

get, vil det være klogt, at vi tager den udvalgsbehandling og får alle de tidsler ud, der ligger i forslaget. Så kunne det jo godt være, at vi går hen og bliver enige, når alt kommer til alt. Men det er klart, at når det drejer sig om det sikkerhedsmæssige, tror jeg, at alle her i salen er enige om, at det skal være optimalt.

Det, der får mig herop, er naturligvis bemærkningen om, at man skal lytte til kommunalbestyrelsesmedlemmerne. Jeg vil sige til den socialdemokratiske ordfører, at Fremskridtspartiet har altid ment og stadig væk mener, at vi naturligvis skal tage vore beslutninger her på landsbasis og ikke lytte alt for meget, når det ikke er fornuftige holdninger, der er i kommunalbestyrelserne. Og her mener vi altså, at der er et problem med kommunalbestyrelsesmedlemmerne.

Jeg kan bare nævne et eksempel med udlicitering og privatisering. Vi har i dag et flertal i Amdsrådsforeningen og i KL af såkaldt borgerlige, ikkesocialistiske politikere, men ikke desto mindre har vi sågar set et konservativt amtsrådsmedlem, der her forleden udtrykte, at det slog ikke igennem i Amdsrådsforeningen og KL. Man ønskede ikke, trods det at man sad med et flertal, at udlicitere i den grad, som der var brug for at privatisere. Fremskridtspartiet mener stadig væk, at der er brug for at udlicitere og privatisere. Dette lovforslag går i den stik modsatte retning, som det ligger nu, hvor kommunerne ligefrem skal have en busafdeling. Det er det, der reelt ligger i det.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikaat (KF):**

Det er til hr. Arne Melchior, der sagde, om jeg ikke kendte kommunalbestyrelserne og deres forhold. Jo, min kone er både kommunalbestyrelsesmedlem og amtsrådsmedlem, og alligevel vil vi have amterne nedlagt, og alligevel skal hun ikke have flere biler at lege med i kommunerne. For hvis vi ikke holder igen, så vil hver eneste kommunalpolitiker bevise, at man virkelig har gjort noget for kommunen, ved at stille med alle kommunens biler, når der er ringridning og alt sådan noget. Det er der nogle der sætter pris på, og det er dem, jeg ikke vil friste, vil jeg sige til hr. Melchior.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 85: Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt og lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund.**

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 29/11 95).

Lovforslaget sættes til forhandling.

## Forhandling

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Der har gennem nogen tid kørt en debat om, hvorvidt de faste forbindelser over Storebælt og Øresund skulle forsynes med cykelstier. Især har Dansk Cyklistforbund argumenteret ihærdigt for, at der skulle være en cykelsti på Øresundsforbindelsen.

Regeringen og de partier, der står bag lovene om de faste forbindelser, har afvist at udbygge disse med cykelstier. Det skyldes især, at det er vores helt entydige vurdering, at fordelene herved ikke vil stå mål med de meget betydelige omkostninger, der vil være ved at forsyne de faste forbindelser med cykelstier.

Hertil kommer for Øresunds vedkommende, og det er jo især her, debatten pågår, at dette ikke indgår i den dansk-svenske regeringsaftale om forbindelsen. Spørgsmålet blev drøftet af de to landes regeringer forud for indgåelsen af regeringsaftalen, og man blev dengang enige om, at forbindelsen skulle etableres uden cykelsti.

SF har været positiv over for tankerne om at etablere cykelstier på de faste forbindelser, men har altså valgt kun at fremsætte et mere

begrænset forslag om at pålægge DSB under visse omstændigheder at medtage passagerer med cykel gratis, når disse skal over de faste forbindelser.

Jeg må vurdere, at der vil være en række problemer med dette forslag. Forslaget sigter kun på lokale cyklister, jf. bemærkningerne til de to paragraffer. Forslaget forudsætter altså, at øvrige DSB-rejsende fortsat skal betale for sig selv og for at få cykler med. Alene det forhold, at en passager ville kunne komme gratis med, blot han eller hun også medbringer en cykel, gør, at de indtægts- og udgiftsmæssige konsekvenser er uoverskuelige. Med forslaget får den rejsende jo hverken ulejlighed ved at skulle cykle de mange kilometer eller udgiften til en almindelig billet. Ideen om at gøre det vederlagsfrit vil altså indebære en betydelig merudgift for det offentlige, uanset hvem der skal løse opgaven.

Når det er sagt, vil jeg også gerne samtidig sige, at cyklisterne ikke bliver ladt i stikken, når de faste forbindelser tages i brug.

Som nogle i Tinget måske erindrer, blev behovet for særlige foranstaltninger for cyklister drøftet i forbindelse med vedtagelsen af loven om Øresundsforbindelsen. Det fremgår af tilrådsbetænkningen, hvori et flertal tilkendegav, at man lagde vægt på, at der blev draget omsorg for, at overførsel af cykler ville kunne ske gennem særlige transportordninger. En tilsvarende tilkendegivelse findes ikke for Storebæltsforbindelsen, men jeg lægger vægt på, at der også her etableres de nødvendige særlige transportordninger.

