

[Formanden]

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 6. november 1981, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Gerda Møller.**

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 6. november 1981, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmedlem Lis Starcke.**

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles fra og med den 6. november 1981, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.**

*Forhandling*

**Svend Andersen (S):**

Folketinget har nu vedtaget at meddele orlov til 5 medlemmer og at indkalde stedfortræderne.

Som ordfører for udvalget til valgs prøvelse skal jeg herefter tillade mig at gøre indstilling om, at stedfortræderne godkendes som midlertidige medlemmer af folketetinget.

Fru *Lilli Gyldenkilde* er valgt i Vejle amtskreds, og i anledning af hendes orlov indkaldes 1. stedfortræder for socialistisk folkeparti i denne amtskreds, træindustriarbejder *Verner Christiansen*.

Hr. *Hans Jørgen Jensen* er valgt i Københavns amtskreds. Stedfortræderlisten for socialdemokratiet i denne amtskreds er udtømt, og ved medlem af folketetinget, hr. Eggert Petersens nedlæggelse af sit mandat blev det ledige mandat overført til Frederiksborg amtskreds. Det nu ledige mandat vil herefter være at overføre til Roskilde amtskreds, således at eneste stedfortræder for socialdemokratiet i denne amtskreds, sekretær *Enrico Møller Andersen*, indkaldes som midlertidigt medlem af folketetinget.

Fru *Mette Madsen* er valgt i Nordjyllands amtskreds, og i anledning af hendes orlov indkaldes 1. stedfortræder for venstre i denne amtskreds, gårdejer *Frede Houbak*.

Fru *Gerda Møller* er valgt i Storstrøms amtskreds, og i anledning af hendes orlov indkaldes 1. stedfortræder for det konservative folkeparti i denne amtskreds, major *Helge Adam Møller*.

Fru *Lis Starcke* er valgt i Københavns amtskreds, og i anledning af hendes orlov indkaldes 1. stedfortræder for Danmarks retsforbund i denne amtskreds, assurandør *Helga Soltau*.

Udvalget til valgs prøvelse har i et møde i dag behandlet disse sager, og jeg kan herefter på udvalgets vegne afgive følgende:

*Indstilling*

Som midlertidigt medlem af folketetinget godkendes fra den 5. november at regne:

1. Træindustriarbejder *Verner Christiansen*.

Som midlertidige medlemmer af folketetinget godkendes fra den 6. november at regne:

2. Sekretær *Enrico Møller Andersen*.

3. Gårdejer *Frede Houbak*.

4. Major *Helge Adam Møller*.

5. Assurandør *Helga Soltau*.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 105 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 7) Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder:

Forespørgsel af Margrete Auken (SF) og Kurt Hansen (VS):

»Hvilke initiativer vil regeringen tage for at forbedre det stigende antal cyklisters vilkår, såvel hvad angår sikkerheden som mulighederne for at komme omkring på cykel uden at være hæmmet af manglende cykelveje, forvirrende vejvisning og dårlig kombination med den kollektive trafik?«

(Forespørgsel nr. F 6. Anmeldt 22/10 81. Fremme af forespørgslen vedtaget 29/10 81).

#### Begrundelse

#### Margrete Auken (SF):

Det er første gang, folketinget skal drøfte cyklisternes situation mere sammenhængende. I betragtning af, hvor populært et transportmiddel der er tale om, hvor gavnligt det er for såvel folkesundheden som energiforsyningen, og hvor store farer og besværligheder der er forbundet med at komme frem på cykel, er det sært, at det er første gang. Men bedre sent end aldrig. Vi har i hvert fald store forventninger til såvel regeringen som de øvrige partier herinde. Det bør ikke blive et partipolitisk stridspunkt, om cyklisterne skal have anstændige vilkår.

Forventningerne knytter sig naturligvis først og fremmest til den velvilje, vi regner med vil præge debatten, men naturligvis ønsker vi også at få konkrete løfter om penge til sagen, i det omfang det handler om statens rolle. Og så ønsker vi, at der skal nå ord og opfordringer ud til amter og kommuner. De største opgaver ligger trods alt dér. Det er vigtigt, at staten inspirerer de lokale politikere med konstruktive planer og virkningsfulde bevillinger.

At riget fattes penge, ved vi, men næsten alle de opgaver, der kan blive tale om, er for det første til det yderste beskæftigelsesfremmende, hvorfor SiD da også helhjertet har taget sagen til sig. De er for det andet meget lidt importkrævende. Og for det tredje er virkningen for trivsel og sikkerhed meget stor.

Jeg ved godt, at det ikke er gået op for alle, at sagen er vigtig. Lad mig da fremhæve et par kendsgerninger.

Skønt cyklister aldrig indgår i de officielle målinger – den sidste rapport fra vejdirektoratet talte kun om biler og gjorde her meget ud af nedgangen i trafikken – siger et skøn, at der tilbagelægges lige så mange kilometer på cykel som med tog, muligvis flere. Fra en Observaundersøgelse ved vi – eller skønner vi, er det måske bedre at sige – at ca. 30 pct. bruger cyklen til arbejdet, og her har man ikke taget børnenes transport til skole med. Vi har desværre også et tal, der viser, at medens ulykkestallet for hele den øvrige del af trafikken er gået tilbage, er det steget for cyklister. Det er meget farligt at cykle, og derfor er brugen af cyklen stadig så begrænset, som den er, i forhold til, hvad den kunne være.

Risikoen er dog kun én side af sagen, når der tales om vanskelige forhold for cyklister. Utrolig meget nås ved cykelstier og sikkerhedsforbedringer i kryds, men dertil kommer, hvad man kunne gøre for ikke at genere cyklisterne. Det er jo næsten umuligt at finde rundt, når man havner i et motorvejsanlæg. Hvor kører cyklerne hen, når de skal videre? Og hvor er cykelvejene i det hele taget?

Endelig er der problemerne med kombinationen med den kollektive trafik. Det siger sig selv, at skal cyklen for alvor blive et tiltrækkende transportmiddel også uden for de større byer, må den kunne kombineres med den kollektive trafik. Ideelt ville det være, om cyklen kunne tages med. Det skal vi hele tiden arbejde for, men meget mere og meget billigere ting kunne gøres med stalde, udlejning, ordentlig forsendelse osv. Her er ikke kun brug for penge, men nok så meget for lidt opfindsomhed og vilje til at gøre noget.

Jeg vil til slut begrunde min optimisme med følgende citat fra Aktuelt søndag den 3. maj 1981:

»Der er jo en nøje sammenhæng mellem energikrisen og det stigende antal cykler, og det er naturligvis både sundhedspolitisk og nationaløkonomisk tilfredsstillende, at cyklen har fået en fremtrædende plads som befordringsmiddel. Men det virker noget selvmodsiggende, at myndighederne på den ene side med alle midler opfordrer til en kraftig sænkning af energiforbruget og meget stærkt henviser til cyklen som en god løsningsmulighed i trafikken i stedet for privatbilen og så på den anden side grundet på sparehensyn i stor udstrækning undlader at foretage

[Margrete Auken]

den nødvendige udbygning af cykelstier og andre former for foranstaltninger, der blot gør tilværelsen nogenlunde tålelig for de mange hundrede tusinde cyklister.«

Der er her tale om et fremtrædende medlem af socialdemokratiet, nemlig hr. Henning Jensen, der støtter et andet sikkert også meget fremtrædende medlem af socialdemokratiet, hr. Jimmy Stahr, og vi glæder os derfor meget til denne debat.

### Besvarelse

#### Ministeren for offentlige arbejder (Heinesen):

Jeg kan være enig med fru Margrete Auken i, at det er udmærket, at vi nu får lejlighed til at drøfte cyklisternes vilkår, og jeg er også enig i, at de ting, der kan gøres til gavn for cyklisterne, herunder investeringerne, indeholder megen beskæftigelse og et beskedent valutaforbrug. Derfor synes jeg også, det er glædeligt, at der sker meget på dette område rundt omkring, og jeg kan være enig i, at vi skal have den igangværende udvikling forstærket.

Jeg vil gerne først understrege, at ministeriet for offentlige arbejder har et medansvar for, at det, som vi kalder de lette trafikanter: fodgængere, cyklister og knallertkørere, kan færdes med den mindst mulige risiko og den størst mulige bekvemmelighed i trafikken. Den lette trafik hører med i trafikbilledet og udfører ikke mindst i byerne og de bynære områder en meget væsentlig del af persontransportarbejdet. En stor del af befolkningen, især børn og unge, er mere eller mindre afhængig af cykel og knallert som befordringsmiddel mellem hjem, uddannelsessted og arbejdssted.

Den lette trafik anvendes ofte i forbindelse med tog og bus, og denne kombination er ofte et realistisk alternativ til brugen af bil.

Der er også betydelige samfundsmæssige fordele ved brugen af cykel og knallert, ikke mindst når disse befordringsmidler anvendes i stedet for bilen. Jeg tænker her bl.a. på fordele af økonomisk, miljømæssig og energimæssig art. Alle disse forhold taler for, at der gøres en indsats fra det offentliges side for at sikre, at den lette trafik kan fungere inden for sit område.

Når det er sagt, må jeg også fremhæve, at den lette trafik er lokaltrafik, typisk med rejsetider på ikke over 20 minutter, og der er

som nævnt tale om trafik mellem hjem, undervisningssted, arbejdsplads og butikker, og det er derfor som udgangspunkt de lokale myndigheder, der har ansvaret for, at den lette trafik kan afvikles sikkert og bekvemt. Det er typisk de kommunale myndigheder, der må sikre egnede færdselsveje for de lette trafikanter, adskilt fra den motoriserede trafik. Det er et spørgsmål om prioritering af investeringerne, og den er efter de almindelige regler den enkelte kommunalbestyrelses ansvar, og dermed er det et kommunalpolitisk spørgsmål.

Det er således helt bevidst, at jeg bruger udtrykket »medansvar« for afviklingen af den lette trafik for så vidt angår trafikministeriets rolle.

Samtidig må jeg minde om, at sikringen af denne trafik ikke alene er et spørgsmål om cykelstier. Af mindst lige så stor betydning er færdselsreglerne og deres overholdelse, afmærkningen, kravene til køretøjerne – både cykler, knallerter og biler – uddannelsen af trafikanterne og færdselspropagandaen. En mere hensigtsmæssig udformning af vore byer, hvor størstedelen af den lette trafik findes, og hvor to tredjedele af alle færdselsuheld finder sted, kan ligeledes forbedre forholdene for de svage trafikanter. Det kan ske i nye boligområder og ved forbedring af eksisterende byområder. Kan man udforme byerne mere hensigtsmæssigt, og kan man reducere overflødig kørsel ved en mere fornuftig arealanvendelse, vil der blive færre konflikter mellem de lette trafikanter og den motoriserede trafik.

Den færdselsmæssige side af sagen ligger i justitsministeriet, den byplanmæssige i miljøministeriet, og ministeriet for offentlige arbejder kan på det lokale plan bidrage med overvejelser omkring den fysiske udformning af vejarealerne og sikre, at der er klare ansvarsforhold på området. Generelt gælder det, at vi fra centralt hold må stå til rådighed med generelle forskrifter, vejledninger og rådgivning for de lokale instanser.

Hovedproblemet for de lette trafikanter er af færdselssikkerhedsmæssig art. De er særlig udsatte i trafikken, og deres risiko for at komme til skade er uforholdsmæssig stor. Risikoen for at komme til skade er klart større for de lette trafikanter end for bilisterne. For cyklisterne er risikoen vurderet ud fra den officielle færdselsstatistik 4 gange større,

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

for knallertkørerne 14 gange større, og vi må konstatere, at den forbedring af færdselssikkerheden, som er sket gennem de sidste år, først og fremmest er kommet bilister og bilpassagerer og fodgængere til gode. Antallet af uheld pr. kilometer for cyklisterne er næsten ens i 1972 og 1978.

I erkendelse af disse problemer er den lette trafiks forhold taget op mellem de 3 ministerier i et fælles udvalgsarbejde, og resultaterne heraf er udmøntet i 2 rapporter, begge fra i år.

Den første rapport har titlen »Cykel- og knallertrafik«. Den er udarbejdet af en gruppe nedsat på initiativ af min forgænger, daværende trafikminister Kjeld Olesen, og ud over repræsentanter for de 3 ministerier har bl.a. de kommunale organisationer og Dansk Cyklist Forbund være repræsenteret. Rapporten redegør for cykel-/knallertrafikens omfang og karakter, for dens særlige problemer og for de foreliggende løsningsmuligheder. Rapporten omfatter en systematisk gennemgang af anlægstekniske løsninger stillet op som et katalog til vejledning for de lokale vejbestyrelser. Samtidig peges der på de områder, hvor det er påkrævet at udarbejde mere detaljerede anlægsskrifter, og endelig har gruppen peget på forhold, på praksis og på regler, der bør tages op til revision, hvis den lette trafiks problemer skal løses effektivt.

Et hovedsynspunkt i rapporten er, at det er væsentligt for cykel-/knallertrafikanternes sikkerhed og tryghed, at de kan færdes på et sammenhængende net af færdselsveje med indbyggede sikkerhedsforanstaltninger for denne trafik.

Rapporten, der er sendt til samtlige amter og kommuner, indeholder en række forslag om initiativer til forbedring af forholdene for den lette trafik. I det følgende skal jeg komme ind på nogle forslag, der allerede er fulgt op, og andre forslag, der senere vil blive taget stilling til.

Jeg er specielt opmærksom på de forslag fra udvalgets side, der går på det økonomiske ansvar og på tilvejebringelse af cyklistfaciliteter, hvor flere myndigheder er indblandet. Jeg tænker her på visse administrative problemer omkring etablering af cykelstier på overordnede veje og cykelparkering ved stationer og busterminaler, og jeg vil tage disse spørgsmål op med de kommunale orga-

nisationer og med DSB og de øvrige trafik-selskaber.

Den anden rapport hedder »Færdselssikkerhedspolitisk redegørelse, 1. del, afgivet af et embedsmandsudvalg under regeringsudvalget om børn i trafikken«. Også her er der tale om et tværfagligt arbejde med deltagelse af ministeriet for offentlige arbejder, justitsministeriet og miljøministeriet.

Den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse karakteriserer klart den lette trafiks problemer som det største færdselssikkerhedsmæssige problem og peger på en række færdselssikkerhedsmæssige initiativer, der er taget eller vil blive taget i den kommende tid, og som er af særlig betydning for de lette trafikanter. Dem vil jeg komme ind på i det følgende.

Det er tanken, at den færdselssikkerhedspolitiske redegørelse, del 1, skal suppleres med en 2. del, som skal indeholde et mere præcist handlingsprogram for nye initiativer af færdselssikkerhedsmæssig art. Det er selvfølgelig endnu for tidligt at angive, hvilke initiativer der vil blive foreslået her, men det er klart, at der især vil blive peget på initiativer, der kan medvirke til at formindske den overvægt, som den lette trafik har i henseende til færdselsuheld.

Bla. med udgangspunkt i de nævnte rapporter kan jeg orientere forespørgerne om, at der er følgende initiativer i gang på den lette trafiks område: den særlige vejregelorganisation under mit ministerium har på baggrund af forslagene i rapporten »Cykel- og knallertrafik« besluttet at iværksætte et omfattende vejledningsarbejde, navnlig om anlægsmæssige foranstaltninger for cykel-/knallertrafikken. Vejledningerne skal omfatte egentlige projekteringsregler for stianlæg, herunder for udformningen af anlæggene, belægningstyper, afmærkning og vejvisning, og regler for vedligeholdelse af stierne.

Det er ligeledes vedtaget at udarbejde detailforskrifter for, hvordan man teknisk kan sikre de lette trafikanter i kryds, hvor uheldsrisikoen er størst. Der bliver tale om regler for udformning af egentlige vejkryds, herunder kryds med signalreguleringer og kryds mellem stier og veje. Organisationen overvejer for tiden, om der bør udarbejdes nærmere vejledning om, hvornår og i hvilken form der skal anlægges cykelstier langs eksisterende veje.

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

Spørgsmålet om byernes færdselsarealer er taget op af vejregelorganisationen, der har besluttet at udarbejde en eksempelsamling vedrørende de enkelte led i byernes trafiksystem, herunder navnlig trafikarealernes fordeling mellem de enkelte trafikantgrupper og deres opdeling i kørebaner, cykelstier, fortove og rabatter, fodgængerfelters placering osv. Kataloget skal udarbejdes med henblik på forholdene i de eksisterende byområder og skal prioritere uheldsbekæmpelsen højt.

