

Medlemmer af Folketinget Annette Just (FP) og Tom Behnke (FP) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til statsministeren, arbejdsministeren og justitsministeren:

»Hvad kan regeringen oplyse om den verserende konflikt i Ri-Bus i Esbjerg, herunder hvilke muligheder Folketinget og/eller regeringen har for at få konflikten løst?«
(Forespørgsel nr. F 2).

Medlemmer af Folketinget Gert Petersen (SF) og Keld Albrechtsen (EL) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til udenrigsministeren:

»Hvad kan udenrigsministeren på baggrund af ministerens redegørelse af 29. juni 1995 oplyse om dansk atomvåbenpolitik i efterkrigstiden, ikke mindst i perioden efter 1968?«
(Forespørgsel nr. F 3).

Skriftlig fremsættelse af forslag

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Hermed har jeg den ære for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om butikstid m.v.
(Lovforslag nr. L 29).

Lovforslaget har til formål at rette tekniske fejl i lov om butikstid. Der er således alene tale om justeringer af lov om butikstid i overensstemmelse med intentionerne bag loven.

Ved lovforslaget gives der mulighed for, at butikkerne på påske- og pinselørdag samt den sidste lørdag og søndag før juleaftensdag kan sælge alle de varer, som de normalt fører. Det vil sige, at butikkerne også må sælge øl, vin og spiritus i tidsrummet fra kl. 17.00 til kl. 20.00, for så vidt angår de nævnte lørdage, og i tidsrummet fra kl. 10.00 til kl. 20.00, for så vidt angår søndagen før juleaftensdag.

Der åbnes endvidere mulighed for at give butikkerne dispensation også fra bestemmelsen i § 2, således at de ved de ganske særlige lejligheder, der er omtalt i lovens § 3, stk. 8, kan benytte en eventuel tilladelse uden at skulle etablere særlig afskærmning af øl, vin og spiritus.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Aage Frandsen (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om støtte til voksenuddannelse. (Støtte til videregående uddannelse).
(Lovforslag nr. L 28).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Villy Søvnald (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod antipersonelminer.
(Beslutningsforslag nr. B 9).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager beslutningsforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af lovforslag nr. L 2: Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 4/10 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Det foreliggende lovforslag om ændring af færdselsloven rummer ændringer vedrørende cyklisters forhold i trafikken. Det drejer sig for det første om, at to cyklister må køre ved siden af hinanden, selv om det er forbundet med en vis ulempe, for det andet om, hvilke genstande der må medtages på cykel, og for det tredje om, at der efter den 1. juli 1996 ikke må parkeres nærmere et vejkryds end 10 m – mod nu 5 m. Det vil særlig forbedre cyklisters forhold i trafikken.

Det sidste forslag har været drøftet her i Tinget før og har ikke nydt fremme. Det gør det

forhåbentlig nu ved vedtagelsen af det foreliggende lovforslag.

Betaling for omstillingssyn ved Statens Bilinspektion er i orden. Det er ikke bare et spørgsmål om ekstra indtjening til Bilinspektionen, men – og det synes jeg at jeg gerne vil understrege – det skal også betyde kortere ventetider til syn.

Socialdemokratiet støtter lovforslaget og forventer et hurtigt udvalgsarbejde.

Inge Dahl-Sørensen (V):

Det er ærgerligt, at ministeren har valgt at blande alt muligt sammen i det her lovforslag. Det gør, at Venstre er imod forslaget, og forklaringen kommer her:

Forslag nr. 1, som indebærer en udvidelse af parkeringsafstanden fra 5 til 10 m fra vejkryds, har vi et ambivalent forhold til. Det er klart, at hvis det er forbudt at parkere langs fortovene, er udsigtsforholdene for bilisterne optimale. På den anden side indskrænker man betydeligt de i forvejen meget få parkeringspladser, der er i hvert fald i København.

Forslag nr. 2 er for mig fuldstændig uforståeligt. Man accepterer her – som man skriver – den ulempe, at cyklister skal have ret til at køre to og to. Det vil sige, at man helt bevidst udsætter cyklister for fare. Hvad hjælper det, at man kører på sin ret, hvis det koster cyklisten livet? Det underdrer mig, hvis Dansk Cyklist Forbund har sagt god for dette.

I øvrigt må det nu være på sin plads at få diskuteret mange cyklisters helt groteske færden i byområderne. Vi, der færdes her i København, har sikkert alle oplevet cyklisternes terror, deres bevidste færden som de svage i trafikken. Man kører uden lys, man kører over for rødt, man kører imod ensretningen, man kører på fortovet, og man kører i fodgængerfelter m.m.

Kan det virkelig være rigtigt, at vi mere eller mindre ser igennem deres fingre med disse ulovligheder? Cyklisternes uheldsprocent er stigende, men hvorfor er den det? Det er i flere tilfælde udlagt, som om det kun er bilisternes fart, der dræber. Det er det også, men samtidig med, at mange cyklister overtræder færdselsloven, er det jo en farlig cocktail. Dansk Cyklist Forbunds fornemste opgave må være at appellere til sine medlemmer om at overholde færdselsreglerne.

Når man så i bemærkningerne til § 1, nr. 2, skriver: »Herved gøres det lovligt for to cyklister at køre ved siden af hinanden, selv om det er forbundet med en vis ulempe«, beder jeg

ministeren svare på: Hvad er det for en ulempe, og for hvem?

Venstre kan ikke med god samvittighed godkende dette punkt.

Punkt 3 er for mig at se en teknisk ændring, og punkt 4 har sådan set et udmærket sigte, nemlig at udnytte tiden bedre i Bilinspektionen, ved at bilen er i orden første gang. Det kan Venstre støtte.

I Venstre ser vi os ikke i stand til at støtte forslaget, som det ligger, medmindre punkt 2 tages ud.

