

Afstemning

Den fg. formand (Elisabeth Arnold):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Sundhedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Op-hold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

12) Første 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).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg synes, det er et rigtig vigtigt emne, som SF bringer op. Cykling er noget, der optager os alle sammen, og derfor tillader jeg mig at bruge lidt længere tid på et beslutningsforslag, som jeg afviser, end jeg normalt ville. Men det er for at begrunde, hvorfor vi afviser det.

Sagen er jo den, at Danmark er et af verdens mest cyklende folkefærd. Man kan sige, at cykling er en folkesag i Danmark. Vi cykler meget til vores arbejde, vi cykler meget i vores fritid, cykling giver motion og kulturelle oplevelser for hele familien hele livet.

Vi har i Danmark skabt en cykelkultur, som vi værner om. Den enkelte dansker er jo ikke ret gammel, omkring et par år, før han eller hun – den lille dreng eller den lille pige – bliver sat op på den lille cykel med støttehjulet og så drøner derudad. Og det bliver de så ved med resten af livet. Selv om vi efterfølgende sådan rent aldersmæssigt runder adskillige skarpe hjørner, bliver vi faktisk ved med at cykle. Det er jeg i al beskedenhed et eksempel på – ikke et godt eksempel, men et eksempel.

Hvis Danmark fortsat skal være blandt verdens bedste cykelnationer, kræver det en tidsvarende og god cykelinfrastruktur. Den skal sikre cyklisternes mobilitet og sikkerhed i trafik-

ken og fremme miljørigtige transportformer, specielt i storbyerne.

Beslutningsforslaget er det seneste i rækken af de årligt tilbagevendende forslag fra SF om cyklisme, og det bebrejder jeg ikke SF. Jeg synes, det er et spændende emne. Forslaget indeholder mange af de samme elementer som sidste år. Fra regeringens side lægger vi op til at afvise forslaget. Vi har i stedet en række konkrete initiativer, som jeg tror mere på i vor kommende cykelstrategi, som jeg vender tilbage til om et øjeblik.

Jeg vil gerne knytte et par bemærkninger til de enkelte delforslag.

SF ønsker, at flere cykelbyer baserer sig på gentagelse af statens medfinansiering af Odense som national cykelby. Mens Odenseprojektet overordnet set var vellykket, var der tale om et godt basisprojekt til fremme af ny viden på området – viden, som blev indarbejdet i det store idékatalog, som Vejdirektoratet udgav for nogle år siden. Så det er bare om at gå i gang ude i de enkelte byer. Grundlaget er der. Vi har som bekendt lokalt selvstyre.

Hvis der er byer, der vil gøre Odense forsøget efter eller tage andre kommunale cykelinitiativer, er det helt fint med os i regeringen, men det er altså ikke en statslig opgave at medfinansiere kommunale opgaver via statslige støttepuljer.

Cykelfremmende initiativer er altså et ansvar for den enkelte vejbestyrelse, og det følger klart af den arbejdsdeling, der ligger i vejloven. Staten betaler for sine veje og kommunerne for deres veje. Nu er der jo ikke noget, der hedder amtsveje mere, nu er det blevet endnu enklere.

Ser vi på forslaget om et cykelfradrag til folk, så vil jeg da gerne spørge SF: Hvor skal grænsen gå? Skal vi også give fradrag for folk, der går eller løber til arbejde?

KL 18.10

For så vidt angår ønsket om en redegørelse og en mere cykelvenlig færdselslov og afmærkning af vejene, kan jeg berolige SF med, at der er tale om løsningsforslag, som stort set allerede findes og anvendes af de relevante myndigheder på cykelområdet. Det er politiet, det er staten, det er kommunerne. Andre forslag vurderes endog at udgøre en trafikikkerhedsrisiko.

Eksempelvis er der allerede i færdselsloven hjemmel til, at de lokale myndigheder kan fastsætte den af SF foreslåede lavere hastighedsgrænse i boligområder af hensyn til cyklister; det er der rent faktisk i det område, hvor jeg bor. Det er altså ikke cyklisternes hastighedsgrænser, det er alle de andres hastighedsgrænser.