Hverken A/S Storebæltsforbindelsen eller Øresundskonsortiet har endnu helt færdiggjort deres overvejelser om den konkrete udformning af disse transportordninger. Det ligger imidlertid fast, at de nuværende muligheder for at medtage cykler i tog må forventes at være gældende ved passage af de faste forbindelser.

Min afvisning af SF's forslag ændrer ikke ved den kendsgerning, at regeringen klart satser på at forbedre vilkårene for cyklister i Danmark. Det er blevet tilkendegivet ved en række lejligheder, bl.a. i redegørelsen »Trafik 2005« fra 1993.

Jeg skal ikke i dag trætte Tinget med en udførlig redegørelse for de initiativer for cyklisterne, som regeringen har taget, men vil dog gerne fremhæve følgende:

I regeringens program fra 1993 blev der ekstraordinært afsat 800 mio. kr. på vejområdet til bl.a. omfartsveje, byforbedringer, cykelstier og

trafikikkerhedsarbejder. Disse projekter er i høj grad med til at gøre det mere attraktivt og sikkert at cykle. Der bliver løbende investeret i cykelstier langs hovedlandevejene. Der er afsat 45 mio. kr. hertil i 1996 og samme beløb i de kommende 3 år.

Regeringen er således grundlæggende enig med SF i, at der er behov for at gøre mere for cyklisterne, men jeg finder ikke, at det foreliggende forslag er brugbart. Der er andre og bedre metoder til at sikre, at cyklisterne ikke bliver overset, når de faste forbindelser tages i brug.

**Poul Andersen (S):**

Umiddelbart når man ser SF's forslag, får man jo sympati for det: spørgsmålet om at bruge 200 mio. kr. og så lade DSB klare de ting her. Men når man tænker nærmere over tingene – man kunne jo godt på en fredag give SF en god idé – havde det måske været en god idé for at sætte tingene lidt mere i relief at lave en undertekst på dette forslag, og den kunne være: Ren mammon til folket.

Når det er sagt, vil jeg gerne sige, at vi er af den opfattelse, at vi skal gøre noget for at få ordentlige ordninger for cyklisterne, både på Øresundsforbindelsen og på Storebæltsforbindelsen. Ministeren var inde på, at der er en ordning i dag med DSB, som kan bruges. Derudover mener vi, at et godt supplement og en styrkelse på området for cyklisterne kan være indsættelse af private busser.

Tillad mig at citere de to borgmestre fra henholdsvis Nyborg og Korsør fra Fyns Amtsavis den 27. november 1995:

»De to brobyer, Nyborg og Korsør, har hidtil ikke haft noget nabofællesskab. Det bør ændres, mener de to kommuners borgmestre. Udvekslingen mellem de to byer kan lettes, hvis der kan oprettes en pendlerbusrute via Storebæltsbroen. Vi har talt sammen om ideen og er enige om at gå til Folketinget og A/S Storebælt med forslaget, siger borgmester Flemming Eriksen (S) Korsør.

Ruten kan lette adgangen fra bycentrum til bycentrum og dermed udvekslingen mellem bolig og arbejdsplads på hver sin side af Bæltet, men skal ruten realiseres, kræver det naturligvis, at billetprisen kan blive til normal zonetakst, som vi kender fra de amtslige trafikelskaber, og jeg mener da også, at sådan en rute skal drives i det regi. Og jeg skal sige, at fra Socialdemokratiets side er vi indstillet på at følge op på det og få etableret en sådan ordning.«

**Svend Heiselberg (V):**

Venstre kan ikke støtte lovforslaget. Vi synes, det er en lidt ejendommelig holdning, at en cykel skulle give en fri billet til tog eller bus, når man skal passere Storebælt eller Øresund, og derfor må vi også afslå at støtte lovforslaget.

**Kaj Ikast (KF):**

Det har fra den første start på diskussionen om Storebæltsforbindelsen været diskuteret, hvordan man skal transportere cykler over, og der har været en stor åbenhed over for spørgsmålet om, hvordan man skal transportere cyklerne både med tog og bus. Der har været forslag om særlige lastvogne i forbindelse med Storebælt og Øresund, og derfor er der gjort alt, hvad der kan gøres, for cyklisterne. Der mangler kun, at broen står færdig, og at man får det etableret. Der er jeg enig med ministeren.

Men det argument, som SF fører frem her, er, at det skal være juleaften hver eneste dag. Vi har jo heller ikke lavet kondistier over hverken Storebælt eller Øresund, og derfor skal de gående jo ikke have gratis billetter. Derfor kan jeg heller ikke forstå, at når man ikke laver cykelstier, så skal cyklisterne have det gratis. Jeg mener, det er et stort floppnummer, og jeg synes ikke, Folketinget kan være bekendt at behandle et sådant forslag. Vi går imod.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg må med det samme sige til den konservative ordfører, at jeg er aldeles ikke enig med ham i, at det her lovforslag er et floppnummer. Sådan betragter jeg det i hvert fald ikke. Jeg betragter det derimod som et signal om, at der er nogle partier her i Folketinget, der interesserer sig for, at cyklister får bedre forhold, end de har i dag. Og det er jo ikke nogen hemmelighed, at jeg her i sommer har været inde på den tanke at støtte Dansk Cyklist Forbund i, at der skulle laves en cykelsti over Øresund. Og man kan jo sige det på den måde, at det var en relativt gratis omgang, for dels deltager mit parti, Det Radikale Venstre, jo ikke i forliget om Øresund, og dels var der ikke forfærdelig meget oplutning om det.