Helge Adam Møller (KF):

Det Konservative Folkeparti synes, det er i orden med reglerne om, at to cyklister i lidt større omfang end i dag får mulighed for at køre ved siden af hinanden også med loven i hånd. Det lægger selvfølgelig også op til, at bilisterne skal følge loven og dermed sørge for, at de ikke kører ind i dem. Det tror jeg også godt kan lade sig gøre, selv om jeg da helt klart må sige, at jeg er enig i ganske mange af de bemærkninger, fru Inge Dahl-Sørensen gjorde om visse cyklistgrupperes færden i trafikken.

Vi skal jo passe på, at vi ikke skærer alle over én kam. Ligesom der er nogle bilister, der kører utrolig hensynsløst, aggressivt og ulovligt, er der heldigvis også mange bilister, der kører fornuftigt. Det er der også mange cyklister der gør, men der er altså nogle – og en større og større gruppe – der kører ganske, som fru Inge Dahl-Sørensen beskriver det.

Med hensyn til at udvide reglerne om parkering i vejkryds således, at der, i stedet for som det er nu, hvor der skal være 5 m hen til krydset, skal være 10 m, kan den konservative gruppe også sige ja til dette forslag. Det er jo, som der også står i bemærkningerne, et led i den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan, som blev vedtaget i 1986 og sat i gang fra 1988, og forslaget vil jo, som der står, medføre færre kvæstede i trafikken.

Jeg kan sige, at vi dengang i kommissionen regnede ud, at gennemførelse af det forslag ville betyde 20 færre kvæstede og én færre dræbt om året. Nogle kan synes, det er lidt, andre kan synes, det er meget, men da vi må konstatere, at antallet af dræbte og kvæstede i den danske trafik i september måned satte en meget kedelig rekord, hvor vi i forhold til september sidste år fik 65 pct. flere dræbte – og når vi tager august måned med, var det ikke bedre, for både august og september under ét viser, at der blev dræbt

50 pct. flere end i de samme måneder sidste år – og da vi ved, at mange af de uheld jo sker i vej-kryds med dårlig oversigt, ja, så synes vi altså, det er rigtigt at gennemføre dette lovforslag.

Ministeren skriver i bemærkningerne, at det ikke koster nogen penge, og at økonomien er neutral. Det mener jeg ikke er rigtigt. Jeg vil godt gøre opmærksom på, at da Færdselssikkerhedskommissionen beskrev forslaget, gjorde vi udtrykkelig opmærksom på, at skal det have nogen gennemslagskraft, kræver det selvfølgelig, at trafikanterne – og her først og fremmest bilisterne – bliver klar over, at der er en ny regel.

Det koster altså noget i form af informations-kampagner og andet, og vi anslog dengang, at man skulle anvende 2 mio. kr. til det. Jeg synes stadig væk, det er rigtigt og fornuftigt, at vi fortæller trafikanterne, at nu er der indført en ny regel – ellers holder de den ikke og med god grund; hvis folk ikke kender reglerne, kan man jo heller ikke forlange, at de holder dem.

Og så til det tredje og sidste punkt: omstillingssyn. Det kan vi også tilslutte os – tror jeg nok. Og når jeg siger tror jeg nok, er det, fordi vi har nogle spørgsmål. Vi vil nemlig godt sikre os, at det under ingen omstændigheder bliver en ekstra indtægtskilde for staten. Det må være sådan, at synene skal hvile i sig selv.

Til sidst vil jeg godt komme med et lille hjertesuk. Når netop Socialdemokratiets ordfører var ked af de meget lange ventetider, får det os til at sige: Vi skulle have fulgt det konservative forslag om at privatisere bilsynene. Det er jo urimeligt, at folk skal vente dage og uger på at få deres bil synet.

Margrete Auken (SF):

Vi synes i SF, at det er en buket blandede blomster, der er fremlagt. Der er ikke så mange tidsler eller rettere: så vidt jeg kan se, er der ikke nogen. Vi er i det store og hele positive.

Jeg vil godt komme med et par bemærkninger. Det drejer sig i første omgang om omstillingssynet. Jeg kan nu ikke se, at der er noget galt i, at staten tjente lidt flere penge på det dér, hvis det skulle være. Jeg tror ikke, man kommer til det i synderligt omfang, men man får effektiviseret forløbet. Og jeg synes, det lyder rimeligt, at man ikke skal kunne køre hen med sin smadderkasse til syn og få at vide, hvad det er, hvad man skal have repareret på den, og så gå hjem og få den repareret bagefter. Det bør man nok få værkstedet til at kigge efter, inden man kommer. God idé.

Om forslaget om parkeringsafstanden kan jeg sige, at det er rigtigt, som hr. Helge Adam Møller sagde, at vi i sin tid skrev i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, at det kostede penge. Men det var altså et af de forslag, der vil have den største virkning i forhold til, hvad det koster. Det betyder ikke, at det har en meget stor virkning, men det betyder, at det er meget billigt.

Jeg vil godt sige, at jeg ikke ved, om Folketinget er opmærksom på, at vi i Færdselssikkerhedskommissionen har kritiseret amter og kommuner for, at de ikke fulgte op på det, de skulle, i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens forslag. Sandheden er jo, at det først og fremmest er staten, der ikke har gjort det.

Den meget store og meget effektive post, der hedder mere færdselspoliti, er ikke ført igennem, er altid blevet afvist. Vi håber da meget, at den kommer igennem nu, hvor det viser sig, at vi nok får mulighed for at få nogle flere penge ud af det, for det er en af de helt afgørende poster, og den er statslig, og den har hidtil ikke været ført igennem.

