

### Forhandling

#### Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt sige allerførst, at jeg er jævnt hen lamslået. Det er første gang, jeg har fået et så indholdsfuldt svar på en forespørgsel. Det skal ministeren da have en entydig tak for.

Det er klart, at jeg blev lidt interesseret, da der kom kroner på. Det eneste tal, der blev nævnt her, er de 40 mill. kr. til cykelstier, som optræder i forvejen i finansloven, og hvis man går det tal efter, ser man, at det lige præcis er næsten 10 mill. kr. mindre, end det skulle have været ud fra en normal frem skrivning. Det er klart, at min tillid ville have frygtelig godt af, at der kommer sådan lidt præcise kroner på alle de i øvrigt fremragende løfter.

Jeg vil godt sige generelt, som jeg jo skal, at det gælder inden for trafikken som i så mange andre sammenhænge, at uden planlægning kommer de stærke til at herske. Med hensyn til trafikken kommer dertil, at den beskedne planlægning, der har været, har handlet om bilerne, og det skønt meget store dele af befolkningen er afskåret fra at bruge privatbilen i det daglige. Deres vilkår er forringede, hvorfor Nördkoltrapporten da også kunne tale om, at trafiksystemet i dag mest synes at være udformet for at give størst mulig bevægelsesfrihed til de raske og stærke i samfundet, det vil sige dem med god økonomi, godt helbred og hurtig opfattelses- og reaktionsevne. Store dele af befolkningen opfylder på en eller anden måde ikke de krav, trafiksystemet stiller til trafikanterne. Skønt cyklen er et genialt transportmiddel, ikke mindst for danskere, betyder det, at alt for mange ikke kan bruge det. De gamle tør ikke. Børnene må ikke. Vi, der gør det, er muligvis dumdristige – se på ulykkestallene for cyklisterne!

Der er ikke alene mange grunde til at styre brugen af cyklen, der er også mange metoder. Det gælder først og fremmest med hensyn til sikkerheden, men det gælder også med hensyn til bekvemmeligheden.

Sikkerheden først. Hvad kan der gøres fra statens side? Ja, bevillingerne til cykelstier kan øges betragteligt, og det er netop på dette punkt, jeg ikke er helt tryk ved ministerens redegørelse. Alt, hvad der kommer, hjælper selvfølgelig. Cykelstierne kan gøres meget

sikrere, end vejdirektoratets bilfraktion har for vane, idet man kun maler hvide striber.

Alle vi bilister ved, at brede kantbaner ikke kun egner sig til at cykle på, men også er fremragende til parkering i byerne og til overhalinger eller vigebaner på landevejen. Definitivt stop for det. Men man behøver ikke af den grund kun at vælge de dyreste løsninger. En fysisk adskillelse kan bestå af små stolper med 50 m mellemrum, hvor det på landevejen hindrer én effektivt i at køre ind dér, og i byerne kan man arbejde meget mere med f.eks. pålmede kantsten. Bliver de ordentligt synlige, og informeres offentligheden grundigt om dem – begge dele er nødvendige – er der alle chancer for at gøre denne enkle løsning til en succes.

Derudover kan regeringen meget vel sætte en række yderligere initiativer i gang for at finde ud af, hvad man kan gøre for at gøre kryds mindre farlige. Langt de fleste ulykker sker her. Derfor er en indsats utrolig vigtig, omgående, og jeg mener også ud over det, regeringen er i gang med.

Hvorfor tager man ikke ideerne fra Holland op? Jeg havde håbet lidt, at det havde ligget i ministerens redegørelse, nu hvor vi var begyndt at sætte forventningerne så højt. I Holland har man i et par større byer rent faktisk sat nogle eksperimenter i gang, hvor man prøver at sikre og privilegere de svage trafikanter i hele byen. Jeg mener også, at vi har hårdt brug for erfaringer af lidt nyere art, så vi kan komme videre i arbejdet for de svage trafikanter. Jeg ved i øvrigt godt, hvorfor de hedder »bløde« trafikanter: det er, fordi de ikke laver så store buler i bilerne.

Alle disse ideer koster penge, men de er godt givet ud, og så er der – jeg minder om det igen, da det virkelig bør gøre indtryk på i hvert fald socialdemokrater – masser af beskæftigelse i det. SiDs entusiasme for hr. Henning Jensens og hr. Jimmy Stahrs støtte til Cyklistforbundets ideer var ikke kun partipolitisk lobhudning.

Endelig vil jeg i forbindelse med sikkerheden henlede opmærksomheden på de mere humanistiske afdelinger i vejdirektoratet. Jeg var glad for, at de fik et ord med på vejen i ministerens redegørelse, de lever ellers en lidt hensygnende tilværelse, når man ser, hvad der kommer fra vejdirektoratet. I disse afdelinger arbejdes der med mange forskellige modeller for, hvordan bilernes hastighed kan