Og derfor synes jeg også – og vil også godt sige til SF – at det forslag, man lægger frem her, synes vi er afbalanceret, og det sender det signal, at man er indstillet på at gøre noget for cyklisterne, nøjagtig som vi også har hørt trafikministeren sige at man vil gøre det. Sådan som også jeg har forstået det, er det jo altså broparti-

erne, der står bag og har aftalt sammen med de øvrige partier i den tillægsbetænkning, som vi hørte omtalt før, at man vil sørge for, at der bliver mulighed for at tage cyklen med over.

Realiteten er jo, at de tog, som Folketinget også har været med til at bestemme at man skal have, ikke i det omfang det er muligt i dag, kan medtage cykler, og derfor bliver man altså nødt til at finde nogle andre ordninger.

Vi kan ikke støtte forslaget, som det ligger her, og heller ikke, at det skal være gratis for både passagerer og cykler at køre over. Men en eller anden rimelig løsning for folk, der skal have deres cykel med – også økonomisk – er vi indstillet på at se på, dog med det forbehold, må jeg sige, at vi jo også har vedtaget, at nu har DSB fået en bestyrelse og en administrerende direktør, og hvad ved jeg. Og de skal jo bestemme, og det vil sige, at der jo skal afvejes.

Men jeg siger SF tak for, at de har givet os lejlighed til at diskutere det her:

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg synes, det er lidt uhørt at høre fra hr. Kaj Ikast, at det her er et floppnummer. Det er sjældent, at man hører den slags her fra talerstolen, men nu har man hørt hr. Kaj Ikast som medlem af den jyske mafia fortælle, at alle dem, der har en anden holdning til det, end hr. Kaj Ikast har – det er sådan en udsendelse, der kører på Lorry for øjeblikket – det er altså nogle, der er langhårede og langskæggede og går uden sko, og hvad ved jeg.

Jeg synes ærlig talt, det ville tjene hr. Kaj Ikast, at han ligesom bevæger sig i et lidt andet sprog – hvis det er sådan, at når trafikministeren har været uenig med hr. Kaj Ikast, så skal trafikministeren træde tilbage, og jeg ved ikke hvad. Jeg synes ærlig talt, hr. Kaj Ikast er ved at skrue tingene op, hver gang han skal argumentere. Jeg vil godt bede om en saglig argumentation. Hvis det er for meget at bede om fra hr. Kaj Ikast, så kan han jo bare lade være med at tage ordet til de her ting.

Men jeg har altid haft den holdning, at hvis et parti eller et menneske stiller et forslag her i Folketinget, går jeg da ud fra, at det er noget, der skal behandles seriøst. Det er den holdning, jeg har, også til det forslag på dagsordenen, der skal behandles efter dette her – for tredje eller fjerde gang.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne sige her fra Folketingets høje talerstol: I hele debatten om Øresundsforbindelsen og om Storebæltsforbindelsen har der konstant mellem alle forligspartierne været en holdning om, at cyklisterne skal have et fair tilbud om at komme over. Og det ved hr. Tommy Dinesen udmærket godt i forvejen: at der er lavet speci-alkøretøjer og stillet forslag om at få dem transporteret over på en billig måde.

At DSB skulle have dem over på en billig måde, det er jo det, forligspartierne hele tiden har sagt. Men man kan da ikke komme og sige, fordi vi ikke har villet sætte en vinge på hver side til cyklisterne, at så skal de ikke betale for at komme over.

Det var jo det, jeg mente med at tale om de dér kondifolk. Der er måske nogle, der gerne vil løbe tværs over Storebælt – det vil jeg ikke benægte – men derfor kan vi ikke lade dem gøre det gratis. Vi har valgt det her af trafikikkerhedsmæssige årsager, fordi folk ikke skal slås ihjel. Vi har valgt at sige: Af sikkerhedsmæssige grunde kan man ikke cykle eller gå eller løbe. Det er for kørende trafik, og det er dem, der betaler, og det er bilerne, der også kommer til at betale for cyklisterne i de særordninger, der er lavet. Det er der jo ingen der er i tvivl om.

**Jan Kørpe Christensen (FP):**

Jeg er da enig med SF i, at uanset hvilke forslag der kommer her i Tinget, må man behandle dem seriøst. Men der skal også være frihed til at fremlægge sin helt klare holdning til de forskellige forslag. Og når hr. Kaj Ikast kalder det et floppnummer, så skal hr. Kaj Ikast naturligvis have lov til det som folkevalgt her i Folketinget – ligesom alle vi andre. Jeg er så ikke enig med hr. Kaj Ikast. Jeg mener naturligvis, at uanset hvilke forslag det er, må vi behandle dem seriøst.

