

9. Målsætninger for aktiv transport, især cykling

9.1 WHO

WHO/ECE fremlagde sit syn på børns aktive transport i en rapport til konferencen om miljø og sundhed i Budapest i 2004, se også afsnit 61. Rapporten lægger særlig vægt på, at børn motionerer, da fysisk aktive børn og unge med stor sandsynlighed også vil blive mere fysisk aktive som voksne, sammenlignet med de der var fysisk inaktive som børn. WHO har i 2004 offentliggjort en undersøgelse af unges motionsvaner i 35 lande. Kun hver fjerde 15-årige pige får motion nok – defineret som 60 minutter/dag i 5 dage/uge - mens det gælder hver tredje dreng. Blandt de 11-årige og 13-årige er der 30-40%, der får motion nok¹⁷³. WHO peger specielt på, at der bør iværksættes kampagner for, at børn selv bevæger sig til skole frem for at blive kørt. Der er en klar tendens til, at børn, der går til skole, har et større velbefindende såvel fysisk som psykisk, end børn der køres. De har færre depressioner, mindre aggression og færre psykosomatiske symptomer. WHO understreger, at hensynet til folkesundheden, specielt kampen mod sygdomme relateret til overvægt og manglende motion, bør inddrages i trafikpolitikken, og at en prioritering af gang, cykling og kollektiv trafik på én gang kan gavne sundheden og miljøet, mindske kødannelser på vejene og gøre trafikken mere børnevenlig. Dette forudsætter:

- en satsning på øget trafiksikkerhed, herunder sænkning af hastighedsgrænser, helst til 30 km/time i boligområder, samt hindringer for biladgang omkring skoler, legepladser og børnehaver
- en skatte- og afgiftspolitik, som gennem øget brændstofbeskatning fremmer energibesparelser i transportsektoren samt brug af økonomiske virkemidler, som fremmer gang, cykling og brug af kollektiv trafik – f.eks. ved brug af roadpricing og parkeringsafgifter
- strammere krav til udslip fra biler, især af partikler, dvs. krav om partikelfiltre e.lign., krav om periodisk syn, som kan sikre kravenes overholdelse, samt anvendelse af incitamenter til fremme af køretøjer med lav forurening og støj
- ændret brug af økonomiske vurderingsmetoder, herunder cost-benefit analyser, så disse inddrager såvel negativ helbredseffekt af forurening og støj som positiv effekt af mere motion¹⁷⁴.

9.2 EU

EU har ikke vedtaget nogen målsætning for cykling endsige integreret målsætninger for øget folkesundhed gennem motion i trafikpolitikken. Men EU-kommissionen har i 2002 udsendt rapporten "Kids on the Move"¹⁷⁵. Her fokuseres på børns muligheder for selv at bevæge sig rundt i lokalområderne, til børnehaven og skolen, og for at lege med andre børn. Baggrunden er, at der i den foregående 10-års periode i EU-landene er sket et dramatisk fald i antallet af børn, der går eller cykler til skole.

De fleste børn og helt unge bor i tæt bebyggede og tæt trafikerede bysamfund, og 15-20 % af samtlige rejser her foretages af disse børnegrupper. Men den måde, hvorpå vi udnytter og bruger vores offentlige rum og har opbygget vores transportsystemer, ser bort fra børns basale behov. Dette er en trussel mod børnenes autonomi og har stor indvirkning på deres udvikling og trivsel.

En undersøgelse blandt skolebørnene i York i England viser, at 40 % af børnene i underskolen ønsker at cykle til skole, men kun 3% gør det. 60% af børnene var kede af, at der var for megen trafik og støj, at bilerne kørte for stærkt, og de var bange for at blive involveret i et uheld. Blandt de større elever blev 15% kørt til skole, men kun en fjerdedel af disse 15% ønskede det.

I England udgør transport af børn til skole 20% af bilernes morgen-myldretidstrafik, så her kunne andre transportformer for skolebørnene sænke myldretidsproblemerne. Når børn regelmæssigt transporteres i bil, udsættes de for meget større risiko for at blive overvægtige - hvilket har ramt en tredjedel af engelske børn på 6-17 år – og for høje forureningsniveauer inde i bilen, se kapitel 2.

