

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 86:

Forslag til folketingsbeslutning på færdsels-sikkerhedsområdet om at fremme cyklismen ved at øge trafikikkerhed og fremkommelighed for cyklister i trafikken.

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

(Fremsat 3/12 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Lene Espersen):

Forslagsstillerne har med beslutningsforslaget fremsat en række forslag, der har til formål at gøre det mere sikkert og fremkommeligt at være cyklist i Danmark. Forslagsstillerne udgangspunkt er, at cyklister er bløde trafikanter på lige fod med fodgængere. Forslagsstillerne er af den opfattelse, at cyklister føler sig mobbet, hvis de begrænses af regler, man ikke ville pålægge fodgængere, som f.eks. stop for rødt ved højresving og i T-kryds og forbud mod cykling i gågader uden for forretningernes åbningstid.

Jeg vil meget enig i de gode intentioner, som ligger bag beslutningsforslaget, men jeg stiller mig meget tvivlende over for, om indholdet af forslagene ville øge trafikikkerheden og fremkommeligheden for cyklister. Det ville muligvis i visse situationer blive nemmere at være cyklist, hvis nogle af forslagene gennemføres, men det er jo ikke ensbetydende med, at det også bliver mere sikkert at være cyklist.

Jeg vil godt tage forslagene et ad gangen. Det foreslås at nedsætte den generelle hastighedsgrænse til 40 km/t. i tæt bebyggede områder, hvor der ikke er adskillelse mellem biler og cyklister. Som bekendt er der allerede i dag hjemmel i færdselsloven til at fastsætte differentierede hastighedsgrænser.

En lavere lokal hastighedsgrænse kan fastsættes, hvor det konkret ikke findes forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med en hastighed svarende til den generelle hastighedsgrænse. Dette omfatter navnlig tilfælde, hvor en lavere hastighedsgrænse skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

I det forslag til en ændring af færdselsloven, som jeg fremsatte i november, har regeringen bl.a. lagt op til øget fokus på anvendelse af differentierede hastighedsgrænser. Efter min opfat-

telse er det vigtigt at fastholde kompetencen til at træffe beslutning om en nedsættelse af hastighedsgrænsen der, hvor man rent faktisk ved noget om den lokale trafikikkerhedsmæssige situation, nemlig hos de lokale politi- og vejmyndigheder.

Til forslaget om indførelse af obligatorisk cyklistspejl eller -kamera, kan jeg oplyse, at regeringen er opmærksom på at anvende cyklistspejl på lastbiler. I Holland er spejlet et lovkrav, og Trafikministeriet har oplyst over for mig, at Færdselsstyrelsen følger de hollandske erfaringer nøje. Umiddelbart synes erfaringerne at være positive, men der er en række forhold, som skal afklares, før det kan vurderes, om ordningen skal gøres obligatorisk. Hollænderne har bl.a. ikke i EU fremlagt dokumentation for spejlets effekt, ligesom forholdet til EU-reglerne på området er uklart. Færdselsstyrelsen arbejder i øjeblikket på at få disse forhold afklaret.

Som jeg nævnte indledningsvis omfatter beslutningsforslaget flere punkter, som tager udgangspunkt i, at cyklister skal betragtes som bløde trafikanter på lige fod med fodgængere. Her tænker jeg på beslutningsforslagets punkt 3-6. Det vil sige forslaget vedrørende tilladelse for cyklister til ved rødt lys at svinge til højre og køre gennem T-kryds og forslaget om tilladelse til at cykle ud over fortove, cykle på gågader uden for forretningernes åbningstid og tilladelse til at cykle mod ensretningerne i byerne.

Et generelt problem ved de nævnte forslag er efter min opfattelse de færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder, som forslagene giver anledning til. For jeg må åbent erkende, at jeg langtfra er enig med forslagsstillerne i, at cyklister i alle færdselssituationer skal betragtes på lige fod med fodgængere.

Jeg behøver vel ikke at nævne, at risikoen for at komme alvorligt til skade er langt større, hvis man kører galt som cyklist, end hvis man falder som fodgænger? Og at det selvsagt er forbundet med større risiko for en fodgænger at blive kørt ned af en cyklist, end hvis to fodgængere støder sammen. Hertil kommer, at cyklister, som jo oftest bevæger sig endda meget hurtigt i trafikken, og det vil man kunne se, hvis man kigger ud ad vinduet, skaber et langt mere komplekst og uoverskueligt trafikbillede end fodgængere, hvis der gives tilladelse til f.eks. at køre over for rødt lys i forbindelse med højresving.

Så er jeg i øvrigt ikke sikker på, at det er korrekt, at cyklister føler sig mobbet over at blive begrænset af regler, som ikke gælder for fod-