Nu tager vi en lille billig en, og den er god: Jeg mener, at vi kan overleve, at der bliver færre parkeringspladser. Det kan vi af andre grunde have glæde af, fordi vi på mange måder gør noget for at tilskynde folk til at komme ind til byen på anden vis end ved hjælp af bilen. Det er en del af vores øvrige politik, som der meget ofte er konsensus om, når man skal snakke om den overordnede trafikplanlægning. At det så kniber, når det kommer til stykket, er jo en sag, vi ser så tit.

Og så til den dér med, om to cyklister må køre ved siden af hinanden. Jeg kan høre, at de, der taler imod det, gør det, fordi de aldrig cykler. Tænk, hvis de ikke måtte sidde ved siden af hinanden i bilen og snakke! Det er dog mange gange med til at gøre det utrolig vemodigt at cykle, hvis ikke man må køre ved siden af hinanden, hvorfor cyklisterne jo da stort set også gør det, og uden at man behøver at kalde dem terrorister og alt muligt bagefter, fordi de ikke overholder loven. Det er et af de områder, hvor vi som på en række andre punkter burde tilpasse loven lidt mere, gøre den lidt mere cyklistvenlig, end den er i øjeblikket.

Jeg kan fortælle fru Inge Dahl-Sørensen, at jeg engang har kørt på Fyn med et barn, der dengang var 6 år gammelt, og hvor det ville have været helt uforsvarligt at lade hende køre alene. Dér oplevede jeg, at cirka en tiendedel af bilisterne truttede af os, fordi de var de nødt til at

vente med at overhale, hvis der kom en modkørende bil. Jeg oplevede det dobbelte i det, at der for det første var forholdsvis mange galninge i trafikken – det var den ene del; den anden del var, at det vel nok var godt, at jeg havde tvunget bilisterne til lige at vente, før de overhalede cyklisterne, for en af de meget farlige situationer opstår jo, når to biler overhaler hinanden og ligesom skubber cyklisten, der slet ikke fylder noget, ud i siden af trafikken. Det er tit meget klogt at fylde noget, når man er cyklist i trafikken. Det ved mange, der cykler. Hvis man kører med en påhængsvogn, eller hvis man på anden vis synliggør sig, kommer der det dér minimum af lidt mere hensyntagen i trafikken.

Jeg er meget glad for, at forslaget er kommet nu, sådan at man ikke også på det punkt skal beskyldes for at være terrorist, fordi man kører sådan, som det er forholdsvis naturligt at køre for en cyklist.

Der er også en række andre punkter, som altid bringes frem, og som sagtens kunne nævnes ved samme lejlighed, fordi cyklister jo mange gange opfører sig som fodgængere. Der er ingen fodgængere, der skal dreje til højre, som afventer grønt lys. De respekterer selvfølgelig vigepligten osv., og det skal man. Men der er mange af reglerne, der er lavet udelukkende på grund af bilisterne, og det mærker man som cyklist.

Jeg siger ikke, at vi skal ophæve dem alle sammen – det ville blive en farlig sag – men jeg mener, at man for at fremme cyklismen godt kunne tage lidt mere hensyn til cyklisterne, end man gør i øjeblikket.

Det her forslag vil næppe slå flere cyklister ihjel; det vil sandsynligvis beskytte flere cyklister, fordi de som sagt vil fylde mere i trafikken og dermed indgyder en anelse mere respekt.

Tak for forslagene! Vi støtter dem.

Lars Kaspersen (RV):

Vi radikale er især glade for de forbedringer, der sker for cyklisterne med det her lovforslag.

Forslaget om de 10 meters afstandskrav ved parkering ved vejkryds følger – som hr. Helge Adam Møller var inde på det – forslagene fra Færdselskommissionen. Vi er opmærksom på, at Dansk Cyklist Forbund havde foreslået en grænse på 5 m yderligere. Vi har imidlertid det synspunkt, at de 10 m vil forbedre den trafikikkerhed for cyklisterne, som vi ønsker.

Når man hører fru Inge Dahl-Sørensen, kan det undre lidt, at Venstre tilsyneladende ikke vil

være med til at prioritere sikkerheden over parkeringspladserne. I øvrigt vil jeg her henvise til, hvad hr. Helge Adam Møller var inde på.

Hvad angår de øvrige forslag for at forbedre vilkårene for cyklisterne, er vi tilfredse med, at lovgivningen bliver indrettet mere efter de reelle forhold i vejkanter og på cykelstier. Det er faktisk dér, nogle af de mest udsatte trafikanter findes.

Endelig er der betalingen for omstillingssyn. Det mener vi er sund fornuft, da det vil opfordre forbrugerne til en grundigere klargøring ved førstegangssynet og altså føre til effektivisering og dermed et mere rationelt forbrug af ressourcerne.

Så for at gøre det helt klart støtter Det Radikale Venstre altså dette forslag.

Tom Behnke (FP):

Hvad angår forslaget om, at man flytter afstanden fra vejkrydsene fra 5 m til 10 m med hensyn til standsning og parkering, synes jeg nok, at det er noget af et drastisk skridt, man tager. Hvis man tager et almindeligt vejkryds, er det jo på otte sider, man så ikke kan parkere inden for de 5 m. Det er vel tæt på to biler, der så ikke kan holde dér, og det vil sige, at for hvert vejkryds kan vi tælle otte biler. Hvis vi så tager en by som f.eks. København og gør op, hvor mange vejkryds der er i København ganget med de otte biler, er det adskillige tusinde biler, vi taler om. Jeg tror ikke, det er særlig hensigtsmæssigt at gøre det.

Man kunne også lave nogle beregninger på, hvor mange kilometer i hele Danmark det ville komme til at betyde, at man ikke kan parkere længere.

Så spørgsmålet er, om det her overhovedet er et forslag, der kan gå an, og om det ikke vil skabe mere kaos end nødvendigt i byerne, ikke mindst i København. Vi står meget tvivlende over for, om det er en god idé at flytte grænsen fra de 5 m til 10 m.