Inaktivitet og overvægt medfører også psykiske problemer, idet

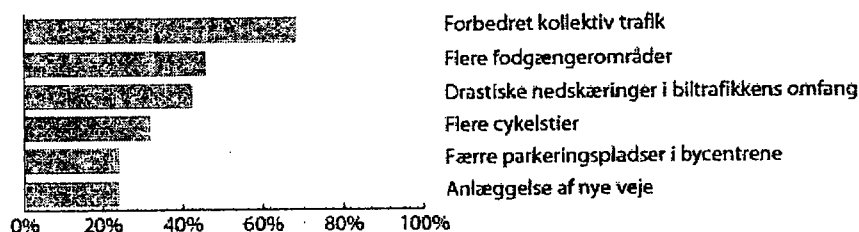
- den manglende fysiske aktivitet giver dårligere selvværd og hæmmer den psykiske udvikling
- afhængigheden af forældrene fortsætter for længe, og selvstændighedsudviklingen sættes tilbage
- den psykosociale udvikling hæmmes, fordi de møder og er sammen med færre børn og voksne på deres vej
- mange børn bliver apatiske og passive under køreturen, hvor de tillige udsættes for førerens stress samt for hurtige indtryk, som de ikke kan opfatte og bearbejde.

En undersøgelse fra Zürich viser, at i områder med hensigtsmæssige "legegader" er mere end halvdelen af de 5-årige børn ude i mere end 2 timer. I områder med "legefjendtlige" gader er det kun 15%, og her kommer halvdelen af børnene slet ikke udenfor at lege.

Rapporten foreslår, at der formuleres politik, opstilles mål og igangsættes initiativer, der involverer alle parter, til fremme af børn og voksnes livskvalitet. Byplan- og trafikplanlæggerne skal udarbejde forslag, og eksperimenter skal gennemføres.

I en interviewundersøgelse har man spurgt EU-borgere, hvad de anser for at være væsentlige instrumenter til afhjælpning af de af trafikken skabte miljøproblemer i byområderne. Svarene ses af figur 9.1.

Instrumenter til afhjælpning af miljøproblemer i byer



Figur 9.1. Interviewundersøgelse i EU. "Hvilke af følgende virkemidler ville mest effektivt løse trafikens miljøproblemer i byerne?"
Kilde: EU-kommissionen: "Kids on the Move", 2002.

Mange peger således på bedre forhold for cykling og gang. Men endnu flere peger på øget offentlig transport. Dette vil ikke give ligeså stor motionsmæssig effekt, men dog mere end biltransport, da offentlig transport normalt ikke vil gå fra dør til dør. Prioriteringen kan skyldes, at cykling i mange europæiske byer forekommer urealistisk at etablere på en sikker måde pga. bilernes dominans – mens der i Danmark allerede er så mange cykler og cykelstier, at forbedring af forholdene er en langt mere overkommelig opgave.

Rapporten peger bl.a. på følgende forslag, hvoraf mange allerede er gennemført i forskellige europæiske bysamfund.:

- Hastighedsreduktioner til f.eks. 30 km/t i bebyggede områder, hvilket giver en stor nedgang i antal alvorlige færdselsuheld sammenlignet med det meget lille tidstab, som biltrafikken vil få
- Trafikmængden i beboede områder skal reduceres gennem en målrettet planlægning
- Gratis for børn at rejse med kollektiv transport
- Fortove og centrale "gå-veje" skal indrettes, så man tager hensyn til børnenes specielle forudsætninger
- Der skal indrettes ordentlige cykelveje og cykeltræningsfaciliteter – i form af f.eks. lukkede/beskyttede cykelbaner
- Periodevis eller permanent reservation af gader og pladser til børns leg og mødeplads

Der peges på en gennemtænkt politik for transport til og fra skole, med udgangspunkt i elevernes selvtransport. Det kræver, at børn og forældre inddrages i projektet. En undersøgelse fra York viser f.eks., at mere end 20% af skolevejsulykkerne sker ved skolen. Trafiksikkerheden i skolens umiddelbare nærhed skal forbedres ved trafikdæmpende foranstaltninger og forbud. Dernæst kan man søge at fjerne forhindringer for at cykle til skole.

