

[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,