

Spørgsmålsbesvarelse til "Bil og Båd" aug. 2007

Til denne avis er der kommet 4 spørgsmål og et "synspunkt".

Et af spørgsmålene, - om cyklisters adfærd i en rundkørsel -, er besvaret i et tidligere nummer af denne avis. Men der medtages en kort besvarelse her igen.

Et andet spørgsmål vedrører et specifikt forhold, som antagelig snart er "historie",- men det medtages alligevel i kort form, da det fortsat har almen interesse.

Et spørgsmål lyder:

**"Hvorfor skal elektriske kørestole, der kører på gader og veje, ikke som andre langsomt kørende køretøjer, bagpå være udstyret med advarselstrekant og gult blinklys."**

Det generelle omkring kørestole i de forskellige udgaver og deres placering i trafikken er tidligere besvaret i denne brevkasse.

Og til spørgsmålet her skal jeg henvise til Færdselslovens § 2, hvor de forskellige køretøjer, begreber og udtryk m.v. er defineret.

I pkt. 12 står der: "Motordrevet køretøj: køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. For kørestol, som er konstrueret til en hastighed af højst 15 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed, gælder bestemmelserne om cykel....."

Denne bestemmelse gælder såvel placering som indretning og udstyr. Og derfor skal en kørestol ikke være udstyret med en "advarselstrekant for langsomt kørende" eller blinklys.

Det skal vel også retfærdighedsvis siges, at alle trafikanter ved, at når man ser en kørestol, så er det noget med ganske lav hastighed og noget med at være ekstra forsigtig, - netop fordi brugeren måske er bevægelseshæmmet, og derfor ikke har de samme muligheder for at orientere sig f.eks. bagud m.v. ved almindelig færden i trafikken.

Og så det til spørgsmål, hvis problemstilling måske snart er "historie".

**"Jeg kører dagligt lastbil til hospitalet ad henholdsvis Bellmansvej og Sagavej og møder et skilt med max. 3,5 t med undertavle "ærindekørsel undtaget" og 3,5 t med undertavle "ædrindekørsel og turistkørsel undtaget". Er dette lovligt?"**

Jeg formoder, at du kører med varer til hospitalet, - eksp. til køkken, linnedepot m.v.

Ja, - det er lovligt at skilte sådan, og det er lovligt for dig at køre der, - men ikke særlig "fornuftigt". Bellmansvej er en lille, smal villavej, der slet ikke er dimensioneret til tung trafik. Derfor er det også kun ærindekørsel, der er tilladt. Det er klart, at eksempelvis renovationskøretøjer skal kunne køre ad Bellmansvej m.v. til relevante husstande.

Men lastvogne med ærinde til sygehuset bør naturligt køre ad Sagavej og Ullasvej. Disse veje er anlagt og dimensioneret til det. Der er bredde, underlag, udsyn m.v. i orden. Alt det, der skal til, for at gøre trafikken så sikker som muligt.

Netop fordi Bellmansvej er som den er, har beboerne i området i dette forår anmodet om at få afspærret denne "smutvej" med en bom. Det er en anmodning, som såvel Politiet som Vejvirkksomheden ser meget positivt på. Der er for mig at se, slet ikke nogen saglig begrundelse for en lastbilschauffør med varer til en adresse på Ullasvej at køre ad Bellmansvej.

Desuden ligger der også en daginstitution i et vejkryds i området,- endnu et argument for ikke at køre den vej med en lastbil.

Det spørgsmål, som emnemæssigt er blevet behandlet her i disse spalter før, drejer sig om cyklisters kørsel på cykelstier i rundkørsler,- måske især den hastighed, som det ofte sker med.

**En "spørger" har haft en meget ubehagelig oplevelse ved pludselig at opleve en cyklist på sin højre side samtidigt med, at han skulle svinge ud fra rundkørslen ad Almindingsvej. Årsagen**

**til, at denne cyklist lige pludselig bare var der, var den, at en bus holder stille på Åkirkebyvej ved indkørslen til rundkørslen og skjult bag bussen kommer den hurtige cyklist ind på cykelstien i rundkørslen og skal fortsætte videre rundt.**

Spørgeren bruger et kraftigt udtryk om disse cyklister, - nemlig "forbaskede cyklister".

Det er måske lidt hårdt med en sådan generalisering.

Men det er et faktum, at mange cyklister i dag kører vældig hurtigt. Og cyklisten har naturligvis en vigepligt overfor den cyklist, der allerede inde i rundkørslen befinder sig på cykelstien. Cyklisten på vej ind i rundkørslen har dog ikke, - sådan som rundkørslen er udformet, nogen vigepligt overfor bilisten inde i rundkørslen. Og derfor kan situationen som ovenfor beskrevet opstå, - og opstår mange gange hver dag.

Og lige så sikkert er det, at den bilist, der skal forlade rundkørslen og dermed "krydser" cykelstien, skal holde stille og afvente, at der ikke er flere cykler på cykelstien, - uanset hvor hurtigt de end måtte komme.

Ved køreuddannelsen lærer alle, at der er helt specielle risici ved højresving i kryds. Og det "bankes" ind i hovedet på unge bilister, at der både forud for og umiddelbart inden et højresving foretages, skal der ske orientering i både spejle og ved hoveddrejning, bagud over skulderen.

