

[Kurt Hansen]

lægsprojekterne generelt går i stå ude i amter og kommuner, fordi der bliver lagt disse meget snævre rammer for dem.

VS mener også, at der helt oplagt er behov for en samtidig transport med cykel og tog. Kunne det etableres, ville det efter vores opfattelse betyde et kæmpemæssigt fremskridt for cyklisterne, ikke mindst for dem, der kører med S-tog. Vi mener, man som minimum kunne søge at få dette gennemført på forsøgsbasis i weekenderne. Afvisningen fra DSBs side synes nærmest begrundet i, at behovet herfor er for stort; sådan må jeg tolke summen af de kommentarer, DSB har brugt til at afvise dette med. Jeg vil derfor opfordre ministeren til nogle fornyede overvejelser i denne retning. Det er selvfølgelig altid noget, at mulighederne for dette overvejes i forbindelse med de nye regionaltoget af MR-typen, som tænkes indsat i Jylland og på Fyn, men det er langtfra tilstrækkeligt efter VS' opfattelse.

Jeg mener ligeledes, at der bør gøres langt mere med hensyn til cykelfaciliteterne i forbindelse med stationer og busterminaler. Her burde faciliteterne være bedre; der burde være overdækkede parkeringsforhold og måske også opsyn ved stationer, busterminaler etc.

VS vil en af de allernærmeste dage også fremsætte forslag om en væsentlig forøgelse af børns sikkerhed i trafikken. Dette forslag er led i et mere samlet børnepolitisk udspil. Hvad angår børns trafiksikkerhed, lægger vi vægt på, at det er nødvendigt at adskille de cyklende, gående og legende fra den motoriserede trafik. Børneulykkehypigheden er i sådanne områder registreret 5-10 gange lavere end i områder, hvor der ikke findes nogen egentlig adskillelse, og mange af børnetrafikulykkerne sker som bekendt i forbindelse med børns færden enten på veje eller umiddelbart op til veje eller på parkeringspladser, hvor både børn og voksne har elendige muligheder for at overskue forholdene. Derfor er det efter vores opfattelse også nødvendigt, at man, så vidt det overhovedet kan lade sig gøre, ved byfornyelsesprojekter og under alle omstændigheder ved byggerier adskiller de gående og legende samt cyklende fra den motoriserede trafik. Dette vil jeg bede om ministerens kommentar til.

Jeg skal også pege på den gode idé, som en gruppe arbejdsløse i Århus fik, men som

desværre ikke fik lov til at blomstre. De foreslog, at kommunen forsynede midtbyområdet med kommunale cykler, som kunne bruges f.eks. fra og til bussen, og som kunne parkeres på en række steder overalt i byen. Cyklerne skulle fremstilles og vedligeholdes af unge, der dermed ville opnå en fornuftig beskæftigelse. VS støttede naturligvis i Århus byråd denne tanke om et kommunalt cykelprojekt, men desværre blev det stemt ned af byrådsflertallet. Men derfor kunne tanken jo være udmærket, og den kunne tages op igen. Jeg mener, det er en fin genbrugsidé, en idé, som forhåbentlig kunne få nogle chancer forskellige steder og på lidt længere sigt brede sig til et landsdækkende initiativ.

VS vil derfor pege på, at det vil være en god idé især i tætbefolkede byområder at få etableret et arrangement med offentlige cykler. Det ville virkelig være et udmærket supplement til den kollektive trafik og ville også betyde, at de korte og energikrævende bilture blev overflødige, i hvert tilfælde i et vist omfang, fordi folk i stedet havde muligheden for at hoppe på en offentlig cykel, når de skulle hen i brugsen eller på posthuset. Måske ville vi også kunne hindre mange af de cykeltyverier, der i virkeligheden finder sted, og som politiet jo ikke gør ret meget ved, fordi de, som det fremgår af pressen, har meget andet at tage sig til.

Samtidig kunne fremstillingen og vedligeholdelsen af disse cykler give en udmærket beskæftigelse til en masse mennesker, og vi ved, der i meget høj grad er beskæftigelse i de forskellige anlæg, som ville forbedre de svage trafikanters forhold.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg mener, det ville være en fin idé at afsætte 180 millioner pristalsregulerede kroner til sådanne projekter, 180 mill. kr., som man jo vil forære ejere af nye biler. Vi mener, det er en uanstændig prioritering, der er sket her, ikke mindst når man har kædet denne lempelse i bilbeskatningen sammen med en ophævelse af afgiftsfritagelsen for bilernes sikkerhedsudstyr, som bestemt ikke kan være betryggende for især cyklister.

Hvis den nye trafikminister vil og tør, har han en enestående mulighed for at indskrive sig i historien som den første trafikminister, der tog cyklisternes situation i trafikken virkelig seriøst gennem en opprioritering af de helt åbenlyse behov, cyklisterne har.