Rapporten peger på, at det sjældent er nok alene at fremme de bløde trafikformer. Man må kombinere tiltagene med at opstille restriktioner for bilanvendelse til skoletransport. Det kan være forbud mod standsning og parkering i skolens nærhed, lukning af vejstykker samt udpegning af bestemte pladser – helst et stykke vej fra skolen – for afsætning og afhentning af børn, måske forbeholdt skolebørn der kommer langvejs fra.

For nylig har EU-kommissionen også påpeget betydningen af bilkørsel i forhold til manglende motion. Kommissionen anfører således i sin "På vej mod en temastrategi for bymiljø"¹⁷⁶, at den omfattende motoriserede bytransport bidrager til den stadig mere stillesiddende livsstil med de forskellige negative indvirkninger, det har på sundheden og levetiden, navnlig hvis man ser på hjerte-kar-sygdomme. En daglig cykeltur på 30 minutter kan mindske risikoen for hjerte-kar-sygdomme med helt op til 50 %, og alligevel foretages over halvdelen af alle ture på under 5 km i bil.

9.3 Danmark

Danmark har i modsætning til lande som Norge, Sverige og UK ikke en vedtagen strategi for fremme af cykling, der integrerer målsætninger om forbedret folkesundhed gennem øget motion. Men som følge af tradition kombineret med aktiv cykelfremme i en række danske byer – og tidligere også fra statens side – se kapitel 10 – har Danmark en høj cykelandel sammenlignet med andre lande i Europa og i den industrialiserede verden i det hele taget. I Trafik 2005 fra 1993¹⁷⁷ er formuleret en målsætning om, at 4% af bilernes transportarbejde skulle overtages af cykel og gang. Men i hvert fald siden regeringsskiftet i 2001 er der ikke arbejdet aktivt for at realisere dette mål.

Det fastslås i flere rapporter, se kapitel 1, at det ud fra sundhedspolitiske betragtninger er stærkt ønskeligt, at antallet af fysisk aktive øges markant, og at fysisk aktivitet bliver en naturlig del af hverdagen. Det gælder i hjemmet, i fritiden, i lokalmiljøet, i forbindelse med transport og på arbejdspladserne. Men det skorter på forslag til mere konkrete tiltag. I rapporten "Sund hele

livet”¹⁷⁸ udpeges ansvarlige organer til at varetage de forskellige opgaver med at realisere de opstillede mål. Men på det trafikpolitiske område er ingen ansvarlig statslig myndighed angivet.

I ”Oplæg til national handlingsplan mod svær overvægt”¹⁷⁹ nævnes, at der i offentligheden ofte fremsættes forslag om økonomisk støtte til fremme af motion (og til sundere kost), f.eks. gratis cykelmedtagning i offentlige transportmidler, men at dokumentationen for, at den slags virkemidler hjælper, er svag. Dette bør dog ses i lyset af, at der er særdeles solid dokumentation for, at økonomiske virkemidler er effektive på andre felter, f.eks. miljøafgifter, ligesom vi omvendt ved, at prissignaler, der fremmer usunde vaner, også har stor virkning – f.eks. at den nylige nedsættelse af spiritusafgifterne førte til en stor stigning i spiritussalget i Danmark – betydeligt større end nedgangen i grænsehandelen. Rapporten opstiller en lang række anbefalinger til, hvor der er behov for ny viden, men her indgår viden om virkningen af økonomiske og administrative virkemidler i trafikpolitikken slet ikke. Der har da heller ikke indgået medlemmer med ekspertise i trafikpolitik i arbejdsgruppen, som står bag rapporten.

Alligevel anbefaler rapporten, at samfundet sørger for sikre trafikforhold, så børn og unge kan cykle til skole og fritidsaktiviteter, se rammen. Det er dog en begrænsning, at man i anbefalingerne vedrørende trafiksikkerhed kun angiver kommunerne som aktører. Erfaringerne viser, at – med kommunernes stramme økonomi – kan økonomiske incitamenter fra staten, f.eks. i form af statslige støtteordninger, være en særdeles værdifuld stimulator, jvf. kapitel 9.

