



**Notat til Folketingets trafikudvalg i forlængelse af foretræde torsdag den 29. maj 2008 om B 115 (Bedre vilkår for cyklismen)**

Dansk Cyklist Forbund og Danske Cykelhandlere havde den 29. maj 2008 et foretræde for Trafikudvalget, hvor vi fremlagde vort syn på cykling i Danmark og forslag til, hvad der bør gøres. Fremlæggelsen fik en positiv modtagelse hos udvalgets medlemmer, som havde en del spørgsmål til emnet.

I foretrædet deltog landformand Claus Hansen, direktør Jens Loft Rasmussen og politisk medarbejder Lise Bjørg Pedersen, Dansk Cyklistforbund samt direktør Erik Oddershede, Danske Cykelhandlere.

Nedenfor vil uddybes vore synspunkter og svar.

1. Danskerne bruger cyklen som transportmiddel, og cykling giver et godt grundlag for en bæredygtig økonomisk vækst. Cykling kan bidrage til løsning af en række udfordringer, vi står over for lige nu:
  - mobilitet og fremkommelighed
  - sundhed og forebyggelse
  - CO<sub>2</sub>-udslip og energiforbrug
2. Cykling er en del af vor nationale identitet, men vi har de seneste mange år gjort meget lidt for at fremme og udvikle vores cykelkultur – i hvert fald ikke fra centralt hold. Der er brug for en langt mere offensiv og proaktiv indsats, hvis vi også i fremtiden skal være et af verdens førende cykelsamfund.
3. Noget er der gjort. Cyklerne fik 1 o/oo af den samlede sum af trafikforliget i 2006 svarende til 4,2 km cykelsti mellem Silkeborg og Århus i 2006.

I maj 2007 lancerede regeringen en national cykelstrategi med løfte om 50 mio. kr. årligt til cykelstier langs statsvejene. Halvdelen af beløbet skulle bruges til vedligeholdelse. Vejdirektoratet har siden afdækket et investeringsbehov på mere end ½ mia. kr. til cykelstier langs statsvejene, så der er langt til målet. Hvis vi tillader de store modulvogntog at køre på almindelige veje, vil der blive tale om et langt større investeringsbehov, medmindre vi vil fortsætte med at skræmme endnu flere væk fra at bruge cyklen.

Dansk Cyklist Forbund fik tidligere tilskud til udvikling af cykelfremmende kampagner, f.eks. Alle Børn Cykler. Kampagnerne må i dag udelukkende udvikles og drives for

private midler. Cyklistorganisationer i andre lande har et tæt samarbejde også økonomisk med staten om udvikling af kampagner og projekter, som kan øge cykling og sikkerhed for cyklister.

4. Strategien indeholder gode initiativer, men mangler præcise mål, midler og en konkret handlingsplan.

Udenlandske journalister og ambassader synes, at der er overraskende lidt at skrive at skrive hjem om, når de skal fortælle om, hvad den danske stat gør for at udvikle cykling i Danmark, som er kendt for at være cyklernes land. OECD kan i et Miljøreview 2008 heller ikke forstå, at den vedtagne cykelstrategi fra maj 2007 ikke bliver implementeret, når vi nu har fået formuleret en strategi.

Vi undrer os også, men vi har noteret os, at cykelstrategien udtrykkeligt er nævnt i regeringsgrundlaget. Det haster imidlertid med at komme videre med de initiativer og det samarbejde, som cykelstrategien og transportministeren har lagt op til. Vi er parate.

5. Situationen er alvorlig. Cyklingen er i stærk tilbagegang. Det koster på sundhedskontoen, når vi cykler mindre. Siden 1990 har vi på årsbasis har vi mistet 30 pct. eller 1 mia. personkilometer, hvilket ifølge en førende forsker gør, at 1.500 danskere årligt dør tidligere, end de ellers ville have gjort. Børns cykling til skole er faldet tilsvarende, og flere og flere bliver kørt af deres forældre i bil. Det er en ond cirkel, som vi må have vendt.

Cykelstrategiens initiativer er efter vor opfattelse ikke nok til at fastholde det nuværende niveau. Og da målet er at vende udviklingen, skal der gøres langt mere end det, der er lagt op til.