Nu hørte vi jo den radikale ordfører, og i hvert fald 75 pct. af det, der blev sagt i den radikale ordførers tale, var jo ret positivt over for det foreliggende forslag. Så kommer der altid et men lige til sidst, og det er selvfølgelig kedeligt for SF, for jeg havde faktisk forudset, at der var uenighed i regeringen på det her område om, hvorvidt man skulle støtte det eller man skulle tage afstand fra det, så jeg troede faktisk, at Det Radikale Venstre havde meldt klart ud over for sine regeringspartnere, at det her ville man støtte. Men det var så ikke tilfældet. Så kom der jo en del forbehold lige til sidst.

Fra Fremskridtspartiets side mener vi ikke, at vi kan støtte det foreliggende forslag. Jeg vil godt sige, at det dér med, at man ligesom med cyklen i hånden kan få en slags frikort til at komme over Øresund, det er ikke noget, vi er tilhængere af. Jeg vil også godt sige, at det på en måde måske lyder umiddelbart fornuftigt, men der er, som det også blev sagt af andre ordførere, kun én kasse, det kan tages fra, og det er så andre områder.

Nu skal vi umiddelbart efter dette beskæftige os med et andet lovforslag, om liberalisering af HHH-linjen, og hvis vi én gang for alle kunne få den liberalisering igennem, så kunne det måske blive billigere også for cykelfolket at komme over Øresund til sin tid netop ved denne liberalisering. Så Fremskridtspartiet skal ikke forlænge debatten om denne sag, men bare afvise forslaget.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jamen jeg er ked af, hvis hr. Jan Kørpe Christensen ikke har forstået, hvad jeg sagde, eller ikke kunne udrage en mening af det, jeg sagde. Jeg sagde nemlig, at Det Radikale Venstre jo ikke er broparti, sådan som andre her i salen er, og det er jo bropartierne, der bestemmer, hvad man kan, og hvad man ikke kan i de her sammenhænge. Og selv om jeg skriver en artikel til samtlige landets aviser om, at jeg synes, det er en god idé, at man bruger 200 mio. kr. på en cykelsti, som man kan hænge uden på Øresundsforbindelsen, så er det jo ikke det samme som, at jeg har oplevet, at de øvrige bropartier klapper i hænderne over det.

Det gør de ikke. De synes, det er en gennemført dårlig idé. Og så står man altså dér og skal slås med vindmøller og kan ikke få sine ting igennem, og det var derfor, jeg sagde, at det i virkeligheden var en gratis omgang for mig at sige det dér. Der var også en socialdemokratisk ordfører, der var ude at sige det samme, men det har ikke fået Socialdemokratiet til at skifte holdning.

Og på den baggrund synes jeg faktisk, at argumentationen i bemærkningerne til SF's forslag er god, for der står nemlig: Hvor mange gode cykelstier kunne vi i øvrigt ikke få ude i landet for de penge, det ville koste? Og det ville i virkeligheden tilgodese mange flere cyklister og mange flere mennesker. Jeg synes, det er en god argumentation, og det var det, jeg sagde. Det var ikke for at løbe fra, at jeg mener, at man

egentlig godt kunne gøre begge dele, men det er ikke realistisk, og så må vi jo pakke sammen.

**Jette Gottlieb (EL):**

Enhedslisten synes, det er et glimrende forslag, som vi såmænd også selv kunne have stillet. Det udtrykker den yderste grænse for tålmodigheden i den sunde fornuft. Vi er imod broerne, fordi de fremmer bilismen og øger kuldioxidudslippet og i øvrigt er skadelige for miljøet, men vi bliver stemt ned. Så forsøger vi at afprøve grænserne for bilfetichismen ved at undersøge mulighederne for at anlægge cykelstier på broerne. Ramaskrig! Derimod udtaler mange sig med varme om, hvor enkelt det ville være at lægge et tredje spor hver vej på motorvejen.

Nu kan vi så prøve en sidste udvej for at fremme mulighederne for at bruge cyklen som transportmiddel rundt i landet i overensstemmelse i øvrigt også med den overordnede trafikpolitik, som den er udtrykt i Trafikplan 2005. Disse muligheder er jo direkte blevet beskåret med broforbindelserne. Derfor må der findes løsninger for, hvordan man som cyklist kan forcere den barriere, der er skabt, og i den forbindelse er det her lille forslag en udmærket løsning.

**Arne Melchior (CD):**

Først et enkelt ord til hr. Tommy Dinesen om glosen flop. Vi skal også passe på ikke at blive alt for barberede her. Hr. Tommy Dinesen kan jo også benytte frisprog.

Jeg har slået ordet efter – for nu at kontrollere min egen opfattelse – både i Nudansk Ordbog og i Synonymordbogen, og flop er altså synonymt med forbier, fuser, kikser, nitte og den slags ting. Det må man have lov at sige om et andet partis lovforslag, at det er en fuser eller en svips, og det mener jeg bestemte også det er. Jeg er helt overbevist om, at det er det.

Er det gratis at tage cyklen med fra København til Roskilde? Eller fra Esbjerg til Varde? Næ. Og det har SF, så vidt jeg ved, heller aldrig stillet forslag om at det skulle være. Hvorfor skulle det så pludselig være gratis at tage den med fra Nyborg til Korsør? Eller fra København til Malmø? Det er ikke til at se nogen som helst mening i, og jeg synes, at når hr. Ikast siger flop, så er det meget høfligt og i øvrigt ganske ram-mende.

