

## Afstemning

### Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 87:

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

Af Margrete Auken (SF) m.fl.  
(Fremsat 3/12 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Man indleder jo ofte en tale med at sige: Og nu til noget helt andet. Det kan man altså ikke gøre i det her tilfælde, for der er jo sammenhæng mellem det forslag, der lige er behandlet, og det beslutningsforslag, vi nu skal behandle.

Lad mig sige med det samme, at jeg finder motivet bag SF's forslag sympatisk. Jeg deler således fuldt ud SF's mål om at gøre trafikken mere fremkommelig og sikker for cyklisterne. Det tror jeg da må glæde fru Margrete Auken.

Når jeg alligevel på regeringens vegne må afvise forslaget, skyldes det derfor ikke, at jeg er uenig i hensigten, men snarere at jeg er uenig i den måde, man ønsker at nå målet på. SF's forslag går nemlig for en stor del ud på at gøre en række konkrete virkemidler, som landets vejbestyrelser i dag kan vælge at benytte sig af efter en konkret vurdering af de lokale forhold, påtvungne, og det tror jeg ikke er klogt.

Kl. 17.20

Beslutningsforslaget indeholder seks elementer. De tre første har det tilfælles, at de alle vedrører forhold omkring afmærkning i forbindelse med kryds og rundkørsler. Det er således væsentligt at holde sig for øje, at muligheden for at anvende de pågældende virkemidler allerede

findes i dag. Det drejer sig om blå vejbelægning og/eller cykelstitegn samt tilbagetrukne stoplinjer for biler i signalregulerede kryds og rundkørsler samt etablering af ligeudgående cykelbaner i signalregulerede kryds, således at ligeudkørende cyklister kommer til at holde til venstre for højresvingende biler i krydset. Dette opnås ved, at bilernes højresvingbane krydser den etablerede bane for ligeudkørende cykeltrafikanten inden krydset.

Jeg kan oplyse, at Vejreglerådet har fremsat forslag til vejledende vejregler om disse forhold. Vejreglerådet har til opgave at rådgive Vejdirektoratet i forbindelse med vejreglarbejdet og at sikre bred opbakning til vejreglerne hos vejsektorens interessenter. Rådet bidrager i den forbindelse til at sikre, at der løbende sker en videndeling og en erfaringsformidling på tværs af vejbestyrelserne i sektoren. I Vejreglerådet sidder bl.a. repræsentanter for amter og kommuner, som SF's beslutningsforslag på disse punkter må antages især at rette sig imod. Langt de fleste kryds og rundkørsler findes jo langs det kommunale og amtskommunale netværk.

Vejreglerådet udarbejder bl.a. forslag til vejledninger, retningslinjer og normer, dvs. bindende regler for anlæg, vedligehold og drift af veje. Rådets arbejde omfatter altså bl.a. netop forhold, som er af betydning for vejenes ensartethed, trafikikkerhed, miljø og fremkommelighed. De vejregler, der er foreslået på dette område, er ikke tænkt at skulle være bindende for vejbestyrelserne. Der er derimod tale om råd, vejledning og anbefaling af nogle eksempler, som det er op til den enkelte vejbestyrelse at anvende, i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt.

Jeg kan og vil gerne nævne to grunde til, at det ikke efter min mening er hensigtsmæssigt at gøre de pågældende forslag for bindende.

For det første er det vanskeligt at fastsætte generelle bindende regler, som dækker mange forskellige konkrete situationer. Det vil ofte bero på en konkret vurdering, om det er teknisk muligt og sikkerhedsmæssigt forsvarligt at anvende de foreslåede løsninger. Det er derfor ikke nødvendigvis nogen god idé at ophæve det lokale skøn til fordel for en egentlig lovgivning. De danske byer og veje er forskellige, og det, der er en god løsning det ene sted, kan godt give uforudsete problemer et andet sted. Vi har jo netop hørt den forudgående diskussion om gågaden. Det var jo et fremragende eksempel derpå.

For det andet bør det lokale selvstyre respekteres, på dette område i særlig grad, eftersom

langt hovedparten af cykeltrafikken foregår langs amts- og kommunalveje. En omfattende fastsættelse af bindende regler for vejbestyrrelserne, sådan som det her foreslås, vil påføre amter og kommuner en ekstra økonomisk belastning og vil måske også fritage dem for noget ansvar.

Jeg tror alt i alt, at det er mest fornuftigt, at kommuner og amter, der kender forholdene bedst, selv kan vælge på disse områder.

Så taler jeg om beslutningsforslagets punkt 4-6.

Det fjerde punkt i beslutningsforslaget vedrører etablering af gader forbeholdt cykler og kollektive busser. Dette foreslås iværksat på centrale trafikstrøg, hvor der findes parallelle gader, der kan benyttes af biler og øvrige motorkøretøjer.

Jeg har i den forbindelse noteret mig, at Færdselssikkerhedskommissionen i sit høringssvar til beslutningsforslaget har anført, at der blev gjort forsøg med netop denne type tiltag i 1960'erne og 1970'erne uden succes. I stedet valgte man at sats på at fremme udlægningen af lege- og stilleområder.

Men også med dette forslag er der i øvrigt efter min og den øvrige regerings opfattelse tale om en type tiltag, der mest hensigtsmæssigt kan planlægges og iværksættes af de myndigheder, der har et lokalt kendskab, dvs. gennem den lokale planlægningsproces.

Det er jo ganske enkelt her, man har den nødvendige viden om de lokale trafikmønstre og bedst kan vurdere konsekvenserne af en sådan trafikomlægning. Skulle man efter en sådan afvejning beslutte sig for at afprøve ideen, findes der også på dette punkt inspiration til den praktiske udførelse i vejreglerne.

