

[Margrete Auken]

begrænses. Det er jo alfa og omega i sikkerhedsspørgsmålet for de bløde trafikanter. Det er mange steder næppe nødvendigt, heller ikke i byerne, at sætte hastigheden yderligere ned. Sine steder kunne den, hvad sikkerheden angår, såmænd godt være højere, men hvor cykler, fodgængere og andre ikke-pansrede færdes, er selv 50 km/t for meget. Der er store muligheder for indsats her, altså ved at give også den side af vejdirektoratets arbejde en chance.

Det var sikkerheden. Som sagt er der også andre forhold end farerne, der begrænser brugen af cyklen. Her er skiltningen f.eks. et problem. Man kan masser af gange slet ikke finde ud af, hvordan man kommer videre, hvis man er blevet gennem væk fra bilernes veje. Manglende og uensartet skiltning er et problem. Tænk på, hvilke summer landet i øvrigt ofrer på at gøre skiltningen for bilerne ensartet og EF-tilpasset – og de havde endda fine og entydige skilte i forvejen.

Det sidste forhold, jeg vil tage frem, er kombinationen med den kollektive trafik. Skal man have mulighed for at klare sig uden bil – og vi må huske, at sådan er virkeligheden for masser af mennesker, uanset hvordan det nu lykkes i den øjeblikkelige politiske situation at billiggøre bilkøbene – skal vi have denne bevægelighed frem, så er det nødvendigt, at man kombinerer den kollektive trafiks hastighed med cyklens smidighed. Helst ser vi, at man altid kan tage cyklen med i den kollektive trafik. Det kan man sine steder, og det bør udbygges, hvor det overhovedet er muligt. Jeg er glad for, at ministeren omtalte det, og jeg kan nævne nogle konkrete eksempler, hvor jeg mener, det er muligt; f.eks. i S-togene i weekenderne, og i de nye MR-tog er man i gang med at planlægge det. Jeg mener, at man også på de landsdækkende tog kan koble bagagevogne. Der kommer indvendingerne med, at det forsinker togene, til kort, hvis man er bare lidt mere fantasifuld, end DSB har været – de har nærmest lavet 20 gode grunde for, at det ikke kan lade sig gøre. Hvis der er åben adgangsvej til en bagagevogn, som har en stor dør, så kan man faktisk forholdsvis hurtigt få en cykel læsset af. Der kan gøres en masse ting dér.

Jeg tænker også på, at man forbereder rutebilerne, så deres bagagesystemer indrettes til mange flere cykler end nu. Vi kan meget

hurtigt komme til at opleve, at rutebilerne ikke vil tage cykler med, fordi der kommer for mange af dem.

Jeg tænker naturligvis hele tiden på, at det ikke skal være helt gratis at tage cyklen med, for ellers bliver det alt for populært, og så kommer det til at stille for voldsomme materielkrav til den i forvejen så belastede kollektive trafik. Dette siger jeg for ikke at blive blæst over ende af de sædvanlige beskyldninger om overbudspolitik.

Men det er ikke kun et spørgsmål om at tage cyklen med; mindre kan gøre det, bare det kommer i gang. Der tales om at forbedre cykelstaldmulighederne ved de større stationer, men der er indtil nu intet sket, så se at komme i gang! Vi vil gerne kunne finde vores cykel igen, når vi kommer tilbage med toget, og vi vil gerne finde den i ordentlig stand. Her kunne man i øvrigt tænke på ideen med at kombinere cykelstalde med f.eks. en slags forpagtning til en cykelsmed, så forskellige småreparationer el.lign. kunne laves dagen igennem. Bilisterne har for længst fundet på en tilsvarende idé, og den er god.

Den megen snak om cykeludlejning fra større stationer er også blevet ved snakken. Hvorfor udviser DSB, der plejer at være nogenlunde velfungerende, ikke lidt fantasi og initiativ her? Men vi kan jo bede dem om det, og så sker der vel noget, skulle man tro.

I øvrigt kan vi også på hele dette område henvise til Holland, der har et perfekt og billigt system med stalde og udlejning.

Når man endelig tager sig sammen til at sende sin cykel, ville det være skønt, om man var sikker på, at den nåede frem til lovet tid – at der overhovedet var en lovet tid – og at den var i brugbar stand, gerne intakt. Det er igen en opfordring til DSB, naturligvis kombineret med de relevante bevillinger, og det er præcis på det bevillingsmæssige område, ministerens redegørelse kunne trænge til lidt tydelighed.

Det er beskedne krav, vi her stiller. Jeg er overbevist om, at virkningen hurtigt vil vise sig til gavn for økonomien – lad mig nævne det først, da det jo er så vigtigt for mange herinde, med rette naturligvis – til gavn for folkesundheden – jeg kan fortælle, at man også bliver smukkere af det, det var vel ikke det værste, der kunne ske – og til gavn for bevægelsesfriheden, også for de fysisk og