Jeg forstår slet ikke fru Vibeke Peschardt, der siger, at det har til formål at forbedre forholdene for cyklisterne. Jeg er medlem af og betaler mit

kontingent til Dansk Cyklist Forbund, og jeg er en glad cyklist, og jeg mener, at forholdene for cyklisterne skal være endnu bedre. De er allerede gode, men de skal være endnu bedre. Det har ministeren jo også redegjort for, at det arbejde står fortsat for. Men at det pludselig skulle blive gratis for cyklen og så også for personen? Undskyld, at jeg siger en forbier, men det er vel et mildt udtryk om det.

Hvad cykelstier over disse faste forbindelser angår, er det ikke kun, som hr. Ikast fremstillede det, sikkerhedsgrunde, der taler imod; det er først og fremmest, at der næsten intet behov er for det. Der er jo angivet nogle tal om, hvor mange der ville bruge dem, og hvor stort et trafikspring man kunne tænke sig at der ville blive, hvis der blev en cykelsti, og at det antal, der kan være tale om, slet ikke retfærdiggør så dyre anlæg. Og man skal altså også igennem en tunnel. Nej, kom ikke her med den!

Må jeg lige minde om, at der findes et notat fra Øresundsselskabet, som enormt fyldestgørende og også med henvisning til udenlandske erfaringer og indretninger viser, at det hører ingen steder hjemme at anlægge en sådan cykelsti. Jeg havde også følelsesmæssigt sympati for det i starten, men ved at undersøge det nærmere og grundigt, som jeg har gjort sammen med andre, må jeg sige, at det har overhovedet ingen fremtid for sig og giver ingen mening.

Jeg havde sandelig ventet, at hr. Tommy Dinesen ville være kommet med noget med en vandcykelordning. Det havde, synes jeg, klædt hr. Tommy Dinesen meget bedre: en flot, stor vandcykel, som kunne tage en del landcykler om bord og sejle dem ved siden af toget, eller hvad som helst. Men jeg har fuld tillid til de bestræbelser, som Øresundsselskabet og ministeren gør sig for at sikre, at når disse faste forbindelser står klar, vil cyklister få en udmærket betjening og behandling. Jeg forventer egentlig ikke, at det bliver andet end i nogle sommermåneder, for jeg tror ikke, der bliver behov for det på andet tidspunkt, og i dag kan man jo også få transporteret sin cykel mellem landsdelene. Så der er slet ikke noget problem i det; det er et kunstigt problem.

Og jeg vil altså have lov at sige, at vi må kunne udtale det herfra, når vi synes, at et forslag ikke giver mening og ikke har mulighed for at blive udført. Og det må også fru Peschardt altså tage med i købet, at det må man have lov at sige. Når man hører debatter i andre landes parlamenter, så er der altså noget mere go i den. Jeg

ønsker ikke, at vi skal gå over til håndgemæng – vorherre bevares – eller til klapsalver eller piften eller den slags ting, men vi skal også passe på at tale et normalt, dagligt sprog med hinanden og sige hinanden vort hjertes mening. Det kan da aldrig skade nogen.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jamen jeg vil sige til hr. Arne Melchior, at det har overhovedet ikke været min hensigt at kritisere, at hr. Kaj Ikast brugte udtrykket flop. Det forholdt jeg mig faktisk ikke til. Jeg forholdt mig til indholdet af det, han sagde, og for at skære det ud i pap – nu må vi jo godt bruge de ord dér – så vil jeg sige til hr. Arne Melchior, at Det Radikale Venstre støtter ikke SF's forslag. Det lød, som om hr. Arne Melchior var i tvivl om det. Det gør vi ikke, men vi støtter, at det bliver muligt på en fornuftig måde at få cykler med over de to forbindelser, der ikke giver mulighed for det i dag. Og det kan være med shuttlebus, og det kan være andet, og det skal helst ikke være for dyrt.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jamen når vi nu også for fremtiden får en papcykel, så vil jeg da også sige firkantet og ikke rundt som et cykelhjul, hvordan jeg så opfatter fru Peschardts sidste bemærkninger, nemlig at hun er helt enig i den afvisning, ministeren gav af forslaget.

Og så havde jeg da lov til at harcelere en lille smule over, at i hvert fald indledningen af fru Peschardts ordførertale viste, at hun syntes, at forslaget var egnet til at gøre noget mere for cyklisterne. Og dér forstår jeg nu, at det er det altså ikke, og dér er vi enige, og det er dejligt. Det er jeg glad for.

**Ole Donner (DF):**

Der har været megen negativ omtale af det her lovforslag fra SF. Fra Dansk Folkepartis side vil vi ikke være negative over for forslaget. Vi hører til de partier, der ikke ville være med til at anlægge en cykelsti over Storebælt, fordi det for det første ville være meget dyrt, og det ville nok heller ikke være særlig hensigtsmæssigt af sikkerhedsmæssige grunde.

Men omvendt må vi også sige, at DSB har så mange fortrin ved benyttelsen af Storebæltsforbindelsen. De får en fortrinsret på perioden, og de kommer stort set selv til at bestemme, hvad

de vil betale, så derfor synes vi, det er positivt, at man tænker på at gøre noget for cyklisterne. Vi vil meget gerne være med til at arbejde positivt med det lovforslag i udvalget. Vi tror ikke som andre ordførere på, at folk vil komme slæbende med deres cykel for at komme gratis over Storebælt. Vi tror faktisk, at det kun vil være dem, som er på cykeltur, der vil henvende sig for at komme med over.