Kl. 17.25

Det femte punkt vedrører forbedring af mulighederne for at bruge cyklen som transportmiddel i kombination med den kollektive trafik, nærmere bestemt i form af forbedrede parkerings- og medtageordninger.

Jeg kan oplyse, at muligheden for at medbringe cyklen i tog i de senere år er forbedret betydeligt. Der er på den baggrund allerede i dag mulighed for at medbringe cyklen i alle DSB's tog i fjern- og regionaltrafikken, og vores tal viser, at stadig flere benytter sig af muligheden. Jeg vil gerne oversende tallene til Trafikudvalget. Jeg har selv været imponeret over den pæne stigning, der er.

Dertil kommer, at mulighederne for at medbringe cyklen vil blive yderligere forbedret i de kommende år i takt med ibrugtagning af nyt materiel. Blandt andet vil tidsbegrænsningen på muligheden for at medbringe cyklen i S-tog blive ophævet.

Så jeg mener, der er god grund til at være tilfreds med forholdene på dette område.

Hvad angår parkering, viser DSB's opgørelser, at langt de fleste stationer har gode parkeringsfaciliteter for cykler. På en række stationer er der endda adgang til både aflåste og overdækkede parkeringspladser.

Alt i alt mener jeg derfor, at muligheden for at kombinere cyklen med den kollektive trafik er god.

I det sjette og sidste punkt i beslutningsforslaget foreslås en økonomisk præmiering af at vælge cyklen som transportmiddel mellem hjem og arbejdsplads.

Når der anvendes cykel mellem hjem og arbejdsplads, kan cyklisten foretage befordringsfradrag, hvis der køres mere end 24 km om dagen – det står der – f.eks. mere end 12 km hver vej. Det samme gælder for andre, hvad enten man anvender kollektiv transport, privat bil eller andre transportformer mellem hjem og arbejde. Kilometertaksten er den samme, uanset om der køres i bil, med offentlig transport eller på cykel. Hvis man skal følge SF's forslag og indføre en særordning for borgere, der udelukkende bruger cykler for at komme til og fra arbejde, vil det efter min bedste overbevisning kun gøre befordringsfradragsordningen mere kompliceret. Det er ikke et forslag, som regeringen kan støtte.

Sammenfattende kan jeg sige, at regeringen er enig i målet med SF's forslag, nemlig at forbedre fremkommeligheden for landets cyklister. Vi har gjort meget for det. Det afgørende er jo hele tiden at arbejde på at finde nye og bedre måder at forbedre fremkommeligheden på for alle trafikanter.

Jeg gentager, at regeringen ikke kan støtte beslutningsforslaget.

#### **Formanden:**

Så er det hr. Karsten Nonbo som ordfører.

#### **Karsten Nonbo (V):**

Jeg vil sige, at jeg ligger meget op af det, trafikministeren har sagt. Så hvis jeg skal roses denne gang, skal det også gå ud over trafikministeren. Jeg er stort set enig i det, for de fire-fem første punkter er gode muligheder, som man kan klare

lokalt. Fra mig skal der lyde: Bare man dog så kom i gang.

Og igen fra min lille oplevelse i morges: Jeg havde lidt svært ved lige umiddelbart at se, hvad der mentes med nummer tre, men den så jeg ganske tydeligt illustreret i morges på min cykeltur, for en sådan foranstaltning findes. Jeg kan ikke lige huske vejene, men det er herinde i København, og det er en ganske udmærket foranstaltning.

Nu er der vel et grønt flertal i Københavns Kommune, så jeg kan opfordre fru Margrete Auken til at punke dem og se at komme i gang. Jeg skal gerne gøre det også i den borgerlige kommune, hvor jeg bor. Nu er det ikke så meget byområder, men der er masser at komme i gang med.

Jeg har jo af samme grund min cykel holdende lige her ude foran Christiansborg, og jeg oplever hver eneste gang, jeg tager min cykel med, at det næsten er nemmere at have den med i toget, for det er nemmere at finde en parkeringsplads i toget, end det er at finde en parkeringsplads ved jernbanestationen, for der er altid plads i togene til cykler. Så den nemmeste parkeringsplads at finde er inde i toget.

Med hensyn til den økonomiske præmiering af at cykle, så er den der allerede nu. Den er der så rigeligt, og den giver god motion. Der er transportfradraget, og der er den friske luft. Jo flere kilometer man cykler, desto flere penge tjener man, og jo mere frisk luft får man, desto mere slipper man for at gå i motionscenter. Så der er præmiering dag efter dag, ud over at der er et meget, meget bedre velvære.

Kl. 17.30

Så der er masser af præmiering. Man behøver ikke at sætte kroner og øre på. Jeg har sådan en lille cykelcomputerterrorist, som tvinger mig til – det bilder jeg mig ind – at jeg skal cykle 150 km om ugen, altså 8.000 km om året, og hvis vi omregner det til, hvad det koster at køre dem i bil, så er der mange penge at hente. Så hvis fru Margrete Auken vil tjene mere, er det bare om at komme op på cyklen og cykle noget mere.

Men vi er enige i intentionerne om, at man lokalt bare kan komme i gang. Vi kan ikke være enige i, at der ud over den allerede beskrevne økonomiske præmiering ligefrem skal indføres et, skal vi kalde det, løntillæg for at cykle. Det kan vi ikke være med til. Derfor må vi afvise forslaget.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil undskylde over for trafikministeren, at jeg ikke rejste mig op og roste ham for hans positive holdning. Der var også noget, jeg ville spørge om, nu kan jeg så spørge hr. Karsten Nonbo om et enkelt punkt.

