

mindste er dem, som er bedst til at huske at få cykelhjelm på, og så kommer der et problem, når man når op i puberteten, i teenageårene, hvor forfængeligheden sætter ind, og hvor man ikke længere har lyst til at køre med cykelhjelm, fordi det ser bøvet ud eller frisuren bliver ødelagt af det. Det er der, vi jo skal sørge for at fastholde, at det godt kan være, at frisuren ikke er så køn bagefter, men det er dit hoved til gengæld, og derfor er det en fordel, at man bruger den her cykelhjelm.

Så lad os nu ikke hænge os i alle de her procenter, men være opmærksom på de store tal, det er de store linjer, det her handler om. Når vi sammenligner med andre lande, der har lavet påbud, i forhold til lande som Danmark, der laver kampagner, kan vi se, at resultatet faktisk er det samme af et påbud som af en kampagne. Det, vi skal, er, at vi skal overbevise folk om at bruge den her cykelhjelm, og der virker en kampagne lige så godt som et påbud, og så synes jeg bare ikke, der er nogen grund til, at vi går ind og kriminaliserer de her børn under 12 år, som faktisk er dem, der er de allerbedste til at bruge cykelhjelm; det giver ikke nogen mening.

Kl. 17:49

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Tak til ordføreren. Herefter er det den radikale ordfører, hr. Morten Østergaard.

Kl. 17:49

(Ordfører)

**Morten Østergaard (RV):**

I Det Radikale Venstre har vi en målsætning om at få en stigning i cykeltrafikken på 50 pct. over de næste 10 år, og mindst halvdelen af de her nye cykelture skal være ture, som førhen blev klaret i bil.

Det er klart, at når man har et ønske om, at der skal være en stigning i cykeltrafikken, så er det rigtig god logik også at kere sig om, hvordan man mindsker andelen af uheld, hvordan man øger sikkerheden for cyklisterne. Hvis man kigger på de seneste tal, som jeg har kunnet finde på Rådet for Større Færdselssikkerheds hjemmeside, så kan man se, at der fra 2006 til 2007 næsten er sket en fordobling i antallet af trafikdræbte cyklister, og hvis vi kigger på antallet af alvorlige ulykker med 0-15-årige involveret, så er der sket en stigning på næsten 33 pct. Og så er det jo, at vi synes, at det er værd at overveje, hvad man så kan gøre for at fremme en situation, hvor flere mennesker kører med cykelhjelm.

Jeg tror, at alle, der har prøvet at gå igennem den proces, det er at vænne sig til at køre med cykelhjelm, ved, at det ikke er sådan helt let at motivere sig til. Der er forfængelighedshensyn, og som hr. Karsten Nonbo tidligere var inde på, kan der også være nogle bekvemmelighedshensyn i forbindelse med, at man sveder lidt og forskellige ting, når man kører på cykel, og derfor skal der måske andet og mere til.

Når man så kigger på den rapport, der er kommet fra Rådet for Større Færdselssikkerhed, så kan man sige, at der ikke er nogen udvikling i brugen af cykelhelme hos de små børn under 11 år – hvis der er noget, er det en faldende tendens, men det er nok nogenlunde det samme; der er et meget klart fald i de 11-15-åriges anvendelse af cykelhelme; der er ingen udvikling i det meget lave tal, der er for de 16-25-årige, og så er der til gengæld en stigning for folk over 25 år, hvor der er lidt flere, der bruger dem, men for deres vedkommende er det jo også på et meget lavt niveau.

Der er det, man må spørge sig selv, om det så er på tide, at man tager skeen i den anden hånd, og vi har fra radikal side tidligere været fremme med, at vi sådan set er klar til at gøre det til et påbud for børn helt op til 15 år, og i forhold til statistikken her kan man jo se, at det måske i virkeligheden ville være mere velegnet end at sætte grænsen ved 12 år, fordi det jo faktisk er i gruppen af de 11-15-årige – lige præcis den målgruppe, der udgør forskellen på vores og SF's forslag – hvor man kan se et fald. Men det tror jeg nu nok man skulle kunne forhandle sig frem til en god løsning på.

Men når man hører argumenterne mod at bruge påbud, så tror jeg, at man, hvis man går tilbage i annalerne og kigger i Folketingstidende, vil kunne finde nogle af de samme argumenter fra dengang, man diskuterede, om det var et indgreb i den personlige frihed at tvinge folk til at køre med sikkerhedssele. Det er jo i al overvejende grad kun en selv, det går ud over, hvis man ikke bruger sikkerhedssele. Man kan selvfølgelig være uheldig og ramme nogle andre, når man kommer flyvende gennem luften, men sagen er jo, at det i al væsentlighed er et formyndersk indgreb, hvor man siger til folk: Du kan ikke selv tiltros at bestemme over din egen sikkerhed i trafikken, du skal køre med sikkerhedssele. Og for ikke så forfærdelig mange år siden udvidede man det endda til at også at gælde passagerer og folk på bagsædet.