

[Margrete Auken]

sagt, bare for at man kan få en forestilling om de afstande, vi taler om. På en tosporet landevej er medianen 1,9 m for personvogne og 1,7 m for lastbiler. Der kan man altså se, at lastbilerne er tilbøjelige til, sandsynligvis for at holde farten, at lave det dér snit med cyklisterne, 1,7 m er stadig væk en forsvarlig afstand, fordi vi har cyklistens slingreafstand regnet ind; det er det, vi er gået ud fra. Hvornår kan man påberåbe sig, at cyklisten slingrer? Dette gælder ikke om, hvem der får ret i en retssal, men om at forebygge ulykkerne. Men også når man står i en retssal, kan argumentet »cyklisten slingrede« ikke bruges, når vi har 1½ m's afstand; det er en af de overvejelser, der lå bag.

Jeg er selvfølgelig af samme grund meget ked af, at f.eks. hr. Estrup bare på forhånd afviste at tale om dette. Jeg er selv i løbet af den meget lange tid, vi har brugt i SFs folketingsgruppe og i vores trafikudvalgsgruppe på at behandle disse forslag, blevet overbevist om, at det virkelig vil hjælpe på sikkerheden, selv om det er klart, at man ikke kan løbe ud med målebåndet eller lave en fane på cyklerne på 1½ meter, eventuelt med en spids i enden, så vi ville være sikre på, at vi ridsede bilen – så skulle den jo nok holde sig væk i hvert fald. Men det kan altså godt lade sig gøre, og jeg så meget gerne, at vi kommer tættere ind i en behandling, før man bare på forhånd sagde, at det vil vi ikke, for det ville være noget, der gav cyklisterne en meget større tryghed, og det er som sagt kun den hensynsfulde bilists opførsel, som vi vil lovesikre på en anden måde, end det sker i dag.

Vi har også problemer med at overholde fartgrænserne, og jeg er ikke enig med hr. Poulsgaard i, at vi ikke skal have dem, fordi vi har problemer med at overholde dem. Jeg har lidt større problemer med ministeren, fordi jeg ikke helt kunne høre, hvad han sagde.

Hvad angår parkeringsreglen, siger ministeren, at der ikke er noget belæg for, at man går tilbage til den gamle regel, og at man kan have markeringer, sådan som vi kender det visse steder. Ja men det er jo meget få steder, de markeringer er; jeg ved, at den manglende oversigt i kryds dukker op i flere og flere ulykkesanalyser, men lad os dog få det på bordet i udvalget, så kan vi få materialet ind dér og lade det være afgørende for, om vi tager det skridt.

Et af de morsomste forslag at høre debatten om, er det om højresvingende biler. For den direkte konsekvens af det, der er blevet sagt imod vores forslag, er, at bilerne i hvert fald som det mindste skal have lov til at køre op på cykelstien. Hvis man var konsekvent og ville have sin omsorg for de helt bløde trafikanter, nemlig gågængerne – men de er nu lige bløde, de går lige meget i stykker – så skulle man have lov til at køre helt op på fortovet, for dér kan også pludselig komme vrimlende en fodgænger, som den stakkels bilist ikke kan se. Ja, det er fuldstændig rigtigt; vi er på den, hvis bilisten ikke overholder reglen. Jeg er selv bilist også – dér har man det jo noget bedre – men hvis vi skal lovgive ud fra, at bilisten kan komme for skade ikke at overholde reglerne, må vi hellere lade være at lave dem, og så er konsekvensen, at man enten tillader bilerne at køre op på cykelstien, eller at man ved alle kryds nedlægger cykelstien fremme ved krydset og siger: her kører bilerne helt ind.

Hertil vil jeg nu lige føje, at jeg som cyklist bemærker ikke bare ved min egen adfærd, men også ved næsten alle de andres, at det er for stor en udfordring til tålmodigheden, når man er på det dér lille fikse transportinstrument, som en cykel er, at holde bag 15 højresvingende biler, der blokerer trafikken. Man trækker ud imellem. Det gør såmænd også forældre med småbørn bagpå, og det er ikke, fordi de vil sætte deres småbørns liv på højkant, men der er altså en eller anden fantastisk belastning i at skulle det. Nogle gange må vi sige: her vil vi helt klart skabe øget sikkerhed ved at give dem muligheden for at komme frem inden, og jeg tror, man kan opdrage bilisterne til at respektere det. Jeg mener, at i den tid, jeg har været trafikant, både som bilist og som cyklist, er bilisternes hensyn til cyklister ved højresving blevet meget større, fordi de simpelt hen er klar over, at man er der, og automatisk lægger mærke til, om der kommer cykler, eller der ikke kommer cykler.

Lige generelt med hensyn til det sidste forslag om fremkommeligheden sad jeg og spekulerede på, hvor vi fik hele denne diskussion om kørsel på fortovene fra, om ugebladet Ingeniøren egentlig havde ret i, da forslagene fra ministeriets arbejdsudvalg blev lagt frem og diskuteret, at formålet med, at dette blev fremlagt, var at skabe så meget arrigskab