

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