Vi har altså de her spørgsmål om, hvilke konsekvenser det har, og det kan vi jo så se på i udvalget. Når vi så har svarene dér, vil det være nemmere at forholde sig til det.

Men jeg synes, at når man taler om trafikikkerheden for cyklisterne i vejkrydsene, er forslaget om, at man trækker stoplinjen for bilisterne længere tilbage, således at cyklisterne holder længere fremme end bilerne, når de venter på, at det skal blive grønt, et langt bedre forslag og et forslag, som jeg er helt sikker på har meget

større effekt end det, at man forhindrer parkering på yderligere 5 m.

Vedrørende forslaget om, at man for cyklister, der kører ved siden af hinanden, ændrer ulempekriteriet fra, som det er i dag, at det ikke må være til ulempe, til, at det efter forslaget ikke må være til *unødig* ulempe, vil jeg gerne sige, at jeg synes, det er et forkert forslag at stille. Jeg synes, det er forkert, at man på nuværende tidspunkt slækker på kriterierne vedrørende den ulempegrad, som cyklisterne må optræde med.

Det nytter ikke noget, at vi sender det signal til cyklisterne, at de i højere grad kan køre ved siden af hinanden, for det betyder jo, at cyklisternes færdselssikkerhed bliver svækket. I og med at de i endnu flere situationer kan få lov til at køre to ved siden af hinanden, slækker vi på cyklisternes færdselssikkerhed, og det var jo netop det modsatte, ministeren ønskede at opnå.

Vi ved også fra virkelighedens verden, at de farlige situationer netop opstår, når to cyklister kører ved siden af hinanden. Jeg ved også af personlig erfaring, at mange af de færdselsuheld, der sker med cyklister, netop sker, når man kører to ved siden af hinanden og en bilist på den ene eller den anden måde, f.eks. fordi der kommer modkørende el.lign., bliver nødt til at trække ind, og så har vi uheldet.

Så af hensyn til cyklisternes færdselssikkerhed synes jeg, det er et dårligt forslag, og det burde ministeren ikke have taget med.

Så er der et lille forslag om, at de medbragte genstande på cykler nu ikke længere skal have en særskilt paragraf, men at de i virkeligheden er dækket ind af en anden paragraf i færdselsloven.

Og det er jo sådan set rigtigt nok, men den paragraf, der findes i øjeblikket, og som ministeren ønsker skal fjernes, er dog mere præcis i sin formulering. Og derfor vil jeg godt have lov til i udvalget at stille nogle spørgsmål på det her område, og lad os så se på, om det er rimeligt, at vi fjerner den paragraf.

Til sidst er der så det med, at omstillingssyn skal koste det halve af et »rigtigt« syn. For mig at se er der ingen tvivl om, at det, man går efter her, er en ekstra skat. Jeg kan ikke se andet, end at det eneste, man vil opnå, er at få nogle flere penge i kassen, og det vil vi selvfølgelig ikke være med til.

Hvis ministeren konkret kan påvise nogle skattelettelser på andre områder, der opvejer det her, er vi villige til at diskutere det, men foreløbig ser vi det udelukkende som en ekstra beskatning, og det vil vi ikke være med til.

Man kunne også sige, som hr. Helge Adam Møller var inde på, at havde vi i sin tid her i Folketinget fulgt det forslag, som kom fra VKZ om, at man skulle privatisere Bilinspektionen, så havde vi været ude over det her problem, og så havde vi også været ude over problemet med ventetider ved Bilinspektionen.

Konkluderende må jeg sige, at vi er meget forbeholdne over for forslaget, men vi er villige til at se på det i udvalget, og vi er villige til at diskutere det. Vi vil stille nogle spørgsmål, og så må vi se på de svar, der kommer, om vi kan ændre vores opfattelse, men foreløbig forholder vi os rimelig negativt til ministerens forslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er lige for at præcisere forslaget om de 5 og 10 m. Det drejer sig jo altså ikke udelukkende eller endda kun i begrænset omfang om cyklisternes bedre oversigt; det drejer sig også om fodgængernes – det indgår i Færdselssikkerhedskommissionens arbejde – og det drejer sig om biler, der skal køre ud fra sideveje og ikke kan se, fordi der er parkeret biler hele vejen hen. Det handler om alle trafikanters bedre oversigt. Det er da vigtigt, at hr. Tom Behnke får det at vide, for det vidste han åbenbart ikke.

Så vil jeg derudover selvfølgelig ikke deltage i den borgerlige fronts hetz mod cyklister, for anderledes kan det ikke høres, når man siger, de ikke engang må køre ved siden af hinanden. Det skal være surt og artigt og helst forbudt at cykle.

Til allersidst vedrørende privatiseringen kan jeg gøre Venstre og Fremskridtspartiet opmærksom på, at CAD – altså alle de almindelige værksteder – er tornende imod. De har været dybt forbløffede over – og den kreds tæller jo mange af Fremskridtspartiets og Venstres vælgere – at Venstre og Fremskridtspartiet i den grad er gået med på De Konservatives og D.A.F.'s noget mislykkede forsøg på at snuppe de dér penge. Det er desværre ikke helt mislykket, men det er et mislykket forsøg, selv om det altså i et eller andet omfang er lykkedes. Men jeg fatter ikke, at Fremskridtspartiet og Venstre er hoppet på det vrøvl.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

En enkelt bemærkning til hr. Tom Behnke, ikke nogen skældud som den forrige taler, for man kan jo godt have forskellige opfattelser ud fra hver sit udgangspunkt og mene, at man gør det

rigtige. Vedrørende cyklisterne og det med at køre to ved siden af hinanden kontra ikke at køre to ved siden af hinanden læser jeg i og for sig lovforslaget således – og nu kan ministeren jo korrigere mig siden hen, hvis det ikke er rigtigt – at man nu gør det tilladt, som mange mennesker vel gennem mange år har gjort, men som faktisk har været ulovligt.

