

rigtig god lovgivning, som bl.a. omhandler arbejds miljø. Men den chance kan jeg så forstå man har forpasset.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Kl. 10.50

Afstemning

Ændringsforslaget forkastedes, idet 43 stemte for, 48 imod; 16 stemte hverken for eller imod.

Forslaget som helhed sattes herefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 44 (S og DF) stemte for, 63 (V, KF, RV, SF og EL) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 6:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang for Københavns og Århus Kommuner til at indføre trafikbetalingssystemer.

Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.

(Fremsat 10/10 2006. Første behandling 6/2 2007. Betænkning 10/5 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg tror, at Folketingets ledelse har besluttet, at dagen i dag er dagen, hvor vi skal snakke kollektiv trafik i den helt store skala, og det kan jeg godt love at vi også kommer til.

Det her forslag, B 6, drejer sig om indførelse af bompeng; det drejer sig om indførelse af tra-

fikbetalingssystemer. Når vi kigger os omkring i verden, ved vi, at London med stor succes har indført bompeng. Når vi kigger videre i lokalområdet, kan vi se, at Stockholm også med stor succes har indført det, og hvis vi kigger helt ud i verden, ved vi, at Singapore også er med, og at andre byer er fulgt med.

Vi ved også, at vi er ved at sande til i trængsel, og vi ved, at vi har massive miljøproblemer. Klimadagsordenen er blevet meget tydelig. Det er nogle ting, vi skal gøre noget ved, hvis vi overhovedet er og har lyst til at være ansvarlige. Og et af de redskaber, som ligger lige for at bruge i den kamp for miljøet, kamp imod trængslen på vejene, er at indføre trafikbetalingssystemer. Trafikforskerne er fremme i skoene, de er godt klar over, at det her er nødvendigt.

Jeg kan sige, at SF efterhånden har en lang tradition for at fremsætte det her forslag. Det her er så det sidste i rækken. Vi har tilrettet det sådan, at vi forventer, at lidt flere kommer med gang for gang. Vi er ikke i tvivl om, at det her ender med at blive vedtaget, at det ender med at blive en politik. Aktuelt står vi og venter på, at Socialdemokraterne beslutter sig for at gå med.

Vi ved, at der lokalt er et meget stort ønske. Vi peger på Århus og København som de steder, hvor man skal gøre det her. I Københavnsområdet har vi København Kommune plus alle borgmestrene i de omkringliggende kommuner. De går ind for det her, og der er en meget stor overvægt af dem, der har socialdemokratiske partibøger.

Så: Rettidig omhu, prøv at komme med, I har chancen endnu, så vi kan give det her endnu et skub fremad. Der er brug for det.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

Klaus Hækkerup (S):

Hr. Poul Henrik Hedeboe fik det til at lyde som en trussel, at vi skal diskutere trafikpolitik i dag. Jeg vil sige, at den slags trusler tager jeg nu med ophøjet ro.

Når Socialdemokratiet ikke kan støtte det her forslag, er det jo ikke, fordi vi ikke er enige i de intentioner, der ligger i det, nemlig at prøve at regulere trafikken, at reducere antallet af trafikanter, der kører ind igennem den centrale bydel.

Kl. 10.55

Spørgsmålet er, hvad det er for et system, vi skal bruge. Her foreslår SF altså, at man skal bruge en betalingsring. Vi er tilhængere af, at man bruger et system med roadpricing, som vi allerede kender det med Mauten i Tyskland. Det er billigere at etablere, det er mere effektivt end bompenge, og det er mere fleksibelt end bompenge, fordi man kan pålægge afgiften forskellige steder. Hvor der er meget trafik, kan man lægge en høj afgift, hvor der ikke er så meget trafik, kan man have en mindre afgift, sådan som de f.eks. gør i Singapore, så man kan få påvirket trafikstrømmene og få den optimale udnyttelse af de mange milliarder kroner, der er investeret i vores vejnet.

Men det vigtigste er selvfølgelig, at vi får udbygget den kollektive trafik, og det, der er helt afgørende for det her, er, at man får udbygget den kollektive trafik i de to byer, der er nævnt i SF's beslutningsforslag, altså transporten fra omegnskommunerne og ind til centralkommunen og omvendt. Og lige præcis det synes SF's beslutningsforslag ikke at lægge op til.