”Børns sikkerhed på vej til og fra skole er et af forældrenes hovedargumenter for at transportere børn i bil. Hvis antallet af fysisk aktive børn skal øges, er det vigtigt, at samfundet sikrer trygge gang- og cykelstier, der kan motivere børn og forældre til at bevæge sig aktivt til og fra skole og fritidsaktiviteter”.

”Anbefalinger, børn og unge. Det offentlige kan:

Vedtage trafikpolitikker, der sikrer børn og unges muligheder for aktiv transport til og fra dagpasning, skole, SFO, ungdomsuddannelsessteder og foreninger (kommune)

- Etablere bilfri zoner i nærheden af skoler

- Etablere sikre gang- og cykelstier adskilt fra trafikken i nærheden af skoler

...

Gennemføre en oplysningsindsats, der motiverer forældre og børn til at bevæge sig aktivt til og fra skole samt i fritiden (stat, amt og kommune).

Anbefalinger, voksne: Fællesskaberne kan:

- Sikre indretning af bade- og omklædningsfaciliteter på arbejdspladsen, som motiverer og støtter medarbejdere til at gå eller cykle

- Stille firmacykler til rådighed

Det offentlige kan:

Gennemføre trafikpolitik, der giver øget mulighed for bevægelse i hverdagen (stat, amt og kommune)

Etablere bilfri fodgænger- og cyklistzoner i byer, og hvor mennesker færdes i forbindelse med indkøb og arbejde

Etablere cykelstier langs veje eller ”cykelgenveje” på landet

Planlægge nye boligområder, så der sikres nem adgang til serviceområder til fods eller på cykel

Sørge for, at der er parkeringsmuligheder for cykler i forbindelse med offentlige transportmidler og arbejdspladser

Sundhedsstyrelsen, Center for Forebyggelse: Oplæg til national handlingsplan mod svær overvægt – forslag til løsninger og perspektiver. Kort version, 2003

Regeringen har i 2004 igangsat kampagner for øget motion, og man har indført princippet om "motion på recept", dvs. at læger ordinerer bestemte former for motion til afhjælpning af forskellige lidelser. Cykling indgår som led i regeringens motionskampagne. Men man har endnu ikke inddraget disse forhold i trafikpolitikken. Her fjernede man tværtimod efter regeringsskiftet i 2001 mulighederne for statslige tilskud til kommunerne til fremme af cykeltrafik og trafiksikkerheden for cyklende, og der er ikke siden sket nogen genopretning heraf, se kapitel 10.

I 2004 har Miljøstyrelsen, Sundhedsstyrelsen og Foreningen for Miljø og Folkesundhed sammen udgivet hæftet "Veje til sundere trafik". Her fortælles, rettet mod almindelige borgere, hvordan man gennem ændret trafikadfærd på én gang kan reducere luftforureningen, støjen og trafikulykkerne og samtidig øge folkesundheden gennem øget motion. Det kan bl.a. gøres ved at satse mere på cykling. Det nævnes bl.a., at mennesker, der dyrker for lidt motion, har ligeså stor risiko for at få en blodprop i hjertet som rygere¹⁸⁰. Det fremhæves, at Odense gennem sit "national cykelby" projekt har været i stand til at vende udviklingen og bryde den tilbagegang i cyklingen, som ellers ses i det meste af det øvrige land. Heller ikke ved udgivelsen af dette hæfte har Trafikministeriet deltaget.