Jeg synes i øvrigt, det var en morsom iagttagelse at sige, at grunden til, at vi laver transportfradrag for bilister, hvis vi nu skal gå den anden vej rundt, er, at de lider så frygteligt ved at blive så tykke og fede og grimme og arrige, og hvad de nu gør, ved at sidde dér i deres biler, så derfor skal de have transportfradrag, hvorimod vi cyklister, der har så stor økonomisk gevinst af at cykle i stedet for at spilde vores kræfter, skal i hvert fald ikke hjælpes af staten. Det var altså sådan, at argumentationen jo lå i, at vi ikke skulle gå ind og præmiere de cyklister, der i forvejen tjente en frygtelig masse penge ved ikke at ødelægge sig selv ved at køre bil.

Vi henviser i vores forslag til Holland og Belgien, hvor man har arbejdet med at præmiere virksomheder, og jeg vil godt spørge, om hr. Karsten Nonbo trods alt alligevel ikke ville være med til, at vi prøver at kigge på, hvad det er for nogle modeller. Det er skattetekniske ting, vi har med at gøre, men er der nogle modeller, hvor man kunne fremme det her? Altså om hr. Karsten Nonbo ikke kunne give udtryk for en lidt positiv holdning, ikke et umiddelbart tilsagn, men bare et positivt: Lad os prøve at kigge på det.

Så har jeg et enkelt spørgsmål med hensyn til rundkørslerne. Vores forslag er her, at det, som man har lavet nogle steder i landet, hvor man laver stoplinjer for cyklisterne hele vejen rundt, vil vi altså ikke se. Det skal være sådan, at en cyklist, der kører ind i en rundkørsel, kan få lov til at køre igennem i stedet for at blive stoppet ved hver eneste frakørselsvej. Punkt 1 er altså, havde jeg nær sagt, næsten et lovgivningsspørgsmål, at der bør det ikke være muligt undtagen undtagelsesvis at bremse cyklisterne i rundkørslen. Det vil jeg godt lige have svar på også.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Nu kunne fru Margrete Auken med rette have skældt mig ud for at se forvirret ud, for det gjorde jeg i indledningen af fru Margrete Aukens tale, fordi jeg mener, at trafikministeren netop sagde, at der er samme fradrag, uanset om man cykler eller man sidder inde i bilen. Man får fra-

draget i forhold til den afstand, man bor fra sin arbejdsplads. Så der er absolut et økonomisk incitament til at cykle.

Med hensyn til rundkørslen er der også her lavet geniale løsninger. Jeg har set geniale løsninger, hvor man – det er så lidt uden for byerne – direkte har ført cykelstien ind under vejen, således at man kommer ind i midten af rundkørslen, og der har man så en cyklistrundkørsel, og så kører man ud under vejen igen i den retning, man skal. Sådan nogle geniale løsninger kan der klappes i hænderne ad fra min side. Når man laver restriktioner, hvor man er i samme niveau, så er det jo nok mest af hensyn til cyklisten frem for bilisten.

Men jeg er da villig til at sige, at vi kigger på det. Jeg tør ikke lige stå her og sige: Ja, selvfølgelig, fru Margrete Auken, det gør vi. Jeg vil heller ikke modsat stå her og sige: Nej, det vil jeg ikke være med til, men lad os vurdere det færdsels-sikkerhedsmæssigt.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Altså de der meget, meget fancy modeller der, hvor man fører cykelstierne under, kan man lave sine steder, men det er enormt dyrt. Så lad dem nu være, hvor de er. Det, vi bare beder om, er, at vi ikke får de der modeller, som jeg altså har set, hvor man siger, at vi for en sikkerheds skyld hellere må bremse cyklisten hele vejen rundt. Det er altså en model, man har mange steder i landet, hvor man ændrer de almindelige regler for, hvem der har vigepligt, og hvem der har, om jeg så må sige, fremkommelighed. Vi vil bare have det stoppet undtagen i de helt ekstreme tilfælde.

Så lige med hensyn til økonomien: Det er jo altså kønt at sige, at der gælder de samme regler for alle, bare man har kørt over 25 km. Det er jo andre vilkår, man har som cyklist i den sammenhæng her, men det er faktisk ikke det, vi har foreslået. Vi har spurgt til virksomheder. Det er altså ikke en fradragsordning for den individuelle. Vi siger: Kan man gå ind og undersøge, om virksomheden kunne støttes i den sammenhæng?

Kl. 17.35

Og det er alene det, jeg beder hr. Karsten Nonbo om, nemlig at tænke det med i forslaget og spørge: Kunne vi gøre et eller andet? Også det har man mig bekendt arbejdet med i Odense. Men det har jeg ikke helt styr på her.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg mener også, at man gør meget, men jeg er så ked af de der »Vi cykler til arbejde«-projekter osv., hvor det hele dør hen, når projektet er færdigt. Jeg vil hellere være med til at lave noget blivende, der gælder året rundt. Og det har jeg desværre ikke rigtig set. Der er altså mange cyklistere, der mister entusiasmen, når pengene forsvinder, og når hverdagen kommer.

Men hvis fru Margrete Auken har nogle gode forslag, så skal det ikke skorte på min vilje. Det er ikke sikkert, min evne er til stede, men min vilje til at se på dem er da til stede. Men så skal det også være noget, der er genialt, og noget, hvor færdselssikkerheden og cyklismen går mere op i en højere enhed end socialismen i det.

**Formanden:**

Så er det hr. Jørn Pedersen som ordfører.