Så jeg vil sige, at vi er enige i intentionerne, men der er et meget bedre system, der er billigere og mere effektivt, som allerede er i drift andre steder i verden, og det er det, vi bør indføre. Jeg tror aldrig, at der kommer betalingsring i Danmark, for det system, der er fremtidens system, er roadpricing, og det er det, vi kommer til at bruge i Danmark, jævnfør det beslutningsforslag, Socialdemokratiet har fremsat herom.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er spørgsmål til ordføreren. Spørgeren skal herop på talerstolen. Sådan er det under anden- og tredjebehandlinger. Hr. Lidegaard for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det, der får mig herop nu, er, at det tilsyneladende er glædens dag. Det er nemlig dagen, hvor Socialdemokraterne er klar til at indføre roadpricing i Danmark. Sådan må man jo forstå den socialdemokratiske ordfører. Man kan ikke støtte en bilring, men man er klar til at indføre et nyt afgiftssystem på personbiler i Danmark. Jeg er sådan set enig i, at det er en bedre løsning end bilringen. Jeg har bare indtil nu forstået Socialdemokraterne sådan, at man ikke ønskede at indføre roadpricing på personbiler i Danmark.

Derfor vil jeg gerne for at kunne holde en lykkelig weekend have bekræftet, at Socialdemo-

kraterne har flyttet sig på dette væsentlige spørgsmål. For det er jo helt rigtigt, som hr. Klaus Hækkerup siger, at det er helt godnat andet end at indføre en brugerafgift og så lade den erstatte den grønne ejerafgift på bilerne, som vi kender i dag. Den bekræftelse vil jeg blive meget glad for.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil da gerne bidrage til, at De Radikales ordfører kan få en lykkelig weekend ved at sige, at det beslutningsforslag, Socialdemokratiet har fremsat, indebærer, at man i første omgang indfører roadpricing for lastbiler. Specielt med det her beslutningsforslag, som vi taler om i dag, er det jo meget vigtigt, at man har et prissystem, der gør, at de stærkt forurenende lastbiler kommer uden om de centrale dele af byerne.

Skal personbiler være omfattet af roadpricing? Vi har da overvejelser om det, når vi ser på erfaringerne, bl.a. fra Tjekkiet og fra Holland, og kan af de erfaringer, de får, måske se, at når de indfører systemet, kan man nedsætte registreringsafgiften og/eller den grønne ejerafgift og tilsvarende indføre en afgift på bilerne pr. kilometer, de kører og slider på vejene. Det er vi åbne over for, men vi vil gerne se nogle erfaringer, og da udlandet er det stykke længere fremme end os, synes vi, det ville være naturligt at afvente de erfaringer, inden vi tager det skridt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg bliver gladere og gladere. Det er rigtigt, at man ikke fra den ene dag til den anden indfører et helt nyt system. Omvendt kan man af samme grund sige, at så er det bare med at komme i gang med at forberede det og undersøge det. Derfor vil mit forslag være, at vi i fællesskab laver et forslag, som handler om, at vi får nedsat et udvalg, en kommission, der skal forberede indførelsen af det her i Danmark på basis af de erfaringer, der er. Hvis vi ikke kommer i gang nu, er min frygt, at der kommer til at gå 5, 10, 20 år, og det tror jeg er for lang tid.

Vi er helt enige om det med lastbilerne. Det kan vi gøre hurtigt, og der har vi et veludviklet system. Men skulle vi ikke i fællesskab ganske snart fremsætte forslag om, at vi får nedsat en kommission, der går i gang med at forberede indførelsen af roadpricing på personbiler i Danmark?

(Kort bemærkning.)

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil sige til hr. Martin Lidegaard, at det kunne vi udmærket. Må jeg ikke starte med at foreslå som led i forberedelserne til det, at hr. Martin Lidegaard lader sig indsupplere i Skatteudvalget i Folketinget, når Skatteudvalget skal ned og se på, hvordan det tyske system virker her på en studietur i juni måned.