Et væsentligt problem for den lette trafik er sammenblandingen med hurtig, gennemkørende trafik, specielt i bygader og på overordnede veje gennem landsbyer. Disse problemer kan undertiden løses ved aflastningsveje, f.eks. omfartsveje. Der er imidlertid truffet beslutning om at iværksætte et vejreglarbejde, der belyser mulighederne for at sikre en bedre overensstemmelse mellem de eksisterende trafikvejes funktion og vejenes standard. Misforholdet mellem den biltrafikale funktion og vejens funktion som færdselsareal for den øvrige trafik, specielt cyklister og fodgængere, kan begrænses ved forskellige hastighedsdæmpende foranstaltninger, krydsningsmulighederne kan forbedres, de lette trafikanters andel af vejarealet kan forøges, og man kan derved sikre sig en bedre overholdelse af de gældende fartgrænser på vejen.

Der er allerede udarbejdet retningslinjer for trafiksaneringer på boligveje. Ved disse saneringer ombygges vejene med indsnævringer og forsætninger, så faren for konflikter mellem bilerne og den lette trafik reduceres.

De forestående store ledningsarbejder i byområderne i forbindelse med naturgas- og kraftvarmeforsyningen gør det rimeligt at overveje, om de veje, der berøres af ledningsarbejderne, skal retableres i præcis samme stand som forud for arbejderne eller man skal ombygge dem med større hensyntagen til den lette trafik.

Ministeriet for offentlige arbejder har fået gennemført en ordning om tilskud til en koordinering af trafiksanering og ledningsarbejder i Syd- og Sønderjylland, hvor Naturgas Syd i de førstkommende år gennemfører ledningsarbejder, fortrinsvis på boligveje. Formålet med denne ordning er at få erfaringer for, hvordan en sådan koordinering af trafiksanering og ledningsarbejder praktisk kan

gennemføres, og hvilke fordele der er forbundet med det.

De nævnte initiativer drejer sig alle om en ombygning af færdselsarealer, der reducerer bilernes hastighed i byområderne, navnlig af hensyn til de svage trafikanter. Bilernes hastighed kan naturligvis også nedsættes ved lavere fartgrænser i byerne. Spørgsmålet om forskellige former for nedsættelse af hastighedsgrænserne i byområder overvejes for tiden af færdselssikkerhedskommissionen, og kommissionen afventer i øjeblikket resultaterne af et projekt om hastighed i byområder, som rådet for trafikikkerhedsforskning har påbegyndt. De mere færdselssikkerhedsmæssige overvejelser, som færdselssikkerhedskommissionen efter sin sammensætning skal foretage, vil blive suppleret af overvejelser af bl.a. miljømæssig og byplanmæssig art.

Jeg har her først og fremmest nævnt problemerne i byerne.

I det åbne land sker der gennem fredningsplanlægningen en planlægning for udflugtsveje og stier i og mellem naturområder samt fra disse og til byerne. Med den øgede fritid og de stærkt stigende benzinpriser har cyklen fået stadig større betydning, specielt i de lokale fritidsområder. I fredningsstyrelsens vejledning om fredningsplanlægning behandles disse emner.

Lad mig ligeledes i denne sammenhæng nævne, at planlægningen af stier for den lette trafik indgår i regionplanlægningen, og at staten i sine udtalelser vedrørende de nu godkendte regionplaner har fremhævet betydningen af, at stiplanlægningen indgår i planerne og dermed også i kommuneplanerne. Spørgsmålet om kommunernes forpligtelse til planlægning for den lette trafik må efter min opfattelse løses gennem kommuneplanlægningen.

Også planstyrelsen arbejder med vejledninger for kommunerne om, hvordan hensynet til de lette trafikanter vil kunne tilgodeses. I den nærmere fremtid udsendes en kommuneplanorientering nr. 3, om planlægning af eksisterende byområder, en kommuneplanorientering nr. 4, om planlægning af nye boligområder, samt en vejledning om kommuneplanens trafikale dele, herunder et afsnit om færdselsnettet for de lette trafikanter. I disse vejledninger indgår trafikikkerheden og specielt trafikikkerheden for de lette trafikanter som et væsentligt mål.

## [Ministeren for offentlige arbejder]

Forespørgerne har været inde på det ønskelige i at kombinere cykeltrafikken med den kollektive trafik – det står også i begrundelsen for forespørgslen. Som tidligere nævnt anvendes cykel og knallert i vid udstrækning i forbindelse med tog og bus. Der kan tænkes forskellige former for samordning mellem cykel- og knallertrafikken og den kollektive trafik, herunder egnede cyklistfaciliteter ved stoppesteder og stationer, stier frem til stationsarealet, overdækket og eventuelt overvåget cykelparkering. Cyklen kan allerede i dag medtages på visse privatbanestrækninger, men en videregående mulighed for at medtage cykler, navnlig i tog, kunne formentlig fremme brug af cykler over længere strækninger, end det er sædvanligt i dag.

Rapporten om cykel- og knallertrafik peger på disse problemer, og som nævnt overvejer jeg, hvordan vi kan hjælpe med mere præcise regler for, hvem der har det økonomiske ansvar for disse parkeringsfaciliteter, og måske også med vejledninger om, hvordan de rent teknisk og praktisk kan etableres.

Jeg er enig i, at der bør sættes på at forbedre cykelparkeringsfaciliteterne, fordi betryggende opbevaring af cykler vil mindske behovet for at medtage cykler i tog, især i bolig-arbejdssted-trafikken, hvor der i givet fald kan benyttes to cykler, én i hver ende af transportvejen.

For at fremme en ensartet udvikling kan jeg sige at DSB er meget interesseret i et samarbejde med kommuner om indretning af cykelparkeringspladser, ligesom DSB er indstillet på at stille arealer til rådighed for formålet, hvor dette er muligt.

Vedrørende spørgsmålet om samtidig transport af cykler med tog har DSB på foranledning af tidligere trafikministre taget spørgsmålet op til overvejelse. En løsning af disse problemer støder på en række tekniske vanskeligheder for DSB. Indretning af særlige kupeer til cykler vil optage pladser, som der i øjeblikket er stort behov for til passagerer. På- og aflæsning af cykler kan også medføre driftsproblemer, medmindre køreplanen skal laves om, sådan at stationsopholdene og dermed også rejsetiden forlænges.

Problemet, som vi skal have løst, er at undgå, at fordelene for de forholdsvis få, der vil have cykler med toget, giver væsentlige

ulemper for de mange øvrige passagerer, og DSB vil, når materiel med bagagerum er indsat i regionaltrafikken på Jylland og Fyn, overveje spørgsmålet for at forsøge at finde en løsning.

Jeg vil gerne også komme ind på nogle af de mere konkrete spørgsmål, som er kommet frem i den offentlige debat, og som jeg ikke allerede har været inde på. Og her vil jeg først sige, at tanken om at udstrække statens rådgivende virksomhed over for kommuner og amtskommuner til et egentligt forsøgsprojekt, der kan fortælle noget om, hvordan man kan tilvejebringe et samlet trafiknet for cyklister ved en kombination af anlæg og færdselsreguleringer, er jeg positiv over for. Det vil være en god idé, hvis vi kan anskueliggøre disse ting i praksis, og det vil især være værdifuldt, hvis vi også kan bevise, at sådanne foranstaltninger vil være umagen værd.

Jeg må dog gøre opmærksom på, at der rent faktisk foregår forsøg af den art rundt om i landet. Københavns amtsråd har vedtaget en ombygning af Strandvejen nord for København, der vil indebære en væsentlig forbedring af forholdene for de svage trafikanter. Der eksperimenteres i Odense og i Lyngby, og Kolding kommune, som står foran omlægninger af gadenettet som følge af omfattende kraftvarmeledningsarbejder, er opmærksom på, at der her er særlige økonomiske muligheder for at gennemføre trafiksaneringer af hensyn til bl.a. cyklisterne. Vi følger de ting, der foregår rundt omkring, med stor opmærksomhed og ser på, om vi på den ene eller den anden måde, f.eks. ved tilskud af beskæftigelsesmidlerne, kan fremme disse forsøg.

Så er der spørgsmålet om ændret udformning af vejkryds, således at der indbygges en større sikkerhed for cyklisterne, og det vil som nævnt blive taget op af vejregelorganisationen.

Det særlige problem vedrørende indførelse af internationale cykelfelter overvejes for tiden i justitsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder. Det ligger fast, at disse regler internationalt ikke har nogen formel juridisk betydning på samme måde som de internationale fodgængerfelter. De kan markere, hvor cyklisterne skal placere sig i krydsene, men det kan jo også ske på anden måde, f.eks. ved asfalt i en afvigende farve.

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

Det eksperimenterer de forskellige vejbestyrelser med, og jeg vil gerne medvirke til en rimelig løsning, der kan bruges i hele landet, hvad enten vi når frem til det ene eller det andet system.

Jeg ville være betænkelig ved tanken om minimumsbudgetter for stuebygning i kommuner og amter. Det er, som det fremgår af, hvad jeg allerede har sagt, ikke altid, at stuebygning er den eneste eller den rigtigste løsning for den lette trafik. Lavere hastighedsgrænser i byerne, differentierede hastighedsgrænser med lavere hastigheder på veje, hvor der færdes fodgængere og cyklister i større tal, kan måske nogle steder have den samme værdi for den lette trafik som cykelstier. Denne løsning overvejes for tiden, og vi må være sikre på, at vi bruger ressourcerne på en sådan måde, at vi får mest muligt for pengene.

Hertil kommer, at en sådan ordning med minimumsbudgetter ikke vil være i overensstemmelse med de nuværende bestræbelser på at decentralisere afgørelserne til de lokale instanser, først og fremmest kommunerne.

Den lette trafikks problemer må i første række løses på det lokale plan, men jeg vil gerne sige helt klart, at hvor det drejer sig om veje, der bestyres af staten, er jeg indstillet på at følge de retningslinjer, der udarbejdes på grundlag af vejregelorganisationens indstillinger.

Jeg kan yderligere tilføje, at staten anvender ganske betydelige ressourcer for at sikre den lette trafik på hovedlandevejene. Til cykelstier langs hovedlandevejene er der i 1981 afsat ca. 40 mill. kr., og i 1982 og på budgetoverslagene for de kommende år regnes der med tilsvarende årlige investeringer. Pengene fordeles efter en prioritering foretaget på grundlag af forslag fra vejdirektoratets samarbejdspartnere, og i prioriteringen indgår trafikmængden, antallet af cyklister, bredden af kørebanen, den hastighed, hvormed biltrafikken kører på de pågældende veje, og anlægsomkostningerne. Disse prioriteringsprincipper medfører, at stierne anlægges i byer og bynære områder, det er først og fremmest her, behovet for stierne findes, og det betyder også, at det beløb, der investeres, har karakter af en forholdsvis massiv indsats netop i byområderne.

Ved siden af disse investeringer har vejdirektoratet afsat en pulje, som anvendes til

arbejder med særlig sikkerhedsfremmende effekt, og en del af disse midler kommer naturligvis også de lette trafikanter til gode.

Endelig må jeg minde om, at hensynet til de lette trafikanter også indgår i overvejelserne omkring større vejarbejder. Nye veje anlægges jo med højere færdselssikkerhedsmæssig standard, og den sikkerhedsmæssige effekt vil klart være til stede for den del af trafikken, der anvender den nye vej, og samtidig vil der ofte ske en trafikikkerhedsmæssig forbedring for den del af trafikken, der fortsat anvender den gamle vej. Undersøgelser dokumenterer, at anlæg af nye veje til aflastning af det eksisterende vejnet næsten altid medfører en endog væsentlig nedgang i uheldstallet på de eksisterende strækninger. Jeg kan oplyse, at på et samlet net af 185 km vej faldt uheldene under ét med 50 pct., og denne nedgang kom også fodgængere og cyklister til gode.

Jeg vil gerne til slut sammenfatte regeringens initiativer og overvejelser, som direkte tager sigte på cykeltrafikens forhold.

Det drejer sig for så vidt angår det, der er i gang, om udarbejdelse af anlægstekniske forskrifter for cyklistfaciliteter, herunder vejvisning, for udformning af vejkryds, kryds mellem stier og veje, eksempelsamling for en bedre udnyttelse af gadearalerne i byerne, især af hensyn til den lette trafik, retningslinjer for hastighedsdæmpende foranstaltninger på trafikveje, tilskud til trafiksaneringer, kommuneplanvejledninger og forholdsvis betydelige investeringer i cykelstier på hovedlandevejene, i byerne og i nærheden af disse.

Blandt de forslag, der endnu overvejes, er altså spørgsmålet om retningslinjer for etablering af cykelstier på større veje, indførelse af en form for cyklistfelter i kryds, tilskud til forsøgsprojekter, lavere hastighedsgrænser i byområder, bedre koordinering af den lokale amtslige og statslige indsats omkring cyklistfaciliteter, herunder cykelstier langs overordnede veje og cykelparkering, og en målrettet indsats på det færdselssikkerhedsmæssige område for den lette trafik.

Jeg vil gerne slutte med at understrege, at regeringen er meget positiv over for en øget indsats for de lette trafikanter, og vi er indstillet på at fremskynde de igangværende initiativer og overvejelser på området mest muligt.

### Forhandling

#### Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt sige allerførst, at jeg er jævnt hen lamslået. Det er første gang, jeg har fået et så indholdsfuldt svar på en forespørgsel. Det skal ministeren da have en entydig tak for.

Det er klart, at jeg blev lidt interesseret, da der kom kroner på. Det eneste tal, der blev nævnt her, er de 40 mill. kr. til cykelstier, som optræder i forvejen i finansloven, og hvis man går det tal efter, ser man, at det lige præcis er næsten 10 mill. kr. mindre, end det skulle have været ud fra en normal fremskrivning. Det er klart, at min tillid ville have frygtelig godt af, at der kommer sådan lidt præcise kroner på alle de i øvrigt fremragende løfter.

Jeg vil godt sige generelt, som jeg jo skal, at det gælder inden for trafikken som i så mange andre sammenhænge, at uden planlægning kommer de stærke til at herske. Med hensyn til trafikken kommer dertil, at den beskedne planlægning, der har været, har handlet om bilerne, og det skønt meget store dele af befolkningen er afskåret fra at bruge privatbilen i det daglige. Deres vilkår er forringede, hvorfor Nördkoltrapporten da også kunne tale om, at trafiksystemet i dag mest synes at være udformet for at give størst mulig bevægelsesfrihed til de raske og stærke i samfundet, det vil sige dem med god økonomi, godt helbred og hurtig opfattelses- og reaktionsevne. Store dele af befolkningen opfylder på en eller anden måde ikke de krav, trafiksystemet stiller til trafikanterne. Skønt cyklen er et genialt transportmiddel, ikke mindst for danskere, betyder det, at alt for mange ikke kan bruge det. De gamle tør ikke. Børnene må ikke. Vi, der gør det, er muligvis dumdristige – se på ulykkestallene for cyklisterne!

Der er ikke alene mange grunde til at styre brugen af cyklen, der er også mange metoder. Det gælder først og fremmest med hensyn til sikkerheden, men det gælder også med hensyn til bekvemmeligheden.

Sikkerheden først. Hvad kan der gøres fra statens side? Ja, bevillingerne til cykelstier kan øges betragteligt, og det er netop på dette punkt, jeg ikke er helt tryk ved ministerens redegørelse. Alt, hvad der kommer, hjælper selvfølgelig. Cykelstierne kan gøres meget

sikrere, end vejdirektoratets bilfraktion har for vane, idet man kun maler hvide striber.

Alle vi bilister ved, at brede kantbaner ikke kun egner sig til at cykle på, men også er fremragende til parkering i byerne og til overhalinger eller vigebaner på landevejen. Definitivt stop for det. Men man behøver ikke af den grund kun at vælge de dyreste løsninger. En fysisk adskillelse kan bestå af små stolper med 50 m mellemrum, hvor det på landevejen hindrer én effektivt i at køre ind dér, og i byerne kan man arbejde meget mere med f.eks. pålmede kantsten. Bliver de ordentligt synlige, og informeres offentligheden grundigt om dem – begge dele er nødvendige – er der alle chancer for at gøre denne enkle løsning til en succes.

Derudover kan regeringen meget vel sætte en række yderligere initiativer i gang for at finde ud af, hvad man kan gøre for at gøre kryds mindre farlige. Langt de fleste ulykker sker her. Derfor er en indsats utrolig vigtig, omgående, og jeg mener også ud over det, regeringen er i gang med.

Hvorfor tager man ikke ideerne fra Holland op? Jeg havde håbet lidt, at det havde ligget i ministerens redegørelse, nu hvor vi var begyndt at sætte forventningerne så højt. I Holland har man i et par større byer rent faktisk sat nogle eksperimenter i gang, hvor man prøver at sikre og privilegere de svage trafikanter i hele byen. Jeg mener også, at vi har hårdt brug for erfaringer af lidt nyere art, så vi kan komme videre i arbejdet for de svage trafikanter. Jeg ved i øvrigt godt, hvorfor de hedder »bløde« trafikanter: det er, fordi de ikke laver så store buler i bilerne.

