

– I vejkryds med signalanlæg etableres krydsning af bilernes højresvingbane og en ligeudkørende cykelbane de steder, hvor dette er muligt.

Såfremt der ikke er basis for et fast regelsæt, bør det i handlingsplanen angives, hvordan man ellers kan fremme brugen af bedre vejafmærkning m.v.

Ad 7. Nem og sikker cykelvej på nettet

I dag kan man på internettet få hjælp til at finde ruten, hvis man er bilist eller bruger den kollektive trafik, men det kniber mere, hvis man er cyklist, hvor man kan bruge cykelruter og visse gader, der er ensrettede for biler (men ikke motorveje), eller hvis man ønsker en sikrere (med cykelsti) eller roligere rute.

Der bør – gerne i samarbejde med Krak eller andre – iværksættes et projekt, der giver cyklister bedre muligheder for at finde den bedste rute ud fra forskellige kriterier. Projektet må meget gerne også indtænke www.rejseplanen.dk, så der bliver mulighed for at finde gode kombinationer af cykel, tog og bus.

Ad 8. Cykelværksteder

I centrum af de store byer er det svært at finde en cykelhandler, og finder man en, er det svært at få sin cykel repareret samme dag. Det skyldes formentlig, at et cykelværksted kræver plads, og at lokalelejen i centrum er høj.

Dette kan begrænse cyklismen. Det foreslås at give kommunerne ret til i områder, der er underforsynet med cykelværksteder, at tage initiativ til et etablere sådanne. Det kan f.eks. ske ved at stille lokaler til rådighed til en nedsat leje mod, at cykelhandleren forpligter sig til at påtage sig reparationer i nærmere bestemt omfang.

Ad 9. Cykeltyverier

Der stjæles fortsat alt for mange cykler. Frygten for tyveri får en del mennesker til at fravælge cyklen som transportmiddel, og det er synd.

Et af problemerne er, at man skal have stoppet en cykel og kontrolleret stelnummeret for at se, om cyklen er stjålet. Modsat biler, hvor man uden videre kan se registreringsnummeret. Løsningen er bl.a. at forsyne alle cykler med en chip, som nemt kan aflæses på en vis afstand. Der er ifølge hollandske erfaringer nogle tekniske problemer ved en sådan løsning, men regeringen bør undersøge, hvornår den kan realiseres, og så tidligt som muligt fastlægge de tekniske standarder.

Samtidig bør kommunerne opfordres til at lade p-vagter og andet personale kontrollere »mistænkelige« cykler. Såfremt der måtte være problemer med hjemmelen hertil, skal hjemmelen sikres.

Borgerne bør også inddrages ved, at der gives mulighed for, at de kan kontrollere, om en cykel findes i registeret over stjalne cykler. Så kan f.eks. en cykel, der i længere tid har været efterladt ved ens bolig, kontrolleres. En mulighed er at lade forsikringsselskaberne stå for driften af registeret, idet de har en interesse i at nedbringe antallet af cykeltyverier.

Endelig bør kommunerne indsamle og registrere efterladte cykler, idet den retmæssige ejer så skal have fri adgang til at hente sin cykel i 3 måneder, inden den kasseres eller genbruges. Også dette register skal der være direkte borgeradgang til.

Den ordning er indført i Amsterdam og har vist sig så effektiv, at den allerede er blevet kopieret i andre byer og er ved at blive indført i hele Holland, jf. artiklen »Cykeltyveri: Amsterdam siger stop« i Politiken den 4. august 2007 samt erfaringer fra Trafikudvalgets tur til Holland i september 2007.

Skriftlig fremsættelse

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om bedre vilkår for cyklismen.

(Beslutningsforslag nr. B 17).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.