Lad mig tage et eksempel: Når jeg kører med min lille datter foran på cyklen og min kone ved siden af mig mellem Ladby og Toksværd – det er sådan en forholdsvis lille landevej nede på Sydsjælland – ja, så har jeg faktisk brudt loven, for selvfølgelig er jeg til ulempe for de bilister, der kommer hvert tiende minut, og en bilist må indimellem, hvis der tilfældigvis netop dér kommer en modkørende, vente, til han kan komme uden om, når jeg kører ved siden af min kone. Men det får jeg altså nu lov til, selv om jeg skulle forsinke ham i 3 sekunder på den dér lille landevej.

Og det synes jeg faktisk er meget rimeligt, for jeg vil godt have et trafiksystem i Danmark, hvor der både er plads til bilerne, og hvor der også er mulighed for, at cyklisterne – der er jo mange familier, der er afhængige af cykler, og der er masser af børn, der kører til skole, for de må altså ikke køre bil, før de er 18 år, og det synes jeg også er meget fornuftigt – kan få lov til at køre ved siden af hinanden to og to på mindre befærdede veje.

Det er vel reelt det, man giver mulighed for med lovforslaget, og det synes jeg faktisk er fornuftigt. Og jeg synes også godt, at jeg kan leve med som bilist indimellem at skulle vente 3-4 sekunder ekstra for at passere cyklisterne på en sikker måde.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Jeg tror, fru Margrete Auken skal gøre sig den ulejlighed at læse det, der er blevet sagt fra talerstolen, når det bliver skrevet ned. Inden for de næste 2 timer vil det være muligt at læse, hvad jeg sagde her fra talerstolen, og så vil fru Margrete Auken give mig ret i, at det var rent vrøvl, det, fru Margrete Auken her stod og beskyldte mig for at have sagt.

Det er ikke nogen hetz imod cyklisterne – overhovedet ikke. Jeg er helt enig i, at vi skal gøre noget for cyklisternes færdselsikkerhed. Men det, jeg tillader mig at diskutere her fra talerstolen, er ministerens forslag til, hvordan vi forbedrer den sikkerhed, og dér er det min

opfattelse, at de forslag, ministeren kommer med, ikke vil forbedre cyklisternes sikkerhed – tværtimod – og derfor tillader jeg mig at være imod ministerens forslag, ikke for at hetze imod cyklisterne, men faktisk fordi jeg mener det her positivt i forhold til cyklisterne.

Til hr. Helge Adam Møller, der siger, at man vil lovliggøre en praksis, der allerede fungerer, vil jeg sige, at det er muligt. Jeg er også enig i hr. Helge Adam Møllers udtalelse om, at der skal være plads til både bilister og cyklister; jeg er helt enig. Selvfølgelig skal der være plads både til cyklisterne og til bilisterne. Men det, jeg er bange for at vi gør med det her forslag, er, at vi sender et signal om, at man som cyklist fremover i højere grad end i dag kan tillade sig at køre to ved siden af hinanden uden at tage hensyn til den øvrige trafik.

Jeg er bange for, at det er det signal, vi kommer til at sende, og dermed sender vi et signal, der vil bevirke, at færdselssikkerheden bliver slækket for cyklisterne, og det synes jeg er synd for cyklisterne. Det er ikke noget, jeg siger for at hetze imod cyklisterne – tværtimod.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg ville i min ordførertale forsøge at undgå den generelle trafikdebat, som vi jo sædvanligvis har, når vi behandler forslag om ændring af færdselsloven. Når det er cyklisterne, vi særlig har fokus på i dag, kan jeg ikke lade være med at nævne de tal, vi læser i pressen i dag, om uheld og særlig uheld, der går ud over cyklister.

Jeg ved ikke, om cyklister, som fru Margrete Auken sagde, skal fylde i trafikken. Det, cyklisterne i hvert fald skal gøre i trafikken, er, at de skal gøre sig synlige. De skal være synlige; det er utrolig vigtigt. Det er ikke vigtigt for en cyklist at have ret og efterfølgende ligge 3 fod under jorden. Problemet er, at cyklisterne er bløde trafikanter, og derfor handler det om opnåelse af en trafikultur, ikke alene fra cyklisternes side, men fra alles side, der færdes i trafikken.

Jeg tror, det er vigtigt at komme ind på – vi har drøftet det før, Færdselssikkerhedskommissionen har også nævnt det, og jeg forstår ikke, at et par af ordførerne, som er medlemmer af Færdselssikkerhedskommissionen, ikke har nævnt det her – hvad f.eks. en skærm mellem for- og baghjul på lastbiler kan betyde med hensyn til alvorligt kvæstede. Vi har drøftet det før her i Folketinget, men der kunne måske være

anledning til i forbindelse med det her lovforslag at kigge på, om vi kunne gennemføre det forslag.

Her tænker jeg særlig på de problemer, der netop opstår for cyklister i de mange, mange, mange rundkørsler, vi efterhånden får etableret i dette land.

Jeg oplevede i sidste uge – eller var det for 14 dage siden? – en ung pige i Odense, der blev kørt over af en lastbil i en rundkørsel. Jeg har set mange farlige situationer, hvor lastbiler drejer ud af rundkørsler, og på grund af, ja, at man ikke passer på, bliver cyklister, som skal fortsætte rundt i rundkørslen, kørt over af bilerne i rundkørslen – her tænker jeg særlig på de høje lastbiler – og dér kunne netop en skærm mellem for- og baghjul forhindre, at cyklisterne kommer ind under bilerne.