Alle disse ideer koster penge, men de er godt givet ud, og så er der – jeg minder om det igen, da det virkelig bør gøre indtryk på i hvert fald socialdemokrater – masser af beskæftigelse i det. SiDs entusiasme for hr. Henning Jensens og hr. Jimmy Stahrs støtte til Cyklistforbundets ideer var ikke kun partipolitisk lobhudning.

Endelig vil jeg i forbindelse med sikkerheden henlede opmærksomheden på de mere humanistiske afdelinger i vejdirektoratet. Jeg var glad for, at de fik et ord med på vejen i ministerens redegørelse, de lever ellers en lidt hensygnende tilværelse, når man ser, hvad der kommer fra vejdirektoratet. I disse afdelinger arbejdes der med mange forskellige modeller for, hvordan bilernes hastighed kan

[Margrete Auken]

begrænses. Det er jo alfa og omega i sikkerhedsspørgsmålet for de bløde trafikanter. Det er mange steder næppe nødvendigt, heller ikke i byerne, at sætte hastigheden yderligere ned. Sine steder kunne den, hvad sikkerheden angår, såmænd godt være højere, men hvor cykler, fodgængere og andre ikke-pansrede færdes, er selv 50 km/t for meget. Der er store muligheder for indsats her, altså ved at give også den side af vejdirektoratets arbejde en chance.

Det var sikkerheden. Som sagt er der også andre forhold end farerne, der begrænser brugen af cyklen. Her er skiltningen f.eks. et problem. Man kan masser af gange slet ikke finde ud af, hvordan man kommer videre, hvis man er blevet gennemt væk fra bilernes veje. Manglende og uensartet skiltning er et problem. Tænk på, hvilke summer landet i øvrigt ofrer på at gøre skiltningen for bilerne ensartet og EF-tilpasset – og de havde endda fine og entydige skilte i forvejen.

Det sidste forhold, jeg vil tage frem, er kombinationen med den kollektive trafik. Skal man have mulighed for at klare sig uden bil – og vi må huske, at sådan er virkeligheden for masser af mennesker, uanset hvordan det nu lykkes i den øjeblikkelige politiske situation at billiggøre bilkøbene – skal vi have denne bevægelighed frem, så er det nødvendigt, at man kombinerer den kollektive trafiks hastighed med cyklens smidighed. Helst ser vi, at man altid kan tage cyklen med i den kollektive trafik. Det kan man sine steder, og det bør udbygges, hvor det overhovedet er muligt. Jeg er glad for, at ministeren omtalte det, og jeg kan nævne nogle konkrete eksempler, hvor jeg mener, det er muligt; f.eks. i S-togene i weekenderne, og i de nye MR-tog er man i gang med at planlægge det. Jeg mener, at man også på de landsdækkende tog kan koble bagagevogne. Der kommer indvendingerne med, at det forsinker togene, til kort, hvis man er bare lidt mere fantasifuld, end DSB har været – de har nærmest lavet 20 gode grunde for, at det ikke kan lade sig gøre. Hvis der er åben adgangsvej til en bagagevogn, som har en stor dør, så kan man faktisk forholdsvis hurtigt få en cykel læsset af. Der kan gøres en masse ting dér.

Jeg tænker også på, at man forbereder rutebilerne, så deres bagagesystemer indrettes til mange flere cykler end nu. Vi kan meget

hurtigt komme til at opleve, at rutebilerne ikke vil tage cykler med, fordi der kommer for mange af dem.

Jeg tænker naturligvis hele tiden på, at det ikke skal være helt gratis at tage cyklen med, for ellers bliver det alt for populært, og så kommer det til at stille for voldsomme materielkrav til den i forvejen så belastede kollektive trafik. Dette siger jeg for ikke at blive blæst over ende af de sædvanlige beskyldninger om overbudspolitik.

Men det er ikke kun et spørgsmål om at tage cyklen med; mindre kan gøre det, bare det kommer i gang. Der tales om at forbedre cykelstaldmulighederne ved de større stationer, men der er indtil nu intet sket, så se at komme i gang! Vi vil gerne kunne finde vores cykel igen, når vi kommer tilbage med toget, og vi vil gerne finde den i ordentlig stand. Her kunne man i øvrigt tænke på ideen med at kombinere cykelstalde med f.eks. en slags forpagtning til en cykelsmed, så forskellige småreparationer el.lign. kunne laves dagen igennem. Bilisterne har for længst fundet på en tilsvarende idé, og den er god.

Den megen snak om cykeludlejning fra større stationer er også blevet ved snakken. Hvorfor udviser DSB, der plejer at være nogenlunde velfungerende, ikke lidt fantasi og initiativ her? Men vi kan jo bede dem om det, og så sker der vel noget, skulle man tro.

I øvrigt kan vi også på hele dette område henvise til Holland, der har et perfekt og billigt system med stalde og udlejning.

Når man endelig tager sig sammen til at sende sin cykel, ville det være skønt, om man var sikker på, at den nåede frem til lovet tid – at der overhovedet var en lovet tid – og at den var i brugbar stand, gerne intakt. Det er igen en opfordring til DSB, naturligvis kombineret med de relevante bevillinger, og det er præcis på det bevillingsmæssige område, ministerens redegørelse kunne trænge til lidt tydelighed.

Det er beskedne krav, vi her stiller. Jeg er overbevist om, at virkningen hurtigt vil vise sig til gavn for økonomien – lad mig nævne det først, da det jo er så vigtigt for mange herinde, med rette naturligvis – til gavn for folkesundheden – jeg kan fortælle, at man også bliver smukkere af det, det var vel ikke det værste, der kunne ske – og til gavn for bevægelsesfriheden, også for de fysisk og

[Margrete Auken]

økonomisk svage grupper. Det er da store virkninger af så beherskede krav.

På vegne af forespørgerne vil jeg derfor gerne fremsætte følgende forslag om motive- ret dagsorden, som følger disse krav lidt på vej:

#### *Forslag om motiveret dagsorden.*

»Idet folkettinget konstaterer, at cyklister- nes trafiksikkerhed og øvrige vilkår er util- fredsstillende, og at cyklen bl.a. derfor ikke har den rolle i det samlede trafikbillede, som den fortjener, opfordres regeringen til at ud- arbejde et program, hvis formål det er at fremme brugen af cyklen mest muligt og i det mindste bringe cyklisternes trafiksikker- hed på niveau med det, der allerede i dag er opnået for biltrafikken.

Tinget går herefter over til næste punkt på dagsordenen.«

#### **Formanden:**

Jeg skal se, om jeg kan læse det; jeg prø- ver.

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette for- slag indgår nu i debatten.

Jeg håber, jeg tydede de forskellige indfø- jede rettelsers rigtigt.

#### **Jimmy Stahr (S):**

Det er nok kommet lidt bag på alle, både myndighederne, cyklisterne og de øvrige tra- fikanter, at cykeltrafikken i dag har det om- fang, den faktisk har. Det er jo sådan, at henved halvdelen af befolkningen er cyklister i den forstand, at de har en cykel, der er i brug. Halvdelen af de voksne cyklister bruger cyklen til den daglige transport, og alle børnecyklisterne er daglige cyklister.

Cyklisterne har hidtil været et beskedent folkefærd, der har indrettet sig efter de fak- tiske forhold på vejene, hvor cykelstierne for- svandt og biltrafikkens omfang voksede. Ud- viklingen gennem 1960erne og 1970erne i biltrafikken og senere behovet for udbygning- en af den kollektive trafik har gjort, at cyk- listerne er blevet overset af myndighederne. Derfor synes jeg, det er særlig glædeligt, at vi nu har ministerens tilsagn om, at de lette tra- fikanter, især cyklisterne, i dag opfattes som en ligeberettiget del af trafikken. En trafik- politik må nemlig også omfatte den lette tra-

fik. De investeringer, der foretages i trafika- ken, og den måde, man indretter færdslen på, må afpasses efter alle trafikantgrupper, så de hver for sig får den størst mulige sikker- hed og komfort.

Vi kan ikke være bekendt, at de afvejnin- ger, der må foretages mellem de forskellige trafikantensyn, altid skal falde ud til ugunst for cyklisterne. Det ville være urimeligt over for den gruppe af cyklister, der mere eller mindre er henvist til at bruge cyklen. Jeg tænker her især på børn og unge og ældre mennesker uden bil til rådighed på steder med beskeden kollektiv trafikbetjening. Men det ville også være forkert for den store gruppe, der har bil til rådighed, men som af og til af en eller anden grund foretrækker cyklen til visse formål. Folk må have krav på samme sikkerhed, tryghed og komfort, hvad enten de bruger det ene eller det andet trans- portmiddel. Jeg har haft lejlighed til at se de rapporter, ministeren omtaler i sin redegørel- se. De viser, at man allerede har analyseret problemerne omkring den lette trafik, man har registreret problemerne og kender også i vidt omfang løsningerne.

Der er på cyklistområdet, hvad ministeren var inde på, mange myndigheder indblandet. Langt den største del af disse er lokalmynd- igheder, typisk kommunalbestyrelser og amtsråd. Dem skal vi ikke beordre til noget, men der er vel ikke noget forkert i, at vi her fra folkettinget stærkt opfordrer de lokale myndigheder til at være meget opmærksom- me på de problemer, der er for de lette trafi- kanter. Jeg synes ikke, dette kan siges stærkt nok. Det er menneskeliv og invaliditet, vi taler om. Det er frygten for at sende sit barn i skole og til håndbold. Færdselssikkerheden må have høj prioritet både hos staten og hos de lokale myndigheder. Derfor kan det selv- følgerlig ikke være sådan, at folketing og mi- nister bare fralægger sig ansvaret og lægger det hele over på de lokale myndigheder.

Jeg var glad for at høre ministerens tale, hvor jeg ikke sporede nogen ansvarsforflygti- gelse. Jeg var især glad for den del, der om- handlede mulighederne for at støtte initiati- ver i kommuner, der er interesseret i forsøg; og jeg finder det vigtigt, at ministeren stiller sig positivt over for muligheden for at frem- me disse forsøg ved hjælp af beskæftigelses- midlerne. Vi må ikke glemme, at mange af disse udbygninger, f.eks. af cykelstier, har en

[Jimmy Stahr]

høj lønkvota og en lav valutakvota, hvad SiD også har påpeget. Jeg har selv i pressen peget på de hollandske forsøg som mulige modeller. Det vil jeg gerne støtte, og jeg glæder mig over, at ministeren gør det. Forsøgene i Haag og Tilburg har efter mine oplysninger været ret kostbare, men der er jo ingen grund til, at danske kommunalfolk og cykeleksperter ikke skulle kunne bruge fantasien.

Cykeltrafikken finder vi alle vegne her i landet, hvor trafikmålene findes i passende afstand fra hinanden, og hvor der bor tilstrækkelig mange mennesker. Jeg kender eksempler på, at vejmyndighederne hårdt presset har foretaget tællinger og er blevet overrasket over trafikens omfang. Det er rigtigt, at cykelstianlæg kan koste penge og skabe vanskeligheder for andre trafikanter, for forretningsdrivende og for andre, men det er vigtigt, at man ikke overvurderer disse problemer. Mange steder kan problemerne løses ved færdselsreguleringer, ved afmærkning og ved andre initiativer.

Ministeren berørte et andet statsområde, som jeg også gerne vil omtale. Det er cyklisternes forhold til DSB. De fleste herinde husker fra deres barndom og ungdom, at man kunne tage cyklen med på stationen og få den med samme tog, som man selv rejste med. Jeg synes, det var en god ordning, og jeg vil sætte megen pris på, at ministeren arbejder videre med disse tanker om cyklerne i regionaltoget og uden for myldretiderne. Jeg forstår selvfølgelig, at banernes vigtigste opgave er at få passagererne frem, og efter selv at have stået op i toget mellem Roskilde og København adskillige gange kan jeg godt se vanskelighederne ved også at presse cykler ind, men det ville øge glæden ved den kollektive trafik, hvis den i højere grad kunne nyttes sammen med cykeltrafikken.

Cykelparkeringen ved nogle DSB-stationer lader også en del tilbage at ønske; det gælder både pladsen og overdækningen. Jeg håber, at ministeren også her kan få et fornuftigt arbejde i gang sammen med de berørte kommuner. Cykler optager ikke megen plads, og fristelsen til tyveri bliver mindre, hvis man ikke nødvendigvis skal parkere sin cykel i sidegader, på fortove og i porte i nærheden af stationerne. Det er vigtigt, at staten er sig sin rådgivende rolle i disse sager bevidst. Der foreligger allerede et stort materiale, der kan

vejlede kommuner, amter og for den sags skyld også vejdirektoratet som vejbestyrelse for hovedlandevejene.

Til slut vil jeg lige sige et par ord om det rent partipolitiske i denne sag. Jeg siger det ud fra den betragtning, at jeg ikke tror, det tjener cyklisternes sag, hvis enkeltpartier ligesom forsøger at tage patent på den lette trafik.

Jeg er ikke ked af, hvad socialdemokrater har kæmpet for, kæmpet for cyklister rundt omkring i kommuner og også her i folkettinget, og jeg har ingen grund til at være utilfreds med den rolle, socialdemokratiske kommunalfolk har spillet. Men jeg mener stadig væk, at det ikke ville være i overensstemmelse med de faktiske forhold, hvis visse partier påstår, at de ligesom har patent på det, og at de alene bruger cykler, mens andre bruger bilerne. Det vil i hvert fald være forkert at påstå, at venstrefløjens folk ikke anvender bil og ikke er afhængige af bilen.

Jeg synes også, at det ville være forkert at sætte bilister og cyklister op mod hinanden. Man gør ikke cyklisterne nogen tjeneste ved det. Alle i dette land kører både i bil og på cykel, og investeringer i cykelstianlæg kan godt være en investering også for bilisterne og vejanlæg også til fordel for cyklisterne.

Der er praktiske problemer med at få cyklen og bilen til at trives sammen på vejene. De problemer skal løses uden de store ideologiske armsving, først og fremmest ved en fornuftig snak mellem stat, kommunalbestyrelse og amtsråd. Jeg finder, at de initiativer, regeringen er i gang med, viser, at den ser på sagen ud fra denne holdning, og det er cyklisterne bedst tjent med. Jeg skal i den anledning på vegne af venstre, radikale, CD og socialdemokratiet fremsætte følgende:

#### *Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget understreger behovet for en planlagt og øget indsats for de lette trafikanter, herunder cyklisterne, og for at fremskynde igangværende initiativer og overvejelser på området.

Tinget går derefter over til næste punkt på dagsordenen.«

#### **Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor).

[Formanden]

Jeg tror, at hr. Jimmy Stahr glemte en lille bemærkning. Vi lukker det ene øje for forretningssordenen.

**Jimmy Stahr (S):**

Jeg glemte det konservative folkeparti, undskyld.

**Formanden:**

Det skal man aldrig gøre. Tak. Og denne dagsorden vil også indgå i den fortsatte forhandling. Hr. Kurt Hansen har bedt om ordet for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Kurt Hansen (VS):**

Jeg var en lille smule ked af, at hr. Jimmy Stahr følte sig fristet til at komme med bemærkningerne om partipolitik i forhold til forbedringer for cyklisterne. Jeg mener, at fru Margrete Auken indledningsvis gjorde klart, at der absolut intet ligger i dette fra forespørgernes side. Når jeg nævner det her, er det, fordi jeg håber, at det er både første og sidste gang, det kommer ind i denne debat. Lad os diskutere det ud fra nogle forudsætninger, der hedder at forbedre vilkårene for de lettere trafikanter, lad os gøre det ud fra en fælles interesse, der måtte ligge i en masse partier, i hvert fald i en del partier herinde. Lad det være ledetråden for denne debat, ikke noget om partipolitiske hensyn.

**Svend Erik Hovmand (V):**

I direkte forlængelse af de synspunkter, der netop har været udvekslet, vil jeg gerne sige, at venstre sammen med en række andre partier altid har placeret og fortsat vil placere cyklisterne som en meget væsentlig del af det samlede trafikbillede.

Da venstre i SV-regeringens tid sad med ansvaret for trafikministeriet, blev der for første gang afsat et beløb på finansloven direkte til cykelstier. Selv om der ikke var tale om et stort beløb det første år, var der alligevel tale om en principielt meget vigtig nyskabelse til gavn for det stærkt stigende antal cyklister i Danmark.

Det var vigtigt, for det første fordi disse, husker jeg ret, 10 mill. kr. i 1979 var en begyndelse på noget, der hurtigt skulle stige til 20 mill. næste år og yderligere 40 mill. i

1981, hvilket var udtryk for et klart ønske om at afsætte et stigende beløb på de årlige finanslove til dette formål. Venstre har ikke ændret standpunkt på dette felt. Vi mener fortsat, at det er vigtigt at tilvejebringe væsentlige midler til dette område.

