

[Margrete Auken]

ne kolleger over, at jeg mente, at taxaen skulle overholde færdselsloven. Hr. Pouls-gaards latterliggørelse af mig gør mig selvfølgelig lidt bekymret over den velvilje, jeg har mødt her, for hvad skal jeg stille op, når hr. Poulsgaard lover at støtte mine forslag, hvis han lover ikke at ville overholde dem? Så har hr. Poulsgaard fuldstændig ret i, at så er vi som cyklister altså på den uanset hvordan. Men jeg siger da tak for det, ligesom jeg må sige tak for en umådelig masse velvilje, for der er jo ikke nogen, der har været imod – det er ligesom med freden: den går vi også alle sammen ind for. Men det har jo knebet for nogles vedkommende, når man kom til de mere konkrete ting. Så vidt jeg kunne høre på ministeren – men jeg havde ligesom hr. Jimmy Stahr lidt besvær med helt at høre, hvad det var, der blev sagt – blev samtlige forslag afvist, og justitsministeriets bud på, hvordan vi sikrede cyklisterne, var altså øget fart på motorvejene og flere motorveje. Det er vi cyklister meget taknemlige over.

Der har været lidt diskussion om tallet for trafikulykker. Jeg er noget overrasket over, at både justitsministeren og hr. Helge Adam Møller siger, at det går ned, selv om det altså er svagt. Det gør det vistnok over en længere årrække, men i det sidste par år er selv det registrerede tal faktisk stigende for cyklister, så vidt jeg ved; det kan vi selvfølgelig checke efter i udvalget. Men hvad ministeren og sikkert også andre herinde garanteret er fuldstændig klar over – der var en debat om det i Berlingske Tidende her i efteråret eller først på vinteren, og det har været omtalt i Ugeskrift for Læger osv. – er, at de ikke-registrerede ulykker for cyklisternes vedkommende er langt, langt større. Ifølge Ugeskrift for Læger har man på sygehusene 50 pct. flere alvorligt tilskadede, som behandles, og 150 pct. lettere tilskadede, og her tegner cyklisterne sig altså for en meget stor del. Det er ikke, fordi vi skal stå og konkurrere om, hvem der har mest ret i, hvad der er farligst, men risikoen er altså temmelig alvorlig, og vi kan ikke nøjes med velvilje; der må ske et eller andet. Det er heller ikke nok at sige cykelstier – det gør vi naturligvis også – men mange af problemerne handler om mere end cykelstierne, og derfor kan man komme ind til den sikring fra forskellig side. Dette her er et spørgsmål om prioritering. Når vi har taget denne overhalingsdiskussion, er det,

fordi vi mener, der er noget, der godt kan kontrolleres. Nu hedder det vist ikke § 40-vejene mere, men vi har disse stilleveje, hvor bilister bliver pålagt disse restriktioner. Det vil sige, man kender til det, og der er steder, hvor bilisten må erkende, at man ikke kan overhale.

Vi oplever tit som cyklister på landevejen, at en bil synes, den har lov til at overhale, selv om der er en modkørende bil – og det er der i øvrigt mange gange plads til, fordi de 1½ meter godt kan respekteres alligevel – men bilens ret til at overhale dér insisteres der på.

Ingen bilister, tror jeg, har lyst til at køre cyklister ned, men mange bilister har et temmelig arrogant forhold til denne afstand, og hvad man også som cyklist kan komme ud for, hvilket er særlig skrækkeligt, er bilister, der vil hævne sig på én. Hvis man er kommet til at overhale dem – og det kommer man jo let til i bytrafikken, for de sidder fast, de dér søde biler – kan man mærke, hvordan de aggressivt nærmest kommer og skubber. Som hr. Poulsgaard gribende beskrev det, er det altså en rædselsvækkende situation.

Afstanden vil jeg også sige lidt mere om, for de fleste herinde er åbenbart ikke helt klar over, hvordan det ligger rent faktisk i øjeblikket med tallene. Det, vi beder om, er i virkeligheden kun, at det, som en hensynsfuld bilist gør i dag, også skal være reglen. Jeg vil lige give nogle tal, der stammer fra en svensk undersøgelse for trafiksikkerhedsverket, hvor man kan måle det. Det passer således ikke, at det ikke kan måles. Der findes understyr til at gøre det. Ligesom man kan kontrollere fartgrænser, kan man også kontrollere overhalingsafstande. Jeg vil gøre opmærksom på noget m.h.t. bytrafik med smal vej og tæt trafik, og dette er i modsætning til noget, hr. Helge Adam Møller sagde, fordi han gik ud fra, hvad jeg godt forstår, at afstandene var ringere i byerne, for dér kørte man jo langsomt, hvorimod de var bedre på landevejen. Man skulle også tro, det var sådan, men det er ikke rigtigt. På smal vej og i tæt trafik i byerne er medianafstanden – det er ikke den gennemsnitlige afstand, men afstanden, hvor der er lige mange på hver side – lige over 2 m. For personbiler er den 2,1 og for tunge vogne er den 2,0 m. Så har man i byerne gjort observationer ned til 1 m; 1 m er dér, hvor cyklisten skriger. Dette være