Det er 3 dage, hvor vi både skal besøge trafikministeriet, vi skal besøge den enhed, der opkræver Mauten, vi skal høre om de praktiske erfaringer, vi skal høre, om det giver anledning til, at folk finder andre veje end dem, de ellers havde tænkt sig osv. osv. Når vi så har de erfaringer med i bagagen, synes jeg, at det ville være relevant at arbejde videre med sagen og for min skyld gerne i et udvalg.

(Kort bemærkning.)

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det er meget glædeligt at opleve den bevægelse, der har været hos Socialdemokraterne. Det er en mere positiv vinkel nu. Jeg vil lige stille et spørgsmål til hr. Klaus Hækkerup, for vi er også for at indføre roadpricing på lastbiler, det fungerer rundtomkring i Europa. Men de steder, hvor man snakker om at indføre betalingsordninger eller roadpricing for privatbiler, – det er f.eks. i Holland, hvor man tager en principbeslutning – er det noget, der som det tidligste ligger 6 år ude i fremtiden, før er teknikken ikke til det.

Vi har ikke tid til at vente. Vil ordføreren ikke anerkende det? Vi har et system, der virker, og det er betalingsringe, bompenge, hvad vi nu kalder det. Det virker, og det er anerkendt. Det er lige til at indføre. Vi kan ikke vente 6, 7, 8 år med at indføre det andet. Vi er med på at indføre det, det tager bare tid. Vi skal gøre noget i mellemtiden. Klimaet eksploderer mellem hænderne på os, vi kan ikke vente.

(Kort bemærkning.)

Klaus Hækkerup (S):

Ja, det kunne være meget godt, hvis vi kunne løse alle klimaproblemerne ved at lave betalingsringe om København og Århus, men det kan vi jo slet ikke. Hvad med resten af landets storbyer? Er det ikke også vigtigt, vi får et system der? Vi kan med det samme, som også hr. Martin Lidegaard var inde på, eller mindst lige så hurtigt etablere et system med roadpricing.

Hvis der kommer flere end de to byer, der gerne vil have det, hvis vi forestiller os, at vi ind-

fører betalingsringen, så bliver det jo langt, langt dyrere. Hvorfor skulle vi dog påføre samfundet nogle ekstra omkostninger, når vi kan gøre det billigere ved at lave et ganske almindeligt road-pricingsystem?

Lad mig så endelig sige til hr. Poul Henrik Hedeboes orientering, at jeg har forstået på holdenderne – sidst jeg snakkede med dem var her i begyndelsen af maj måned – at de stadig arbejder på at have et fuldt færdigt system implementeret i 2012.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

Det her er et rigtig godt forslag fra SF. Vi har jo haft lejlighed til at diskutere det mange gange i Folketingssalen, også siden jeg er kommet i Folketinget for 2½ år siden. SF har genfremsat det mange gange, men det har været lige relevant hver gang, for der er ingen tvivl om, at jo mere tid der går, desto mere vokser trafikken, og desto mere bliver det nødvendigt at se på, hvilke muligheder vi har for at styre trafikken, både for at der kan blive mere plads på vejene og simpelt hen fordi vi bliver nødt til at gøre meget mere for at kæmpe for miljøforbedringer og for at kæmpe imod de klimaforandringer, som er meget truende.

Det er jo ikke sådan, at det bare er småting, vi har med at gøre, når vi snakker klimaforandringer. Jeg synes, der specielt er et tal, der er foruroligende og går igen, når man læser de rapporter, som FN's klimapanel og andre er kommet med. Det går ud på, at hvis der ikke tages nogen skridt til at nedbringe udledningen af drivhusgasser, vil koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren kunne nå det dobbelte af det forindustrielle niveau så tidligt som i år 2035. Det vil give en temperaturstigning på over 2 grader.

I det lange løb vil der faktisk være en mulighed – eller en risiko må man hellere kalde det – på mere end 50 pct. for, at temperaturstigningen vil overskride 5 grader. Generelle temperaturstigninger på 5 grader lyder måske ikke af så meget, men det svarer faktisk til den temperaturstigning, der har været fra den sidste istid og frem til i dag. Det vil sige, at det er meget alvorlige ting, vi har med at gøre, og at det er nu, vi skal handle, og vi skal handle med en hel palet af løsningsmuligheder. Det her forslag om trafikbetalingsystemer er et af mange gode forslag, som vil kunne imødegå disse problemer.

