

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Mange af forslagene sigter på at få cyklister og fodgængere til at færdes blandet. Det er noget, man i Odense allerede nu har gode erfaringer med, og som SF ønsker udbredt til hele landet. Endelig lægger en række af forslagene op til, at politiet i højere grad skal fokusere på cyklisters overholdelse af vigepligten.

To af forslagene skal øge cyklisters tryghed og sikkerhed.

Det er ikke alle steder, man er tryk ved at sende gamle og børn af sted på cykel, men hvis man nedsætter bilers hastighed dér, hvor cykler og biler er blandet i den tætte bytrafik, vil det hjælpe meget på cyklisters tryghed (punkt 1).

SF foreslår endvidere, at cyklistspejle skal gøres obligatoriske på lastbiler (punkt 2). Det skal naturligvis ske, fordi sikkerheden for cyklisterne vil blive forøget, hvis blinde vinkler for lastbilchaufførerne fjernes. Et godt alternativ til cyklistspejle kunne være en it-løsning, der gør chaufføren opmærksom på andre trafikanter.

Når man skal lovgive og trafikindrette for cyklister, er det vigtigt at tage udgangspunkt i den kendsgerning, at cyklister er bløde trafikanter på lige fod med fodgængere. Det er også vigtigt at forstå, at cyklister føler sig mobbet, hvis de begrænses af regler, man ikke ville pålægge fodgængere: stop for rødt ved højresving og i T-kryds (punkt 3), forbud mod krydsning af fortove (punkt 4) samt begrænsning af færdsel på gangstier, der er brede nok til, at både cyklister og fodgængere kan være der, og forbud mod cykling på gågader også uden for butiksåbningstid (punkt 5). Her bør begrænsningen for cyklisterne alene være deres vigepligt over for den svagere part, fodgængerne. Ved højresving i kryds er der blot tale om at flytte denne vigepligt, da der under alle omstændigheder ved svingningen skal tages hensyn til fodgængere, der har grønt.

SF foreslår at tillade cykelkørsel mod ensretning (punkt 6). Hvis ensretning af gader kun gælder bilerne, vil det øge fremkommeligheden for cyklister uden

at begrænse gadernes kapacitet synderligt. Derimod vil det begrænse bilernes mulighed for »vild« kørsel, som ellers ofte er den uønskede følgevirkning af ensretning af gader.

Alle forslag til at blande fodgængere og cyklister bør følges op af en øget indsats for at indskærpe respekten for fodgængerne, gerne med sanktioner, hvis vigepligten tilsidesættes.

Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

Til punkt 1: Nedsættelse af den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget område, hvor der ikke er adskillelse mellem motorkøretøjer og cyklister, til 40 km i timen.

Den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget område er 50 km i timen, jf. færdselslovens § 42. For en vejstrækning kan der fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod. For en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

Det er ikke alle steder, man er tryk ved at lade gamle og børn cykle. Hvis man begrænser bilers hastighed dér, hvor cykler og biler er blandet i bytrafikken, vil det hjælpe meget på cyklisters tryghed. De fleste ulykker som involverer cyklister, sker i byerne.

Forslagsstillerne foreslår med henblik på at øge trafikikkerhed og -tryghed og reducere antallet af ulykker, at den generelle hastighedsgrænse i bymæssig bebyggelse, hvor der ikke er adskillelse mellem motorkøretøjer og cyklister i form af cykelsti eller cykelbane, nedsættes til 40 km i timen.

Forslaget skal gennemføres ved indførelse af en generel hastighedsgrænse i færdselsloven, som så kan fraviges ved skiltning.