

[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.