

[Birthe Rønn Hornbech]

må derfor tage afstand fra, at man laver en sådan regel.

At ændre parkeringsreglerne tror jeg også bare vil være et slag i luften. Jeg kunne godt tænke mig at invitere retsudvalget med over i Ny Vestergade, hvis der er nogen, der ikke kører dér hver dag. Der parkeres jo hver dag op til hjåntænderne, og det er da fuldstændig ligegyldigt, om reglerne lyder på 5 eller 10 m. Men jeg er helt enig med fru Margrete Auken og de øvrige forslagsstillere i, at dette at parkere helt op til et gadekryds giver meget dårlige oversigtsforhold og gør det svært for bilisterne at se cyklisterne. Men den adfærd får man altså ikke ændret ved bare at flytte nogle meter i færdselsloven. Det er langt vigtigere, at man lokalt, hvor der virkelig er de farlige vejkryds, sætter ind med afmærkning og kontrol.

Reglerne om, at bilerne skal holde sig så langt fra fortovs-kanten som muligt, må jeg sige må bygge på totalt ukendskab til, hvordan færdselsuheldene i dag sker. Med den erfaring, jeg har med færdselsulykker, tør jeg nok sige, at en sådan regel ville være den rene fælde for cyklisterne. Når en bilist i dag fanger cyklisterne, som man siger, i et højresving, er det jo netop, når bilerne har placeret sig sådan, som forslagsstillerne forestiller sig. Hvis bilerne placerer sig, som jeg lærte til køreprøven: helt op ad kantstenen, så cyklisten ikke kan komme indenom, kan man undgå uheldene. Ellers er det, det sker, fordi cyklisten ligger i den blinde vinkel. Jeg må meget advare mod, at man på nogen måde begynder at overveje at gå tilbage til den regel, som der her er foreslået.

Om cyklister på gangstier vil jeg gerne pege på, at det er et meget stort problem for fodgængerne i det område, jeg kommer fra. Det føles som en stor belastning, og fodgængerne ville bestemt ikke synes, at en generel regel om dette var en forbedring, og det er jo fodgængerne, der er de allersvageste trafikanter. Også her mener jeg, at en sådan regel må afgøres lokalt.

I det hele kan venstre altså ikke tilslutte sig disse regler, som de her er udformet, men vi er naturligvis altid villige til i retsudvalget at diskutere, hvordan vi kan forbedre færdselssikkerheden, men det skal altså være med regler, der virkelig hjælper.

Den grundlæggende filosofi bag de cyklistforslag, vi her behandler, er, at de bløde trafikanter skal have positiv særbehandling. Den findes kun i ringe udstrækning i dag. Mens der ofres meget store summer på bilisternes sikkerhed – man bygger facadeløse motorgader, man bygger motorveje – er det helt ubetydelige beløb, der ofres på cyklisterne.

På sikkerhedsområdet står det også skraft til. Med SFs fire forslag iværksættes der en række tiltag, som forbedrer cyklisternes sikkerhed, og som gør livet bare lidt lettere for den stigende del af befolkningen, som bruger cyklen. Samfundsøkonomisk og helbreds-mæssigt set er cykling oliebesparende, det forbedrer valutabalancen, det formindsker luftforureningen i de store bymiljøer, og det forbedrer for den sags skyld helbredet, dog med den tilføjelse, at det forudsætter, at man ikke under køreturen bliver gasset eller kørt over af bilisterne. Det sidste er der desværre en stor risiko for, og derfor er der behov for den pakke af lovforslag, som vi har fremsat.

Trafikulykker med cyklister impliceret har i mange år været foruroligende stærkt stigende, og netop derfor mener vi, der er behov for en særlig indsats for at sikre cyklisterne.

I disse bemærkninger om den grundlæggende filosofi bag vores trafikpolitik vil jeg gerne for en ordens skyld fastslå, at SF selvfølgelig ikke ønsker at frede hverken cyklist eller bilist eller for den sags skyld andre trafikanter, som overtræder reglerne. Reglerne bør selvfølgelig holdes, men som jeg senere skal komme ind på, er en lang række regler helt idiotiske, fordi man ikke har tænkt sig godt nok om, eller fordi man har glemt at tænke på cyklisterne; trafikplanlæggere og planlæggende myndigheder cykler simpelt hen for lidt.

Om de enkelte forslag skal jeg starte med forslaget om overhaling af cyklister, der skal ske med mindst 1½ m's afstand. At den regel ikke er nogen overflødighed, ved enhver, som har prøvet at køre rundt med cyklistflag eller slikkepind, som det også kaldes, der rager ud til venstre fra bagagebæreren. Hvis man kører med en sådan, kan man rent faktisk tvinge bilisterne til at øge afstanden betydeligt, og først da er det rimeligt trygt at cykle. Som cyklist oplever man – i storbyerne, i København er det jo især busserne, der overhaler uforskammet tæt, og på landet er

Thoft (SF):