

[Alfred Hansen]

Vi må fra folketingets side tage initiativer over for og foretage henstillinger til kommunerne om, at man i kommunal regie lever op til det ønske, som folketinget i dag giver udtryk for, og som befolkningen også giver udtryk for. Der er naturligvis noget fornuftigt og også noget nærdemokratisk i, at borgerne i en kommune kan lægge pres på kommunalbestyrelsen eller på byrådet. Det er jo da en udmærket periode, vi befinder os i i øjeblikket, fordi vi kan spørge partierne, som deltager i kommunalvalget, hvilke planer de har med hensyn til at forbedre vilkårene for de bløde trafikanter.

Men jeg mener også, at vi fra folketingets side har et ansvar, al den stund vi udsætter løsningen af trafikale opgaver. Jeg tænker på de konstante udskydelser af hovedvejsnet, motorvejsnet, som betyder, at man fortsat vil få den store og tunge trafik ind igennem mange dele af byerne. I det øjeblik vi fra folketingets side vedtager at anlægge veje uden om byerne, hvad jeg i princippet mener er rigtigt, og lader trafikken gå uden om de områder, hvor befolkningen hovedsagelig er samlet, vil risikoen for de bløde trafikanter formindskes. Derfor skal min henstilling være til regeringen, at man gør de motorvejsprojekter færdige, som man har påbegyndt, og helst intensiverer færdiggørelsen af dem.

Det skal også være mit forslag til, hvad man i stedet for at skabe kunstige arbejdspladser gennem den meget omtalte jobskabelsordning kan bruge pengene i kommunerne til: fornuftige samfundsinvesteringer. Her tænker jeg på anlægsopgaver, som vil komme hele samfundet til gavn, det være sig veje, cykelstier eller stier for gående. Det vil således være nationaløkonomisk fornuftigt at investere i en bedre adskillelse mellem motorførere, cyklister og gående.

Retsforbundet har i sit valgprogram slået kraftigt til lyd for, at man ved anlæggelse af større vejanlæg som en helt naturlig integrering også arbejder med planer om cykelstier. Vi finder, at cykelstier bør høre nøje sammen med nyanlagte veje, og vi har foreslået i vores kommunalpolitiske oplæg, at man i den udstrækning, pladsen tillader, etablerer cykelstier i bydele.

Jeg vil også gerne nævne et andet aspekt ved de gode investeringsforslag, der kunne være i at sikre færdselsårer for cyklister. Der bruges mange penge til kørsel af skoleelever

til og fra skole. Begrundelsen er naturligvis, at man i kommunerne erkender, at det indebærer stor risiko for børnene for at komme til skade i trafikken ved at sende dem til og fra skole. For mig at se er der ikke rigtig noget perspektiv i at fortsætte disse store investeringer i transport af skoleelever, hvis man ikke samtidig forsøger at gøre denne kørsel overflødig. Selvfølgelig skal man ikke afskaffe buskørsel af skoleelever, før man har etableret de cykelstier og gangstier, som er nødvendige, for at børnene risikofrit kan færdes til og fra skole. Men hvis man i nogen udstrækning erstatter skolebuskørsel med cykelstier og gangstier, har man opnået det gode, at ikke kun eleverne til og fra skole kan bruge disse færdselsårer, men at de også kan bruge dem, når de er kommet hjem fra skole og måske senere skal til fritidshjem, til sportsklubber, til spejder, arbejde, eller hvad det nu må være.

De voksne kan også bruge stierne, så der er grund til at henlede kommunalpolitikernes opmærksomhed på de muligheder, der ligger, og den gode investering, det vil være at etablere cykelstier i de bydele, hvor det overhovedet er muligt, og her tænker jeg naturligvis også på gangtunneler og broer over stærkt trafikerede vejanlæg.

Det er klart, at det i stor udstrækning ikke bare for børnene er en stor risiko at færdes i trafikken, hvor der er tung trafik, men det er tillige en daglig psykisk belastning for de forældre og for de familiemedlemmer, som sender børn til og fra skole eller til andre arrangementer, som børnene ønsker og også skal have mulighed for at deltage i. Derfor burde det sådan set være et folkekrav, at man i højere grad tilgodeser de bløde trafikanters krav.

Denne debat skal jo ikke være en debat om for eller imod biler eller cyklister, men en debat, som gerne også skulle munde ud i konkrete resultater dels fra folketingets, dels fra amters og kommuners side, således at man i højere grad ved fremtidige anlægsopgaver har øje for nødvendigheden af, at bløde trafikanter skal kunne begive sig ud i trafikken uden at blive udsat for at blive lemlæstet i trafikken. Ud over de nationaløkonomisk fornuftige investeringer, der kunne være tale om, er der jo altså også den menneskelige side af sagen. Det er betydelig mere menneskeligt at investere i den slags anlægs-