Dog kan det alt for ofte konstateres, at det hurtigt glemmes. Det bliver måske til et "henkastet blik" i højre, udvendige sidespejl. Og der ses ikke alt! Slet ikke under kørsel i en rundkørsel, hvor man har en krumning af såvel kørebane som cykelsti. Dette er med til at gøre "spejlvinklerne" endnu "smallere" end normalt. Derfor er det særlig vigtigt, at når man som bilist skal forlade en rundkørsel, da at placere sig helt ude ved cykelstien, - fra afslutningen af den sidste vej inden den man skal køre ud ad, og på den måde være tættest muligt på evt. cyklister. På den måde sikres det også, at de er i "synsfeltet", - bagud, - og ikke i de såkaldt "blinde vinkler".

Indtil videre har jeg kun fokuseret på bilistens forpligtelser.

Cyklisten skal naturligvis også være med i projektet "færdselssikkerhed", - det er jo trods alt ham eller hende, det går værst ud over, såfremt der sker et færdselsuheld. Det betyder, at når man som cyklist nærmer sig cykelstien fra én af vejene ind til rundkørslen, så bør man vise det hensyn, at man ikke bare "maser på" og på den måde presser sig ind på siden af en bil, som man egentlig godt kan se eller forudse, vil svinge ud fra rundkørslen allerede ved første vej. Naturligvis gør man ikke det, som ansvarlig trafikant. Blot ved at sænke hastigheden en smule, vil trafikken jo glide på en helt anden sikker måde.

Det sidste spørgsmål drejer sig også om cyklisters forhold til øvrige trafikanter.

Det kan være lidt vanskeligt, kortfattet at redegøre for problemstillingen, hvis man ikke kender stedet og kan "se det for sig".

Derfor har jeg taget et foto, som forhåbentlig kan illustrere problemstillingen og dermed det faremoment, der faktisk ligger i disse "krydssituationer".

Som udgangspunkt burde det ikke være tilladt at lave den slags krydssituationer. Men det gøres at praktiske hensyn, - primært hensynet til bilerne.

I det omhandlede vejkryds, vil jeg tro, at 9 ud af 10 trafikanter (biler, knallerter, cykler m.v.) bruger Remisevej og Bådehavnsvej som en gennemgående vej og er dermed fri for at tænke på en vigepligt. Men altså på bekostning af sikkerheden for den ene ud af ti måske.

**Spørgeren vil gerne vide, hvordan han skal forholde sig som cyklist, når han kører ad Bådehavnsvej mod nord (mod Nørrekaas Bådehavn) og kommer hen til Remisevej, der kommer henne fra Nordre Kystvej (ved busgaragerne), når han skal fortsætte lige frem. Han oplever ofte, at bilerne giver udtryk for "stor utilfredshed" med hans "krydssituation".**

I det pgl. vejkryds er Bådehavnsvejs forløb mod nord videreført ud i Remisevej i et 90 gr. sving. Man har altså i sin tid prioriteret denne vejstrækning som den mest betydende. Dette er på stedet

tilkendegivet ved, at der midt på kørebanen er malet en længdeafmærkning, der leder den svingende færdsel, ligesom der er anlagt vigelinier (hajtænder) for den trafik, der kører ad Bådehavnsvej i sydlig retning (fra Nørrekaas Bådehavn) og som skal fortsætte lige frem ad Bådehavnsvej eller svinge til venstre ad Remisevej.

Når man har et sådant vejforløb, opstår der faresituationer for cyklister og knallertkørere, som skal fortsætte lige frem. Men selvom vejens forløb er en kurve, så skal man "tænke vejen som en lige vej",- og forholde sig, som om det var en lige vej. Dvs., at når man som cyklist i den situation skal fortsætte lige frem for at komme hen til Nørrekaas Bådehavn, skal man holde tilbage for den bilist, der kommer bagfra og fortsætter rundt i kurven, ligesom man skal holde tilbage fra den bilist, der kommer "forfra",- (henne fra højre), idet man som cyklist kører "bort fra vejen" og derved krydser denne. Derfor skal der også gives tegn til svingning med udrækning af arm til venstre.

Samme forhold gælder for øvrigt al trafik, der skal foretage samme manøvre. Som bilist er man blot ikke så "sårbar", som man er som cyklist.

Jeg håber, at denne forklaring er til at forstå, - og begrundelsen for den.

Vi har andre lignende kryds rundt omkring med samme problemstilling.

**En læser vil gerne give udtryk for det frustrerende i, at man bruger penge og energi på at indkøbe og montere den såkaldte "cykel-bom" til at hænge bagpå med den 3. nummerplade, når cykler eller andet gods dækker for bilens egne lygter og egen nummerplade, - når det er sådan, at rigtig mange ikke gør det, - og heller ikke bliver "stillet til ansvar" for det,- i form af en bøde.**

Jeg kan godt forstå spørgerens undren.

Men at andre ikke gør som de skal, skal jo ikke medføre, at jeg den enkelte heller ikke gør det.

Det er bare ikke rigtigt, at der ikke er nogen, der ikke får en henstilling eller en bøde for denne type forseelse.

Nu er det sådan, at der ved ethvert arbejde må ske en prioritering. Det tror jeg, at alle kender til.

Det må Politiet også gøre,- hver dag. Det er sådan, at man griber ind overfor det alvorligste og det groveste. Og hvad er så alvorligt, og hvad er groft? Det kan vi have forskelligt syn på. Det kan også være situationsbestemt. Det er heller ikke alle cykler bagpå, der reelt hindrer aflæsning af en nummerplade, eller skærmer af for baglys, stoplys og blinklys m.v.

Men der, hvor det sker, skal man have den omhandlede lygtebom med en 3. nummerplade hængt på bagerst.