**Jørn Pedersen (S):**

Generelt synes vi i Socialdemokratiet, at der er tale om en hel række positive tiltag. Vi elsker dem ikke lige højt alle sammen, men de er altså positive og har i hvert fald et positivt sigte. Og vi synes også, at mange af modellerne giver eller peger på nogle forbedringer, som er værd at undersøge nærmere.

Til gengæld har vi overordnet den indstilling, at vi faktisk synes, det skal funderes lokalt. Vi mener, at det er amter og kommuner, som er tæt på, der skal have muligheder for at gøre nogle af de her ting. Og for nu at være lidt mere positiv end at sige det, så vil jeg også godt sige, at vi faktisk går ind for, at vi i lighed med, hvad vi tidligere har haft, får lavet en pulje, så amter og kommuner kan søge, når de kommer med deres konkrete projekter.

Det har jo tidligere givet positive resultater, og vi har faktisk tænkt os, at vi igen i år vil komme med det i forbindelse vores finanslovoplæg, for vi mener faktisk, at mange af de ideer – nu vil jeg ikke komme ind på teknikken i dem, for vi har snakket længe i dag og snakket meget teknik – er værd at drøfte med henblik på at få lavet sådan en pulje. Og jeg tror også, at en del af den kunne virkeliggøres.

Så vi er positive over for meget af det, der ligger, og vil gerne være med til at få lavet en pulje, så vi kan komme videre herfra.

**Formanden:**

Så er det hr. Poul Fischer som ordfører.

**Poul Fischer (DF):**

Cyklister er bløde trafikanter og dermed meget sårbare i trafikken. Derfor er Dansk Folkeparti enig i, at der skal tages mest muligt hensyn til cyklisterne i trafikken, naturligvis under skyldig hensyntagen til øvrige trafikanters fremkommelighed.

Cyklister har modsætningsvis en forpligtelse til at beskytte sig selv mest muligt ved at være agtpågivende samt at overholde love og regler, bl.a. med cyklernes udstyr. Og det er jo ikke ligefrem det, vi oplever, når vi færdes i trafikken.

Beslutningsforslaget lægger op til seks tiltag for at øge sikkerheden og fremkommeligheden for cyklister, ligesom at det skulle bringe flere op på cyklen. De færdselssikkerhedsmæssige tiltag drejer sig for det meste om områder, der ligger inden for amter og kommuner.

Om de første tre tiltag vil jeg sige, at det er gode forslag, som er indført flere steder i landet. En vedtagelse af beslutningsforslaget vil gøre tiltagene obligatoriske og pålægge vejbestyrrelserne at indføre tiltagene. Det vil vejbestyrrelserne formentlig også langt hen ad vejen, da der er tale om fornuftige tiltag, men vi i Dansk Folkeparti ønsker, at vejbestyrrelserne har handelfrihed i de konkrete tilfælde.

Det fjerde forslag, der omhandler etablering af gader, der er forbeholdt cykler og kollektiv busser, må bero på en individuel vurdering i den enkelte by. Hvad der er fornuftigt i den ene by, er måske ikke fornuftigt i en anden by. Det må og skal besluttes lokalt.

Det femte forslag om anvendelse af cykling i kombination med den kollektive trafik er jo et område, der til stadighed udvides. Måske går det efter forslagsstillerens hoved ikke stærkt nok, men Rom blev jo ikke bygget på én dag. Men som sagt udvides området til stadighed.

Kl. 17.40

Det sjette forslag om at præmiere cyklister er ren ideologi. Hvorledes skulle det kunne administreres? Præmien må være, at man får frisk luft og en god kondition.

Om beslutningsforslaget som helhed må vi sige, at det generelt er et fornuftigt beslutningsforslag, som vi i Dansk Folkeparti stemmer nej til med de begrundelser, jeg har nævnt under de enkelte punkter.

**Formanden:**

Så er det hr. Helge Adam Møller som ordfører.

**Helge Adam Møller (KF):**

Også her har Kristendemokraterne, da de er forhindret i at være til stede, bedt mig om på deres vegne at fremføre deres synspunkt, og lad mig starte med det, for det er ganske kort. Kristendemokraterne siger, at de ikke er i tvivl om SF's gode intentioner med dette forslag, men Kristendemokraterne kan ikke støtte alle dele af det.

Lad mig så sige selv, at Det Konservative Folkeparti ligesom ved det tidligere forslag er positivt over for intentionerne og ideerne. Jeg kan jo konstatere, at langt de fleste af disse ting er noget, som man gør i en række byer eller områder af landet efter en vurdering af, om man skønner, det er hensigtsmæssigt eller ej. Og vi synes stadig væk, at det er den rigtige måde at gøre det på, at man i den lokale kommunalbestyrelse i samarbejde med politiet og de trafikanter, der findes, finder ud af, om det her er noget, der fremmer cyklisterne og andre trafikformers fremkommelighed eller det modsatte. Og i det omfang det er positivt, så kan man bare indføre det.

Lad mig til et par enkelte af forslagene nævne, at jeg med hensyn til det med at bruge cyklen som transportmiddel i forbindelse med den kollektive trafik i hvert fald kan bekræfte det, trafikministeren sagde, og også det, hr. Karsten Nonbo sagde, for jeg kører i tog næsten hver dag med hr. Karsten Nonbo, og i forhold til for 10 år siden eller bare for 5 år siden kan jeg jo konstatere, at der er masser af plads til cyklerne. Hr. Karsten Nonbo har tit sin egen cykel med, og jeg har endnu ikke, tror jeg, i de sidste 5 år oplevet et eneste tilfælde, hvor der har været fyldt op i disse mange pladser. Og det er selvfølgelig positivt både for cyklister og alle andre.