Det er et forslag, vi har drøftet før her i Tinget, og det er tidligere blevet afvist, men der var måske en mulighed for – når nu det med cyklisterne ligger os alle sammen så meget på sinde – at det var et forslag, vi kunne drøfte under udvalgsarbejdet omkring det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Til hr. Tom Behnke vil jeg gerne sige, at jeg tror, han skal lytte til det, som hr. Helge Adam Møller, som åbenbart selv cykler, sagde, nemlig at det her drejer sig om at lovliggøre det, som de fleste af os jo gør i forvejen, for det ville være fortvivlende sørgeligt at cykle, hvis man ikke måtte køre ved siden af hinanden, og det gør man. Og så er det jo meget godt, at det nu også bliver lovligt.

Jeg tror ikke, at antallet af dem, der kører to og to ved siden af hinanden, vil vokse, for det er meget, meget sjældent, at folk – hvis de er sammen – kører bagefter hinanden på steder, hvor det overhovedet kan lade sig gøre at køre ved siden af hinanden.

Vi kan forbedre cyklisternes trafikikkerhed enormt ved at lade dem blive hjemme; det er der ingen tvivl om. Vi kan sige til dem, at de helst skal blive hjemme. Vi kan ikke sige, at de skal se sig nøje for ved hvert eneste kryds, for det viser sig, at det er i de kryds, hvor de artige piger artigt holder tilbage, at lastbilerne svinger ind i dem. De bliver slået ihjel, hvorimod de af os, der forstår at anbringe os derude med alle antennerne ude, fordi vi er klar over, at vi halvvejs er i den situation, og altid holder foran, og kan overskue hele trafikken; der stort set klarer os.

Det er selvfølgelig farligt at stå og sige sådan noget, for det kan jo gå galt. Men jeg vil sige, at det er i kryds, ulykkerne sker, og de sker, fordi bilerne svinger ind i cyklerne. Det er dér, bil og cyklist er i konflikt.

Dér, hvor vi derudover har cyklistulykker, er ved en række eneulykker, og det er der en række andre grunde til.

Men det er klart, vil jeg gerne sige til hr. Tom Behnke, at det ville være aller-, allersikrest, hvis alle andre end bilisterne blev hjemme og man, hvis man var barn eller gammel, lod sig transportere fastspændt fra kravlegård til kravlegård, og hvis man som cyklist ventede på, at ens far eller mor kunne køre én på anden vis. Det giver den bedste sikkerhed. Til gengæld giver det altså en utrolig nedsat mobilitet for alle andre end dem, der sidder bag rattet, og vi ønsker altså også at give folk lyst til at cykle.

Det var ikke noget vrøvl, da jeg før talte om hetz – jeg kunne have anvendt en anden sprogbrug – men så vidt jeg kunne høre af hr. Tom Behnkes andet indlæg, var det ganske i overensstemmelse med, hvad hr. Tom Behnke havde sagt i første omgang, og det var det, jeg kom med indvendinger imod. Vi er uenige – det er en anden side af sagen – men vrøvl var det ikke.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Af den tunge trafik, herunder også persontrafikken, bliver der i stor udstrækning taget hensyn til den bløde trafik.

Det er da rigtigt, som ordføreren for Det Konservative Folkeparti påpeger, at man ikke kan skære alle over én kam, men med den stigende andel af trafikken, som cyklisterne udgør, er tiden også kommet til, at de får en miniuddannelse i trafikkultur.

Biltrafikken har i de seneste år investeret store beløb i sikkerhed, herunder i montering af diverse sidespejle. Vil det så ikke også være rimeligt, at der sker en højnelse af cyklisternes trafikkultur? Det er for ensidigt at gennemføre en sådan lov, uden at der også sker en opstramning hos dem, som loven omfatter.

Hvis dette lovforslag bliver gennemført i sin nuværende form, vil vi fremover komme til at se et stigende antal uheld, hvor cyklister er involveret, for biltrafikken er i øjeblikket ved at nå det maksimale med hensyn til rent sikkerhedsmæssige investeringer.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Jeg synes, det er synd, at fru Margrete Auken skal udlægge teksten på en måde, der virker misvisende. Fru Margrete Auken lægger det op, som om vi i øjeblikket diskuterer et forslag om, hvorvidt det skal være tilladt for cyklister at køre ved siden af hinanden eller ej. Det diskuterer vi ikke. Det er allerede i dag tilladt for cyklister at køre ved siden af hinanden; men det må ikke være til ulempe. Ministeren foreslår så, at det ikke må være til unødigt ulempe, og det vil sige, at ulempegraden bliver slækket en anelse.

Fru Margrete Auken skal lade være med at udlægge teksten, som om vi i dag diskuterer, om man må køre ved siden af hinanden eller man ikke må køre ved siden af hinanden. Det er forkert at udlægge teksten på den måde.

Det andet, som fru Margrete Auken hele tiden får smidt med ind i sine bemærkninger, er, at man skulle være mere kompetent til at diskutere dette lovforslag, hvis man var cyklist. Jeg tror da, at alle her i salen mere eller mindre er cyklister. Hele sommeren, når Folketinget er sendt hjem på ferie, kører jeg på cykel hver eneste dag, og i den tid, hvor Folketinget er indkaldt, gør jeg det, så vidt det er muligt, men jeg kan ikke cykle fra Århus til København, når jeg skal på arbejde i Folketinget.

Jeg tror, at vi alle sammen cykler i det omfang, vi kan, så lad være med at gøre det til noget odiøst, således at fordi fru Margrete Auken kører på cykel, skulle hun være mere kompetent til at diskutere forslaget end vi andre; det er ikke tilfældet.

Jørgen Lund (EL):

Da Enhedslistens politiske ordfører på dette område ikke kan være til stede, skal jeg oplyse, at Enhedslisten støtter det fremsatte forslag; men jeg vil godt i samme forbindelse sige, at vi ikke finder, det er tilstrækkeligt til de svage trafikanter.

