

[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.