Så kun lige til det sidste, punkt 6, hvor der skal gives en økonomisk præmiering for os, som vælger cyklen som transportmiddel mellem bolig og arbejdsplads. Der kan jeg sige, at det får vi jo heldigvis, en fantastisk præmiering, og det er da dejligt. Tak for det til regeringen og tidligere regeringer. Vi får bl.a. et befodringsfradrag, og det får vi også, selv om vi sparer masser af penge til benzin eller til togbillet ved at benytte cyklen ved gode lejligheder.

Ud over disse rent økonomiske fordele er der i hvert fald fem andre gode måder, man bliver præmieret på. For det første får man et bedre helbred, for det andet får man en øget kondition, for det tredje får man en bedre appetit, for det fjerde får man en sundere kulør og for det femte en slankere talje.

Det var da seks helt gode præmieringer, som cyklisterne får. Så det er for mig også ufatteligt, at der ikke er langt flere, også selv om man måske ikke er lige så entusiastisk som hr. Karsten Nonbo med 8.000 km om året, men bare en 6.000-7.000 km om året batter godt, og man bliver præmieret for det, for man bliver smukkere og kønnere. Så der kan jeg tilslutte mig, at man gør det. Jeg håber også, fru Margrete Auken cykler så langt.

**Formanden:**

Ordføreren må godt lige vente lidt, for der er en kort bemærkning til fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil lige sige, at jeg ikke tror, der er så mange cyklister, der cykler så langt, at de kan opnå transportfradraget. Jeg vil lige sige, at jeg egentlig godt ville vide, hvor mange penge det drejer sig om. Det ved jeg så ikke. Det er ikke noget, som folk oplever at de har, fordi det kræver en meget lang afstand. De fleste mennesker tænker jo ikke cyklen ind som en mulighed i forbindelse med så store afstande. Men lad det nu være.

Det, jeg skal spørge om, er med hensyn til kombinationen af kollektiv trafik og cykler, som jeg altså ikke har spurgt de andre om. Noget af det, vi har kigget på, er de meget, meget dårlige cykelparkeringsforhold ved masser af stationer. Der sættes simpelt hen ikke plads nok af til dem. Det er jo meget få mennesker, der tager cyklen med, heldigvis, for så ville det jo gå galt.

Nogle af os kan tage den med gratis. Jeg gør det meget, jeg dækker stort set mit amt med tog og cykel, altså Frederiksborg Amt, men jeg kan også godt mærke, at det jo heller ikke koster mig noget at tage den med. Det er godt, at det ikke er gratis generelt, for ellers tror jeg, vi ville få et problem.

Vi skal have det sådan, at folk føler sig fristet til også at stille cyklen ved den kollektive trafik på den ene eller den anden måde, og der kunne vi altså godt ønske, at man sagde, at også her vil vi gerne give incitamenter.

Det vil jeg godt have en reaktion på fra hr. Helge Adam Møller og så spørge, om han er villig til at bakke op om det forslag, som Socialdemokraterne kom med, nemlig at vi faktisk sætter nogle puljer af til, at man lokalt kan gå ind og arbejde mere med det her, sådan at vi ad den vej kan fremme en udvikling, vi åbenbart er enige om.

(Kort bemærkning).

**Helge Adam Møller (KF):**

Til det sidste vil jeg sige, at jeg savnede til dette forslag fra den socialdemokratiske ordfører, hvordan det var, man ville finansiere. Hvis det er den sædvanlige med, at man lægger noget på de grønne afgifter eller hæver skatten, så er Det Konservative Folkeparti under ingen omstændigheder med. Hvis det er noget, hvor man vil sige, på hvilket område man vil finde pengene, så vi omprioriterer, så kan vi indlede en samtale om det i det kommende finanslovforlig.

Med hensyn til transportfradraget for cyklister så er det jo nøjagtig det samme, som hvis man kører en BWM 706, eller man kører en Mazda 323, eller man kører på motorcykel, eller man rider på sin ridehest, eller man løber. Det er nøjagtig det samme. Og det er derfor, det er så ekstra attraktivt for cyklisten, for det er altså noget billigere at køre pr. kilometer på cykel, end det er at køre i en stor eller lille bil eller at anskaffe sig en ridehest for at ride frem og tilbage. Transportfradraget er det samme.

**Formanden:**

Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg skal allerførst undskylde over for fru Margrete Auken, at jeg ikke nåede frem med mit ordførerindlæg under den foregående debat. Jeg havde sat min lid til, at bl.a. Det Radikale Venstre ville kaste sig ind i debatten med ildhu. Men ordførerrækken slap pludselig op, og så nåede jeg beklageligvis ikke herved på grund af andre ting.

Vi er i Enhedslisten af den opfattelse, at det er en utrolig vigtig debat, som SF har rejst omkring forholdene for cyklisterne, både med hensyn til sikkerheden og det, man kalder fremkommeligheden.

Vi er meget positive over for det beslutningsforslag, der ligger her. Nok mere positive end over for det foregående, for det er der nogle tekniske problemer i, men det her forslag er der mange positive elementer i. Og hvis man kombinerer det her forslag med det forslag, hr. Jørn Pedersen fremlagde for lidt siden i debatten, nemlig at vi skal genindføre den pulje, som den nuværende regering desværre har fjernet, fordi altting i dette land jo går i stå på grund af skattestopet, så kunne man gøre en virkelig indsats

for trafikikkerheden, først og fremmest på en positiv måde.

Så vi er glade for, at disse forslag er blevet fremsat. Vi vil i hvert fald gå meget positivt ind i udvalgsbehandlingen. Vi vil også gerne medvirke til sammen med andre partier at stille forslag til finansloven, for der er jo ingenting, der kommer af sig selv, undtagen lommeuld. Og derfor skal der altså også nogle penge på bordet.