Så vi er ikke afvisende over for forslaget.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil godt sige tak til de ordførere, der havde sympati for forslaget.

Når jeg tog ordet imod hr. Kaj Ikast – og det er også til hr. Arne Melchior – så var det selvfølgelig, fordi jeg blev noget pikeret over at få at vide, at det er noget flop. Det gør jeg set ud fra, at jeg ærlig talt har noget hjerteblood i det her. Jeg er selv cyklist, har ikke bil, og jeg mener ærlig talt, at det er fantastisk at opleve i det her land, at hvis det drejer sig om bilister, kan man gøre alt. Man kan stille sig herop på Folketingets talerstol og sige: Vi bygger nogle midtjyske tværveje til 7 mia. kr. Så farer samtlige Konservervative og Venstrefolk herop og siger: Halleluja, hvor er det dog godt, det skal vi have.

Men kommer man med noget andet og siger, at der er andre, der skal tilgodeses, nogle af dem, der ikke forurener, f.eks. dem, der går, eller dem, der cykler, så får man at vide, at det kan ikke lade sig gøre.

Eller bruge den samme sum penge, som man bruger på veje, til den kollektive trafik, nej, det kan man ikke. Man kan ikke bruge 7 mia. kr. på at forbedre DSB f.eks. Sådan er mentaliteten her i Folketinget hos et stort flertal, og det er den desværre også hos en stor del af befolkningen.

Når det her forslag er kommet frem, er det selvfølgelig, fordi jeg lyttede meget og kiggede på det forslag, der kom fra Cyklistforbundet. Men som fru Vibeke Peschardt har været inde på, mente jeg ikke, at det var den rigtige måde at gøre det på, fordi de 200 mio. kr. kunne bruges til 200 km cykelsti, og det så jeg hellere rundt omkring i landet.

Men jeg synes ærlig talt, at når der kommer en grøn bevægelse, som Cyklistforbundet er, og den kommer med et forslag, så bør man tage det op. Og jeg synes, det har ret i – også når man kigger på Trafikplan 2005, hvor en tredjedel af trafikanterne her i landet gerne skulle til at være gående eller cyklister – at man skal prøve på at gøre noget alvorligt ved det.

I lørdags havde jeg en artikel i Politiken, hvor jeg bl.a. gjorde opmærksom på, at man i stedet for at give fradrag til folk, der ligger og kører frem og tilbage, og i stedet for skrotningsstilbudet, hvor folk fik 6.500 kr. for at købe en ny bil – det synes tilsyneladende alle eller størstedelen her i Folketinget var en god idé – kunne give de penge til folk, der ikke køber en ny bil. Så kunne vi jo nedsætte forureningen.

Det er ærlig talt den slags ting, som jeg godt vil have at man prøver på at kigge på med andre øjne, men der er sikkert lang vej endnu.

Der er jo heller ikke noget i vejen, når man lige for nylig har kunnet se, at Øresundsbroen nu kan få en ekstra udvidelse med to kørebaner til 110 mio. kr. Der er ikke én i Folketinget, der har taget det op. Det er i orden, når bare det er bilismen, der igen får et eller andet. Der er altså godt nok plads til flere biler. Der er tilsyneladende ikke plads til cyklister. Og derfor vil jeg godt forsvare en gruppe, som i hvert fald ikke forurenere, og som oven i købet med den form for transport, de udøver, er med til at gøre befolkningssundheden bedre med noget motion.

Der blev sagt fra trafikministerens side, at bare man tog en cykel med, var det ikke ligesom en billet til at komme over, og hr. Arne Melchior har været inde på det samme. Må jeg ikke godt sige, at der er en forskel på veje og de her to forbindelser, altså Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen, nemlig det, at man skal betale for at komme over, og det er derfor, jeg synes, denne her idé ikke er dårlig.

Hvor Cyklistforbundets idé ikke er god, det er, hvor man kæder en ekstra cykelsti på – det har der ikke været tale om på Storebælt, men på Øresund. Man kommer højt op, og derfor tror jeg, der er ret megen vindmodstand, hvis man bruger det på den måde. Derfor var alle i SF's folketingsgruppe, da jeg foreslog det på vores sommergruppemøde, enige om, at det her var et godt kompromisforslag, som vi godt kunne fremsætte, og det er derfor, det er gjort.

Ministeren var inde på, at der kommer nogle forslag om at forbedre forholdene for cyklisterne. Det er rigtigt, og det er vi enige i, der er slet ikke noget dér; men det her forslag kunne altså godt være ét af dem. Og der sker mange ting rundt omkring i verden. Hollænderne er begyndt at sige, at de, der cykler på arbejde, kan nu få et skattefradrag. Der sker noget i Tyskland. Og der sker noget i Schweiz og andre steder. Derfor kunne vi også godt være med.

