

der er fremadrettede på cyklismeområdet. Jeg kan ikke forstå, at regeringen f.eks. afviser det, der er punkt 9 i beslutningsforslaget, nemlig at der gennemføres et forsøg med henblik på at gøre lys på cykler obligatorisk døgnet rundt. Lad os lave et forsøg, og lad os få nogle danske erfaringer. Vi ved fra udlandet, at ulykkestallet reduceres ganske betydeligt, så vidt jeg husker med omkring en tredjedel, hvis man indfører lys på cykler. Derfor synes jeg, og derfor synes vi, at der kunne være god grund til at lave en forsøgsordning her i Danmark for også at få nogle danske erfaringer på området.

Jeg forstår heller ikke, at regeringen ikke ønsker at se på de skattemæssige forhold. Vi har ikke foreslået, at man ændrer på grænserne eller noget, vi har bare bedt om, at vi får analyseret problemstillingen.

Jeg vil godt fremhæve, og det har også været lidt berørt allerede i debatten, at bedre vilkår for cyklismen indebærer et bedre klima. Vi får reduceret CO₂-udledningen, vi får en bedre sundhed, og så får vi da også for alle de andre trafikanter færre trafikpropper rundt omkring på vores veje og måske især i vores byer.

Jeg vil også godt fremhæve, at byerne jo nok er der, hvor det er vigtigst. Da Trafikudvalget var på besøg hos Movia, fik vi en opgørelse over antallet af trafikanter på Nørrebrogade i København. Der kører 16.000 biler i døgnet, der er 30.000 buspassagerer, og der er 30.000 cyklister. Der er ingen tvivl om, at cyklismen bærer en stor, stor del af transporten i tætte byområder, i virkeligheden en meget større andel end den, der er tænkt ind i planlægningen, og den, regeringen har tænkt sig at lægge op til skal lægges ind i planlægningen.

Hvis man ser på tallene, kan man se, at det jo er sådan, at hvis der var fem spor – hvis vi forestiller os, at Nørrebrogade var fem spor bred – så skulle det ene være til biler, de to til busser og de to til cyklister. Det er selvfølgelig ikke realistisk, men det er bare et billede på, hvor stor betydning cyklismen har i de centrale byområder for at løse transportopgaven. Det synes jeg at man burde tage alvorligt, og derfor synes vi, at man burde sætte penge af til i princippet at fortsætte Odenseforsøget og til at fortsætte den udbygning, der ligger i Odenseforsøget, andre steder i landet.

Så vi ønsker fortsat at lade det her indgå i drøftelserne – nu må vi jo høre, hvad de øvrige partier melder – men jeg vil sige, at jeg synes, at der er mange gode initiativer her, som regerin-

gen burde overveje, og jeg synes, det er fint, at Venstre allerede har sagt ja til overvejelserne om at lade cyklister passere for rødt lys i overliggeren af T-kryds, hvis jeg forstod Venstres ordfører ret.

Kl. 17:26

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren, der er ikke bemærkninger ... jo, der er en enkelt bemærkning. Hr. Karsten Nonbo.

Kl. 17:26

Karsten Nonbo (V):

Det lyder ikke helt, som om hr. Klaus Hækkerup har forstået mig ret, men det kan vi finde ud af. Jeg vil lige være helt sikker på, at vi er enige om, at der, hvor man må passere rødt lys, er der, hvor man kører på en vedholdende cykelsti, og hvor der så er en T-vej, der går af til venstre. Der må man i dag, og det vil ordføreren kunne se, hvis han cykler ind mod Høje Taastrup. Det sker allerede i dag. Der er sat pile på, der betyder, at ligeudkørende godt må køre over for rødt lys, så længe de bliver på den samme cykelsti. Det er vel det, vi er enige om, ikke sandt? For så vil jeg sige, at det praktiseres i øjeblikket.

Kl. 17:27

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 17:27

Klaus Hækkerup (S):

Jo, det er vi enige om at være enige om.

Kl. 17:27

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er der ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører er ordføreren for Dansk Folkeparti, hr. Ib Poulsen.

Kl. 17:27

(Ordfører)

Ib Poulsen (DF):

Da vores ordfører på området ikke kan være til stede, har jeg fået fornøjelsen at fremlægge følgende:

Socialistisk Folkeparti og nu også Socialdemokratiet og De Radikale vil med det her beslutningsforslag opfordre regeringen til at iværksætte en række initiativer for at fremme cyklismen i Danmark.

Forslaget indebærer bl.a., at der i perioden 2008-2012 afsættes i alt 250 mio. kr. med 50 pct. statslig medfinansiering af mindst 25 nye cykelbyer. I den sidste ende er det jo et finanslovs spørgsmål, hvis man går ind for den tanke. Som begrundelse anføres, at Odense Kommune har haft succes med konceptet og markedsføringen