Vi kan ikke bare pålægge kommuner og amter, at de skal lave alle mulige foranstaltninger, men i øvrigt så ikke stille midlerne til rådighed. Derfor skal den pulje ses i sammenhæng med de tanker, som fru Margrete Auken har fremlagt her i dag. Med de bemærkninger vil vi gå positivt ind i udvalgsarbejdet.

#### Formanden:

Så er det ordføreren for forslagsstillerne.

#### Margrete Auken (SF):

For nogle måneder siden gik SF sammen med Dansk Cyklistforbund og spurgte: Hvad kan vi i grunden gøre, hvis vi nu virkelig tænker os om? Hvordan kan vi forbedre det her? Hvordan kan vi få gjort noget for cyklisterne på en måde, så vi anskuer dem som ønskværdige trafikanter?

Og så gik vi en liste igennem. Cyklistforbundet havde udarbejdet en række ideer. Nogle af dem var jeg så ikke med på, og det er så lige meget her; andre kom fra os, og vi drøftede dem meget nøje. Vi diskuterede selvfølgelig sikkerheden i dem. Og jeg vil altså godt slå fast én gang til, at vi er trygge ved det. Vi kan godt være med til nogle ting, vi kan lave nogle forsøg med dem, men vi er faktisk trygge ved det her.

Det er gennemgående hele vejen igennem et spørgsmål om holdning. Hvad for en holdning har man? Jeg synes, det var opmuntrende ved det her forslag trods alt at mærke, at vi er kommet noget længere, end vi har været tidligere. Det har været en lang, sej kamp. Jeg tror, jeg rejste den første debat, en cyklistdebat, herinde i 1984, og den var svær at få rejst, for det var ikke noget, man skulle tage alvorligt.

Kl. 17.50

Jeg synes, vi mangler meget, selv om jeg synes, at trafikministeren også har ret i at sige, at det på nogle punkter er gået betragtelig frem, altså netop i forbindelse med den kollektive trafik og medtageordninger. Vi glædede os over, da det lykkedes os i Bornholmsforliget at få ind, at man skulle begunstige folk, der havde cykel med. Der er jo ingen andre steder, f.eks. på fær-

ger, hvor det er sådan. Der er det nærmest, som om man synes, det er træls, at de er med i sagen. Så det dér var for at prøve at bytte rundt på den holdning.

Vi blev også lidt optaget af det, da vi blev gjort opmærksom på det faktum, at hele vores regulering anskuer cyklisten som en svag bilist i stedet for at anskue cyklisten som en stærk fodgænger, ikke en almindelig fodgænger, men en stærk fodgænger, og få indrettet loven efter det. Det var det, som meget af vores første forslag handlede om, og jeg er selvfølgelig ked af, at hr. Keld Albrechtsen ikke kom med sine indvendinger. Jeg ville godt have hørt dem. Lad os nu vende tilbage til det senere hen.

Men det, jeg godt lige vil tage ind overordnet, er, at det egentlig har overrasket mig og glædet mig, at ingen af ordførerne har støjet over vores punkt 4 i det her forslag. Jeg hørte lige, at trafikministeren sagde, at der havde været et hørings-svar, som vist var fra 1930'erne, hvor man havde forsøgt det, og hvor det ikke skulle have virket. Jeg har ikke set det der. Det, jeg har fået fra Rådet for Større Færdselssikkerhed, har i hvert fald ikke noget med om det. Altså trafikforslag og -forsøg lavet i 1930'erne er ikke dem, vi skal binde an med nu.

Det spændende ville være, hvis man sagde, at nu laver vi altså nogle omvendte motorveje, hvor man giver alle de andre pladsen. Når man tænker på, hvor store dele af landet vi har overladt kun til bilerne, så ville det jo være relevant, at man gjorde det her.

Heller ikke det kan selvfølgelig laves centralt. Det er jeg da enig med alle ordførerne i. Vores forslag har ikke lagt op til, at man centralt skal sige, at nu skal vi gøre sådan og sådan.

Vores forslag har været lagt op til, at man centralt siger: Denne her udvikling vil vi gerne fremme i Danmark. Vi vil gerne gøre noget for, at det bliver mere attraktivt at cykle. Vi har brug for det, ikke kun af alle de individuelle sundhedsgrunde, som både Venstres og De Konserveratives ordfører gjorde så levende rede for.

Jeg kan forstå, de cykler så meget, at de oven i købet får transportfradrag. Det er der altså ikke ret mange der gør, så den lighed for loven, som de dér kommer med, er det samme som at sige, at i Paris er det forbudt for alle at sove under broerne. Der er helt lighed for loven, men det er jo ikke alle, der måske sådan bliver ramt af det forbud, og på samme måde er det heller ikke alle, der bliver ramt af den begunstiggelse, at vi har fradrag for cyklisme. Men lad det nu være.

Jeg er meget glad for – jeg havde ikke regnet med, at vi havde mødt jubel for punkt 4, men at man ikke her har sagt: Det kan der ikke være tale om; sådan noget går vi ikke ind i, men at man tværtimod lægger det op til kommunerne at komme med det, og det vil jo også sige, at der også heri ligger en tilskyndelse til, at kommunerne prøver at sige: Kunne vi ikke gøre sådan?

Der var en, der nævnte Gammel Kongevej som et eksempel på, at cyklerne har fået det bedre. Jeg tror også, det er den eneste trafikantgruppe, der har fået det bedre på Gammel Kongevej. Hverken busser eller andre har fået det. Fodgængere, naturligvis, jo, men busserne har i hvert fald ikke fået det bedre.