Kl. 11.05
 Enhedslisten støtter det fuldstændig helhjertet. Hver eneste gang SF vil genfremsætte det her forslag i Folketinget, vil Enhedslisten stemme for det, det er der ingen tvivl om.

Så ville det jo være enormt dejligt, hvis vi også kunne få Socialdemokraterne og hr. Klaus Hækkerup med på vognen. Jeg synes, det er meget positivt, at man i Socialdemokraterne gerne vil indføre roadpricing på lastbiler, altså indføre den tyske Maut i Danmark. Det er godt, og det er rigtigt.

Det er i hvert fald et sted at starte, specielt set i lyset af at lastbiler også samfundsøkonomisk er en stor belastning, fordi de jo slider meget mere på vejene end almindelige personbiler, som nærmest svæver hen over vejen, mens en lastbil, hvis den ikke bærer overvægt, faktisk belaster vejen med, hvad der svarer til 20.000 almindelige personbiler.

Så både samfundsøkonomisk og ud fra helt almindelig rimelighed vil det være fornuftigt, at lastbilerne skal betale noget mere. Også fordi der er mange lastbiler, som kører tomme rundt på vejene, og også fordi kapaciteten i lastbilerne kan udnyttes meget bedre, er det helt klart, at en roadpricing på lastbiler vil kunne føre til mange fornuftige ting.

Det, der bare er lidt ærgerligt, er, at hele diskussionen om roadpricing meget tit – og det bliver den desværre også lidt i Socialdemokraternes tilfælde – bliver en forhindring for at gennemføre de ændringer, vi kan lave lige nu og her. Som hr. Poul Henrik Hedeboe jo også siger, ved vi, hvordan bompenge fungerer. Vi ved, det fungerer i Oslo, vi ved, det fungerer i London, vi kan faktisk indføre det lige nu og her. Vi kan gøre det hurtigt, og det vil få en mærkbar effekt lige med det samme.

De erfaringer, vi har fra udlandet, er jo, at det godt nok bliver dyrere at køre ind i byen, men at der bliver meget mere plads, så de bilister, som skal betale noget mere, faktisk er meget tilfredse, fordi de så betaler noget for at komme ind, men til gengæld kan finde en parkeringsplads, så de ikke behøver at cirkle rundt. Og de mennesker, der bor i byen, slipper for en masse luftforurening.

Som jeg har sagt tidligere under mange debatter om dette forslag i Folketinget, er der ingen tvivl om, at det her kommer på et tidspunkt. Det er simpelt hen helt umuligt at forestille sig, at man kan klare de stigende trafikmængder her i landet uden at indføre trafikbetalingsystemer.

Det er så sikkert som amen i kirken, at det her Folketing på et eller andet tidspunkt vil vedtage, at det vil være muligt at indføre trafikbetalings-systemer i Danmark. Det bliver ikke i dag, men det bliver helt sikkert i fremtiden, for der er ingen vej udenom.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Når hr. Rune Lund siger, at de bilister, der skal køre ind i byen, bliver glade, fordi der bliver mere plads osv., så vil jeg sige, at det nu ikke svarer til de erfaringer, man har fra forsøget i Stockholm og den folkeafstemning, der var. Jeg vil godt pointere, at det ikke er de resultater, man kan se der.

Jeg vil starte et andet sted, nemlig med at sige, at jeg er helt enig med hr. Rune Lund i, at bl.a. spørgsmålet om forurening med drivhusgasser er et af de allerallerstørste problemer, vi står over for. Det skal løses for al transport, også al transport med alle biler, både lastbiler og personbiler. Vi løser det ikke for alle lastbiler, vi løser det ikke for alle personbiler ved at lave en betalingsring, det gør vi kun ved at lave et road-pricingsystem. Og det provenu, vi får ind, bruges til at sænke registreringsafgiften, sådan at de biler, der er miljørigtige, er dem, der kommer til at få den laveste afgift, de, der kan køre 25 km/l, får den laveste afgift, hvorimod de, der fortsat kører 10-15 km/l, får den højeste afgift. Det er der, snittet skal lægges, hvis vi skal lave noget virkelig effektivt med henblik på at begrænse udledningen bl.a. af drivhusgasser fra transporten.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg vil sige, afstemningsresultatet om indførelse af bompenge i Stockholm var meget tæt, det blev dog et lille ja. Men de efterfølgende erfaringer har jo været meget positive. Specielt i London har der været meget positive erfaringer. Der har været undersøgelser, som har vist, at der er blevet mere plads på vejene, og selv om folk har måttet betale noget for at komme ind, har de generelt været tilfredse, fordi det gav mere plads på vejene, når de så endelig kom ind.

