

[Thoft]

Vi har ofte talt om cyklisterne muligheder for at få ret til højresving på trods af rødt færdselssignal. Jeg ved, at der er meget delte meninger herom, og jeg ved også godt, der er et hensyn at tage til fodgængere, som i den relation er de blødeste trafikanter, men i masser af kryds kunne problemet godt løses ved, at man satte et særligt cyklistsignal med grøn højrepil op.

Endelig som det sidste af forslagene er der forbudet mod at parkere nærmere vejkryds end 10 m mod de nuværende 5 m. Forslaget forsøger at løse et reelt problem for børn, som ikke kan overskue krydsene på grund af parkerede biler, og forslaget tilgodeser også ældre, som har lidt længere reaktionstid og lidt vanskeligere ved at foretage opbremsning og undvigemanøvre. Jeg ved godt, det betyder lidt færre parkeringspladser, men i SF sætter vi menneskeliv over P-pladser, og det håber jeg bilisterne tilgiver os.

Til sidst vil jeg godt sige følgende: vi har en færdselslov, som især begunstiger bilisme. SF ønsker en færdselslov, som begunstiger alle, en færdselslov, som positivt diskriminerer – eller begunstiger, om man vil, de bløde trafikanter: fodgængere og cyklister. Det gælder om at sikre, at bilisterne tvinges til at tage det fornødne hensyn, hvor dette ikke allerede sker, og det gælder om at begunstige den færdselsform, cyklismen, som er billig i drift, kræver meget lidt parkeringsplads, ikke oser bycentrene til, og som helbredsmæssigt er sundt, hvis man altså ikke bliver gasset eller kørt over.

Derfor burde disse forslag fra SF kunne vedtages i folketinget, og hørte jeg ministerens korte bemærkning til hr. Jimmy Stahr ret, var det noget i retning af, at dette her var nu »æt så ring«, og dér, hvor jeg kommer fra, er det en meget stor ros.

#### **Estrup (RV):**

Disse fire cykelpolitiske initiativer fra SF hører til i bunken af små nyttige forslag. De har en række fornuftige sider, men skriver ikke historie, og de er nok heller ikke helt gennemarbejdet på alle punkter. Men de vedrører alligevel i hovedsagen noget meget væsentligt, nemlig trafikikkerheden og her specielt cyklisterne. Derfor er det udmærket, vi får dem til behandling.

Men selv om vi i dag blandt ordførerne, som det jo fremgår, er flere professionelle cykelekspertes – selv har jeg praktiseret daglig gennem 28 år i Københavns trafik med livet som indsats – mener jeg ikke, at det bør udvikle sig til en videnskabelig debat; det kan forslagene trods alt ikke bære. De ændrer ikke cyklisterne sikkerhedsforhold fundamentalt, og det kunne der ellers godt være brug for.

Først det positive: vi kan støtte forslaget om at forbedre oversigtsforholdene i vejkryds gennem en tilbagevenden til en 10 m's grænse for parkering nær vejkryds. Tabet af parkeringspladser er en lille omkostning sammenlignet med den større trafikikkerhed, ikke mindst for børn, som en forbedret oversigt i krydsene giver, og så har bestemmelsen den store fordel, at den ikke er vanskeligere at administrere end den eksisterende.

Ligeledes kan vi formentlig – men jeg vil indtil videre tage en smule forbehold – støtte forslaget om, at højresvingende bilister skal give plads for ligeudkørende cyklister. Der ved undgås den daglige stillingskrig – eller det direkte livtag – mellem cyklister og svingende biltrafik, og man undgår den farlige fletning mellem hårde og bløde trafikanter.

Som anført i bemærkningerne vil nogle sikkert fastholde, at de nuværende bestemmelser først og fremmest findes af hensyn til cyklisterne sikkerhed. Jeg tror, det er et rigtig skrivebordssynspunkt. Under trafikken junglelov virker reglerne ofte modsat. Men jeg vil gerne have, at vi i forbindelse med udvalgsarbejdet nærmere undersøger dette spørgsmål. Som anført af Dansk Cyklist Forbund kan problemet med sammenblanding af ligeudkørende cyklister og højresvingende bilister nok aldrig helt elimineres. Det bedste ville naturligvis være, at der etableredes afmærkede cykelfelter overalt. Så var man ude over problemet, men forudsat, at dette er en utopi, er det forelæggende forslag formentlig det bedste alternativ. Når svingende bilister skal give plads for ligeudkørende cyklister, tvinges bilisterne rent faktisk til at opføre sig, som om der allerede var etableret cykelfelter.

Anderledes ligger det med forslaget om at lovfæste en minimumsafstand på 1,5 m, når firhulede skal passere tojhulede. Forslaget har vores fulde sympati, men får ikke vores stemmer. Problemet er reelt nok, men den foreslåede løsning er efter min mening ubru-