

begrænset forslag om at pålægge DSB under visse omstændigheder at medtage passagerer med cykel gratis, når disse skal over de faste forbindelser.

Jeg må vurdere, at der vil være en række problemer med dette forslag. Forslaget sigter kun på lokale cyklister, jf. bemærkningerne til de to paragraffer. Forslaget forudsætter altså, at øvrige DSB-rejsende fortsat skal betale for sig selv og for at få cykler med. Alene det forhold, at en passager ville kunne komme gratis med, blot han eller hun også medbringer en cykel, gør, at de indtægts- og udgiftsmæssige konsekvenser er uoverskuelige. Med forslaget får den rejsende jo hverken ulejlighed ved at skulle cykle de mange kilometer eller udgiften til en almindelig billet. Ideen om at gøre det vederlagsfrit vil altså indebære en betydelig merudgift for det offentlige, uanset hvem der skal løse opgaven.

Når det er sagt, vil jeg også gerne samtidig sige, at cyklisterne ikke bliver ladet i stikken, når de faste forbindelser tages i brug.

Som nogle i Tinget måske erindrer, blev behovet for særlige foranstaltninger for cyklister drøftet i forbindelse med vedtagelsen af loven om Øresundsforbindelsen. Det fremgår af tilrådsbetænkningen, hvori et flertal tilkendegav, at man lagde vægt på, at der blev draget omsorg for, at overførsel af cykler ville kunne ske gennem særlige transportordninger. En tilsvarende tilkendegivelse findes ikke for Storebæltsforbindelsen, men jeg lægger vægt på, at der også her etableres de nødvendige særlige transportordninger.

Hverken A/S Storebæltsforbindelsen eller Øresundskonsortiet har endnu helt færdiggjort deres overvejelser om den konkrete udformning af disse transportordninger. Det ligger imidlertid fast, at de nuværende muligheder for at medtage cykler i tog må forventes at være gældende ved passage af de faste forbindelser.

Min afvisning af SF's forslag ændrer ikke ved den kendsgerning, at regeringen klart satser på at forbedre vilkårene for cyklister i Danmark. Det er blevet tilkendegivet ved en række lejligheder, bl.a. i redegørelsen »Trafik 2005« fra 1993.

Jeg skal ikke i dag trætte Tinget med en udførlig redegørelse for de initiativer for cyklisterne, som regeringen har taget, men vil dog gerne fremhæve følgende:

I regeringens program fra 1993 blev der ekstraordinært afsat 800 mio. kr. på vejområdet til bl.a. omfartsveje, byforbedringer, cykelstier og

trafikikkerhedsarbejder. Disse projekter er i høj grad med til at gøre det mere attraktivt og sikkert at cykle. Der bliver løbende investeret i cykelstier langs hovedlandevejene. Der er afsat 45 mio. kr. hertil i 1996 og samme beløb i de kommende 3 år.

Regeringen er således grundlæggende enig med SF i, at der er behov for at gøre mere for cyklisterne, men jeg finder ikke, at det foreliggende forslag er brugbart. Der er andre og bedre metoder til at sikre, at cyklisterne ikke bliver overset, når de faste forbindelser tages i brug.

Poul Andersen (S):

Umiddelbart når man ser SF's forslag, får man jo sympati for det: spørgsmålet om at bruge 200 mio. kr. og så lade DSB klare de ting her. Men når man tænker nærmere over tingene – man kunne jo godt på en fredag give SF en god idé – havde det måske været en god idé for at sætte tingene lidt mere i relief at lave en undertekst på dette forslag, og den kunne være: Ren mammon til folket.

Når det er sagt, vil jeg gerne sige, at vi er af den opfattelse, at vi skal gøre noget for at få ordentlige ordninger for cyklisterne, både på Øresundsforbindelsen og på Storebæltsforbindelsen. Ministeren var inde på, at der er en ordning i dag med DSB, som kan bruges. Derudover mener vi, at et godt supplement og en styrkelse på området for cyklisterne kan være indsættelse af private busser.

Tillad mig at citere de to borgmestre fra henholdsvis Nyborg og Korsør fra Fyns Amtsavis den 27. november 1995:

»De to brobyer, Nyborg og Korsør, har hidtil ikke haft noget nabofællesskab. Det bør ændres, mener de to kommuners borgmestre. Udvekslingen mellem de to byer kan lettes, hvis der kan oprettes en pendlerbusrute via Storebæltsbroen. Vi har talt sammen om ideen og er enige om at gå til Folketinget og A/S Storebælt med forslaget, siger borgmester Flemming Eriksen (S) Korsør.

Ruten kan lette adgangen fra bycentrum til bycentrum og dermed udvekslingen mellem bolig og arbejdsplads på hver sin side af Bæltet, men skal ruten realiseres, kræver det naturligvis, at billetprisen kan blive til normal zonetakst, som vi kender fra de amtslige trafikelskaber, og jeg mener da også, at sådan en rute skal drives i det regi. Og jeg skal sige, at fra Socialdemokratiets side er vi indstillet på at følge op på det og få etableret en sådan ordning.«