Den anden årsag til, at det var vigtigt, var, at det havde meget stor principiel betydning, at hr. Ivar Hansen i sin ministertid tog hul på denne sag. Det førte nemlig til, at der blev igangsat et meget omfattende undersøgelsesarbejde, en black spot-lignende undersøgelse, af behovet for cykelstier i alle amter over hele landet. Vi fik altså en prioriteringsundersøgelse, som efter min opfattelse er af meget stor værdi, og vi fik igangsat et planlægningsarbejde, som hurtigt skulle vise sig af stor betydning for de konkrete anlægsgaver.

Derudover har vi fra venstres side i fjor taget initiativ til en ændring af vejloven med det formål, at statens vejnet med undtagelse af motorvejene overlades til amterne. Denne decentralisering af opgaver og ansvar på de stærkt trafikerede hovedlandeveje vil også få betydning på cyklisternes område. Det vil give mulighed for en hurtigere tilvejebringelse af cykelstiforbindelser langs disse statsveje, og det er netop her, uheldsrisikoen er stor. Mangfoldige er eksemplerne på, at en kommune eller et amt har ønsket en cykelstiforbindelse for at sikre ikke mindst skolebørns trafikken langs hovedvejene, men efter de gældende lovregler er der intet at gøre, hvis ikke staten selv afsætter midler til sit eget vejnet. Også derfor var det af stor betydning, om de næsten 5.000 km hovedlandevej kunne overgå til de lokale myndigheders administration.

Endelig skal jeg nævne, at de beskæftigelsesinitiativer, der har været taget i amter og kommuner, netop på dette område som et af de få er udtryk for en fornuftig aktivitet for de arbejdsledige. Her er der netop grund til at benytte de ledige hænder til et efter vores opfattelse meget væsentligt formål.

Må jeg i øvrigt sige, at det forekommer mig vigtigt her at få understreget, at anlæggelse af cykelstier ikke nødvendigvis behøver at være ensbetydende med store, brede asfalt- eller flisebelagte strækninger. Vi har tidligere rejst spørgsmålet fra venstres side om reglerne for disse stianlæg, og jeg er glad for de bemærkninger, ministeren har gjort her i

[Svend Erik Hovmand]

dag. Det bør føre til, at vi får et mindre ambitiøst niveau for disse stianlæg, som indebærer, at man populært sagt kan nå længere for de samme penge, uden at det går ud over sikkerheden.

Jeg tror, vi alle sammen fra lokalområderne rundt omkring i landet kender eksempler på, at eksempelvis dobbeltrettede cykelstier anlægges i et niveau, der svarer til en kommunevej, langs med vore statsveje. Det er klart noget, der kræver meget store ressourcer af jord og penge, begge dele noget, vi har for lidt af. Derfor er det vigtigt at understrege, at vi med fordel vil kunne sætte dette ambitionsniveau ned, ikke mindst af hensyn til cyklisterne, sådan at vi for de midler, der nu engang er til rådighed, kan få løst flere opgaver over en længere strækning.

Må jeg endelig sige, at det er mit indtryk, at der rundt omkring i amter og kommuner – og lad mig være så ubeskeden at fremhæve, at det gælder ikke mindst i de kommuner, som mit parti har et ansvar i – gøres en seriøs indsats på dette område. Men der findes altså også andre kommuner, hvor indsatsen er forholdsvis ringe. Hvis vi endelig skal gå ind i den partipolitiske boldgade, som jeg forstår forespørgerne lægger op til, synes jeg nok, at Københavns kommune er en af de sorte pletter på kortet, hvad angår cyklisternes vilkår.

Men i øvrigt er jeg enig i, at cyklisternes vilkår ikke bør gøres til en partipolitisk kamp. Jeg føler, at det er overordentlig vigtigt, at vi her gør os klart, at cykler er for alle, og at cyklister skal kunne leve sammen med andre trafikformer. Det er nødvendigt, at vi styrker den sikkerhed, der bør være for de svage trafikanter, herunder ikke mindst cyklisterne. Det er nødvendigt, at vi styrker muligheden for at anvende cyklen, også dette at kunne transportere cyklen ved hjælp af andre transportmidler, tog, busser osv. Jeg tror, vi kan konstatere, at der vil være en bred enighed om dette fælles mål, og derfor er vi medforslagsstillere til den dagsorden, som netop er blevet fremsat. Vi håber – også med de bemærkninger, ministeren har gjort i sin tale i dag – at der nu for alvor gøres en ekstra indsats på dette felt.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det er nu anden gang, der er indtrådt en akut lammelse i ørerne på lytterne her, når man står op og siger, at vi vil gøre det partipolitisk. Det må være, fordi man har erfaringer fra vore partiers indsats tidligere i denne sag, men det er udtrykkeligt sagt, at det vil vi lade ligge. Derfor vil vi meget gerne have en debat, hvor det ikke drages ind, og jeg vil bede de andre ordførere om at lade være med at trække så fjollede og usaglige perspektiver ind i debatten.

Så vil jeg gerne for klarheds skyld, hvis vi skal støtte den dagsorden, venstre er medforslagsstiller til, spørge, hvad venstre mener, når de siger, der ikke skal stilles store ambitionskrav til cykelstier, og så udtrykkeligt nævner belægningen. Vil det sige, at der skal være toppede brosten og huller o. lign., hvis der ikke skal være asfalt og fliser? Der kan være noget med, hvordan adskillelsen ser ud, men det er faktisk en meget vigtig ting, for i øjeblikket har cykelstierne de ringeste belægninger i landet.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Egentlig kunne man sige, at disse tekniske spørgsmål ikke er særlig velegnede til en folketingsdebat, men vi synes, det er vigtigt netop i denne sag at gøre en undtagelse. Derfor vil jeg gerne have lov til at sige til fru Margrete Auken, som åbenbart ikke hørte meget efter det indlæg, jeg kom med for et øjeblik siden, at det afgørende for os er, at vi i de anlægsopgaver, som ligger for, har en realistisk og fornuftig sans i vores ambitionsniveau. Cykelstier behøver ikke at være brede landeveje, for jo bredere og jo mere pompøse de skal anlægges, jo dyrere bliver det, og jo kortere strækning når vi. Derfor vores bemærkninger for et øjeblik siden om, at ambitionsniveauet nok kan sættes lidt ned af hensyn til muligheden for at anlægge en større strækning af hensyn først og fremmest til cyklisterne.

**Grove (KF):**

Der skal ikke være tvivl om, at vi fra konservativ side ønsker gode forhold for cyklisterne. Vi erkender, at cykeltrafikken er i fremgang – vel især i byerne – og at der kan være fordel ved denne udvikling. I 1970'erne var der måske mere fritidsbeskæftigelse ved

[Grove]

at cykle, men i dag tyder noget på, at cyklen også bruges i arbejdssammenhæng.

Det er et område, der nok har været en del forskning ved, men jeg tror alligevel ikke, at vi har de nødvendige undersøgelser, som viser, hvor stærk udviklingen er, hvorledes cyklen bliver brugt, om den bliver brugt både sommer og vinter, og om den bliver brugt uanset vejforholdene. Vi har fået nogle tal, men de er ikke tilstrækkeligt underbygget, og det er derfor et af de områder, som trafikministeren bør tage op, så vi får et bedre grundlag at tage beslutningerne på. Vi trænger til bedre viden og bedre prognoser på dette område.

De undersøgelser, der bliver henvist til gang på gang, er alle sammen foretaget i de større byer. Der er ingen undersøgelser, der viser cyklisttrafikkens betydning ude i landområderne, i de mindre byområder, altså hvordan man bruger cyklen dér. Jeg mener også, at vi bør have undersøgelser på det område. Det er en opgave, som nok med fordel kan tages op i fællesskab mellem stat, amter og kommuner, for ansvaret for planlægningen og udbygningen på mange områder inden for cykeltrafikken: cykelstier, stilleveje osv., ligger jo for hovedpartens vedkommende ude i kommunerne og amtskommunerne, altså ude i de lokale områder. Det er vejbestyrelsen i kommunerne og amtet, der i den sidste ende har ansvaret på dette område, og der er jo rig lejlighed til nu at gøre det gældende derude, hvor vi næsten har afsluttet en regionplanlægning og er i gang med kommuneplanlægning. Det er rigtigt, at vi kan være fremsynede og sige, at man kan tage hensyn til det i de nye boligområder, men også i forhold til den eksisterende bebyggelse må man i kommuneplanlægningen prøve at tilgodese cykeltrafikken.

Når jeg lægger megen vægt på det lokale, er det, fordi man lokalt kender forholdene, og fordi det nu engang også er derude, at ansvaret og økonomien hører sammen. Jeg er overbevist om, at man gør en god indsats derude med hensyn til de ting, der er nødvendige for cykeltrafik. Det er også en grund til, at man skulle støtte det forslag, vi har fremsat sammen med andre partier, om at føre en del af de sekundære hovedveje over til lokalt ansvar, over til amterne, sådan at de kommer med ind i den lokale planlægning; jeg tror, det er fornuftigt.

Men der er ingen tvivl om, at der i de kommende år bliver flere og flere cyklister, og det er der samfundsmæssigt også fordele ved. Der er energibesparelse, miljøfordele, pladsbesparelser osv., men der er naturligvis også ulemper. Jeg mener, at vi også bliver nødt til at udbygge den kollektive trafik til at fungere under bestemte vejforhold, afstandsmæssigt osv., således at vi udbygger for cyklister til godt vejr og for den kollektive trafik til at tage dem, når det er dårligt vejr.

Der er ingen tvivl om, at trafiksikkerheden for mange af de såkaldt bløde trafikanter ikke er særlig god. Jeg har lagt mærke til, at man her nævner fodgængere, cyklister og knallerter, men jeg mener, at der er en kategori mere, der også er meget trafikfarlig, og det er motorcyklister. Dem har man altså glemt i denne forbindelse, men de er vel en af de grupper, der har en meget stor uheldsfrekvens, og som derfor egentlig også kan tages med ind under de svage trafikanter.

Trafiksikkerheden kan øges på mange måder: gennem forbedring og udbygning af cykelstier, forbedring af færdselsreglerne for forholdet mellem cyklister og andre trafikanter, så vi får det til at foregå godt. Der er heller ingen tvivl om, at vi kan udbygge forholdene for opbevaring af cykler og måske også transport af cykler med kollektive trafikmidler.

Der skal også være en bedre færdselskultur fra bilisternes side, men når man lægger så megen vægt på cykeltrafik, kunne vi nok også ønske lidt bedre færdselskultur fra cyklisternes side. Vi ser jo gang på gang, at de kører over for rødt lys, og at de kører modsat i ensrettede gader; vi ser også tit cyklister, der kører i gågaderne og er til stor fare for andre svage trafikanter, ligesom vi ser, de kører på fortovene, ja, vi oplever ligefrem cykelbøller. Så jeg mener egentlig også, at cyklisterne bør vise hensyn. Alle skal kunne være i trafikken. Det kræver hensyn fra bilisternes side, men det kræver egentlig også hensyn fra cyklisternes side. Hvor mange af uheldene er selvforskyldte, og hvor mange er andre trafikanters skyld? Jeg synes, vi mangler en del oplysninger på dette område.

Man skal vise hensyn. I den forbindelse vil jeg gerne lige citere noget fra en henvendelse, vi har fået fra Noah-Byplan og Kollektiv Trafik Forbund, som skriver:

[Grove]

»Man bør tværtimod begrænse kørsel med privatbiler og i stedet for fremme den kollektive trafik og cykeltrafikken.«

Jeg vil gerne advare de forskellige pressionsgrupper, som vil fremme cyklisterens prioritering, mod at gøre det gennem øget beskatning af privatbilen. Her rammer man nemlig i allerhøjeste grad svagere stillede grupper. Har man tænkt på, at bilen i de mindre bysamfund, i landsbyerne og på landet er en nødvendighed, for at man kan komme til nogle af de almindelige ting, som foregår derude? Skal pensionisterne til bankospil, skal de have en bil; de kan ikke cykle om aftenen. Skal landmændene i teatret, når Det kgl. endelig viser sig i Jylland, ja, så er de nødt til at have bil. Skal de gøre indkøb osv., har de ikke så megen fritid, at de kan tillade sig at cykle, for der er så langt, at de er nødt til at køre i bil.

Derfor mener jeg egentlig, at der her er en række personer med meget lav indkomst og meget kort fritid, som virkelig vil blive ramt hårdt, hvis bilen bliver overbeskattet. Det bør bl.a. Noah og Kollektiv Trafik Forbund tage i betragtning, når de ønsker en øget beskatning af bilen. Det er, som om disse pressionsgruppers ledelse kun tænker i storbybaner, fordi de selv bor i en storby og ikke har den nødvendige græsrodsfølelse for de svagt stillede ude i det øvrige samfund. Man graver grøfter her, og det er ikke nødvendigt. En reel trafikpolitik må tilgodese hele befolkningens og ikke kun en del af befolkningens ønsker.

### Ernst Schmidt (FP):

Lad mig allerførst sige, at jeg synes, den debat, vi har her, forekommer lidt poppet, altså dette at tage et ganske specielt transportmiddel ud, og her er det cyklisterne, det drejer sig om. Vi har jo alle sammen tilknytning til transport i vores daglige liv, enten det så er til og fra arbejde eller i vores arbejde, vi må benytte forskellige transportformer, og jeg anser disse transportformer for ligeværdige, når de bliver brugt hensigtsmæssigt.

Den økonomiske udvikling, vi har været vidne til her i Danmark, og som er begrundet først og fremmest i den politik, der er ført af regeringen, har medført, at flere og flere ikke får råd til andet end at cykle, og det er et stort problem. Der bliver færre og

færre biler – måske 30.000–40.000 om året – skønt der nok er folk, som gerne ville have kørt i disse biler, men nu må benytte andet transportmiddel. Det mener jeg er et meget væsentligt aspekt at have for øje.

Vi har i fremskridtspartiets gruppe haft en stor debat om alt, hvad der hedder transport og trafik, og vi er meget vågne over for problemet. Vi er endog så vågne, at vi ikke har gruppedisciplin på dette område. Vi stemmer hver for sig dér, hvor vi mener vores stemme gør størst fyldest. Det er sket flere gange i alle de debatter, vi har haft vedrørende hastighedsgrænser og den slags. Men det er ikke ensbetydende med, at vi ikke er meget opmærksomme på, hvad det er, der er galt.

Vi er enige om, at den politik, regeringen har ført, har medført, at vi har fået flere cyklister. Måske skal vi tilbage til, at ca. 300.000 cyklister om dagen skal passere broerne til Amager, og det kan måske også lade sig gøre, for hvis regeringen fortsat sidder der, er der ikke flere, der kører bil, og så behøver vi heller ikke at lave cykelstier, men det er jo en utopisk tanke, for der er trods alt noget andet, som vi heller ikke har tålt tilstrækkeligt om i forbindelse med cyklerne. Jeg mener, cyklen er et ganske glimrende transportmiddel og har selv været en ivrig og inkarneret cyklist, indtil jeg fik råd til at køre bil, så nu er det sjældent, jeg bevæger mig på det transportmiddel. Jeg bor også på landet og må sige, at cyklen i sne, slud, regnvej og skrap modvind er et transportmiddel, man næppe ville benytte, hvis man havde økonomisk mulighed for at benytte et andet, og så har vi straks det problem, der hedder den blandede trafik. Nogle har råd, og andre har ikke, og det må vi leve med, indtil den økonomiske politik giver muligheder for at skabe den størst mulige separation af transportmidlerne. Vi ved alle, det er det sikreste. Det er derfor, vi har bygget motorveje, og det er også derfor, vi har cykelstier. Men i de år, hvor bilismen vandt frem, fordi der var en stigende velstand, skrumpede antallet af cykler ind, og så var det selvfølgelig ikke først og fremmest cykelstier, man skulle tænke på. Jeg er meget bekymret over, at noget af det vigtigste, vi skal tænke på herinde, er sådan noget som cykelstier.

Der er altså mange ting, man må tage ind i den debat. Cykelstier har deres store mission i forbindelse med skoler, og der kunne

[Ernst Schmidt]

muligvis spares megen offentlig transport, hvis man kunne sikre skolebørnene på deres vej til skole. Det har vi i hvert fald i fremskridtspartiet haft opmærksomheden henvendt på og har arbejdet på at få gennemført i de kommuner, hvor der var en besparelse at hente, for vi mener, at alle former for transport skal have forhold, der giver størst mulig sikkerhed. Men fremskridtspartiet mener som sagt ikke, at der under den regering, vi har nu, er nogen mulighed for at investere deri; vi har simpelt hen ikke en krone til overs til den slags investeringer.