Der har indtil nu været adskillige smådebatter, og jeg kunne da godt tænke mig at få at vide, når vi nu diskuterer spørgsmålet om unødigt ulempe, og hvor meget man må fylde: Har vi nogen regler for trafikken om, hvad der er unødigt ulempe, og hvor meget man må fylde? Må en bil fylde mere end to cyklister? Er det bilerne, der er til unødigt ulempe, eller er det de cyklister, der kører ved siden af hinanden? Sådan kan man nøjagtig lige så godt vurdere det spørgsmål.

Når jeg sagde før, at jeg ikke finder det her tilstrækkeligt, må jeg også samtidig sige, at Enhedslisten er i gang med at forberede et samlet udspil om de svage trafikanters vilkår i trafikken, og at vi selvfølgelig stemmer for det lovforslag, der nu er fremsat; men vi kommer altså selv senere med et selvstændigt forslag.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne sige tak for de engagerede og seriøse indlæg i debatten. Regeringen havde naturligvis også forventet og håbet, at vi nok så meget fik en trafikpolitisk debat på baggrund af disse forslag.

Der var et par enkelte spørgsmål.

Fru Inge Dahl-Sørensen hæftede sig ved forslaget om udvidelsen fra 5 til 10 m af standsnings-/parkeringsforbudet, og det samme gjorde hr. Tom Behnke.

Det er naturligvis korrekt, at en sådan udvidelse af parkerings/standsningsforbudet vil medføre, at der bliver færre parkeringspladser. Imidlertid har Færdselssikkerhedskommissionen i sin tid beregnet, at forslaget vil reducere antallet af personskader i vejkryds med 1-2 pct., svarende til ca. 20 personskader inklusive én dræbt. Her er der altså tale om en prioritering, og jeg mener, at vi skal prioritere til fordel for trafiksikkerhed.

Hr. Helge Adam Møller er inde på det samme som fru Inge Dahl-Sørensen i spørgsmålet om den ændring, der handler om, hvordan cyklister kan køre ved siden af hinanden. Der er ændringen som bekendt, at det, at man må køre ved siden af hinanden, uden at det er til ulempe for trafikken, nu ændres, således at det skal være uden unødigt ulempe for trafikken.

Jeg er fuldstændig enig med hr. Helge Adam Møller i, at netop når vi taler om de bløde trafikanter – jeg tror, det var det ord, der blev brugt – er det hensigtsmæssigt at tilrettelægge lovgivningen således, at den er i overensstemmelse med den virkelighed, som vi færdes i.

Jeg har også sympati for det synspunkt, der blev udtrykt her fra talerstolen, at der jo ikke er noget mere pragtfuldt end at køre ved siden af sin kone eller kæreste med loven i hånd. Jeg ved ikke, om det er så romantisk, men i al fald er det anderledes praktisk end retstilstanden i dag.

For så vidt angår spørgsmålet om omstillingssyn, er det jo, som ordførerne også har været inde på, hensigtsmæssigt at indføre omstillingssyn for at få en mere effektiv arbejdsgang i Statens Bilinspektion og frigøre kapacitet.

Imidlertid vil omstillingssyn naturligvis medføre nogle indtægter til statskassen, men det er ikke de store, svimlende beløb, vi taler om. Vi skønner omkring 14-16 mio. kr. ekstra i statskassen, men det vigtigste er naturligvis, at der vil blive mere kapacitet hos Statens Bilinspektion. Det vil medføre – går vi stærkt ud fra – en adfærdsregulering, således at der er færre, der kommer til syn hos Statens Bilinspektion med dårligt fremstillede biler, og dermed bliver der færre gentagne syn.

Det er givet, at det spørgsmål naturligvis vil indgå i drøftelserne om finansloven for 1996, for som bekendt er provenuet en del af regeringens forslag til finanslov for 1996.

Jeg kan tilføje, at de endelige priser for syn skal fastsættes i forbindelse med den budgetanalyse, der for øjeblikket foretages af Statens Bilinspektion, og som følge af, at vi fra 1998 gennemfører obligatorisk syn hvert andet år af biler, der er mere end 5 år gamle. Til brug for fastsættelse af den endelige synspris er det naturligvis også vigtigt for ministeriet at have erfaringer fra betaling af omstillingssyn til de beregninger, der skal foretages.

Jeg siger tak for de positive bemærkninger, og jeg håber, at de positive bemærkninger også vil blive fastholdt under udvalgsarbejdet i et så tilstrækkeligt omfang, at der kan dannes et forhåbentlig meget bredt flertal for lovforslaget, som det foreligger, således at vi kan få gennemføre disse efter min opfattelse forbedringer af færdselssikkerheden og også nogle fornuftige ændringer af praksis i forbindelse med fremstilling af biler til syn.

Inge Dahl-Sørensen (V):

Jeg fik ikke svar på det spørgsmål, som jeg stillede ministeren, og det vil jeg sådan set meget gerne have, inden vi slutter.

Der står i lovforslaget, at det medfører en vis ulempe, at to cyklister kører ved siden af hinanden, og så spørger jeg: En ulempe for hvem? Er det for bilister, eller er det for cyklister? Jeg tør så slet ikke tænke på den cyklist, der som nummer tre skal uden om de to. Men nu spørger jeg ministeren: Hvilken ulempe og for hvem? Er det for bilister eller for cyklister? Jeg synes, det er afgørende.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Nu bliver det en meget teknisk og vanskelig diskussion. Jeg skal prøve at besvare fru Inge Dahl-Sørensens spørgsmål.