9.4 Norge

I 2003 udsendte den norske regering en Nasjonal Sykkelstrategi som led i den nationale transportplan for 2006-2015. Heri indgår fremme af motion og folkesundhed som en central begrundelse¹⁸¹. Der henvises til konkret forskning, der påviser, hvor stor en del af bestemte sygdomme, der kan forebygges ved fysisk aktivitet, herunder cykling, se kapitel 1, og til vurderinger af, hvor mange penge samfundet kunne spare ved reduceret sygelighed, se kapitel 6. Samtidig påpeges fordelene ved at integrere opfyldelse af motions- og transportbehov, da man så ikke behøver afsætte ekstra tid til motionsaktiviteter. Det fremhæves, at cykling kan gøre én glad og tilfreds med sig selv, fordi man bruger kroppen. Det påpeges specielt, hvor vigtigt det er at få flere skolebørn til at gå eller cykle til skole, se afsnit 1.7.

Cyklernes andel af det totale turantal i norsk trafik er faldet fra 7% i 1992 til 4% i 2001. I byerne er andelen 6-12%. Cykelstrategiens mål er inden 2015 at øge cyklernes totale andel til 8% og samtidig at øge andelen i cykelbyer med 50%. Ved cykelbyer forstås byer, som vælger at indrette sig på mere cykling. Et tredje mål er at reducere cykelulykkerne, så risikoen for at blive dræbt ikke er højere, målt pr. kørt km, for en cyklist end en bilist.

Den norske strategi peger på, at den metode, der giver størst sundhedseffekt, er at inkludere fysisk aktivitet i de daglige rutiner. Hvis man kan indbygge fysisk aktivitet i den daglige transport – ved at gå eller cykle – behøver man ikke afsætte ekstra tid til fysisk træning. Det er samtidig motionsformer, som giver meget få belastningsskader. Desuden henvises til, at der ganske vist er en betydelig ulykkesrisiko ved at cykle, men at helbredsrisikoen ved fysisk inaktivitet er langt større. Endelig anføres, at ulykkesrisikoen falder, når cyklingen overstiger et bestemt niveau – 30-35 cyklister/time på en given vej. Spørgsmålet om risikoen for cyklistulykker er nærmere behandlet i kapitel 3 i denne rapport.

9.5 Sverige

Også Sverige har en Nationell Strategi för Ökad och Säker Cykeltrafik¹⁸² fra år 2000, som har et mål om 33% øgning i antallet af cykelture inden år 2010. Muligheden for øget motion og dermed

reduktion af sygdomme relateret til fysisk inaktivitet og overvægt indgår som en del af motivationen for satsning på øget cykling, men har ikke så fremtrædende en plads som i den norske strategi.

9.6 Storbritannien

Department for Transport (DfT) udgav i 1996 en National Cycle Strategy, som har en målsætning om at firdoble andelen af cykling inden 2012, til 8% af alle ture – svarende til det niveau, som allerede er nået i Sverige. Man lavede bl.a. en vejledning til virksomheder om, hvordan de kunne motivere medarbejderne til at cykle til arbejde. Det blev bl.a. begrundet med, at cykling vil gøre medarbejderne sundere, i bedre form, reducere antal sygedage og forbedre koncentrationsevnen. I 2000 blev planen afløst af "10 Years Transport Plan", som har en 3-dobling af cyklingen inden 2010 som mål, i forhold til 2000. Myndighederne skal lave Local Transport Plans og årlige statusrapporter. De lokale myndigheder anslår, at de i den første 5 års periode, i alt vil anlægge 5.500 km nye cykelstier. I 2002 blev nedsat et National Cycling Strategy Board, som skal koordinere og overvåge implementeringen med et netværk af lokale rådgivere, som skal støtte lokale myndigheder. Samtidig blev oprettet en central fond med 2 mio.£ til støtte for lokale projekter. Men rapporten for 2002 viste, at nedgangen i cykling ikke var blevet vendt.

Underhusets sundhedsudvalg afgav en rapport i 2004 om overvægt, se også afsnit 1.6. Her henvises til, at i de skandinaviske lande og Holland, hvor der cykles langt mere end i UK, og hvor man i det hele taget har en mere aktiv livsstil, er stigningen i overvægt også meget langsommere end i UK. Samtidig har den forøgede cykling i disse lande ført til færre cykelulykker, idet bilerne er mere opmærksomme, jo flere cykler der er på vejene. Udvalget førte en lang række vidner, hvoraf flere pegede på fremme af cykling.