Dernæst vil jeg lige sige noget i anledning af den forrige talers bemærkninger om cyklisternes moral i trafikken. Cyklister er jo nok, som folk er flest – de er måske forhenværende bilister – men jeg står her med et udklip fra Fyens Stiftstidende fra tirsdag den 3. november i år, som jeg gerne vil have lov til at citere lidt fra. Overskriften lyder:

»Politi går i aktion mod cyklister. De blæser på færdselsreglerne«.

Det var jo en grim overskrift, og så prøver man at kigge på, hvad det nu er, der er sket i Odense, og dér står:

»Blandt de værste forseelser er manglende respekt for lyssignalerne. Alt for mange smutter over for rødt i lyskrydsene. Især er det en yndet forseelse at dreje til højre i krydsene trods det røde lys. Cyklisterne kører rask væk med den største frejdighed på fortovene, og desuden er der mange mørke cyklister, altså cykler helt uden lys, og med mangelfuldt lys.«

Det har medført, at man har undersøgt 500 køretøjer ved en § 77-razzia. Det blev nødvendigt at skrive 79 rapporter, hvoraf der alene var 38 mørke cyklister og 10 cyklister, hvis cykel havde andre fejl. Politiet fandt kun 11 bilister, hvis biler havde lygtefejl, og 10 havde glemt kørekortet derhjemme. Hvis vi får mange flere cyklister, må vi altså nok tage ad notam, at det kan medføre helt andre trafikale risikomomenter. Det er også en ting, der skal ind i billedet.

Inden jeg slutter mit indlæg her i første omgang, skal jeg sige noget om de dagsordener, som er fremsat. Da vi som sagt i gruppen ikke har partidisciplin, kan det være, at der er en del, der kunne tænke sig at stemme for den dagsorden, som bl.a. regeringen har fremsat. Jeg skal ikke opfordre til det. Jeg vil

derimod på vegne af et stort flertal i gruppen fremsætte følgende:

#### *Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget opfordrer regeringen til at føre en samfundsøkonomisk politik, som giver mulighed for nødvendige trafik- og transportinvesteringer, således at f.eks. ingen arbejder af økonomiske grunde er nødt til at cykle på arbejde i usund og risikofyldt trafik.

Folketinget går derefter over til næste sag på dagsordenen.«

#### **Formanden:**

Med fare for at blive skældt ud for at være kommaretter vil jeg sige, at regeringen ikke har fremsat noget dagsordensforslag, men det har de, der har lyttet til debatten jo hørt.

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår ligeledes i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

#### **Voigt (FP):**

Hr. Ernst Schmidt startede sit indlæg med at kritisere forespørgslen og sagde bl.a., at det efter hans opfattelse var en poppet forespørgsel.

Jeg vil gerne sige til hr. Ernst Schmidt og andre, der måske deler hans synspunkt, at jeg mener, vi med tak skal modtage og debattere ethvert initiativ, der bliver taget for at forbedre færdselssikkerheden, især for de svage trafikgrupper. Vi kan selvfølgelig være uenige i det, der bliver sagt, men jeg mener aldrig, at man kan kalde noget poppet, der går ud på at forbedre færdselssikkerheden; dertil har vi alt for mange færdselsdrab her i landet, især blandt de svage trafikgrupper.

Jeg må derfor tage afstand fra den pågældende udtalelse; den dækker ikke fremskridtspartiets gruppe.

#### **Marianne Bentsen-Pedersen (SF):**

Jeg skal tale om en gruppe cyklister, der i hvert fald ikke er forhenværende bilister, nemlig børnene. Jeg vil gerne starte med et citat fra den bog, der hedder »Små cyklister«, og citatet er fra en artikel af cand.polit. Peter Elming, der på s. 12 skriver:

»Men det samfund, der prioriterer travle voksnes hurtige transport fremfor deres

[Marianne Bentsen-Pedersen]

børns sikkerhed, kan ikke kaldes fuldt og helt civiliseret.«

Jeg vil endvidere gerne citere en anden artikel i samme publikation. Den stammer fra civilingeniør Carsten Wass, der på s. 14 skriver:

»...af antallet af børn, der bliver lemlæstet i trafikken dette ene år« – det er 1978 – »stort set svarer til antallet af børn i en dansk kommune lidt under middelstørrelse.«

Jeg skal for klarhedens skyld sige, at en tredjedel af disse børn var cyklister, ca. en tredjedel af børnene var fodgængere og den sidste tredjedel var passagerer i biler.

Jeg vil udelukkende tale om den tredjedel, der var cyklister.

Hvis det tal dækkede over følgerne af en sygdom, tror jeg ikke, der var tvivl om, at man uanset omkostningerne nok skulle få problemet løst eller i hvert fald ville gøre sig store anstrengelser for det. Her har vi en gruppe eksperter, nemlig lægerne, der er stærke nok til at kunne gennemtrumfe nogle krav. Den slags eksperter findes ikke, når det drejer sig om trafikikkerhed, og cyklister fejrer man bare af.

Nogle har hævdet, at børnene må opdrages til at køre mere forsigtigt, og hertil er der bare at sige, at dette argument ikke tæller. Det er os andre, der må passe på de cyklende og de gående børn; de kan ganske enkelt ikke selv passe på. Der er foretaget flere undersøgelser, som viser, at børn under 10–12 år fysisk ikke er i stand til nøjagtig at bedømme afstande og hastigheder. Derfor er det de voksne, der må påtage sig ansvaret.

Det næste argument kunne være, at forældrene så må holde børnene inde. Her vil svaret for mig være en parallel til et af de citater, jeg startede med, nemlig at det samfund, der prioriterer travle voksnes hurtige transport fremfor deres børns udvikling, ikke kan kaldes fuldt og helt civiliseret.

De af os, der har børn, ved, at en af de største hindringer for, at børnene kan få lov til at udfolde sig, er trafikken. Børn skal enten spærres inde eller overvåges, eller også skal forældrene gå med en evig usikkerhed og med det spørgsmål, om de nu lever op til deres ansvar i forhold til barnet.

I byerne er børnenes territorier ofte små og afgrænsede af stærkt trafikerede veje. I landområderne forhindres børnene ofte i at have kontakt med jævnaldrende, for trans-

porten er ikke for lang, men for farlig. Mange børn forhindres i at deltage i fritidsaktiviteter på grund af en for farlig transportvej.

Når man så endelig tænker på cyklende børns sikkerhed, fokuserer man ofte på skolevejen, som vi har hørt det fra fremskridtspartiets ordfører. Det mener jeg er forkert. Det er kun 10–15 pct. af uheld med cyklende børn, der sker på deres skolevej; langt de fleste ulykker sker om eftermiddagen. Så kunne man selvfølgelig sige: ja men det må være, fordi skolevejene er nogenlunde sikre, men hertil er at sige, at langt de fleste af de kilometer, børnene cykler, cykler de om eftermiddagen.

Til sidst vil jeg nævne, at der i Danmark er 5 gange så mange trafikdøde cyklister som i Sverige, og tallet dækker over de 7–14-årige. Derfor skal jeg afslutningsvis spørge ministeren, om ministeren vil se på den svenske planlægning, for at vi kan undgå en rekord, når talen er om antallet af børnedødelighed på grund af trafik.

#### Dræbte (RV):

Hvis man var faldet ind i denne debat under sidste del af hr. Groves indlæg eller under hr. Ernst Schmidts indlæg, ville man jo nok have troet, at emnet for debatten var bilisternes og ikke cyklisternes vilkår. Med denne bemærkning har jeg samtidig sagt til hr. Ernst Schmidt, at vi ikke kan tiltræde hans forslag om motiveret dagsorden, som netop har dette indhold.

Jeg skal måske føje den anden bemærkning, jeg har til debattens forløb, ind her. Vi har bestemt ikke nogen mistanke til fru Margrete Auken eller hr. Kurt Hansen om, at det er partipolitiske hensigter, der har ført til denne forespørgselsdebat. Vi har selvfølgelig noteret os det helt tilfældige i, at den kommer lige forud for kommunevalget, men skal i øvrigt sige, at vi synes, det var godt, den kom, uanset at det er tilfældet, og vi er meget glade for at få lejlighed til at kommentere cyklisternes vilkår nærmere.

Jeg vil indlede med at sige tak til ministeren for offentlige arbejder for en god, en omfattende og samtidig en meget konkret besvarelse af forespørgslens indhold.

For så vidt kunne det have været velbegrunderet at konstatere, at denne forespørgsel kunne være tilbagesendt til forespørgerne

[Dræbje]

med postvæsenets standardbemærkning: »Ufuldstændig adresse. Retur til afsenderen.« Det er jo langtfra alene ministeren for offentlige arbejder, der har ansvaret for cyklisterens vel. I hvert fald har to andre ministre og ministerier væsentlige opgaver over for de svage trafikanter og over for cyklisterne; det gælder både justitsministeren og miljøministeren. Trafikministerens besvarelse af forespørgslen kom jo også ind på netop disse problemer, og derfor skal jeg i mit indlæg også berøre nogle af de temaer, som hører til under andre ministre.

Jeg synes, det kan være rigtigt at starte med en konstatering af, hvad der er nogle af hovedproblemerne for cyklisterne i den trafik, som foregår i øjeblikket.

For det første – og det er og bliver det væsentlige – har de en høj ulykkesrisiko, og med den stigende cykeltrafik har vi oplevet et stigende ulykkestal for cyklister i de senere år. Jeg synes nok, at der er faldet bemærkninger i debattens løb, som har haft til formål at skjule den kendsgerning, at langt de fleste af disse ulykker ikke kan begrundes i cyklisterens adfærd, men først og fremmest skyldes sammenstød mellem den hårde og den bløde trafik.

Det andet hovedproblem er den manglende tryghed for cyklisterne i den daglige færdsel. Jeg tror ikke, jeg behøver at sige mere. Alle, der har prøvet at sidde på en cykel i bytrafik, ved, hvad manglende tryghed er.

For det tredje er der et betydeligt antal ulemper for cyklisterne i den daglige trafik. Det kan være længere transportveje. Det kan være således, at disse længere transportveje ofte er skabt af hensyn til de motoriserede trafikanter, uanset at man jo skulle synes, det var meget rimeligt, at det var dem, der havde flere hestekræfter under eller bag sig, der skulle køre omvejen. Det kan være dårlige parkeringsmuligheder, usikre parkeringsmuligheder med den høje tyveririsiko, der trods alt er, og det kan være dårlige kombinationsmuligheder med den kollektive transport.

Hvis vi skal løse disse problemer, er det nødvendigt at starte med planlægning. Vi har alt for megen opsplitning af ansvaret, og denne opsplitning skal modvirkes igennem en samlet planlægningsindsats. Her er et af de områder, der ikke først og fremmest er trafikministerens, men miljøministerens, og jeg skal, fordi jeg har noget på hjerte direkte

på trafikministerens område, ikke gå længere ind på det, men bare konstatere det som en meget væsentlig forudsætning for at få løst problemerne, at man skal tænke i betydelig længere perspektiver, end man gør i dag.

Jeg synes, det var glædeligt, at der, da trafikministeren var inde på spørgsmålet om trafikikkerheden, blev lagt en betydelig åbenhed for dagen over for nedsat hastighed for bilerne i byområderne. Jeg håber meget, at den åbenhed også vil gælde de socialdemokratiske medlemmer af færdselssikkerhedskommissionen og retsudvalget, sådan at vi kan opnå løsninger og realiteter med lave normalhastighed i byerne, men vel nok samtidig et mere differentieret hastighedsgrænsesystem inden for byområderne. Jeg mener, det er vigtigt at gå videre ad den vej.

Når jeg nu har anket over, at forespørgslen egentlig skulle have været vendt til flere ministre, synes jeg måske også, der kan være grund til at konstatere, at adressen ud fra én bestemt betragtning er den rigtige. Jeg har læst vejdirektoratets årsrapport og vejdirektoratets trafikrapport 1980, og i disse rapporter finder man ikke meget af den positive holdning til cykeltrafik, som ministeren gav udtryk for her i dag; ja, det, der er det alvordige, er faktisk, at man slet ikke finder nogen holdning og dårligt nok nogen omtale af cykeltrafikken i vejdirektoratets redegørelse for status for trafikbilledet i øjeblikket.

Jeg synes, det må være vigtigt også for ministeren med de klare ord, der er faldet her i dag, at sørge for, at en række af de hensyn, der er nævnt, bliver taget i det daglige udførende arbejde, som staten har ansvaret for inden for trafikområdet.

En af de væsentlige mangler, vi har, som i hvert fald indirekte fremgår af trafikrapporten, er, at vi mangler tal for cykeltrafikens omfang og udvikling, mens der næppe er den bivej her i landet, som vi ikke har trafiktællinger for.

Jeg skal derefter kort konstatere nogle løsningsmuligheder for de samlede problemstillinger, jeg indledte med at pege på.

For det første er der spørgsmålet om en samlet planlægning. Jeg vil her tage udgangspunkt i de bemærkninger, ministeren kom med om egentlige forsøgsprojekter for samlede byområder, som kan fortælle noget om, hvordan man kan tilvejebringe et samlet trafiknet for cyklister ved en kombination af

[Dræbysø]

anlægsforanstaltninger og færdselsregulering. Jeg vil gerne meget kraftigt tilskynde ministeren til at gå videre ad den vej og også til at medvirke til at skaffe bevillinger til det, idet jeg kan gøre opmærksom på, at det i første omgang ikke vil koste så forfærdelig mange penge. I en situation, hvor alle kommuner uden for hovedstadsområdet og Bornholm står i den allerførste fase af deres kommuneplanlægning, vil det være helt naturligt for ministeren og ministeriet at søge kontakt med et par kommuner og få netop spørgsmålet om cyklisternes samlede forhold bragt ind i den proces, som går ud på at tilvejebringe en kommuneplan, sådan at man får, skal vi sige nogle forsøgskommuner for en sådan samlet indsats. Det vil i 1982 ikke koste alverden; det er et spørgsmål om planlægning.

Jeg synes også, det er vigtigt ud fra en anden betragtning, nemlig den, at man får inddraget folk i almindelighed i debatten om de foranstaltninger, man så vil gennemføre for at få en samlet bedre trafikløsning for cyklisterne.

Hvad angår trafikikkerheden og trafiktrygheden, som jeg synes man skal holde fast ved er en væsentlig del også, har jeg omtalt hastighedsforhold, men skal føje til, at spørgsmålet om krydsregulering, vejregler for det og stuebygning er andre væsentlige forhold, man kan tage med ind i billedet.

Jeg synes, som ministeren har konstateret, at det er udmærket, at man på finansloven har bevillinger til udbygning af cykelstier – og disse 40 mill. kr. bør vokse i de kommende år – men jeg synes også, det er vigtigt at konstatere, at en for stor del af disse penge bruges i strid med anmærkningens ord. Det er nemlig ikke cykelstier, som der står i anmærkningen, man laver, men det er i høj grad opstregninger. Jeg synes ikke, der findes hverken økonomiske, sikkerhedsmæssige eller tryghedsmæssige begrundelser for ikke at lægge hovedvægten på cykelstier, ikke mindst i de bymæssige områder, hvad enten der er tale om gennemkørsler af mindre bysamfund, eller der er tale om statsvejenes indførelse i de større bysamfund.

Hvad angår ulemperne, er det først og fremmest omvejskørselen, som er problemet, og det drejer sig både om krydsreguleringer og om omfartsveje, som er gennemført, og det taler for et sammenhængende stinet.

Endelig skal jeg pege på, at parkering også er en meget vigtig del af en samlet løsning også for at få knyttet den kollektive trafik og cykeltrafikken bedre sammen.

Tiden tillader ikke, at jeg færdiggør disse betragtninger. Jeg skal bare som det sidste understrege, at jeg nok fandt megen velvilje i ministerens svar her i dag. Men vi har også brug for vilje, vi har brug for planlægning, vi har brug for en administrativ arbejdsmæssig indsats, og vi har brug for penge. Jeg skal understrege vores vilje til så snart som muligt at være med til bl.a. at gennemføre omdispomeringer til fordel for cykeltrafikken.

### Birgith Mogensen (CD):

Jeg vil gerne først takke ministeren for en velafbalanceret redegørelse om et så vigtigt spørgsmål som det, der her er rejst af SF og VS; der skal ikke kunne sættes spørgsmålstegn ved CDs positive holdning til cyklisterne og deres vanskeligheder.

Der er ingen tvivl om, at der i en række byer og områder landet over er problemer af en sådan art, at der er grund til at råbe op. De fleste af os kender det i forbindelse med børnenes skolevej, uanset om den går langs landeveje eller ad trafikerede gader. I den forbindelse kunne der måske også gøres mere fra både forældres og skolers side for at forbedre oplysningen om, hvordan man opfører sig som cyklende skoleelev i trafikken.