Hr. Poul Andersen mente, det var ren mammon for folket, og kom med et andet forslag, som mere går på pendlingen. Det kan jeg da ikke være uenig i, men det her drejer sig ikke så meget om pendling. Det her drejer sig sådan set mere om en trafikform, som jeg godt vil være med til at støtte. Den har brugere også i ferietiden. Der er jo mange, der tager til Sverige på cykelture om sommeren, hele familier, og der er mange, der bruger den på øerne. Så derfor syntes jeg, det var bedre på den måde. Jeg har gudskelov mit parti med og også nogle af de andre partier her.

Hr. Svend Heiselberg sagde, at det var en ejendommelig holdning at have. Nu har jeg prøvet på at redegøre for, hvorfor jeg har den. Og hr. Kaj Ikkast har jeg også svaret. Den sidste var hr. Kjøpke Christensen, som mente, at vi kunne slå en handel af: Hvis vi stemmer ja til det forslag, vi skal til at behandle nu, så kan det godt ske, at man vil være med til at sige ja til det forslag, vi havde. Den slags handler foregår i hvert fald ikke.

Så tror jeg, jeg har været det hele igennem, men jeg må så konstatere, at det her forslag nok ikke får den store opbakning under den videre behandling. Det må vi så lære at leve med, men jeg vil stadig væk sige, at holdningen har jeg i hvert fald, og det, der er blevet sagt fra SF's side, det er i hvert fald noget, vi står inde for på det her område.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Tre små replikker til hr. Tommy Dinesen:

Formålet med forslaget om skrotning af biler og betalingen herfor var dels trafikikkerhedsmæssigt og dels økonomisk til fordel for staten. Det er ikke penge, der kunne være brugt andre steder. Skrotningsordningen medførte betydeligt salg af nye biler, hvorved staten tjente mange, mange flere penge, end den gav ud. Det er klart bevist og dokumenteret, at forslaget statsøkonomisk var en stor fordel.

Så vil jeg gerne takke hr. Dinesen for hans støtte til DCF, Dansk Cyklist Forbund, som jeg som sagt er medlem af. Det er jo meget sødt af ham. Det betyder ikke nødvendigvis, at alle forslag, det kommer med, er gode forslag.

Når hr. Dinesen harcelerer over, hvad man gør for bilisterne – og han henviste bl.a. til milliarder til motorvejene – så vil jeg gerne sige, at bygning af motorveje faktisk også er til klar og betydelig fordel for cyklisterne, for jo flere biler

der nemlig ledes bort fra de almindelige landeveje og over til motorvejene, desto bedre plads og sikkerhed bliver der selvfølgelig for dem, der cykler på landevejene.

Og endelig skal jeg advare imod at opdele befolkningen i cyklister og bilister. Sådan forholder det sig ikke. Vi har 4 millioner cykler i dette land – forstå det, hvem der kan – og vi har 1,6 millioner personbiler, hvis jeg husker ret. Det er dokumenterbart, at langt de fleste cyklister også somme tider er bilister og omvendt. Så denne opdeling af cyklisterne, som er så grønne, medens bilisterne er sådan nogle grise, den holder ikke, for langt de fleste voksne borgere i dette land er snart cyklister og snart bilister. Det skifter, og de har begge identiteter, og der er ingen mening i at opdele dem i de rigtige og de forkerte.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Nu skal jeg ikke starte nogen større trafikpolitisk debat, men hvis det er en økonomisk fordel for samfundet med skrottningsordningen – og det var det, jeg prøvede på at forklare den danske befolkning i lørdags, hvilken holdning jeg har til det her – så mener jeg, det er tåbeligt at give folk 6.500 kr. for at købe en ny bil. Det ned sætter jo ikke forureningen. Det havde derimod været bedre, hvis man havde givet dem de samme penge for ikke at købe en bil. Så var der blevet mere plads. Så skulle vi måske ikke lave så mange veje.

Det er ligesom at prøve på at vende tingene om og tænke på en lidt anden måde om det at købe en ny bil. For det første er det jo enkelte folk, der sidder i hver sin bil, og de fylder altså ret meget i trafikken, hvorimod cyklismen – det er der i hvert fald ikke nogen der kan argumentere imod – er en sundere og bedre form for trafik, og det var den, vi burde satse på, men vi satser på bilismen hele vejen igennem.

Men hr. Arne Melchior har det jo sådan, at bilen er en hellig ko næsten, og det har den jo altid været for CD. Hr. Arne Melchior siger, at man ikke kan dele folk op i det ene og det andet. Nej, det er da rigtigt, men de to måder at være trafikant på er altså meget forskellige, hvis der skal vælges set ud fra at være grøn og prøve på at forhindre det, der foregår med bilismen; det er jo forurening, og det har vi jo lige haft en debat om henne i Landstingssalen. Det viser sig både på vej, og hvad ved jeg, at man bliver ved med at pøse penge i de mange biler.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Det lovforslag, vi behandler, handler ikke om skrotning af biler, og hvis ordførerne har mere at sige om cykelstier, så er man velkommen på talerstolen.

Det har man – fru Jette Gottlieb for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Selv om det er fredag, er der grænser for, hvad man kan lade passere.

