

Beslutningsforslag nr. B 87. Fremsat den 3. december 2003 af Margrete Auken (SF), Aage Frandsen (SF), Lene Garsdal (SF) og Villy Søvnald (SF)

## Forslag til folketingsbeslutning

### om bedre vejafmærkning og andre foranstaltninger med henblik på at fremme cyklisters fremkommelighed

Folketinget opfordrer regeringen til at tage følgende initiativer med henblik på at forbedre cyklisters trafiksikkerhed og fremkommelighed i trafikken:

1. Der skal være obligatorisk markering med blå vejbelægning og/eller cyklisttegn af cykelfeltet i vejkryds og rundkørsler i tættere bebygget område.
2. Bilers og øvrige motorkøretøjers stoplinjer skal i signalregulerede vejkryds og rundkørsler placeres længere tilbage på kørebanelen i forhold til cyklernes stopstreger.
3. I vejkryds med signalanlæg etableres krydsning af bilernes højresvingsbane og en ligeudkørende cykelbane.
4. I de største byer etableres gader forbeholdt cykler og kollektive busser på centrale trafikstrøg, hvor der samtidig findes parallelle gader, der kan benyttes af biler og øvrige motorkøretøjer.
5. Mulighederne for at bruge cyklen som transportmiddel i kombination med den kollektive trafik udvides.
6. Der gives økonomisk præmiering af at vælge cyklen som transportmiddel mellem bolig og arbejdsplads.

## 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 cyklistens 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 cyklisternes fremkommelighed.

Hvis man omvendt sætter hensynet til cyklistens 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.

Cyklisten 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 bilisternes 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 cyklistegn 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 cyklistegn. 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 cyklisternes 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

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 cykklernes 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 cykklernes 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 højresvingbane 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 højresvingbane 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 højresvingbane 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.

*Til punkt 5: Mulighederne for at bruge cyklen som transportmiddel i kombination med den kollektive trafik udvides.*

Dette forslag drejer sig om at få cyklen tænkt med i transporten, også for dem med lange transportafstande. 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.

*Til punkt 6: Der gives økonomisk præmiering af at vælge cyklen som transportmiddel mellem bolig og arbejdsplads.*

Det sidste forslag kunne også være stillet til skatteministeren. I hvert fald bør regeringen arbejde med at

tilskynde folk til at bruge cyklen til bolig-arbejdssted-transporten. Som det er i dag, er det i høj grad bilisterne, der præmieres, mens cyklisterne bærer byrderne. I Belgien og Holland er der eksempler på sådanne økonomiske incitamentter.

Regeringen opfordres derfor til at fremkomme med konkrete forslag, som kan udvide mulighederne for at bruge cyklen som transportmiddel i kombination med den kollektive trafik.

Til beslutningsforslag nr. B 86 og 87. Skriftlig fremsættelse (3. december 2003)

### Margrete Auken (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved for Folketinget at fremsætte:

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

(Beslutningsforslag nr. B 86).

*Forslag til folketingsbeslutning om bedre vej-afmærkning og andre foranstaltninger med henblik på at fremme cyklisters fremkommelighed.*

(Beslutningsforslag nr. B 87).

#### *Automobilitet til alle*

Børn har ret til at cykle. Gamle har ret til at cykle. Derfor skal det være *trygt* at cykle. Og derfor skal *sikkerheden* for cyklister forbedres. Men også *fremkommelighed* for alle cyklister er en vigtig faktor til fremme af cyklismen.

Tryghed, sikkerhed og fremkommelighed er nødvendige og ligeværdige faktorer for en politik, der vil fremme cyklismen. Der skal både være *sikkerhed* og *tryghed* for cyklister – ellers vil gamle og børn i stigende grad miste deres »auto-mobilitet« og være henvist til at blive transporteret af andre. Fremkommeligheden er ligeledes vigtig, for ellers kommer heller ikke de stærke af sted på cykel.

Forslagsstillerne tager udgangspunkt i den kendsgerning, at cyklister opfører sig som fodgængere snarere end som bilister. I forhold til biler er cyklerne den svage part. Men gældende lov behandler dem som »svage« bilister i stedet for som »stærke« fodgængere, hvilket medfører en række urimelige indgreb i cyklisters rettighe-

der, men til gengæld svækker opmærksomheden på farlige unoder hos cyklisterne.

Det er formålet at ændre den generelle holdning til cyklister og behandle dem som lige- og ønskværdige trafikanter. Herved kan man også forvente en bedre holdning hos dem til medtrafikanter. Cyklister må vise respekt for vigepligt, må give tegn osv.

Forslagsstillerne påpeger, at hensigten med beslutningsforslagene ikke er at forbedre cyklisternes rettigheder i trafikken på bekostning af andre trafikanter:

- Alle trafikanter bør have en interesse i at få nedbragt antallet af trafikuheld.
- Trafikanter har en fælles interesse i, at reglerne for trafikens afvikling udformes således, at trafikken afvikles så smidigt som muligt,
- For den generelle trafikafvikling vil det især i byerne være en fordel, at antallet af cykler i trafikken øges, og at antallet af biler på vejene reduceres.
- Ændres den generelle holdning til cyklister, så cyklister behandles som lige- og ønskværdige trafikanter, kan man også forvente en bedre holdning hos cyklisterne til medtrafikanter: respekt for vigepligt, tegngivning m.v.
- En øget anvendelse af cyklen frem for bilen især til kørsel over korte afstande i byerne har en række fordele af miljømæssig og sundhedsmæssig karakter.

Beslutningsforslagene retter sig både mod Justitsministeriets og Trafikministeriets områder. Forslagene er fordelt på dels et forslag om øget trafikikkerhed og fremkommelighed for cyklister i trafikken og dels et forslag om bedre vejafmærkning m.v., men forslagene skal ses i en sammenhæng.