

[Ministeren for offentlige arbejder]

lig begrundelse for væsentlige ændringer i gældende afgiftsstruktur og -niveau.

### 2.3. Cykeltrafikken.

Cykeltrafikkens omfang er stort i Danmark. 30–40 pct. af alle voksne og 75 pct. af alle børn kører på cykel mindst 1 gang om ugen. De kørte personkilometer er af samme størrelsesorden som banetrafikkens.

Cyklisterne har ikke altid lige lette betingelser i trafikken, og vi har særlige forpligtelser til at gøre noget for denne gruppe. Mange steder er der da også gennemført stisystemer for cyklisterne.

Både staten, amterne og kommunerne har i de senere år investeret betydelige beløb i cykelstier. Desuden har staten stillet og agter at stille yderligere beløb til rådighed for kommunale forsøg med cykelruteprojekter i centrale byområder.

Regeringen forventer, at amter og kommuner ligesom staten også i de kommende år vil prioritere cykeltrafikkens behov højt.

Cyklen anvendes i betydelig udstrækning i forbindelse med rejser med de kollektive trafikmidler. Herved øges cyklisternes aktionsradius og den kollektive trafiks tilgængelighed.

Regeringen lægger vægt på, at mulighederne for at kombinere cykelrejser med rejser med kollektive trafikmidler fremmes gennem etablering af gode cykelparkeringsforhold ved trafikterminaler samt ved forsendelses- og medtageordninger for cykler i den kollektive trafik. Det er mit håb, at kommuner og amtskommuner vil deltage aktivt i denne indsats.

### 2.4. Lokal og regional trafik.

Personbilen har sin største fordel i de mindre byer og i landområder.

For det første eksisterer der ikke her et trafikunderlag, der gør det økonomisk realistisk at tilvejebringe et kollektivt trafikudbud af en kvalitet, som er konkurrencedygtig i forhold til brugen af egen bil.

For det andet er der kun i begrænset omfang samfundsøkonomiske, miljømæssige eller andre, tilsvarende begrundelser for, at en del af trafikken bør foregå kollektivt frem for med bil.

Selv om bilrådigheden er større på landet end i byerne, er der alligevel mange på lan-

det, der ikke har bil. Af hensyn til disse borgers deltagelse i arbejdslivet og samfundslivet i øvrigt er eksistensen af et kollektivt trafiksystem en nødvendighed i de mindre byer og i landområderne.

I og omkring de større byområder er det navnlig de trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og trængselsmæssige sider af biltrafikken, der volder problemer.

Det ville medføre uoverstigelige problemer, hvis alene personbilen skulle tilfredsstille den helt overvejende del af transportbehovene i og omkring vore store byer.

Det ville også rejse spørgsmålet om overlevelsesmulighederne for erhvervene i disse byers gamle og relativt tætte centre. Kravene til parkerings- og gadeareal kan ikke honoreres i de ældre, historiske bykerner, og tilgængeligheden ville dermed blive for ringe – med forfald eller total omdannelse som resultat.

Der er derfor behov for et omfattende tilbud af kollektiv trafik i de større byer, hvor den kollektive trafik er samfundsøkonomisk mest fordelagtig.

Skal den kollektive trafik udfylde den rolle, som af hensyn til fremkommeligheden og af miljømæssige grunde er påkrævet, må den være af en vis kvalitet, hvad angår afgangshyppighed, punktlighed, komfort og rejsetid, så den navnlig ved de daglige rejser mellem hjem og arbejde er konkurrencedygtig og udgør et reelt alternativ til anvendelsen af privatbil.

Men kvalitet alene gør det ikke. Også prisen for den kollektive trafik er vigtig. Hvis den kollektive trafik skal kunne tiltrække kunder også blandt bilejere, er det nødvendigt, at den kan konkurrere prismæssigt med bilistens direkte udgifter for den enkelte tur – det vil i praksis sige benzinudgiften for den bilist, som kører alene i sin bil.

Her er vi fremme ved hovedårsagen til, at det er nødvendigt med tilskud til den kollektive trafik også i de områder, hvor den kollektive trafik ud fra brede samfundsmæssige synspunkter er mest fordelagtig.

Den stærke konkurrence fra den private biltrafik forventes at fortsætte i de kommende år. Denne udfordring må de regionale trafikselskaber tage op med henblik på at undgå, at det økonomiske grundlag undermineres gennem fortsatte fald i passagetallet.