Når hr. Melchior siger, at det, der er i gang her og nu, er, at man vil forsøge at bekæmpe bilister og støtte cyklister, så har han ikke ret. Det er en diskussion, som handler om at fremme cyklismen på bekostning af bilismen. Det er en del af den overordnede trafikplan, som vi arbejder efter, og som hr. Melchior i øvrigt selv har stemt for, så vidt jeg ved, og der ligger i hele den her diskussion en mulighed for at fremme cyklismen som en del af transportsystemet – ganske rigtigt på bekostning af bilismen.

Når hr. Melchior så siger, at nu går vi i gang med at bygge motorveje, og at det er til stor glæde for cyklisterne, for så fjerner vi bilerne fra de veje, hvor cyklisterne også færdes, så er der selvfølgelig et gran af sandhed deri, men samtidig ved vi også, at enhver bygning af enhver motorvej fremmer bilismen ganske alvorligt. Det forslag, vi i dag behandler, er et forslag, der søger at styrke cyklismen – ganske rigtigt, ja, men ikke engang på bekostning af bilismen i det her tilfælde.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Hvis jeg har læst forslaget rigtigt, så handler det ikke om cykelstier, men om gratis medtagning af cykler, og det er det, vi har vendt os imod, for det findes ikke andre steder.

Jeg må have lov at fastholde, at de fleste cyklister tillige har bil, og jeg kunne tilråde hr. Tommy Dinesen og for øvrigt også andre partier på den fløj at lave en lille undersøgelse – den kan laves for ikke så mange penge – og se, hvor mange af deres vælgere der har bil og vil have friheden til at have bil og vælge bilen, når det passer bedst i deres behov og mønster den dag og i den sammenhæng, eller tage cyklen, når det bedst passer ind i den.

Så vil det nok vise sig, at et meget stort flertal af f.eks. SF's vælgere også har bil, og derfor kan jeg slet ikke acceptere, at min bil skulle være en



hellig ko. Jeg har slet ikke nogen hellige ejendele, og jeg har slet ikke køer, og min bil er ikke anderledes end min cykel og min jakke, og hvad som helst jeg har af værktøjer og redskaber til at forsøde og behageliggøre min og familiens hverdag, og det vil jeg have lov til at have, uden at ordet hellighed skal komme ind i den forbindelse. Men det er da et udmærket udtryk. Jeg kan bare konstatere, at det er et forkert udtryk i sammenhængen.

(Kort bemærkning).

**Niels Anker Kofoed (V):**

Jeg synes, det er en interessant diskussion, hvis den drejer sig om cykelstier. Jeg vil hverken udtale mig om bilister eller om cyklister, men hvis man vil fremme cyklismen – hvis det er en isme – så synes jeg ikke, at man fremmer cyklismen overhovedet ved, at man laver en cykelsti over Øresund på en bro. Mon de ærede medlemmer kunne tænke sig at køre på cykel fra Malmø til København i strid modvind på en bro, hvor der ikke er læ? Det ville ikke tiltrække så forfærdelig mange cyklister.

Hvis man vil fremme cyklismen, skal man hellere anvende de penge på land, for dér får de praktisk betydning. Der er alt for mange steder i Danmark, hvor det ikke er til at køre på cykel, fordi bivejene er for smalle og man hele tiden skal tage hensyn til, at der kommer en bil.

Derfor skulle man prøve at indrette sig, som vi har gjort på Bornholm, hvor vi har lavet flere veje med cykelstier, for så kan man fremme cyklismen. Men det kan man ikke ved at lave en cykelsti over Øresund, og hvis man endelig skal have cyklen med, må det være på de samme betingelser som andre steder. Når vi skal over Storebælt, og når vi skal til Bornholm, må vi betale for cyklen.

Hvis det er cyklismen, man vil fremme, skal man lave nogle flere cykelstier i København og Nordsjælland. Der mangler man cykelstier, skal jeg love for.

Det var bare sådan et bidrag fra en aktiv cyklist, der selvfølgelig også har en rigtig cykel. Jeg har nemlig en mountainbike med 21 gear, og så er det nemlig sjovt at køre på cykel, og det er derfor, jeg cykler.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Vi er da meget, meget taknemlige for det helt uventede tilsagn om at støtte adskillige anlæg af

cykelstier på Sjælland. Vi vil meget gerne have tilsagnet mere præciseret.

Det er imidlertid slet ikke det, det lovforslag, som vi behandler, handler om, men det gør ikke noget. Vi er glade for tilsagnet og vil gerne drage nytte af det senere.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 61:

#### Forslag til folketingsbeslutning om fri konkurrence på Helsingør–Helsingborg-overfarten.

Af Ole Donner (DF) m.fl.  
(Fremsat 14/12 95).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

#### Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det beslutningsforslag, som Folketinget behandler nu, har en meget præcis tekst, der hedder, at Folketinget pålægger regeringen at sikre – at sikre – at der etableres fri konkurrence på Helsingør–Helsingborg-overfarten. Det kan være lidt vanskeligt at finde ud af ved læsning af forslaget til folketingsbeslutning, hvad der ligger i »at sikre«.

Jeg kan oplyse, at regeringens holdning er uforandret, og at regeringen arbejder for at skabe mulighed for konkurrence på Helsingør–Helsingborg-overfarten. For at skabe den mulighed på Helsingør–Helsingborg-overfarten