

**[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.

Bl.a. 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.