Kl. 11.10

Men jeg ved jo, at Socialdemokraterne, hvilket også hr. Klaus Hækkerup siger, går meget op i at tænke på miljøet, også i trafikpolitikken, og der er en stor forskel i tilgangen til trafikpolitikken, også i forhold til miljødiskussionen, når vi

ser, hvordan regeringen kører det, og hvordan oppositionen kører det. Så jeg er sikker på, at vi med tiden nok også skal finde en fornuftig løsning, hvor også Socialdemokraterne vil ende med at stemme for det.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Hækkerup for et sidste spørgsmål til hr. Rune Lund.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Hvor ville det være skønt, hvis nu hr. Rune Lund kunne holde sig til de faktiske forhold vedrørende afstemningen i Stockholm.

Afstemningen i Stockholm viste, at der inde i selve Stockholm Kommune var et flertal for betalingsringen, men når man gik ud i det, der svarede til Københavns Amt, altså Stockholms Len, var der et flertal imod, og det er dem, der skal køre ind. Det siger jeg, bare for at hr. Rune Lund ikke skal fare vild i historiefortællingen om det her.

Så vil jeg sige: Jeg synes også, at det er en mærkelig argumentation, som SF og Enhedslisten kører over for Socialdemokratiet. Uanset hvad vi mener, så ved man jo godt, at der ikke bliver flertal for det her forslag, så længe vi har den regering, vi har. Derfor er vores tankegang den at tænke på den anden side af det næste valg og forberede de initiativer, der er nødvendige, til det næste valg for at indføre den rigtige løsning, og jeg synes faktisk, at det ville klæde både SF og Enhedslisten, hvis de ville deltage sammen med Det Radikale Venstre, hvilket de jo allerede har meddelt de vil, i sådanne konstruktive overvejelser.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan bekræfte, at den slags konstruktive overvejelser vil Enhedslisten meget gerne indgå i, og det er sådan, at i det, der svarer til Stockholm Kommune, var der jo et flertal for indførelse af bompeng, og i amtet var der så ikke et flertal for det. Men det ændrer trods alt ikke ved, at uanset afstemningsresultatet er erfaringerne, når man ser på internationale erfaringer, der har været med bompeng, meget positive, når først de er indført. Den modstand, der har været, inden de bliver indført, bliver meget mindre, når først systemet kører, fordi folk ser, at det virker, folk ser, at der er mere plads på vejene, og folk

ser, at man, selv om man betaler noget, så faktisk får en masse for de penge, man giver.

Men vi vil meget gerne inddrages i konstruktive diskussioner med Socialdemokraterne, det er vi klar til, også fordi vi ved, at Socialdemokraternes stillingtagen i den her sag i forhold til det beslutningsforslag, som SF har fremsat, jo er afgørende for, at det her på et tidspunkt bliver gennemført.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så har hr. Poul Henrik Hedeboe ordet i anden ordførerrunde.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Når vi fremsætter beslutningsforslaget her i Tinget, er det jo for at se, om vi kan bevæge nogen og komme igennem med nogle ting, og jeg vil kvittere for, at Socialdemokratiet i det forløb, vi har haft, er kommet med nogle positive signaler, ikke om bompeng, men positive signaler om roadpricing. Jeg kan ikke se andet, end at det her lægger op til, at vi skal bruge sommerferien til at gå tæt på roadpricing og finde ud af, om vi kan gøre det hurtigt, og hvis vi kan gøre det hurtigt, laver vi et forslag, og så får vi verdenshistoriens hurtigste bud på, hvordan man kan indføre omfattende roadpricing for privatbilisme, for vi har det jo ikke p.t.

