

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Enkelte af forslagene kræver lovændring, mens de fleste kan gennemføres af vejmyndighederne allerede i dag. Det er hensigten at få ministeren til at pålægge den statslige vejmyndighed og ansøre de amtslige og kommunale myndigheder til at fremme cyklismen som foreslået i beslutningsforslaget.

Her er der en tilbøjelighed til at lade sikkerhedshensynet dominere cyklisterens fremkommelighed.

Værst er det i de rundkørsler, hvor man tillader bilerne at svinge til højre uden hensyn til de ligeudkørende cyklister, men lader det være cyklisternes ansvar at stoppe op, jf. punkt 1. Det indøver dårlige væner hos bilister i andre konfliktsituationer og sender det signal til cyklisterne, at de helst burde blive hjemme for at være sikre. Tilsvarende er reglerne i mange kryds med højresvingende biler åbenlyst til ugunst for cyklisterens fremkommelighed.

Hvis man omvendt sætter hensynet til cyklisterens fremkommelighed højt uden at give køb på sikkerheden, er det en anden tænkning, der skal til – en tænkning, der i øvrigt ofte også er en fordel for bilisten. Laver man en ligeudbane for cyklister til venstre for en højresvingsbane for biler, laver man sammenfletningen, før bilisten er begyndt at svinge, hvilket alle parter vil have glæde af, jf. punkt 3.

Cyklister kører altid den korteste vej. Derfor bør det være den, der er den sikreste. Sikre cykelveje, der er lange omveje, bliver aldrig en succes. Hvis man derimod i de største byer omdannede vigtige gader til kollektiv trafik- og cykelgader – det kunne ske i gader, hvor der er parallelveje, bilerne kan køre ad – ville man for alvor opleve det store løft for cykler og busser, jf. punkt 4. Forslaget svarer til, hvad man gør for bilisterens fremkommelighed med motorveje – her er det blot til fordel for de andre trafikanters fremkommelighed og dér, hvor de i særlig grad har behov for det. I betragtning af, hvor mange veje i Danmark bilerne har alene, kan det næppe kaldes urimeligt, at der er veje, der er forbeholdt alle de andre.

Endvidere foreslås det, at tilbagetrukne stoppestreger for biler skal markedsføres over for vejforvaltningerne, jf. punkt 2. Dette skal ske for at sikre, at cyklisterne kommer forrest i krydset og dermed gøres mere synlige for bilisterne.

Det er også vigtigt at få cyklen tænkt med i transporten, også for dem med lang transportafstand. Her kan park-and-ride og medtageordninger for cykler forene den kollektive transport med cyklens fleksibilitet og dermed øge mobiliteten for dem, der ikke kører bil.

Det sidste punkt drejer sig om at få regeringen til at fremlægge forslag til økonomisk præmiering ved brug af cyklen i bolig-arbejdssted-trafikken. Også den slags incitamenter til at cykle bør tages i anvendelse.

Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

Til punkt 1: Obligatorisk markering med blå vejbelægning og/eller cyklisttegn af cykelfeltet i vejkryds og rundkørsler i tættere bebygget område.

Bilister, der skal svinge ud af en rundkørsel, har ifølge færdselslovens § 26 vigepligt for cyklister, som fortsætter i rundkørslen. Der er imidlertid risiko for, at bilisten ikke er opmærksom på denne vigepligt, når der ikke er markeret en cykelbane i rundkørslen.

For at der ikke skal opstå tvivl hos bilisten og cyklisten om, hvem der har vigepligten i denne situation, skal rundkørsler indrettes således, at der er markeret en tydelig cykelbane med blå vejbelægning og/eller cyklisttegn. Herved markeres den svingende bilists vigepligt for cyklisten.

I forhold til biler er cyklerne den svage part. Der har ved rundkørsler været en tilbøjelighed til at lade sikkerhedshensynet dominere cyklisterens fremkommelighed, f.eks. hvor man tillader bilerne at svinge til højre uden hensyn til de ligeudkørende cyklister, det vil sige, at man har etableret vigepligt for cyklisterne i rundkørslerne, således at cyklisterne skal holde tilbage for biler, som skal ud af rundkørslen – nogle gange med den konsekvens, at cyklisterne med vejafmærkning pålægges ubetinget vigepligt for bilerne mange