

man kunne medtage cykler, udvidet, og også fra Ringsted kunne cyklen nu komme med toget. Samtidig blev antallet af cykler pr. tog øget til 16. For bådtogenes vedkommende udvidedes tilbudet til 4-5 bådtoget i hver retning og kom også til at omfatte Holbæk og Kolby Kås. På S-togsområdet indførtes muligheden for cykelmedtagning på søn- og helligdage.

I 1986 blev muligheden for cykelmedtagning i regionaltoget vest for Storebælt udvidet til også at omfatte mandag-fredag fra kl. 9.00 til 15.00 og efter kl. 18.00 samt lørdag og søndag hele dagen. I S-tog blev ordningen udvidet til også at omfatte lørdage.

I 1987 blev det også muligt at tage cyklen med lyntoget fra Høje Taastrup, og cykelmedtagning blev tilladt i alle bådtoget, samtidig med at ordningen udvidedes til også at omfatte jyske bådtoget fra Århus til Aalborg/Struer, og stationerne Roskilde, Jyderup og Kalundborg indgik i ordningen. For S-togenes vedkommende blev det nu også muligt at medtage cykler mandag-fredag, undtagen i myldretiden.

I 1988 blev der indført mulighed for cykelmedtagning i regionaltoget øst for Storebælt i takt med ombygning af regionaltoget. Samme år indstilledes bådtoget fra Århus Havn til Aalborg/Struer.

Fra indsættelsen af IC3 i 1990 var der mulighed for at medtage cykler i IC3-materiellet mod pladsreservering. Denne mulighed ophørte i sommeren 1992 på grund af den ulempe, som cyklerne påførte de øvrige passagerer.

I 1991 indførtes det nye takstsystem for medtagecykler, og i den forbindelse indgik Privatbanerne i Hovedstadsområdet i taktssystemet. Samtidig ophævedes spærretiderne i regionaltoget, således at det var muligt at medtage cykler alle dage på alle tidspunkter.

I 1992 indgik alle øvrige privatbaner (med undtagelse af Nærumbanen) i takstsamarbejdet, således at det nu var muligt at medtage cykler overalt i landet på den samme billet.

Samlet er ordningen derfor den i dag, at cykler kan medtages i alle regionaltoget øst og vest for Storebælt, bortset fra de regionaltogetsforbindelser, der køres med IC3-materiel. Endvidere kan der tages cykler med i alle interregionaltoget (de røde tog) over Storebælt. Også på S-banen kan der tages cykler med i alle tog, dog ikke i myldretiden.

Udviklingen i indtægterne for cykelmedtageordningen fremgår af nedenstående tabel:

Indtægter cykler

Måned:	1995 kr.	1994 kr.	1993 kr.	1992 kr.
Januar . .	336.910	206.659	229.418	145.340
Februar .	319.309	178.680	217.100	213.280
Marts . . .	400.886	237.242	315.605	244.590
April	645.352	526.836	505.000	329.520
Maj	930.673	866.538	799.307	644.810
Juni		1.171.037	1.144.072	967.220
Juli		1.987.361	1.374.416	1.429.850
August . .		1.373.991	1.048.710	949.180
Septem- ber		769.715	540.433	509.020
Oktober .		620.442	482.549	414.910
Novem- ber		454.934	341.997	261.610
Decem- ber		375.495	257.843	220.950
I alt kr. . .		8.768.930	7.256.450	6.330.280
Index . . .		139	115	100

Indtægterne er for cykelbilletter og rabatkort fra 1992 til og med maj 1995. Tallene er totale salgstal, dvs. incl. hovedstadsområdet og privatbanerne.

Det er DSBs opfattelse, at udviklingen for cykelproduktet er tilfredsstillende.

Spm. nr. S 2274

Til trafikministeren (3/8 95) af:

Arne Melchior (CD):

»Har ministeren planer om at tage initiativer til gunst for en nordlig havnetunnel i Københavns Havn eller om at animere Københavns Kommune til at tage et sådant initiativ?«

Svar (16/8 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Trafikministeriet har i samarbejde med Københavns Kommune og Miljø- og Energiministeriet udarbejdet en rapport om en østlig havnetunnel i København, som blev offentliggjort i juni 1995.

Formålet med denne rapport er bl.a. i en overskuelig form at få kortlagt fordele og ulemper ved at etablere en havnetunnel.