Selvfølgelig er det også de øvrige trafikanters ansvar, at man tager hensyn til såkaldt bløde trafikanter, men det er mit indtryk, at mange uheld og ulykker – måske de fleste – skyldes cyklisten. Jeg ved ikke, om ministeren kan bekræfte denne antagelse; måske er det justitsministeren, vi skal tale med om dette spørgsmål.

En række af de problemer, forespørgerne vil have ministeren til at klare, har vel egentlig forkert adresse. Meget af det både kan og skal vel løses lokalt i kommunerne, og jeg ved da også, at spørgsmålet er aktuelt mange steder i den kommunale valgkamp. Jeg kender et eksempel på, at samtlige kommunale kandidater i en større østjysk by er inviteret på en cykeltur i morgen eftermiddag for selv at opleve alle de farlige steder i byen. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at CD også er repræsenteret, ikke i bil, men på cykel.

[Birgith Mogensen]

Jeg vil stadig tro, at der i forbindelse med denne forespørgsel fra forespørgernes side er tale om en form for proportionsforvrængning; de 120-180 mill. kr., der nu vedtages som lempelse af bilbeskatningen, har efter CDs opfattelse intet med cyklisternes forhold at gøre. Her drejer det sig om en længe tiltrængt systemændring, som vi fra CD er meget tilfredse med. Cyklisternes forhold må derimod klares, men i den rette sammenhæng.

#### Kurt Hansen (VS):

Cykeltrafikken er i dag lige så stor som hele den kollektive trafik. Som trafikanter er cyklisterne en udsat gruppe i en helt urimelig grad. Ifølge Rådet for Større Færdselssikkerhed er der mellem 4 og 10 gange så mange, der kommer ud for ulykker ved at tilbagelægge en given strækning på cykel, som hvis de havde tilbagelagt den tilsvarende strækning i bil. Vi ved også, at der dræbes omkring 80 cyklister hvert eneste år i trafikken, heraf mange børn. Vi ved, at i tusindvis kvæstes alvorligt.

Disse uanstændige og utilstedelige forhold for cyklisterne er årsagen til, at VS sammen med SF har taget initiativet til denne forespørgselsdebat. Vi mener, det er vigtigt at få sat fokus på cyklisternes forhold.

Jeg vil indledningsvis udtrykke tilfredshed med, at trafikministeren, uanset at kompetencen til at iværksætte en række cykelstier og andre anlæg til forbedring af cyklisternes forhold i stor udstrækning ligger i kommunerne, erkender sit medansvar for den situation, der i dag er til stede for de lette trafikanter.

Ministeren går endda så langt i sin besvarelse af vores forespørgsel, at han giver løfte om at overveje tilskud til forskellige forsøgsprojekter, og her vil jeg spørge ministeren konkret, om der i dette ligger overvejelser om at iværksætte forsøg à la det, der er gjort i Holland, hvor man har etableret cykelruter tværs gennem byer; det er bl.a. sket i Den Haag og Tilburg. Noget sådant synes vi det var vigtigt at få i gang på eksperimenterende plan her.

Det kan tilføjes, at den socialdemokratiske ordfører, hr. Jimmy Stahr, har været ude med sådanne tanker tidligere i Aktuelt, og de er også blevet støttet af den nuværende fi-

nansudvalgsformand, hr. Henning Jensen. Yderligere kan det oplyses, at også SiD har udtalt sig positivt til fordel for sådanne eksperimenter.

I sin redegørelse taler ministeren også om lavere hastigheder for den tungere trafik i byområderne. Jeg synes, det er et positivt signal, ministeren her udsender, men jeg vil spørge, hvor langt man er kommet i de overvejelser, og hvornår der kan forventes et udspil fra trafikministeren. Jeg er temmelig overbevist om, at en lavere hastighed i bymæssigt bebyggede områder er en af de foranstaltninger, som kunne bringe cyklisternes ulykkesfrekvens temmelig meget ned, men jeg mener, man må kombinere den med en række andre elementer og ikke se de forskellige elementer, der kan iværksættes, som alternativer.

Jeg mener også, at en væsentlig udbygning af cykelstier og internationale cykelfelter ved kryds og sving er noget, man må sætte i værk; vi ved jo, at det ikke mindst er omkring krydsene, de mange ulykker opstår. Dette kunne bl.a. ske igennem øgede statslige bevillinger og igennem en høj minimumsudbygningstakt for anlæg af cykelstier i amter og kommuner. VS mener, staten er nødt til over for amter og kommuner at tage et initiativ, der pålægger en sådan minimumsudbygningstakt.

Vi har netop fået erfaringer for, hvordan amter og kommuner ikke er i stand til at sikre eller ikke konkret sikrer de forpligtelser, de har med hensyn til den kollektive trafik. På baggrund af disse erfaringer nærer jeg stor frygt for, at mange af de fornuftige anlæg, der kunne sættes i værk for de lettere trafikanter, kommer om bag i bunken, når de forskellige opgaver skal prioriteres. Vi ved udmærket godt, at de forskellige opgaver ude i amter og kommuner bliver meget nøje prioriteret, ikke mindst fordi staten har rettet en henstilling til kommuner og amter om, at deres budgetter ikke må stige med mere end 1 pct. om året. Denne henstilling virker jo mest af alt som et påbud, og den bliver i hvert fald fulgt meget langt ude i de forskellige amter og kommuner.

Derfor mener jeg, det er helt nødvendigt, at staten pålægger en minimumsudbygningstakt for amter og kommuner netop med hensyn til forbedring af de lettere trafikanters forhold. Vi har jo erfaring for, hvordan an-

[Kurt Hansen]

lægsprojekterne generelt går i stå ude i amter og kommuner, fordi der bliver lagt disse meget snævre rammer for dem.

VS mener også, at der helt oplagt er behov for en samtidig transport med cykel og tog. Kunne det etableres, ville det efter vores opfattelse betyde et kæmpemæssigt fremskridt for cyklisterne, ikke mindst for dem, der kører med S-tog. Vi mener, man som minimum kunne søge at få dette gennemført på forsøgsbasis i weekenderne. Afvisningen fra DSBs side synes nærmest begrundet i, at behovet herfor er for stort; sådan må jeg tolke summen af de kommentarer, DSB har brugt til at afvise dette med. Jeg vil derfor opfordre ministeren til nogle fornyede overvejelser i denne retning. Det er selvfølgelig altid noget, at mulighederne for dette overvejes i forbindelse med de nye regionaltoget af MR-typen, som tænkes indsat i Jylland og på Fyn, men det er langtfra tilstrækkeligt efter VS' opfattelse.

Jeg mener ligeledes, at der bør gøres langt mere med hensyn til cykelfaciliteterne i forbindelse med stationer og busterminaler. Her burde faciliteterne være bedre; der burde være overdækkede parkeringsforhold og måske også opsyn ved stationer, busterminaler etc.

VS vil en af de allernærmeste dage også fremsætte forslag om en væsentlig forøgelse af børns sikkerhed i trafikken. Dette forslag er led i et mere samlet børnepolitisk udspil. Hvad angår børns trafiksikkerhed, lægger vi vægt på, at det er nødvendigt at adskille de cyklende, gående og legende fra den motoriserede trafik. Børneulykkehypigheden er i sådanne områder registreret 5-10 gange lavere end i områder, hvor der ikke findes nogen egentlig adskillelse, og mange af børnetrafikulykkerne sker som bekendt i forbindelse med børns færden enten på veje eller umiddelbart op til veje eller på parkeringspladser, hvor både børn og voksne har elendige muligheder for at overskue forholdene. Derfor er det efter vores opfattelse også nødvendigt, at man, så vidt det overhovedet kan lade sig gøre, ved byfornyelsesprojekter og under alle omstændigheder ved byggerier adskiller de gående og legende samt cyklende fra den motoriserede trafik. Dette vil jeg bede om ministerens kommentar til.

Jeg skal også pege på den gode idé, som en gruppe arbejdsløse i Århus fik, men som

desværre ikke fik lov til at blomstre. De foreslog, at kommunen forsynede midtbyområdet med kommunale cykler, som kunne bruges f.eks. fra og til bussen, og som kunne parkeres på en række steder overalt i byen. Cyklerne skulle fremstilles og vedligeholdes af unge, der dermed ville opnå en fornuftig beskæftigelse. VS støttede naturligvis i Århus byråd denne tanke om et kommunalt cykelprojekt, men desværre blev det stemt ned af byrådsflertallet. Men derfor kunne tanken jo være udmærket, og den kunne tages op igen. Jeg mener, det er en fin genbrugsidé, en idé, som forhåbentlig kunne få nogle chancer forskellige steder og på lidt længere sigt brede sig til et landsdækkende initiativ.

VS vil derfor pege på, at det vil være en god idé især i tætbefolkede byområder at få etableret et arrangement med offentlige cykler. Det ville virkelig være et udmærket supplement til den kollektive trafik og ville også betyde, at de korte og energikrævende bilture blev overflødige, i hvert tilfælde i et vist omfang, fordi folk i stedet havde muligheden for at hoppe på en offentlig cykel, når de skulle hen i brugsen eller på posthuset. Måske ville vi også kunne hindre mange af de cykeltyverier, der i virkeligheden finder sted, og som politiet jo ikke gør ret meget ved, fordi de, som det fremgår af pressen, har meget andet at tage sig til.

Samtidig kunne fremstillingen og vedligeholdelsen af disse cykler give en udmærket beskæftigelse til en masse mennesker, og vi ved, der i meget høj grad er beskæftigelse i de forskellige anlæg, som ville forbedre de svage trafikanters forhold.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg mener, det ville være en fin idé at afsætte 180 millioner pristalsregulerede kroner til sådanne projekter, 180 mill. kr., som man jo vil forære ejere af nye biler. Vi mener, det er en uanstændig prioritering, der er sket her, ikke mindst når man har kædet denne lempelse i bilbeskatningen sammen med en ophævelse af afgiftsfritagelsen for bilernes sikkerhedsudstyr, som bestemt ikke kan være betryggende for især cyklister.

Hvis den nye trafikminister vil og tør, har han en enestående mulighed for at indskrive sig i historien som den første trafikminister, der tog cyklisternes situation i trafikken virkelig seriøst gennem en opprioritering af de helt åbenlyse behov, cyklisterne har.

[Kurt Hansen]

Ministeren har sagt mange pæne ord i dag – det mener jeg helt seriøst han har – men ord gør det jo ikke alene, og regeringens afgiftspolitik, som styrker privatbilismen, mener vi går i den stik modsatte og den gale retning.

Men nu må vi se, hvordan den gode vilje slår igennem i praksis. Vi skal gøre vores til, at det ikke bare bliver ved snakken. Vi skal prøve over for regeringen at tage forskellige former for konkrete initiativer, som regeringen får mulighed for at forholde sig til, initiativer, som væsentligt vil styrke de lette trafikanters situation.

**Else Brønserud (KrF):**

Må jeg først sige, at jeg er lidt forbavset over den drejning, denne debat hos mange ordførere har taget i dag. Jeg er forbavset over, at I kan føre det hen på så mange forskellige områder, det, der er gjort; I skulle hellere have det frem, som ikke er gjort.

Jeg har selv som mor i ca. 15 år sendt børn ud på en hovedvej, hvor der ingen cykelsti var. Jeg ved, hvad det vil sige: det store ansvar, det er, det nervepres, det er, og den store fare, der er, og jeg kender mere end ét barn, som er blevet kvæstet dér. Jeg synes, at vi med den baggrund må tage denne situation alvorligt.

Vi hilser fra vores partis side velkommen, at denne debat er kommet i gang; det er virkelig et område, som vi længe har trængt til at få gjort noget ved. Vi kan vist alle være enige om, at cyklisternes trafikikkerhed er et meget forsømt område, som vi ikke længere fra lovgivningsmagts side kan undlade at tage stilling til, idet vi har et medansvar for de mange færdselsulykker, der sker for knallertkørere og cyklister. Derfor hilser vi denne debat meget velkommen; om vi dog kunne få gjort noget ved det i en nær fremtid.

Det er rigtigt, som det bliver sagt fra Cyklistforbundets side, at målet må være, at cykeltrafikken inddrages på lige fod med andre trafikarter. Det stadig stigende antal cyklister er en naturlig følge af, at det bliver dyrere at køre i bil, og det er en udvikling, man kan gå ud fra vil fortsætte. Men mange cykler jo også, fordi det er sundt. Også dette må støttes, da vi ved, at mange børn og unge har så dårlig en kondition, at det er en trussel mod deres helbred fremover.

Derfor må cykelstier overalt være målet, men i en sparetid ved vi at dette ikke er muligt, selv om viljen er til stede. Spørgsmålet er så, om man ikke på lokalt plan ved hjælp af god vilje og opfindsomhed i nogle tilfælde kan lave midlertidige løsninger for cykelstier, indtil der er råd til blivende stier. Det behøver ikke at betyde, at de bliver dårlige og hullede, men jeg har oplevet derhjemme, at da vi endelig fik en cykelsti, blev den lavet så kostbar og så god, at alle de tunge entreprenørmaskiner kunne bæres af den; er det nødvendigt? Striber på vejen må kun være en nødløsning.

Der er jo også det, at får vi flere cyklister ind i bybilledet, får vi flere biler ud, og den stigende forurening af luften i byerne vil derfor falde. I dag er der mange, der gerne vil cykle, men ikke tør, hvilket er forståeligt.

Cyklistforbundet har udarbejdet mange gode og brugbare forslag, som amter og kommuner bør gøre brug af i planlægningen.

Vi kan fra kristeligt folkepartis side tilslutte os det af VS og SF fremsatte dagsordensforslag, idet vi synes, de taler cyklisternes sag.

**Alfred Hansen (DR):**

Retsforbundet mener, at det er en offentlig opgave at sikre forskellige samfærdselsårer, herunder også cykelstier. Det har været interessant at høre ministerens redegørelse, fordi ministeren giver udtryk for forståelse for problemerne og problemernes rette sammenhæng. Jeg vil imidlertid tillade mig at betragte redegørelsen som smukke hensigtserklæringer, så der for mange kommuner, amter og stat er noget at leve op til.

Det er rigtigt, som ministeren flere gange siger i sin redegørelse, at det er i kommunerne, man må foretage de nødvendige beslutninger om anlæggelse af cykelstier. Her er naturligvis et problem, fordi kommunerne skal betale en stor del af omkostningerne i forbindelse med cykelstier, amterne skal betale en stor del af udgifterne i forbindelse med sygehusudgifter og staten må betale i det øjeblik, det drejer sig om, at folk er blevet invaliderede i trafikken. Derfor synes jeg ikke, at folketinget – og staten som sådan – helt kan overlade til kommunerne efter for-godtbefindende selv at foranstalte de nødvendige færdselsårer for cyklister.

[Alfred Hansen]

Vi må fra folketingets side tage initiativer over for og foretage henstillinger til kommunerne om, at man i kommunal regie lever op til det ønske, som folketinget i dag giver udtryk for, og som befolkningen også giver udtryk for. Der er naturligvis noget fornuftigt og også noget nærdemokratisk i, at borgerne i en kommune kan lægge pres på kommunalbestyrelsen eller på byrådet. Det er jo da en udmærket periode, vi befinder os i i øjeblikket, fordi vi kan spørge partierne, som deltager i kommunalvalget, hvilke planer de har med hensyn til at forbedre vilkårene for de bløde trafikanter.

Men jeg mener også, at vi fra folketingets side har et ansvar, al den stund vi udsætter løsningen af trafikale opgaver. Jeg tænker på de konstante udskydelser af hovedvejsnet, motorvejsnet, som betyder, at man fortsat vil få den store og tunge trafik ind igennem mange dele af byerne. I det øjeblik vi fra folketingets side vedtager at anlægge veje uden om byerne, hvad jeg i princippet mener er rigtigt, og lader trafikken gå uden om de områder, hvor befolkningen hovedsagelig er samlet, vil risikoen for de bløde trafikanter formindskes. Derfor skal min henstilling være til regeringen, at man gør de motorvejsprojekter færdige, som man har påbegyndt, og helst intensiverer færdiggørelsen af dem.

Det skal også være mit forslag til, hvad man i stedet for at skabe kunstige arbejdspladser gennem den meget omtalte jobskabelsordning kan bruge pengene i kommunerne til: fornuftige samfundsinvesteringer. Her tænker jeg på anlægsopgaver, som vil komme hele samfundet til gavn, det være sig veje, cykelstier eller stier for gående. Det vil således være nationaløkonomisk fornuftigt at investere i en bedre adskillelse mellem motorførere, cyklister og gående.