Men for at slutte positivt vil jeg godt erkende, at der er sket en bevægelse hos Socialdemokratiet, og der, hvor vi virkelig hænger, der, hvor man ikke er parat til at se nødvendigheden for klimaet, for miljøet, for folkesundheden, for trængslen på vejene, er hos regeringen, og det er hos Dansk Folkeparti. Det er dem, der står for tur nu. Det er dem, der skal til at tage sig sammen og finde ud af, at vi skal gøre noget ved systemet her. Vi kan ikke bare lade trafikken eksplodere til skade for miljøet, folkesundheden og den tid, vi bruger, som samfundsøkonomien også drejer sig om. Vi bliver nødt til at overveje det her, når der kommer noget næste gang. Så regner jeg også med, at der er sket en bevægelse til den side af salen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg beder medlemmerne om at finde frem til pladserne så hurtigt som muligt, så vi kan komme videre med de mange, mange sager, der er til behandling i dag. Og det er ikke tilladt at tale i mobiltelefon i Folketingssalen.

Kl. 11.15

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastede, idet 18 (RV, SF og EL) stemte for, 88 (V, S, DF og KF) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 80:

Forslag til folketingsbeslutning om bedre vilkår for cyklismen.

Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.

(Fremsat 26/1 2007. Første behandling 27/3 2007. Betænkning 10/5 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Sagt til formanden: Det er ikke, fordi jeg var ulykkelig over, at jeg blev holdt uden for den sidste debat – der var ingen, der stillede spørgsmål til mig om et meget vigtigt emne – men det er, fordi jeg har noget at fortælle om det forslag, vi behandler nu, B 80. Der er det således, at jeg under førstebehandlingen sagde, at vi sådan set havde meget tilovers for forslaget, men at regeringen var på vej med en dugfrisk cykelstrategi.

Jeg kan sige, at den er kommet fra trykkeriet i går og vil blive tilsendt Folketinget, så jeg kan bekræfte for hr. Poul Henrik Hedeboe, at det, jeg sagde, har jeg holdt. Hr. Hedeboe kan komme hen og få mit eksemplar bagefter, så er han den allerførste i Folketingssalen, der får det.

Det, vi lægger op til her, er ganske enkelt at se på, hvordan vi får endnu bedre mulighed for at lade danskerne vælge cyklerne. Hvad kan staten gøre? Hvad opfordrer vi kommunerne til at gøre? Jeg så, at Københavns Kommune havde et flot udspil i går, og jeg synes alt i alt, at det i høj grad går i den rigtige retning.

Bare for at bekræfte det over for hr. Poul Henrik Hedeboe skal jeg læse forordet, bare de første linjer, hvor der står følgende:

Danskerne er et af verdens mest cyklende folkefærd. Cyklen er en folkesag. Vi cykler til arbejde og i vores fritid. Cyklen giver motion og kulturelle oplevelser for hele familien hele livet.

Så man kan sige, at det er ret bredt favnende, og derfor glæder jeg mig over at kunne fremlægge cykelstrategien netop i dag, hvor vi har anden behandling af SF's forslag.

Med disse ord takker jeg formanden for ordet.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg gør opmærksom på, at en minister altid kan tage ordet, hvis han ønsker det.

Så har vi hr. Martin Lidegaard for en kort bemærkning til trafik... nej, transport- og energiministeren. Det har jeg svært ved at lære.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er et kort spørgsmål til trafikministeren ...

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Nej, transport- og energiministeren.

Martin Lidegaard (RV):

Undskyld, transport- og energiministeren, det er sandt.

Det er lykkeligt, at vi nu har fået den cykelstrategi, og den har vi jo afventet med stor længsel og spænding, og jeg glæder mig til at læse den. Men kan ministeren løfte sløret for en enkelt detalje, nemlig hvor mange midler regeringen agter at sætte af til at fremme cykling i Danmark, som jo både har enorme sundhedsfremmende perspektiver og også store trafikale perspektiver?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg ville ikke bevæge mig ind i den debat uden at have et svar på hr. Martin Lidegaards spørgsmål, men starte med at understrege, at alle ved, at langt de fleste cykelture jo foregår i kommunalt regi. Det er kommunerne, der skal sørge for deres egne veje, og heldigvis gør stadig flere af dem meget ud af cyklisterne.

Jeg kan nævne, at vi fra statens side vil bruge 25 mio. kr. på etablering af en ny trafikikker cykelinfrastruktur. Vi vil årligt bruge 25 mio. kr. til