Det, som er vores tanke med punkt 4 her, er, at det skal være trafikgader, altså rigtige trafikgader. Det skal ikke være miljøgader. Det skal være gader, hvor vi siger, at her har busserne en meget stor fremkommelighed, og det vil jo altså øge bussernes kapacitet enormt. Vi vil få en fantastisk gevinst ud af det, og det vil ikke koste os meget mere end en malerbøtte, sådan sagt lidt sammenfattende her.

Hvis man f.eks. forestillede sig lidt, som hr. Karsten Nonbo sagde under vores gågadesnak før, hvor jeg altså ikke vil sende cyklerne ind på Strøget, men altså forestillede sig, at man som model tog Nørrebrogade, Amagerbrogade, Vesterbrogade og så sagde: Vi har cyklerne i midten og så busserne langs fortovene, så vi altså dér undgår de der konflikter, og sådan at de busser, der skal overhale andre busser, kan komme til det, selvfølgelig under respekt for de cykler, der måtte være derinde, hvis man forestiller sig, hvilken enorm kapacitetsøgning det ville være for busserne, hvis de kunne komme frem, så tror jeg, det ville give en fantastisk gevinst, hvis man ansporede kommunerne til at gøre det.

Så er vi jo henne ved den del af forslaget; eller ikke forslaget, men det, som selvfølgelig ligger bag det, nemlig vores ønske om, at det skulle være statens holdning, der slog igennem, Folketingets holdning, der slog igennem, sådan at man ikke bare genindførte trafikpuljen, men øgede den og sagde: Her er faktisk noget. Jeg kan sige til hr. Helge Adam Møller, at pengene kommer rigeligt ind, men nogle gange skal man jo investere for at få pengene tilbage. I Odense har de 20 mio. kr., de har brugt til deres initiativer, sandsynligvis tjent sig dramatisk ind for kommunen allerede.

Men nogle gange skal man jo lave en investering for at kunne gøre det, og det vil sige, at man

kunne komme i gang med at sige, at nu øger vi en pulje, og at vi vil godt have den til at være målrettet til at flytte rundt på billedet for trafikken. Jeg har hørt kønne ord i dag, jo især om forslag nr. 2 – ikke om det første, der var det jo også ligesom nogle andre slags ordførere, for der skulle man jo ind og give cyklisterne privilegier, og det var man alligevel ikke helt til sinds, nej, nu må der være en grænse, der må være en grænse, man kan nok give dem lidt særregler, men ikke komme her og belønne dem, de der slamberter – men her i anden del hørte jeg bedre toner om det, og det vil jeg bestemt kvittere for.

Kl. 17.55

Så jeg håber på, at man også mener det så meget, så man er villig til at sige, at nu satser vi faktisk her i denne sammenhæng, og så sætter vi penge af til de amter og kommuner, eller hvad de nu kommer til at hedde ved næste valg, det ved vi jo dårligt nok, men til de myndigheder, der skal tage sig af det her, for at man kan fremme det yderligere.

Lad mig så lige sige om et af de punkter, vi har foreslået i forbindelse med mærkningen, nemlig der, hvor man krydser med ligeudkørende cyklister, at jeg tror, det er et af dem, vi kan få virkelig glæde af også i forhold til lastbilerne, og hvor både bilister og cyklister får glæde af det.

Hvis man forestiller sig, at man lige før, altså ikke lang tid før, men lige før man når frem til krydset, og selvfølgelig på en sådan måde, at man har sikkerhed for det – hr. Karsten Nonbo har også set det, jeg har også set den der model et sted – sådan at de højresvingende cyklister følger rundt med højresvingsbilerne, mens de ligeudkørende cyklister kører sammen med de ligeudkørende biler, og man mærker krydsningspunktet der, hvor alle parter kan se hinanden, så ville det give en øget sikkerhed, tror jeg.

Det vil også i hvert fald give en øget fremkommelighed både for biler og cyklister. Så får vi ikke de der besværlige kryds, vi har i dag, hvor der meget, meget kort tid er grønt lys for de ligeudkørende cyklister, før man slukker for det for at kunne få de højresvingende bilister rundt.

Det er jo en metode, man bruger mange steder i øjeblikket. Når man kommer der på cykel f.eks. ad Ingerslevsgade og skal over Enghavevej og kommer op der forbi Vestre Fængsel – tag et af de steder – så har man, for at kunne få bilerne rundt til højre, givet meget kort grønt lys til cyklisterne, og vi er mange cyklister på den strækning. Så bliver vi stoppet, og det er netop



det, der er meningen med det, for ellers ville de der bilister ikke kunne komme rundt til højre, så bliver de sat fast hele vejen igennem.

Men man burde tænke mere kreativt over det, der ligger i det, vi har foreslået her, og som jeg tror man ville kunne bruge mange flere steder, og også anspore kommunerne til at bruge den model mange flere steder, ligesom den tilbage-trukne stopstreg også giver en forbedret sikkerhed, ja, sikkerhed, tryghed og fremkommelighed for alle parter.

Jeg er meget overrasket over, at FDM brokker sig over det forslag – det har de gjort også i Færdselssikkerhedskommissionens høringssvar – fordi det netop er et, som vi har oplevet, at bilisterne også har glæde af, fordi de kan se cyklisterne, de har fået dem frem foran sig, inden de skal videre. Men FDM er jo ikke den mest fantasifulde organisation, vi har, når vi kommer ud over, hvordan man kan forkæle hurtigtkørende bilister, ikke almindelige bilister, men hurtigtkørende bilister. Det er sådan FDM's fokus. Sådan var FDM ikke i gamle dage, men sådan er det blevet nu.

