

gange på vej rundt i rundkørslen. Det indøver dårlige vaner 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 cyklisternes fremkommelighed.

Det er i dag ikke obligatorisk, at cykelfeltet er markeret i vejkryds. Herved opstår ofte risikable situationer, når bilisterne ikke er opmærksomme på, hvor cyklerne befinder sig. For at minimere risikoen for ulykker skal cykelbanerne markeres tydeligt med blå vejbelægning og/eller cyklisttegn i alle vejkryds i tættere bebygget område. Dette vurderes at kunne gennemføres ved ændringer i administrative forskrifter.

*Til punkt 2: Bilers og øvrige motorkøretøjers stoplinje skal i signalregulerede vejkryds og rundkørsler placeres længere tilbage på kørebanen i forhold til cyklernes stopstreger.*

Når en bil – og særlig en lastbil – holder for rødt lys ved et kryds eller en rundkørsel, kan føreren have svært ved at se en cyklist, der holder på bilens (højre) inderside. Det kan føre til risikable situationer, hvis bilen, når der bliver grønt, skal svinge til højre og cyklen fortsætter ligeud. For at minimere denne risiko skal den stoplinje, som bilerne skal standse ved, trækkes længere tilbage på kørebanen i forhold til cyklernes stoplinje, således at cyklisterne ved rødt lys altid befinder sig foran bilerne. Dette vurderes at kunne gennemføres ved ændringer i administrative forskrifter. Det er muligt i dag, men det bør indskærpes vejmyndighederne, at de skal gøre det.

*Til punkt 3: Frem mod større vejkryds etableres krydsning af bilernes højresvingsbane og en ligeudkørende cykelbane.*

Hvis man sætter hensynet til cyklistens fremkommelighed højt uden at give køb på sikkerheden, skal der anderledes tænkning til – en tænkning, der i øvrigt ofte også er en fordel for bilisten. Etablerer man f.eks. en ligeudbane for cyklister til venstre for en højresvingsbane for biler, laver man sammenfletningen, for bilisten er begyndt at svinge, hvilket alle parter vil have glæde af.

Det er en risikabel situation, når en bil skal svinge til højre i et kryds og der samtidig på bilens højre side kan være cykler, der skal fortsætte ligeud. Bilens blinde vinkler kan gøre det vanskeligt for bilisten at se cyklen. Det vil derfor forbedre sikkerheden for både biler og cykler, hvis der længere tilbage på vejen, inden krydset, etableres en krydsning af bilernes højresvingsbane og en cykelbane for ligeudkørende cykli-

ster, hvor ligeudkørende cyklistere skal krydse til venstre ind over vejbanen, således at de fremme ved krydset befinder sig på venstre side af de højresvingende bilers bane. Bilisterne vil have nemmere ved at se cyklisterne ved en sådan krydsning, end hvis cyklisterne befinder sig på bilens højre side fremme ved krydset. Stedet, hvor vej og cykelbane krydser hinanden, skal markeres tydeligt, således at bilisterne klart kan se, at der kan være krydsende cyklistere. Dette vurderes at kunne gennemføres ved ændringer i administrative forskrifter. En sådan vejmarkering vil også begrænse de for cyklistere ubehagelige og hæmmende situationer, hvor cyklistere tvinges til at holde bag en længere række ventende (og osende) biler.

*Til punkt 4: I de største byer etableres gader forbeholdt cykler og kollektive busser på steder, hvor der samtidig findes parallelle gader.*

Cyklistere 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 omdanner vigtige gader til at være forbeholdt kollektiv trafik og cykler – 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, som man gør det for bilisterne med motorveje. 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.

Justitsministeren har hjemmel til at tillade tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger. Forsøgene kan være begrundet i enten miljømæssige eller færdselsregulerende hensyn eller begge dele. Forsøgene kan dog kun tillades, hvis det er trafikmæssigt forsvarligt. Formålet hermed er, at der gennem forsøg vil kunne indhøstes erfaringer i praksis med henblik på permanente ændringer i færdselsloven.

Forslagsstillerne foreslår, at regeringen skal tilskynde de større byer, først og fremmest København og Århus, hvor trafikken er særlig tæt, til at forbeholde en række gader til cykler og kollektiv trafik på steder, hvor der samtidig er en parallel gade med plads til bilerne. I København kan der f.eks. peges på Nørrebrogade og Tagensvej eller Amagerbrogade og Amager Boulevard til at være sådanne parallelle gader. I København har man tidligere overvejet sådanne ordninger.

Formålet med dette tiltag er, at fremkommeligheden forbedres og sikkerheden øges til gavn for alle trafikanter. I første omgang kan etableres forsøgsordninger, som kan bane vejen for permanente ordninger.