Udvalget har besøgt Odense for at bese det nationale cykelby-projekt og fremhæver flere ideer herfra, som de ønsker overvejet i UK. Udvalget har forud for rapporten afholdt høringer med en lang række parter. Bl.a. har Sustrans – en organisation, der arbejder på at fremme cykelruter i UK, se afsnit 1.6 – den britiske Hjerteforening og Den Internationale Taskforce mod Overvægt argumenteret for, at der skulle laves "health impact assessments" på alle trafikprojekter – i lighed med, at der laves "Environmental Impact Assessments" (på dansk: VVM) på store anlægsprojekter i henhold til EU-regler. Hermed skulle man bl.a. opnå, at butikcentre ikke placeres, så de kun kan nås med bil, og at der bygges flere cykelstier¹⁸³.

"Hvis regeringen ville nå sit mål om tredobling af cyklingen i perioden 2000-2010 (og der er meget få tegn på, at den vil), ville dette bidrage med mere i kampen mod overvægt end nogen andre individuelle tiltag, som vi anbefaler i denne rapport. Derfor så vi gerne, at Department of Health gav et strategisk input til transportpolitikken, og vi tror det ville være en vigtig symbolsk gestus i bevægelsen fra en sygdoms- til en sundheds-institution, hvis Department of Health bevilgede støtte til Department of Transport's bæredygtig-transport-by pilotprojekter"

Citat fra House of Commons, Health Committee: Obesity, Third Report of Session 2003-04 (vores oversættelse)

Department of Health har støttet et projekt kaldet Health on Wheels, som skal fremme folkesundheden via cykling. Personer, der lider af hjerte-kar-sygdomme, diabetes, forhøjet blodtryk, overvægt, konstante smerter m.v., tilbydes 6 ugers individuel cykeltræning, både for begyndere og folk der vil genoptage cykling efter mange års pause. Også organisationen Life Cycle UK har

instruktører i cykling. Der er således på flere måder fokus på sammenhængen mellem cykling og sundhed.

I Cornwall arrangeres som led i programmet "Pedal back the Years" lette cykelture for ældre, lettere handikappede, gravide, overvægtige, folk med depressioner samt socialt udstødte¹⁸⁴.

9.7 USA og Canada

USA har et gammelt mål om, at aktiv transport - gang og cykling - skal øges, så de tilsammen udgør 15,8% af turantallet mod i dag 10% (9% gang, 1% cykling)¹⁸⁵. Men der er ikke nogen fremdrift i at søge at få realiseret målet.

Canada har heller ikke nogen særligt aktiv cykelpolitik, men har forpligtet sig til at fremme aktive transportformer – som led i sin Sustainable Development Strategy 2004-2006¹⁸⁶. Kun 1,2% af alle ture foretages i dag på cykel. Delstaten Victoria BC har flest cyklende – her er det 4,8% af turene. Men når folk bliver spurgt, er de fleste meget positive over for øget cykling. En miljøgruppe, GoForGreen, arbejder for øget cykling og gang, bl.a. med henvisning til muligheden for øget motion og forbedret folkesundhed. De har foretaget en opinionsundersøgelse i 1998. 66% sagde de gerne ville cykle mere, hvis forholdene, herunder sikkerheden, var til det. 82% støttede offentlige investeringer i flere cykelstier.

10. Statens og kommunernes indsats for cykling i Danmark

10.1 Særlig infrastruktur for cyklister

Det er betydelige summer, der i tidens løb er investeret i cykelinfrastruktur - cykelstier, cykelparkering mv. - fra statens, amternes og kommunernes side. Der findes et centralt register over stats- og amtsveje, herunder om de er forsynet med cykelsti, men der er pt. ikke overblik over kommunernes veje. Selv om der ikke findes et samlet overblik over stier og investeringer, foreligger der en række oplysninger på området.

Dansk Cyklist Forbund anslår, at 8.600 km af landets samlede vejnet (eksklusive motorveje) på 70.000 km er forsynet med cykelsti. Knap halvdelen af hovedlandevejene og en lille tredjedel af landevejene har cykelsti, mens under 10% af kommunevejene har det¹⁸⁷.