Men også vognmændene har jo faktisk sendt nogle meget interessante svar og har – også med hensyn til det forrige forslag – været betydelig mere positive end regeringen. Jeg vil så godt også her sige, at af de høringssvar, vi har fået fremprovokeret gennem Færdselssikkerhedskommissionen, var der altså kun ét, bortset fra FDM's, der bare var surt, resten tænkte operativt med ind i det og var, hvad angår de fleste forslag, positive.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg vil blot give fru Margrete Auken et godt argument. Det var selvfølgelig ikke nogen verdensbøgenhed, at jeg cyklede til morgen, men nu er fru Margrete Auken kendt i København. Jeg oplevede, da jeg kørte udefra og indad, og jeg så kom ind og havde krydset Jagtvej og kom til Rantzausgade, at der er et godt eksempel på, at man har spærret af, således at kun busser og cyklister kan komme igennem den vej, og det gav og giver en helt anden trafik i Rantzausgade.

Det er sådan nogle eksempler, man skal lave lokalt, og der har vi jo netop Åboulevarden som en parallelgade, så det kan sagtens lade sig gøre.

Det er jo lige dyrt, om vi puljer, eller vi lader tingene betale lokalt, og jeg er lidt ked af det med puljer, for somme tider oplever jeg også, at

de misbruges. Vi har haft trafikpuljer, som har fremmet mageligheden frem for trafikikkerheden, og det er jeg ked af.

De puljer, der skal bruges til trafikikkerhed, må ikke bruges til magelighed. Så jeg ser hellere, at pengene bliver brugt lokalt, hvor man skriver skat ud og bruger pengene til det, der virkelig giver trafikikkerhed, og det, man selv skal stå til ansvar for. Så jeg er ikke med på den med puljerne.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Nu har vi altså faktisk haft meget gode resultater med puljerne, vil jeg så lige sige. Jeg ved ikke, hvad det er for noget misbrug. Jeg vil ikke sige, der ikke er sket misbrug, det gør der jo alle steder, men den generelle evaluering af puljerne var altså virkelig god – virkelig god. Og hvis man målretter dem yderligere og så siger, at nu er det altså denne her opgave, vi vil have fremmet, så flytter det faktisk noget rundtomkring, når man har gjort det på den her måde. Det har vi set, og det, vi jo så har bedt om, er: Prøv at kigge på cyklisterne. Vi får meget ud af at kigge på cyklisterne.

KL 18.00

Jeg tror ikke, vi får nær så meget ud af det ved at sige: Det her skal I klare lokalt. Det er ganske, ganske få steder i landet, hvor der er entusiasme. Vi har en god cykelpolitik i København og en bedre i Odense; Nakskov har det godt, så begynder det at knibe, og i de fleste byer i landet er cykeltrafikken faldet med 10 pct. – faldet med 10 pct. – inden for de senere år, hvorimod den altså i Odense er steget med 10 pct., og så er den også steget i København.

Så det er ikke noget, der er udbredt rundtomkring, at man gør noget for det her. Og derfor kunne vi tilskynde til det ved at koble det her sammen.

(Kort bemærkning).

**Helge Adam Møller (KF):**

Det er så også et enkelt spørgsmål om trafikpuljen. Jeg kender ikke i de detaljer forsøget eller det, der er igangsat i Odense, men fru Margrete Auken sagde jo netop, at Odense havde investeret 20 mio. kr. for at skabe langt bedre forhold for cyklisterne, og sagde så: Og Odense har allerede nu rigeligt fået pengene tilbage. Det vil sige, at det har været en supergod investering.

Men når man rigeligt har fået det tilbage og en del erfaring, så er der netop ikke noget behov

for en pulje. Så kunne man måske sige: Jo, lige til starten, hvor man ikke har pengene. Men hvis man så lavede en pulje, så burde det da i hvert fald være en statspulje, hvor kommunerne 2 år efter betalte hele beløbet tilbage til statspuljen med renter og renters rente, for de har jo rigeligt fået pengene tilbage, så de har haft gevinst af det.

Synes fru Margrete Auken ikke, at det kunne være en god model?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Sådan kunne man jo overveje, om man skulle gøre det. Hvis det var det, der skulle til, for at hjælpe den der betrængte statskasse, som er så ramt af skattestoppet, at den ikke kan komme i tanker om noget som helst selv, uden at den er hjulpet økonomisk af det, så for min skyld da gerne, hvis det var måden, vi skulle leve med skattestoppet på, at de kommuner, der fik gevinst af det, betalte puljen. Sådan tror jeg nok, man måtte sige det i den sammenhæng der, hvis der skulle komme en tilbagebetalingsordning på det.

Men det korte af det lange er, at hvis samfundet, hvis staten vil gøre det her, så kan vi faktisk. Og der er altså nogle steder, hvor det har vist sig, at man har haft gode forsøgsordninger med det, men desværre viser det meste af landet, at man ikke kan gøre det. Og derfor kunne man sige, at vi kunne tilskynde dem på den her måde.

Det går den gale vej de andre steder. Og det har hele samfundet skade af, ikke kun lokalt, for selv om ulykker osv. rammer mest lokalt, så rammer det jo os alle sammen, også i, at sundhedsomkostningerne er for høje. Selv om de dækkes regionalt og lokalt, har vi alle sammen gavn af, at de kommer ned.

Så jeg vil altså meget appellere til, at man kigger på det her og spørger: Hvordan fremmer vi denne her udvikling, sådan at det, vi ser i Odense, og det, vi ser i København, kan blive noget, man også gør andre steder? Og jeg tror altså, der skal tilskyndelse til det.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Formanden:**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

---

## Meddelelser fra formanden

**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 30. marts 2004 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvide til den dagsorden, der er opslået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvide til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 18.04

---