

[Lenger]

betænkeligt, men bestemt ikke noget særegent for vores færdselslovgivning.

Så er der SFs forslag om, at standsningsafstanden fra vejkryds skal øges til 10 m, og det støtter vi. Det har jeg såmænd kun den yderligere kommentar til, at netop børn har et dårligere overblik og for så vidt også har lettere ved at gemme sig, blive overset bag parkerede biler, hvilket er noget, der især kan få meget alvorlige konsekvenser i nærheden af et vejkryds.

Forslaget om fremkommeligheden for cyklister f.eks. ved ret til at bruge gangstier eller køre imod kørselsretningen har vores sympati, men vi mener ikke, det er tilstrækkeligt som foreslået i bemærkningerne, at man udskifter »Al indkørsel forbudt«-skiltene med andre skilte, hvor der står: »Motorkøretøj, traktor og motorredskab forbudt«.

Det er nok heller ikke tilstrækkeligt, at der sker en afmærkning med f.eks. en cykelstribе, hvor man giver denne tilladelse til at cykle imod ensretningen. Vi må være bevidst om, at denne foranstaltning skal bruges med varsomhed, eller sagt på en anden måde: enten bruger vi retten til at cykle imod ensretningen med meget stor varsomhed, eller også gør vi den til reglen, hvorfra der kan være undtagelser, men sådan at bilisterne i det mindste værner sig til, at der i ensrettede gader kan være cyklister, der kører i den modsatte retning.

En afmærkning uden brug af egentlige kantsten og reelle cykelstier er for os at se ikke nogen sikkerhed mod bilister. Dertil kommer, at ensretninger jo hyppigt anvendes netop i byområder og i de byområder, hvor gaderne er meget smalle. Det gør, at vi gerne vil give vores principielle tilslutning til SFs forslag, men så sandelig med den tilføjelse, at forslaget bør anvendes med varsomhed eller også bør indføres som en egentlig regel.

I de fleste af de gader, hvor man anvender ensretning i byområderne, vil der typisk være en kantstensparkering, ganske vist i den modsatte side af den, hvor cyklisterne eventuelt ville kunne komme til at køre imod ensretningen. Det spørgsmål mener vi man må inddrage i overvejelserne, hvis denne i øvrigt udmærkede regel skal vinde en videre udbredelse, for den kantstensparkering, der foregår modsat den side, hvor cyklerne skal køre i, kan godt gøre det helt umuligt at gennemføre en sådan regel i praksis, samtidig med at risi-

koen vil være markant større, når der altså forlods er taget halvanden meter af vejbanen væk til en kantstensparkering, som vi kender.

Forslaget vil efter vores opfattelse især kunne anvendes, hvor det sker som led i egentlige gennemløbende cykelstiruter i bymæssig bebyggelse eller i forbindelse med anvendelse af farvet asfalt, der markerer en mere gennemført cykelstirute, altså som led i nogle større samlede planer, hvor det ikke pludselig kommer som en overraskelse for bilisterne, at der her er nogle særlige regler for cyklister, eller også, som jeg sagde tidligere, skal disse muligheder simpelt hen indføres som reglen i ensrettede gader.

Det sidste forslag går ud på, at bilister ikke må holde i vejen for cyklister i vejkryds i de tilfælde, hvor bilisten skal til højre og cyklisten skal ligeud. Det synes vi heller ikke at bilisterne skal, men lige præcis dette forslag vil vi meget gerne have lidt nærmere belyst under udvalgsarbejdet, og vi vil gerne tale nærmere med SF om det, ligesom vi gerne vil høre, hvad Dansk Cyklist Forbund mener om det. Så vidt jeg har forstået, har Dansk Cyklist Forbund udtrykt sig noget, skal vi sige, upræcist om netop denne problemstilling.

Selv om dette forslag lyder sympatisk og mere entydigt giver cyklisten ret, hvis der sker et uheld, hvor den højresvingende bil og den ligeudkørende cykel indbyrdes kommer i karambolage, synes jeg nok, at cyklisten havde lidt større interesse i at undgå denne karambolage. I stedet kan man risikere den situation, hvis det ikke gennemføres med en vis omtanke, at så ligger cyklisten der og er kørt ned, men o.k. – han har ret. Umiddelbart er jeg bange for, at forslaget om på den måde at pålægge bilisten at give plads til en cyklist på højresiden, når han holder ved et sådant kryds, kan nedsætte trafikikkerheden, og alle ved jo, hvem det så er, der kommer mest til skade i forbindelse med uheld.

En måde, som vi gerne vil drøfte med SF, som man kunne gennemføre forslaget på, ville være, at man f.eks. supplerede det med differentierede opmarchlinjer, sådan at cyklisterne i krydset holder længere fremme mod selve krydset, end bilisterne gør, eller også at det, dér, hvor det gennemføres, suppleres med særlige kulørte lamper med henblik på cyklisterne.