

langt hovedparten af cykeltrafikken foregår langs amts- og kommunalveje. En omfattende fastsættelse af bindende regler for vejbestyrelserne, sådan som det her foreslås, vil påføre amter og kommuner en ekstra økonomisk belastning og vil måske også fritage dem for noget ansvar.

Jeg tror alt i alt, at det er mest fornuftigt, at kommuner og amter, der kender forholdene bedst, selv kan vælge på disse områder.

Så taler jeg om beslutningsforslagets punkt 4-6.

Det fjerde punkt i beslutningsforslaget vedrører etablering af gader forbeholdt cykler og kollektive busser. Dette foreslås iværksat på centrale trafikstrøg, hvor der findes parallelle gader, der kan benyttes af biler og øvrige motorkøretøjer.

Jeg har i den forbindelse noteret mig, at Færdselssikkerhedskommissionen i sit høringssvar til beslutningsforslaget har anført, at der blev gjort forsøg med netop denne type tiltag i 1960'erne og 1970'erne uden succes. I stedet valgte man at sats på at fremme udlægningen af lege- og stilleområder.

Men også med dette forslag er der i øvrigt efter min og den øvrige regerings opfattelse tale om en type tiltag, der mest hensigtsmæssigt kan planlægges og iværksættes af de myndigheder, der har et lokalt kendskab, dvs. gennem den lokale planlægningsproces.

Det er jo ganske enkelt her, man har den nødvendige viden om de lokale trafikmønstre og bedst kan vurdere konsekvenserne af en sådan trafikomlægning. Skulle man efter en sådan afvejning beslutte sig for at afprøve ideen, findes der også på dette punkt inspiration til den praktiske udførelse i vejreglerne.

Kl. 17.25

Det femte punkt vedrører forbedring af mulighederne for at bruge cyklen som transportmiddel i kombination med den kollektive trafik, nærmere bestemt i form af forbedrede parkerings- og medtageordninger.

Jeg kan oplyse, at muligheden for at medbringe cyklen i tog i de senere år er forbedret betydeligt. Der er på den baggrund allerede i dag mulighed for at medbringe cyklen i alle DSB's tog i fjern- og regionaltrafikken, og vores tal viser, at stadig flere benytter sig af muligheden. Jeg vil gerne oversende tallene til Trafikudvalget. Jeg har selv været imponeret over den pæne stigning, der er.

Dertil kommer, at mulighederne for at medbringe cyklen vil blive yderligere forbedret i de kommende år i takt med ibrugtagning af nyt materiel. Blandt andet vil tidsbegrænsningen på muligheden for at medbringe cyklen i S-tog blive ophævet.

Så jeg mener, der er god grund til at være tilfreds med forholdene på dette område.

Hvad angår parkering, viser DSB's opgørelser, at langt de fleste stationer har gode parkeringsfaciliteter for cykler. På en række stationer er der endda adgang til både aflåste og overdækkede parkeringspladser.

Alt i alt mener jeg derfor, at muligheden for at kombinere cyklen med den kollektive trafik er god.

I det sjette og sidste punkt i beslutningsforslaget foreslås en økonomisk præmiering af at vælge cyklen som transportmiddel mellem hjem og arbejdsplads.

Når der anvendes cykel mellem hjem og arbejdsplads, kan cyklisten foretage befordringsfradrag, hvis der køres mere end 24 km om dagen – det står der – f.eks. mere end 12 km hver vej. Det samme gælder for andre, hvad enten man anvender kollektiv transport, privat bil eller andre transportformer mellem hjem og arbejde. Kilometer taksten er den samme, uanset om der køres i bil, med offentlig transport eller på cykel. Hvis man skal følge SF's forslag og indføre en særordning for borgere, der udelukkende bruger cykler for at komme til og fra arbejde, vil det efter min bedste overbevisning kun gøre befordringsfradragsordningen mere kompliceret. Det er ikke et forslag, som regeringen kan støtte.

Sammenfattende kan jeg sige, at regeringen er enig i målet med SF's forslag, nemlig at forbedre fremkommeligheden for landets cyklister. Vi har gjort meget for det. Det afgørende er jo hele tiden at arbejde på at finde nye og bedre måder at forbedre fremkommeligheden på for alle trafikanter.

Jeg gentager, at regeringen ikke kan støtte beslutningsforslaget.

Formanden:

Så er det hr. Karsten Nonbo som ordfører.

Karsten Nonbo (V):

Jeg vil sige, at jeg ligger meget op af det, trafikministeren har sagt. Så hvis jeg skal roses denne gang, skal det også gå ud over trafikministeren. Jeg er stort set enig i det, for de fire-fem første punkter er gode muligheder, som man kan klare