6. Ambitionsniveauet skal op, og det gode budskab er, at vi igen kan blive verdens bedste cykelland, hvis vi selv vil.

Hollænderne har gennem en målrettet statslig indsats holdt fast i cyklernes andel af det samlede transportarbejde. I Danmark er vi nede på at cykle 400 km årligt i gennemsnit, hvilket er det halve af, hvad hollænderne cykler. Hvis vi havde holdt en cykelandel på 5 pct. af den samlede persontransport, ville danskerne have cyklet mere end 700 km i gennemsnit hvert år. Dette vil ikke være et urealistisk mål at nå, men det kræver en helt anden indsats, end vi foretager i dag.

Vi var de første til at lave nationale cykelruter, men nu er det schweizerne der er verdensmestre på dette felt. Cykelturismen er i stor fremgang i mange lande, men ikke i Danmark. Her kan vi også vende udviklingen og igen blive de bedste, hvis vi selv vil.

Vi mener, at Danmark bør skrue op for ambitionerne og igen blive verdens førende cykelland. Lad os sætte år 2015 som mål for denne ambition.

7. Hvad kan vi gøre?

Vi skal gennemføre initiativerne i den nationale cykelstrategi.

I den forbindelse kan nævnes, at Dansk Cyklist Forbund for mere end et år siden har fremsendt forslag til Transportministeriet om forbedring af vidensportalen ”Cykelviden” og om et forprojekt til, hvordan vi kan få sat gang i en proces til udvikling og markedsføring af nationale cykelruter. Sidstnævnte projekt har opbakning fra Friluftsrådet, Arbejdsmarkedets Feriefond mfl. Der er tale projekter, som kræver en beskedent statslig indsats og opbakning, men ministeriet har endnu meldt tilbage.

Vi vil appellere til, at den ny investeringsplan til den fremtidige infrastruktur kommer til at indeholde betydelige midler til cykelfremmende infrastruktur. Den private persontransport består af tre søjler: biler, kollektiv og cykler & gang. 4 mio. danskere har en cykel og end 1 mio. bruger cyklen hver dag. Der er meget at hente på cykling, hvis vi gør noget. Følgende initiativer er meget påkrævede:

- a. Bedre mulighed for kombination af cykler og kollektiv transport. Udvikling af cykelparkering og pendlerruter.
- b. Sikrere skoleveje og cykelstinet i lokalområder.
- c. De nationale cykelruter trænger til et løft og en bedre markedsføring.

En statslig cykelpulje vil kunne bidrage til anlægsinvesteringer i kommunerne og til, at der sker et løft svarende til, hvad vi så ved støtten til Odense Cykelby i perioden 1998-2002. Som et aktuelt eksempel kan henvises til universitetsbyen Lund på den anden side af Øresund, som de seneste fire år med stor succes har investeret 80 mio. kr. i bedre cyklistforhold, og hvor den svenske stat har betalt halvdelen.

Hvis statskassen blev åbnet for medfinansiering af cykelfremmende tiltag, kunne vi give danske byer et tiltrængt skub i en cykelfremmende retning. Når vi spørger, hvorfor der ikke sker mere i kommunerne, er svaret, at kommunerne ikke har penge til de nødvendige tiltag. Og hvis de har penge, er de underlagt anlægsstop. Resultatet er, at investeringerne ikke er tilstrækkelige til at vende den tilbagegang, vi ser i disse år.

Skræks scenariet er, at vi får engelske tilstand i udviklingen af folkesundheden, og når cykelkulturen først er forsvundet, er det op ad bakke at få den tilbage.

8. Der er som nævnt behov for en langt større statslig indsats, og beslutningsforslag B 115 indeholder gode bud på, hvad der ellers kan gøres for at fremme cykling.

Det gælder dog ikke et eventuelt forslag om køreløst i dagtimerne. Hvis der skal gøres noget her, er det snarere en skærpelse af kravene til de lygter, vi anvender efter lygtetændingstid. Vi kan i øvrigt heller ikke støtte de tanker, som har været fremme om lovtungne cykelhjelme. Brug af hjelm er fornuftigt, men det bør være op til den enkelte selv at bestemme, da mindre cykling vil give en negativ sundhedseffekt, der er langt større end den positive effekt af hjelmbrug.

9. Når man medregner sundheds- og miljøkonsekvens, vil investering i cykelfremme give et udbytte, der langt overstiger den sum, der investeres. Det er udtryk for godt købmændskab at satse på cykler, og investeringen kunne samtidig blive en meget synlig brik i en grøn vinderstrategi for Danmark. Ligesom vindmøller associerer cykler entydigt og positivt til Danmark.