Efter lovforslaget blødes reglen lidt op, således at cyklister må køre ved siden af hinanden, selv om dette er forbundet med en vis ulempe for andre, når der ikke er tale om en unødigt ulempe for andre, hvilket naturligvis kan være tilfældet.

Imidlertid tror jeg, at vi står os godt ved at indrette lovgivningen således, at den passer til de eksisterende forhold i trafikken, og jeg mener også, at det er hensigtsmæssigt at gennemføre det, men vil naturligvis i øvrigt under udvalgsarbejdet besvare det stillede spørgsmål. Jeg finder det hensigtsmæssigt, at man dér får de, skal vi sige mere professionelle trafikikkerheds-mæssige betragtninger om dette lovforslag.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Jeg kan ikke dy mig. Ministeren sagde, at det vil være hensigtsmæssigt, at vi indretter færdselsloven efter de eksisterende forhold i trafikken. Jeg glæder mig til at se et forslag fra ministeren om, at man på motorveje må køre 130 km i timen. Det er de eksisterende forhold. Vi glæder os til det forslag fra regeringen. Tak for det.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg gør opmærksom på, at dette lovforslag ikke handler om hastigheder på vejene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nej, men vi går så ud fra, at hr. Tom Behnke fremsætter et forslag om at legalisere al den bilkørsel, som foregår i dag; så skal vi se, hvordan det tager sig ud. Jeg tror ikke, det var det, hr. Tom Behnke mente.

Så vil jeg lige sige til fru Inge Dahl-Sørensen, at mig bekendt betyder lovforslaget udelukkende noget for bilisternes muligheder for at overhale, når to cyklister kører ved siden af hinanden, og det drejer sig så om, hvorvidt de indimellem lige skal vente, hvis der er modkørende trafik. Det drejer sig ikke om, hvorvidt det er generende, at man cykler ved siden af hinanden på en cykelsti, når der kommer en tredje cyklist og skal forbi. Det kan en gang imellem, fordi cykelstierne er meget smalle, være generende, men jeg har ikke nogen fornemmelse af, at det, lovforslaget tog sigte på, var, at man kun måtte køre én og én dér. Men man skal selvfølgelig i al trafik vise hensyn til hinanden, og det gør vi også på cykelstierne.

(Kort bemærkning).

Inge Dahl-Sørensen (V):

Jeg skal ikke forlænge debatten yderligere, men når vi nu taler om svage og mere stærke trafikanter, tænker jeg altså nok mere på cyklisterne, end fru Margrete Auken gør, for her drejer det sig altså om nogle, som risikerer at blive slået ihjel, fordi de vil køre på deres ret, og jeg synes altså, det er urimeligt, hvis fru Margrete Auken synes, at det er rimeligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 7: Forslag til lov om ændring af lov om tobaksafgifter og lov om forskellige forbrugsafgifter. (Forhøjelse af afgiften af røgtobak og cigaret-papir).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 4/10 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Anna-Marie Hansen (S):

Det lovforslag om forhøjelse af afgiften på røgtobak og cigaretpapir, vi har til behandling her, er et spørgsmål om, hvorvidt man synes, vi skal lægge mere afgift på rygning.

På Socialdemokratiets vegne vil jeg gerne anbefale merafgift på rygning med de finanspolitiske følger, en sådan forhøjelse indebærer.

Som bekendt er hjemmerulleriet steget ganske meget, og en begrænsning heraf vil betyde en indsnævring i prisdifferencen mellem de hjemmerullede og de højere beskattede færdigfremstillede cigaretter.

Som det fremgår af lovforslaget, vil ændringerne medføre en væsentlig provenugevinst, og jeg mener, at den foreslåede afgiftsforhøjelse er en nænsom måde at prøve at finde nogle penge på. Samtidig vil lovforslaget forhåbentlig også betyde en sundhedsmæssig regulering, selv om det ikke vil være muligt at vurdere de sundhedsmæssige aspekter af afgiftsforhøjelsen.

Idet jeg henviser til lovforslaget og de bemærkninger, der ledsager det, skal jeg på Socialdemokratiets vegne anbefale vedtagelse af lovforslag nr. L 7.

Charlotte Antonsen (V):

I Venstre finder vi det ejendommeligt, at vi skal førstebehandle dette forslag i dag, da det jo forhandles i forbindelse med finanslovforhandlingerne, men jeg skal dog ikke undlade her at gentage, hvad der står i VK's »Reform 96«, nemlig at vi er imod forslaget.

Vi er imod flere afgifter, og derudover kan man jo sige – nu har Socialdemokratiet lige været oppe og støtte forslaget, og det er måske ikke så ejendommeligt, da Socialdemokratiet sidder i regeringen – at dette forslag sådan set har social slagside. Det plejer at bekymre Socialdemokraterne, når forslag har det, og der er nok ikke nogen tvivl om, at hjemmerullede cigaretter ikke i så høj grad findes i meget rige hjem som i fattige hjem.

John Vinther (KF):

Også i Det Konservative Folkeparti finder vi det mærkværdigt, at vi i dag skal førstebehandle dette lovforslag, der nok burde afvente finanslovforhandlingerne. Det er sådan set også mærkværdigt ved lovforslaget, at der intetsteds i bemærkningerne til det nærmere står angivet, hvad formålet er. Indholdet af lovforslaget er selvfølgelig klarlagt, men formålet er ikke omtalt. Er det et forsøg på at ligestille de to tobakstyper? Har det et sundhedsmæssigt sigte, eller er det blot et led i regeringens finanslovudspil, altså et spørgsmål om provenu? Det er nok hovedsagelig det sidste, og jeg skal, ligesom fru Charlotte Antonsen gjorde det, henvide til VK's eget finanslovudspil og afvise forslaget. Det har alene et fiskalt sigte, og så burde vi nok afvente den videre behandling af det, til man er gået i gang med finanslovdrøftelserne.