Den største del af cykelstierne er anlagt for kommunale midler, i de fleste tilfælde uden statslige tilskud. Beløbet hertil varierer år for år, og ofte har kommunerne ikke noget overblik over, hvor meget der bruges specielt til cykelstier, idet stierne ofte anlægges som led i andre projekter, f.eks. byggemodning eller trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger. I Københavns Kommune anvendes årligt 7-9 millioner kroner alene til vedligeholdelse af cykelstier¹⁸⁸, mens der i disse år anvendes omkring 20 mio. kr. årligt til udbygning af stinettet.

Anlæg af cykelparkering ved stationer og terminaler sker ofte som fælles projekt mellem kommune og trafikelskab(er), også hvad finansieringen angår. Der kan imidlertid også være tale om, at blot én af parterne betaler.

Sikkerhedsfremmende foranstaltninger påhviler den konkrete vejmyndighed, dvs. kommune, amt eller stat alt efter om vejen er kommunal, amtslig eller statslig. Det har været påpeget, at offentlig "kassetænkning" betyder, at kommunerne vil være mindre tilbøjelige til at sikre vejene, idet de sparede sygehusudgifter kommer amterne til gode. Vejdirektoratet har dog påvist, at billedet ikke er så entydigt endda, idet kommunerne faktisk har en del udgifter til pleje af personer, der er blevet langvarigt invalideret efter trafikulykker, og at det også efter en ren cost-benefit betragtning kan betale sig for kommunerne at investere i forebyggelse af trafikulykker¹⁸⁹.

10.2 Kommunalreformen

Ved kommunalreformen nedlægges amterne, og vejene deles mellem stat og de (større) kommuner.

Trafikkerhedsfremmende foranstaltninger, anlæg af cykelstier, sygdomsforebyggende foranstaltninger og oplysning om disse bliver placeret i kommunerne. De nye kommuner skal efter de foreliggende lovforslag finansiere 20 % af de nye regioners samlede sygehusudgifter ved:

1. En afgift pr indbygger (ca 10 % af alle sygehusudgifterne), samt
2. En afgift pr indlæggelse, der betales af hjemkommunen - dog højst 4.000 kr. pr. indlæggelse (svarende til 10% af alle sygehusudgifterne).

Initiativer, der giver anledning til mere cykling, vil som påvist ved vores og talrige andre analyser, resultere i betydelige besparelser i sundhedsvæsenet. Hertil kommer andre positive effekter som en

højere skattebetalingsevne i en længere periode, lavere sociale udgifter og mindre produktionstab og kompensationsudgifter som følge af sygefravær.

Man kan sige, at de 20% sammenhæng mellem udgifterne til sygehusene og de kommunale udgifter markerer en vis fremgang i forhold til den nuværende situation, hvor det er amterne alene der står for finansieringen. Det er dog for tidligt endnu at sige noget om, hvorvidt de nye kommuner og den nye finansieringsform reelt kommer til at fremme forebyggelsen. Samtidig vil de 20% kun give kommunerne et forholdsvis beskedent incitament til motions- og sundhedsfremmende initiativer, mens en langt større interesse naturligt må findes hos staten, der står for den resterende 80% af finansieringen, foruden støtteordninger til medicin.

Der bør derfor i statsligt regi sikres tilskudsmidler til kommunernes realisering af de store besparelspotentialer.

10.3 Særlige puljer til cykeltrafik

I 1980'erne fandtes på statens budget en særlig pulje til anlæg af cykelstier langs hovedlandeveje. I årene 1983-1992 anvendtes i alt 658 millioner kr. fra denne pulje. Der blev ligeledes i to omgange uddelt penge til anlæg af cykelruter i danske byer. I 1990-96 fremgik cykelparkering ved DSB-stationer desuden med 60 millioner på statens budget. En del af disse midler gik til etablering af cykelcentre ved centrale stationer i København.

