 2003 på Scanias hjemmeside, www.scania.dk, betegnes forsøget som en ubetinget succes. Stort set alle de chauffører, som prøvede at køre med spejlet i godt en måned, var meget positive. Forbedret udsyn, større tryghed og mindre risiko var nogle af de betegnelser, som chaufførerne satte på det ekstra sidespejl efter forsøgsperioden. Det fremgår desuden af pressemeddelelsen, at både vognmanden, DTL og Scania vil anbefale, at det ekstra sidespejl monteres på alle tunge lastbiler ved kørsel i byområder. Økonomisk er cyklistspejlet endda en overkommelig investering for vognmændene, idet det fremgår af Scanias pressemeddelelse, at et komplet spejl koster ca. 1.250 kr. + moms. Man får altså meget trafikikkerhed for få penge ved dette initiativ.

Trafikministeren fastsætter, jf. færdselslovens § 68, bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør m.v. Et obligatorisk krav om cyklistspejl på lastbiler vil kunne gennemføres ved ændringer af bekendtgørelsen om motorkøretøjers indretning og udstyr og bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. I stedet for spejle kan også it-løsninger med samme eller bedre effekt komme på tale.

Til punkt 3: Tilladelse for cyklister til ved rødt lys at svinge til højre og køre gennem T-kryds.

Det foreslås med henblik på at opnå større fremkommelighed i trafikken for cyklister, at cyklister generelt skal have lov til at dreje til højre for rødt lys i vejkryds og køre lige over for rødt i T-kryds. Ændringen vil endvidere skabe et bedre flow i trafikken. Det forudsættes, at cyklisternes pligt til at overholde reglerne for ubetinget vigepligt indskræpes. Ved højresving i kryds er der blot tale om at flytte denne vigepligt, da der under alle omstændigheder ved svingningen skal tages hensyn til fodgængere, der har grønt.

I Holland er det tilladt for cyklister at dreje til højre for rødt lys, når der under signalet er anbragt en lille blå tavle med teksten »Højresving for cyklister tilladt«. I Holland er det de lokale myndigheder, der giver tilladelsen ved det enkelte kryds. Ordningen fungerer uden problemer. I EU-trafikrapporten »Best