

en samlet strategi. Det takker jeg for og lover også at gå ind i det. Det Radikale Venstre er også meget positiv, snakker også om en helhedsplan, så der er også nogle muligheder dér. Og Enhedslisten havde et rigtig godt indlæg, så det er jeg også glad for.

Jeg lover, at vi vender tilbage. Vi prøver at brodere på det her, så vi kan komme igennem med noget. Jeg takker.

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.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 58:

Forslag til folketingsbeslutning om satsning på cykeltrafik i de danske byer.

Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.

(Fremsat 5/4 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

SF's beslutningsforslag opfordrer regeringen til at iværksætte initiativer, der øger satsningen på cykeltrafikken i de danske byer.

SF foreslår, at der afsættes en pulje på 50 mio. kr. på finansloven for 2006. Pengene foreslås givet til byer, der selv vil yde bidrag svarende til det beløb, der afsættes af staten. De pågældende byer vil i den forbindelse forpligte sig til at implementere en handlingsplan for cykeltrafikken.

Som forbillede for forslaget nævnes trafikpuljeprojektet »Odense som national cykelby«, som blev igangsat under den socialdemokratiske regering og afsluttet sidste år. Her stillede staten

mod et tilsvarende beløb fra kommunen 10 mio. kr. til rådighed til afprøvning af en række konkrete initiativer til fremme af cyklismen i Odense.

Regeringen deler selvfølgelig fuldt ud målet om at fremme cyklismen, og vi er enige i, at fokus i den forbindelse især bør være på byerne; jeg havde nærs sagt naturligvis.

Det er således både af trafikale årsager og af hensyn til folkesundheden afgørende, at vi fastholder de mange mennesker, der dagligt cykler, i den gode vane, de har. Det er vigtigt, at der løbende arbejdes på at øge deres andel, hvad jeg i øvrigt også har indtryk af er tilfældet.

SF foreslår, at der oprettes en centralt styret pulje, som skal bidrage til at sikre en overflytning af trafikken i byerne fra bil til cykel.

Kl. 11.10

Regeringen kan ikke støtte en sådan puljeordning. Det skyldes for det første, at vi vurderer, at en sådan ordning i praksis vil få karakter af en egentlig statslig tilskudsordning til de lokale vejbestyrelses varetagelse af deres opgaver på området. Det er igen et spørgsmål om at blande statslige og kommunale penge sammen. For det andet finder vi ikke, at det nævnte projekt fra Odense uden videre kan anvendes som model for en sådan tilskudsordning.

Afviklingen af cykeltrafikken i de danske byer er som udgangspunkt de relevante lokale vejbestyrelses ansvar, sådan er det nu engang. Det følger klart af den arbejdsdeling, der er fastsat i vejloven. Beslutningsansvar og finansieringsansvar følges ad på vejområdet, og konkrete lokale initiativer må derfor som udgangspunkt udvikles og finansieres lokalt. Staten har i dag kun ansvaret for meget få vejstrækninger med cykelfaciliteter. Som hovedregel kan man sige, at vi har motorvejene, og dem er der jo ikke så mange cykelstier på.

Transport- og Energiministeriet har støttet en række generelt orienterede cykelprojekter, såsom f.eks. cyklisters sikkerhed i rundkørsler, som Danmarks Transportforskning p.t. arbejder med. Det er ét eksempel på, hvad vi har gjort. Desuden har vi bevilget midlertidige forsøg med etablering af særlige gadespejle.

Endelig har regeringen løbende støttet de årlige kampagner »Alle Børn Cykler«, der sigter mod at fange og fastholde børnenes interesse for cyklen. På reguleringssiden har regeringen bl.a. stået bag en lovgivning om montering af de såkaldte cykelspejle på lastbiler. Så vi er altså meget, meget opmærksomme på emnet.