

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 selvmodsige, 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