

kerhed og bilernes passage, men der vil også være gader, hvor det efter vores opfattelse vil være farligt – og der kunne nævnes Store Kongensgade her i København som eksempel. Så skal vi både have afmærket cykelstier, i givet fald i begge sider af denne ret smalle gade, og så får vi problemer med at afvikle en i forvejen problematisk trafik. Parkerede biler vil også være et problem.

Forslaget om cyklister i gågader uden for forretningernes åbningstid er vi også imod som generel regel. Der er sådan, at forretninger efter individuel beslutning kan holde åben døgnnet rundt uafbrudt fra mandag morgen kl. 6 og indtil lørdag kl. 17. Jeg synes, siger hr. Frode Sørensen, i øvrigt heller ikke, at det er nogen god idé f.eks. at gøre Strøget til cyklisternes gade om morgenen, indtil de fleste forretninger åbner kl. 10.

Med hensyn til at nedsætte hastigheden til 40 km/t. i bymæssig bebyggelse, mener vi, at det er for vidtgående som en generel bestemmelse. Kommunerne kan gøre det i dag, hvor de finder det hensigtsmæssigt. Der vil være mange områder, hvor 50 km i bebyggede områder fortsat vil være forsvarligt.

Til slut til det for tiden fortærskede udtryk »noget for noget«. Vi skal sikre forholdene optimalt for cyklisterne, men der er altså også en del cyklister, som har meget at lære med hensyn til en god cykelkultur og overholdelse af færdselsregler, f.eks. kunne det anbefales at passere gaden lige her bag os, hvis man er opmærksom på de mange cyklister, som hele tiden kører over for rødt lys.

Derfor kan Socialdemokratiet fuldt ud slutte op om forslagsstillernes punkt 7, hvor cyklisterne får et fortjent hip.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det er klart, at det eneste, man kan samles om her, er der, hvor vi skælder cyklisterne ud. Dét er der enighed om raden rundt. Men jeg siger tak for en i øvrigt sådan forholdsvis positiv tilgang fra Socialdemokraterne.

Må jeg spørge om noget, som jeg ved hr. Per Kaalund også har forstand på? Har hr. Per Kaalund tænkt på, hvor mange penge man bruger for at øge bilisternes fremkommelighed? Det er virkelig en satsning, og det er en dramatisk satsning.

Det koster folk ganske, ganske få minutter, og så ofrer man altså millioner og millioner af mil-

lioner, hvorimod man jo frejdigt går ind og fratager cyklisterne fremkommeligheden. Meget ofte sker det i sikkerhedens navn, men i stedet for kunne man prøve at se på, hvordan vi reguleringsmæssigt – for meget af det kunne gøres reguleringsmæssigt – kunne fremme cyklisternes vilkår, hvis man så positivt på det, for så ville det være anderledes.

Jeg vil godt spørge hr. Per Kaalund: Kan han ikke se, der er perspektiv i, at vi begynder at tænke på cyklister med samme venlighed, som jeg ved hr. Per Kaalund gør for bilisternes fremkommelighed?

(Kort bemærkning).

**Per Kaalund (S):**

Nu ved jeg ikke om sammenligningen holder, men bilisternes fremkommelighed er jo rimelig vigtig, og det kan jo trafikøkonomisk gøres op i ganske mange penge, om vi sikrer en fremkommelighed, herunder er der også nogle miljømæssige fordele ved, at bilerne kommer igennem, frem for at de står og, havde jeg nær sagt, kører i tomgang ude på motorveje og lignende.

Men ud over det mener jeg, at der er skabt ganske meget fremkommelighed for cyklister gennem de senere år. Tag eksempelvis et område, som vi begge kender: Gammel Kongevej og Vesterbrogade og lignende. Der er der lavet ganske fin fremkommelighed for cyklister. Der kan gøres endnu mere, det er da oplagt. Men jeg tror, at det er med at finde balancen i det her.

Kl. 16.55

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil lige sige, at cyklisters tid altså også kan gøres op i penge, og hr. Per Kaalund kunne møde det med den holdning, at vi nu skal prøve ligesom at lade cyklisternes tid være lige så vigtig som bilisternes. Odenseforsøget viser, at man altså får vistnok 20 pct. flere op at cykle i Odense, fordi man har givet gode vilkår.

Det har man jo kunnet, fordi man har øget deres fremkommelighed og også deres tryghed, for det er også en vigtig del af det her. Læg lige mærke til, at sikkerheden er der ingen af os der vil give køb på. Ingen af de forslag, vi har fremsat, begrænser sikkerheden. Det kunne vi ikke drømme om at gøre. Men vi har kigget meget på: Hvor forbedrer man fremkommeligheden?

Så spørger jeg igen, om hr. Per Kaalund ikke synes, det kunne være sjovt, hvis Danmark som helhed sagde: Vi vil godt være et land, der ser