Retsforbundet har i sit valgprogram slået kraftigt til lyd for, at man ved anlæggelse af større vejanlæg som en helt naturlig integrering også arbejder med planer om cykelstier. Vi finder, at cykelstier bør høre nøje sammen med nyanlagte veje, og vi har foreslået i vores kommunalpolitiske oplæg, at man i den udstrækning, pladsen tillader, etablerer cykelstier i bydele.

Jeg vil også gerne nævne et andet aspekt ved de gode investeringsforslag, der kunne være i at sikre færdselsårer for cyklister. Der bruges mange penge til kørsel af skoleelever

til og fra skole. Begrundelsen er naturligvis, at man i kommunerne erkender, at det indebærer stor risiko for børnene for at komme til skade i trafikken ved at sende dem til og fra skole. For mig at se er der ikke rigtig noget perspektiv i at fortsætte disse store investeringer i transport af skoleelever, hvis man ikke samtidig forsøger at gøre denne kørsel overflødig. Selvfølgelig skal man ikke afskaffe buskørsel af skoleelever, før man har etableret de cykelstier og gangstier, som er nødvendige, for at børnene risikofrit kan færdes til og fra skole. Men hvis man i nogen udstrækning erstatter skolebuskørsel med cykelstier og gangstier, har man opnået det gode, at ikke kun eleverne til og fra skole kan bruge disse færdselsårer, men at de også kan bruge dem, når de er kommet hjem fra skole og måske senere skal til fritidshjem, til sportsklubber, til spejder, arbejde, eller hvad det nu må være.

De voksne kan også bruge stierne, så der er grund til at henlede kommunalpolitikernes opmærksomhed på de muligheder, der ligger, og den gode investering, det vil være at etablere cykelstier i de bydele, hvor det overhovedet er muligt, og her tænker jeg naturligvis også på gangtunneler og broer over stærkt trafikerede vejanlæg.

Det er klart, at det i stor udstrækning ikke bare for børnene er en stor risiko at færdes i trafikken, hvor der er tung trafik, men det er tillige en daglig psykisk belastning for de forældre og for de familiemedlemmer, som sender børn til og fra skole eller til andre arrangementer, som børnene ønsker og også skal have mulighed for at deltage i. Derfor burde det sådan set være et folkekrav, at man i højere grad tilgodeser de bløde trafikanters krav.

Denne debat skal jo ikke være en debat om for eller imod biler eller cyklister, men en debat, som gerne også skulle munde ud i konkrete resultater dels fra folketingets, dels fra amters og kommuners side, således at man i højere grad ved fremtidige anlægsopgaver har øje for nødvendigheden af, at bløde trafikanter skal kunne begive sig ud i trafikken uden at blive udsat for at blive lemlæstet i trafikken. Ud over de nationaløkonomisk fornuftige investeringer, der kunne være tale om, er der jo altså også den menneskelige side af sagen. Det er betydelig mere menneskeligt at investere i den slags anlægs-

[Alfred Hansen]

projekter fremfor at lave kunstige beskæftigelsesprogrammer.

Med hensyn til bilisterne er det jo også sådan, at bilisterne vil kunne færdes mere sikkert og mere risikofrit og knap så anstrengt i trafikken, hvis man ikke konstant skulle have opmærksomheden henledt på de bløde trafikanter, så både af hensyn til de bløde trafikanter og af hensyn til bilisterne ville det være en fordel.

Angående hastighedsbegrænsning i byområder synes retsforbundet, at det kunne være værdifuldt, om man havde en øvre grænse for byerne, men at man i øvrigt differentierer hastighederne, men ikke sådan, at man for hver 50 eller 100 m skal have et skilt, som regulerer hastigheden fra 30 til 40 km eller fra 50 til 40 km. Man skulle i højere grad ved fastlæggelse af hastighedsgrænser se på de aktuelle forhold i det pågældende område. Men det ville være betryggende, om man i hvert fald havde en øvre grænse.

Med hensyn til de forslag til dagsorden, der er fremsat, ville retsforbundet, hvis de kom til afstemning alle sammen, godt kunne stemme for det af fru Margrete Auken fremsatte dagsordensforslag, selv om det ikke er særlig let at definere det, som står i dagsordenen om, at cyklen skal bruges eller om at fremme brugen af cyklen mest muligt. Det vil alle vel kunne sige at man gør, alt efter hvilket ambitionsniveau man vil lægge sig på. Vi vil støtte enhver bestræbelse i retning af at give bedre muligheder for de bløde trafikanter, herunder cyklisterne. Vi vil også kunne stemme for det af hr. Jimmy Stahr fremsatte dagsordensforslag, som jeg synes er meget klart og meget kontant i sin udformning.

Jeg vil udtrykke min glæde over, at man ikke har koblet det sammen med det sædvanlige om at tage ministerens redegørelse til efterretning. Jeg mener, denne flokel ikke fremmer den saglige debat i folketinget, så jeg er meget glad for, at man fra regeringspartiet denne gang ikke har taget disse sætninger med.

Om hr. Ernst Schmidts forslag skal jeg sige, at det er da meget morsomt, og det er da muligt, at fremskridtspartiet kan få noget ud af det. Det er, synes jeg, ikke særlig konkret, hvis det vil tilsigte at være venligt over for cyklisterne, dette, at man animerer arbejderne til, at de sandelig skal have mulighed

for at købe en bil. Vi er meget enige med fremskridtspartiet i, at det er en dårlig samfundsøkonomisk politik, der har været ført. Men ligefrem at klynge det op som de muligheder, der er for at forbedre cyklisternes vilkår, synes vi nok er lidt malplaceret.

#### Ministeren for offentlige arbejder (Heinesen):

Jeg vil gerne takke alle ordførere. Det tror jeg jeg kan, bortset fra fremskridtspartiets ordfører, eller var det blot hr. Ernst Schmidt? – det gik ikke helt op for mig – men alle andre ordførere for den tilslutning, der er givet til hovedlinjen i mit svar på forespørgslen. Jeg tror, det vil vise sig at være nyttigt i bestræbelserne på at forbedre vilkårene for de lette trafikanter ved at fremskynde igangværende initiativer og overvejelser. På baggrund af denne betydelige enighed føler jeg heller ikke behov for at gøre mange bemærkninger, men i betragtning af det store fremmøde i salen vil jeg dog godt sige en lille smule.

Først vil jeg naturligvis takke fru Margrete Auken for anerkendende bemærkninger. Derefter sagde fru Margrete Auken dog, at det var et spørgsmål om kroner og øre, og det er jo sandt, det er det også. Det er også et spørgsmål om mange andre ting, men det er også et spørgsmål om kroner og øre. Derefter kan man jo altid sige, at det, der bliver ofret på sagen, er for lidt, og det vil også næsten altid være rigtigt, næsten ligegyldigt hvad vi diskuterer.

Jeg vil først sige, at jeg kan ikke anerkende, at 40 mill. kr. til cykelstier på hovedlandeveje og 79 mill. kr. til sikkerhedsfremmen- de foranstaltninger og det hensyn og de omkostninger, der er forbundet med at tage det ved udformningen af nye vej anlæg til de svage trafikanter, er noget ringe beløb. Hertil kommer så de betydelige beløb, der anvendes i kommuner og amtskommuner og anvendes i stigende omfang. Endelig vil jeg sige, at jeg har bestemt ikke afvist at søge yderligere bevillinger, tværtimod, nu hvor der begynder at fremkomme gennemarbejdede og overbevisende forslag. Men jeg forstod, at der ellers var mange samstemmende elementer i opfattelsen hos fru Margrete Auken og mig.

Jeg kan bekræfte over for hr. Jimmy Stahr, at jeg er enig i hovedsynspunktet om, at de lette trafikanter, især cyklisterne, må

## [Ministeren for offentlige arbejder]

opfattes som en ligeberettiget del af trafikken. Jeg kan love hr. Jimmy Stahr at arbejde videre med tankerne om cyklerne i regional-tog uden for myndretighederne og for en forbedring af cykelparkeringen ved DSB-stationer.

Hr. Svend Erik Hovmand fremhævede SV-regeringens indsats på dette område. Den beskrivelse kan jeg helt tilslutte mig. Jeg håber ikke, at hr. Svend Erik Hovmand føler, at der går noget fra den daværende trafikminister, når jeg tilføjer, at jeg var glad for som finansminister i 1979 at medvirke til, at der kom bevillinger til cykelstier på finanslovsforslaget, så meget som en finansminister nu kan glæde sig over udgifter.

Til hr. Grove skal jeg sige, at det er utvivlsomt rigtigt, at der på dette på mange måder vanskelige område er behov for flere undersøgelser og bedre prognoser. Det vil jeg bestemt ikke afvise, men jeg føler også, at der på nuværende tidspunkt foreligger så mange kvalificerede og velunderbyggede overvejelser og forslag, at vi har et forsvarligt grundlag for på en lang række områder at fremme vilkårene for den lette trafik. Jeg tror, at der foreløbig er rigeligt at gå i gang med.

Til hr. Ernst Schmidt tror jeg kun, jeg behøver at sige, at jeg da er enig i, at der er mange, der er nødt til at cykle af økonomiske grunde, selv om fru Margrete Auken jo også anførte andre begrundelser for at cykle, men hr. Ernst Schmidt tilføjede, at det var regeringens skyld. Jeg tror, det fører for vidt at gå i dybden med dette interessante ræsonnement, og jeg skal derfor begrænse mig til at delagtiggøre hr. Ernst Schmidt i den vurdering, at fremskridtspartiets politik ikke er til gavn for folk med almindelige indkomster. Det er så sjældent, at vi har anledning til at takke hr. Voigt for noget som helst, så jeg synes, at jeg dårligt kan stå for fristelsen til at benytte denne anledning.

Fru Marianne Bentsen-Pedersen spurgte, om jeg ville være opmærksom på et foreliggende svensk materiale. Det kan jeg svare bekræftende på og tilføje, at svenske erfaringer indgår i det trafiksikkerhedsarbejde, som foregår i nordisk regie, og som vi naturligvis også deltager i og følger opmærksomt.

Til hr. Dræbye skal jeg sige, at jeg selvfølgelig er enig i, at de synspunkter, der er givet udtryk for i dag, må præge ministeriets arbejde på disse områder. Det er jeg også sik-

ker på de vil gøre. Så kan jeg ikke på stående fod tage stilling til hr. Dræbyes konkrete forslag om på forsøgsbasis at bidrage til en trafikplanlægning til gavn for den lette trafik i forbindelse med den kommunalplanlægning, som hr. Dræbye omtalte. Det vil jeg gerne undersøge lidt nærmere.

Jeg takker fru Birgith Mogensen for venlige bemærkninger. Fru Birgith Mogensen havde en antagelse om cyklisternes rolle i forbindelse med færdselsuheld. Jeg er ikke sikker på, at den kan bekræftes af erfaringerne, men det vil justitsministeren nok være bedre til at svare på ved lejlighed.

Så spurgte hr. Kurt Hansen, om mine positive bemærkninger vedrørende forsøgsvirksomhed drejer sig om, hvordan man kan tilvejebringe et samlet trafiknet. Det kan jeg bekræfte. Om det nu ligefrem bliver et forsøg, der går ind på de præmisser, der ligger i de hollandske forsøg, en efterligning af det og en efterprøvning af det, tør jeg ikke tage stilling til, for det er der ikke truffet nogen beslutning om. Men jeg kan altså bekræfte, at det drejer sig om forsøg vedrørende tilvejebringelsen af et samlet trafiknet.

Endvidere spurgte hr. Kurt Hansen om, hvornår færdselssikkerhedskommissionen er færdig med at overveje de forskellige former for nedsættelse af hastighedsgrænser. Dertil kan jeg sige, at kommissionen netop skal til at studere resultatet af et projekt, som jeg omtalte i mit svar på forespørgslen. Jeg har ikke noget grundlag for at garantere noget sluttidspunkt; men jeg kan sige, at der er mulighed for en afslutning af denne del af arbejdet i 1982.

Nu skal vi vel ikke ved denne lejlighed diskutere regeringens afgiftspolitik, men når hr. Kurt Hansen ligefrem siger, at regeringens afgiftspolitik styrker privatbilismen, vil jeg dog sige, at jeg tror, hr. Kurt Hansen er præget af et større klarsyn end de fleste andre. Det er ikke det synspunkt, man almindeligvis møder, og den ajourføring, som nu er foreslået fra regeringens side, er altså ikke mere vidtgående, end at den fører situationen tilbage til det, den var for nogle ganske få år siden.

Til hr. Alfred Hansen skal jeg kun sige, at jeg er enig i, at der er meget endnu at leve op til for stat, amter og kommuner, men jeg vil også gerne understrege, at der er også meget i gang på dette område i stat, amter og

[Ministeren for offentlige arbejder]

kommuner. Jeg synes, man må indrømme, at der er sket en væsentlig udvikling i denne sag i de seneste år.

(Kort bemærkning).

**Ernst Schmidt (FP):**

Det var i anledning af ministerens udtalelse om, at fremskridtspartiet ikke var et arbejderparti eller noget i den retning. Dertil vil jeg gerne sige, at det efterhånden er blevet sådan, efter at socialdemokraterne har fået gennemført deres økonomiske politik, at ingen arbejder har råd til at køre bil. Det er kun for de rige, og det går fremskridtspartiet absolut ikke ind for.

**Margrete Auken (SF):**

Hr. Dræbye sagde – nok sagt med den ironi, der hører sig til – at det var tilfældigt, at vi havde taget debatten her inden kommunalvalget. Deri tager hr. Dræbye helt fejl. Det var aldeles ikke tilfældigt. Det var med vilje. Det viste sig også at være en god idé, for spørgsmålet er da, om vi havde fået al den velvilje over for cyklisterne vilkår, hvis ikke der havde været et kommunalvalg på trapperne. Det viste sig jo at være en god plan, for det gav da anledning til mange ord.

Jeg vil godt – det bliver så en generel tak til ordførerne – sige, at det var dejligt, at vi denne gang kom til at snakke om cykler. Jeg erindrer debatten om den kollektive trafik, som for halvdelen af talernes vedkommende udelukkende handlede om de mishandlede bilister.

Det er specielt igen ministeren, der skal have tak for ikke at have dementeret det, der kom frem i redegørelsen. Jeg var ellers slømt bekymret, da jeg så, hvilke partier der stod bag socialdemokratiets forslag til dagsorden, og da jeg hørte, hvordan i hvert fald et af partierne begrundede deres baggrund for at være medforlagsstiller. Jeg kunne godt have forestillet mig, at ministeren måske havde svinget, men altså regeringen fastholder det, der blev sagt i redegørelsen. Problemet er blot stadig væk pengene. Når vi også godt har villet sende denne besked ud til kommunerne, er det, fordi vi håber, at de kommunale politikere ikke bare sylter det ind i velvilje, men også sætter kroner og øre på, og at folk forlanger at få kroner og øre på.

Tilsvarende bliver vi jo altså nødt til at sige herinde: uanset om vi havde haft denne debat, og uanset om der var et eneste menneske, der havde løftet stemmen i denne anledning, var den meget beherskede bevilling til cykelstier jo ikke blevet anderledes. Vi håber da, at der alligevel kommer lidt gang i dette i ændringerne til finansloven, sådan at der kan komme flere penge på. Det kan så være en opfordring til regeringens forligspartier, i hvert fald til de radikale og til kristeligt folkparti, om at støtte en stærkere bevilling, fordi det er en meget behersket og nedskåret bevilling i forhold til, hvad man havde regnet med.

Jeg ved godt, det er svært, fordi trafikministeriet jo trækkes med – som forsvaret inden for deres område trækkes med F-16 – Farøbroen. Lad det nu være sagt én gang til, at vi i øjeblikket hælder milliarder i den dér Farøbro. Det kan blive en grund til – jeg håber, man er klar over, hvad der går af sted den vej – at man alligevel sætter nogle penge af.

Et emne, der har været nævnt flere gange fra flere ordføreres side, har været dette med de forfærdelige cyklister, der jo kørte som jeg ved ikke hvad, som ikke overholdt færdselsloven, og som derfor selv var ude om det. Jeg vil lige spørge, hvem er det, det går ud over, når man som cyklist ramler ind i en bil. Det er meget sjældent bilisten, det går ud over. Jeg synes, det er væsentligt at have med, at det er usammenlignelige størrelser. Det er da muligt, at man masser af gange vil kunne sige, at cyklisten er ude om det, men man kan også være sikker på, at cyklisten da ikke gør det med vilje, så tåbelig er den danske befolkning da heller ikke, at den kaster sig ud foran bilerne.

Det, at man let kommer til at udvikle de dér lidt anarkistiske tilbøjeligheder som cyklist, skyldes jo, at det er en overset gruppe i trafikken. Alt, hvad der er af regler, handler om, at man skal holde tilbage, at man ikke må det, og at man skal ud til siden, at man skal stå af, at man skal gå. Det hele handler om at holde os udenfor, og på den måde bliver man let lidt anarkistisk. Hvis man derimod får en anderledes status og man bliver taget alvorligt i trafikken, er jeg sikker på, at der også vil følge bedre trafikskikke med fra cyklisterne side. Jeg mener stadig væk ikke, at de er farlige for andre end sig selv, men

[Margrete Auken]

de er ind imellem lidt ubekvemme. I forbindelse med det om, hvem der er farlig for hvem, vil jeg godt lige minde om et læserbrev, som stod i Cyklistforbundets blad. En ældre dame fortalte, at hendes mand var blevet kørt ned i Odense. Så ringede politiet og sagde sådan omtrent følgende til hende: »Det er også livsfarligt at lade sådan en«, altså en gammel mand, »færdes på cykel i trafikken.« Det er jo præcis den holdning, vi møder hele tiden.

Jeg føler i øvrigt ikke speciel anledning til at komme ind på de enkelte indlæg, da de stort set udviste en velvilje, tilsat det stænk af den trafikpolitiske holdning, hvert enkelt parti har. Hr. Alfred Hansen talte som sædvanlig om, at nu skal vi se at få færdiggjort motorvejsbyggeriet. Jeg vil nok lige sige, at de penge, vi bruger til motorvejsbyggeri, hvis det var sikkerheden, det kom an på, og den maksimale nedbringelse af ulykkestallet, kunne med fordel bruges til mange af de ting, som vi har stillet forslag om.

Hvad angår de stillede forslag til dagsorden, siger det sig selv, at vi på baggrund af hr. Ernst Schmidts tale selvfølgelig ikke kan støtte fremskridtspartiets dagsorden, som jo intet har at gøre med at sikre cyklisterne, men tværtimod med at jage dem definitivt væk.

Hvad angår socialdemokratiets forslag til dagsorden, skulle det allerede her være fremgået, at med den udtynding af teksten, der har fundet sted ved, at i hvert fald de konservative var med på den, og – efter hvad de har sagt – centrum-demokraterne er med på den, kan vi ikke stemme for den. Den bliver faktisk for tynd. Vi vil undlade at stemme og anbefale, at man stemmer for vores, der dog indeholder lidt klarere retningslinjer for, hvordan man forbedrer trafikken for cyklisterne.

#### Formanden:

Der er så meget støj i salen, at jeg tror, det er meget svært for tilhørerne at opfatte, hvad der foregår hernede. Kan vi ikke dæmpe en lille smule?

#### Kurt Hansen (VS):

Vi kender løsningerne på cyklisternes problemer, sagde hr. Jimmy Stahr i sit første indlæg, men vi skal ikke beordre kommuner-

ne til noget. Til de udtalelser vil jeg gerne sige, at også jeg synes, at der både af ministerens redegørelse og af hr. Jimmy Stahrs indlæg i stor udstrækning var en forståelse af, hvilke initiativer der kunne sættes i værk. Jeg vil blot opfordre til, at man ikke anskuer disse initiativer som alternativer, men netop ser dem som nogle muligheder for at lave et samspil imellem forskellige initiativer, der kunne iværksættes.

Angående udtalelsen om, at vi skal ikke beordre kommunerne til noget, mener jeg, det er meget vigtigt, ikke mindst i en situation hvor kommunerne skal holde sig inden for en 1 pct.s ramme, at komme med nogle krav til kommunerne, med nogle påbud gående ud på at sikre en tilfredsstillende udbygningstakt af de forskellige anlæg, som ville gøre trafikikkerheden og forholdene langt bedre for de lettere trafikanter.

Jeg synes, det er trist, at det forslag til dagsorden, som hr. Jimmy Stahr fremsatte, også kan rumme ideer som dem, venstre, de konservative og CD har givet udtryk for. Hr. Svend Erik Hovmand talte om, at vi ikke måtte være så ambitiøse, at vi skulle asfaltere eller flisebelægge stierne. Hvordan skal de så se ud? Det spurgte fru Margrete Auken også om. Hun fik ikke noget svar. Men hvordan skal standarden være, hvis det ambitionsniveau i virkeligheden er for højt?

Så prøvede hr. Svend Erik Hovmand at drille mig en smule ved at sige, at det sted, hvor der er flest sorte pletter på kortet, var København. Hertil vil jeg gerne sige, jeg skal være den første til at indrømme, at det københavnske cykelstinet . . .

#### Formanden:

Jeg har vist ikke i forretningsordenen nogen hjemmel til at lade sidegangen rydde for medlemmer, ellers ville jeg gøre det.

#### Kurt Hansen (VS):

. . . er tilstrækkeligt. Tværtimod. Der er mange mangler, også selv om det hører ind under magistratens 4. afdeling. Ud over at mærke sig, at der er taget en lang række initiativer fra borgmesteren fra 4. afdeling, initiativer, der er blevet syltet i planlægningsudvalget i op mod et år, kunne man godt også have bemærket, selv om jeg fortsat ikke mener, det er tilstrækkeligt, at der er sket en 6-7

[Kurt Hansen]

dobling af de midler, der bliver brugt på sådanne anlæg, efter at VSeren Villo Sigurdsson har afløst den konservative byplanborgmester.

Jeg mener, at det er meget uheldigt, at de udtalelser, hr. Grove kom med, om at der ikke var foretaget tilstrækkelige undersøgelser, kan ligge gemt bag den dagsorden, som hr. Jimmy Stahr har fremsat. Det er det, netop fordi vi kender mange uhyggelige virkninger af den utilstrækkelige indsats, der indtil i dag er gjort over for cyklisterne. Jeg synes, det er lidt af en skandale, at det kan køres ind under, at det jo er cykelbøller og selvfor skyldthed, der fører til uheld.

Jeg vil bestemt ikke sige, at der ikke opstår uheld, fordi nogle kører uansvarligt, men jeg er egentlig enig med fru Margrete Auken om de mekanismer, der sætter sig igennem i cyklistfolkets hoveder. Det er da rigtigt, når forholdene er sådan, som de er, at man meget nemt kommer til at begå sig på en måde, der ikke er helt og fuldt ansvarlig, men så lav nogle ordentlige forhold, som gør, at man ikke tvinger cyklisterne til at lave nogle sving, eller hvad ved jeg, som kan være risikobetonede.

CDs ordfører var jo inde på nogle af de samme synspunkter som de konservative. Netop fordi CD, de konservative og venstre er medforslagsstillere til det forslag til dagsorden, som hr. Jimmy Stahr har fremsat, må vi undlade at stemme for det, på trods af at hvis vi ikke havde fået disse synspunkter frem og det alene var et udtryk for, hvad ministeren havde sagt, så måtte vi nok have stemt for det, selv om vi også mener, at man burde have gået videre fra regeringens side end det, ministeren har givet udtryk for i dag.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Det var såmænd ikke et forsøg på at drille hr. Kurt Hansen, at jeg fremhævede Københavns som en af de mørke pletter på cyklisternes kort. Det var bare en konstatering af, hvordan tingene har været og gribes an i Københavns kommune, en konstatering af, at det styre, der her er med en VS-borgmester og med en socialdemokratisk ledet kommune, ikke har bidraget til nogen særlig glørværdig indsats på området.

Så vil jeg gøre én bemærkning yderligere, som åbenbart er nødvendig for at få hr. Kurt Hansen til at forstå, hvad det drejer sig om, når jeg taler om ambitionsniveau med hensyn til cykelstianlæg. Det, jeg taler om helt præcist, er retningslinjerne for stianlæg. Her kan vi fremhæve mange eksempler på, at de krav, der stilles f.eks. til dobbeltrettede cykelstianlæg, til afstanden af dette anlæg og den vej, som ligger parallelt med, gør, at vi mange steder, hvis det er en dobbeltrettet cykelsti, kommer op på en anlægsbredde på omkring 10-14 m. Her er der tale om et væsentligt jordforbrug og et væsentligt kapitalforbrug. Ville det ikke være rimeligt at nedsætte ambitionsniveauet lidt, uden at det går ud over sikkerheden, sådan at vi for de samme penge kunne lægge en længere strækning til gavn for cyklisterne? Det er ikke et spørgsmål om asfalt eller ikke asfalt, men det er først og fremmest et spørgsmål om bredden.

(Kort bemærkning).

**Kurt Hansen (VS):**

Jeg vil gentage min enighed i, at der ikke er gjort tilstrækkeligt i København, men jeg skal samtidig nævne, at der for planlægningsudvalget i Københavns borgerrepræsentation har været fremlagt meget omfattende, meget velgennemarbejdede planer for udbygning af det københavnske cykelstinet, forslag, som er blevet syltet, hvad vi beklager meget, på trods af at vi har gjort, hvad vi formåede fra VS' side i Københavns borgerrepræsentation for at få disse planer igennem. Jeg er helt enig med hr. Svend Erik Hovmand i, at den indsats, som nu er blevet 7-8 dobbelt fra 1978, hvor Villo Sigurdsson satte sig i borgmesterstolen, langt fra er nok. Men vi mener også, at der skal statslig støtte til forskellige anlæg, herunder eksperimenter både i København og naturligvis også på landsplan. Jeg håber, at det, at hr. Svend Erik Hovmand vil stemme for forslaget til dagsorden, ud over nogle »rærlige« synspunkter han har omkring cyklisterne, også betyder, at han vil være med til at sikre en økonomi for virkelig at få udbygget sikkerhedsforholdene og forholdene i øvrigt for cyklisterne.

**Formanden:**

[Formanden]

Jeg ved ikke rigtig, hvordan »rærlige« vil blive stavet i fortrykket, men det må vi jo vente og se.

**Alfred Hansen (DR):**

Jeg skal ikke forlænge debatten yderligere. Den har været nyttig, og jeg synes også, der har været mange positive tilkendegivelser. Så må vi håbe, at man ikke stopper op ved disse positive tilkendegivelser, men at det bliver fulgt op af nogle politiske handlinger rundt omkring.

Det, der kaldte mig herop, var en kommentar fra fru Margrete Auken, som gik på, om det kun var af sikkerhedsmæssige grunde, man skulle færdigbygge motorveje. Nej, der er flere gode begrundelser for at gøre motorveje færdige. For det første er det uanstændigt efter min mening, at det offentlige påbegynder et vejanlæg, et anlægsarbejde, som det ikke gør færdigt. Det er også nationaløkonomisk tåbeligt, fordi man først kan få nytteværdien, når det pågældende projekt er færdigudbygget. Men ud over det sikkerhedsmæssige, som er en meget væsentlig faktor i hele debatten omkring, hvilke veje vi skal have og til hvilken trafik, er der selvfølgelig også de miljømæssige, således at man får røg og støj ud af byerne. Endelig kommer det ressourcebesparende, at der er mindre forbrug af benzin og olie til bilerne, når de kan køre i en konstant fart, fremfor at man skal stoppe op ved de mange lyskurve.

Jeg kan give et eksempel på SFs inkonsekvente holdning med hensyn til, at man vil være noget så positiv over for de bløde trafikanter og så til det, de reelt i praksis præsterer ude i kommunerne. Eksemplet er fra Odense, hvor man jo netop har været offer for de konstante udskydelser af motorvejsprojektet syd om Odense. Det har også irriteret i hvert fald størstedelen af Odense byråds medlemmer. I foråret rettede man en henvendelse til trafikministeren om at få fremskyndet færdiggørelsen af den fynske motorvej. De eneste to partier, som hånd i hånd ikke kunne støtte denne henvendelse, var SF og fremskridtspartiet. Det er altså et billede af, hvordan SF i praksis udfører deres såkaldte venlige politik over for de bløde trafikanter. I Odense ønsker man stadig væk at have den tunge trafik igennem Odense, igennem en meget stærkt trafikeret bydel, hvor

der også er mange bløde trafikanter. Fru Margrete Auken vil kunne overbevise sig om det ved at læse den meget uhyggelige uheldsstatistik fra netop det pågældende område. Men altså: SF og fremskridtspartiet i skøn samdrægtighed modarbejder en forbedring af de bløde trafikanters forhold.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det er disse valgindlæg, der kalder mig herop. Så vidt jeg er orienteret, var der den økonomiske ansvarlighed til stede fra SFs side i Odense, da man sagde, at de trafikpolitiske investeringer til så store anlæg i forvejen lå meget, meget højt. Jeg minder om Farøbroen, om den magi, der har været omkring noget, man har kaldt et H, som man mener er i stykker, så længe der ikke er motorvej hele vejen, selv om der også er brede veje og udmærkede forhold. Det har været højt prioriteret, men det, man har ønsket fra SFs side, er, at de nødvendige omfartsvejstrækninger skulle føres igennem, men at man udmærket godt kunne nedprioritere selve formatet af dette prestigeprojekt, som motorvejen omkring Odense er. Vi har ikke penge nok, det siger I alle sammen hele tiden; så var det dog en idé, om man brugte dem lidt rimeligere og sørgede for, at de i et ganske andet omfang kom de svage trafikanter til gode, og dér kan disse milliarder altså bruges betydelig mere effektivt, hvis det for alvor er det, man er ude på og ikke kun at sikre en hurtig afvikling af den bilende trafik. Vi er gang på gang skeptiske over for, om man virkelig seriøst vil gå ind og prioritere på den måde, som vi ønsker. Derfor stemmer vi, som vi gør.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden af Jimmy Stahr (S) (se foran)

vedtoges med 102 stemmer mod 4; 19 stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden af Margrete Auken (SF) (se foran).

Forslag om motiveret dagsorden af Ernst Schmidt (FP) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

**Formanden:**

Kan vi ikke få en lille smule mere ro i salen. Det er meget hensynsløst.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om rettens pleje. (Om identifikation af myndighedsudøvende polititjenestemænd).*

[Af Wilhelm (VS) m. fl.]

(Lovforslag nr. L 32. Fremsat 8/10 81).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 9–12 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

**9) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af borgerlig straffelov. (Præcisering af begrebet »privatlivets fred«).*

[Af Wilhelm (VS) m. fl.]

(Lovforslag nr. L 33, Fremsat 8/10 81).

**10) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om radio-kommunikation. (Pressens og borgernes adgang til at aflytte politiets radio).*

[Af Wilhelm (VS) m. fl.]

(Lovforslag nr. L 34. Fremsat 8/10 81).

**11) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om rettens pleje. (Behandling af klager over politiet).*

[Af Wilhelm (VS) m. fl.]

(Lovforslag nr. L 35. Fremsat 8/10 81).

**12) Første behandling af:**

*Forslag til folketingsbeslutning om offentlighed omkring retningslinierne for politiets arbejde*

[Af Wilhelm (VS) og Waldorff (VS)].

(Beslutningsforslag nr. B 12. Fremsat 28/10 81).

Forslagene sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Justitsministeren (Ole Espersen):**

Debatten i dag er en fortsættelse af debatten for godt 14 dage siden vedrørende den serie af straffeprocessuelle forslag, som er fremsat af VS. Ligesom jeg gjorde det under første del af debatten, kan jeg i dag sige, at jeg som justitsminister naturligvis altid finder det interessant at drøfte problemer i tilknytning til retssikkerheden, herunder f. eks. også spørgsmål om politiets beføjelser. En offentlig debat og gerne en kritisk debat om disse forhold er efter min mening af samfundsmæssig betydning, og set i dette lys må jeg påskønne det engagement og det forarbejde, der ligger bag udarbejdelsen af de forslag, vi skal behandle i dag.

Når jeg ikke kan støtte dem, så skyldes det følgende: For så vidt angår forslaget om politiets uniformering vil jeg fremhæve, at det efter grundsætningen i retsplejelovens § 108 er politiets opgave at opretholde sikkerhed, fred og orden, at påse overholdelsen af love og vedtægter samt at foretage det fornødne til forhindring af forbrydelser og til efterforskning og forfølgning af forbrydelser. Jeg må forstå det foreliggende lovforslag således, at polititjenestemænd kun skulle være beføjet til at optræde i civil påklædning i forbindelse med efterforskning eller forfølgning af allerede begåede strafbare handlinger samt ved rent administrative opgaver.

Med andre ord skulle politiet ved sin almindelige overvågning og patruljering være henvist til altid at benytte uniform. Efter min opfattelse forekommer en ordning, hvorefter civilklædte politifolk afskæres fra at foretage en række politiopgaver, direkte uhensigtsmæssig; dels vil nogle opgaver f. eks. inden for narkotikaområdet i mange tilfælde slet ikke eller i hvert fald kun med vanskelighed kunne løses på anden måde, dels vil det ofte, og det synes forslagsstillerne at have glemt, være den meste hensynsfulde fremgangsmåde over for borgerne, at politiets henvendelser f. eks. på bopælen foregår i civil påklædning.

Forslaget indeholder desuden nogle bestemmelser om politiets pligt til at legitimere