Regeringen lagde i 1990'erne op til forbedringer for cykeltransporten gennem en række politiske vedtagelser:

- I *Trafik 2005* fremhæves cyklen som et miljøvenligt transportmiddel, og der fremlægges et mål om, at transportarbejdet med cykel og gang skal øges med 4% af det samlede transportarbejde ved at overflytte især de korte bilture frem til 2005¹⁹⁰.
- I *Regeringens handlingsplan fra 1996 for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip* nævnes en række initiativer til fremme af cykeltransport¹⁹¹.
- I *Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed fra 1997* er fremme af sikker cykeltrafik en af fire nøgleindsatser. Dels er cyklisterne en udsat transportgruppe, og dels vil mere sikker cykeltrafik gavne miljøet¹⁹².

Målsætningerne blev år 2000 sammenfattet i *Regeringens strategi for fremme af sikker cykeltrafik*¹⁹³.

Fra midten af 1990'erne blev der via Finansloven afsat penge til de såkaldte sektor-, trafik- og rådighedspuljer, hvor kommuner kunne søge penge til medfinansiering af projekter, der kunne indebære anlæg af cykelstier. Fra disse puljer blev i årene 1995-2004 anvendt 216 millioner, heraf 89 millioner kroner specifikt til cykeltrafikformål. En del af de øvrige midler er formentlig også gået til projekter til gavn for cykeltrafikken.

Takket være puljerne blev en række forsøgs- og udviklingsprojekter sat i gang inden for området. Mest kendt er "Odense - Danmarks Nationale Cykelby".

Trafik- og Miljøpuljen, som i 1992-1995 støttede kommunale handlingsplaner for trafik og miljø (der blev givet op til 50% støtte til centrale delprojekter), uddelte også penge til anlæg af kommunale cykelstier. Puljen støttede også projektet "CykelBus'ters" i Århus. En evaluering af denne pulje viser, at 150 mio kroner uddelt af puljen har medvirket til realisering af projekter for 575 millioner kroner¹⁹⁴, og at puljer således kan have en væsentlig "opgearende" effekt.

10.4 VK-regeringen og cykeltrafikken

Den nuværende regering, som tiltrådte 2001, finder forsat, at det er ønskeligt at korte bilture overflyttes til cykel, og vil også gerne støtte initiativer i den retning: "[...] jo mere man kan flytte af de små ture fra bil til cykel, jo bedre er det" og "Konkrete initiativer, der skaber bedre vilkår for cyklisterne og dermed motiverer flere til at cykle, vil regeringen selvfølgelig forsøge at støtte efter bedste evne"¹⁹⁵.

Regeringen har ligeledes blik for cyklens miljø- og sundhedsmæssige aspekter: "Øget brug af cyklen kan [...] bidrage både til en bæredygtig udvikling af trafikken og en forbedring af folkesundheden"¹⁹⁶.

I en tale til Cykelkonference 2003 kobler trafikministeren regeringens sundhedspolitik med bestræbelserne på at få flere til at cykle. Han glæder sig over, at Dansk Cyklist Forbund igen har gennemført "Vi cykler til arbejde" kampagnen, og henviser til, at regeringen støtter Cyklistforbundets kampagne "ABC" (Alle Børn Cykler).

Den netop udkomne trafikredegørelse udstikker ikke fremtidige mål, men beskriver, hvad der er sket, og på hvilke områder, der er udfordringer. Cykeltrafikken er nævnt, idet København og Odense fremhæves som eksempler på, at cyklen kan spille en positiv rolle i trafikken¹⁹⁷.

Regeringen er således principiel tilhænger af at fremme cykeltrafikken, også når det angår koblingen til sundhedsområdet.

Regeringen har anlagt en ny politik på puljeområdet. Det har betydet en markant nedskæring af puljebevillingerne. Tilbage er 50 mio. kroner pr. år fra rådighedspuljerne, som alene kan anvendes til statsveje. Hertil kommer en anlægspulje på 1 mia. kroner, som over en 10-års periode skal anvendes til både vej og bane bl.a. til forbedring af fremkommelighed. Ingen af disse puljer forventes at blive anvendt til projekter, der primært sigter på at få flere til at cykle. Den ændrede politik har således medført, at staten ikke længere på denne måde spiller en aktiv rolle på cykelområdet.

Der er, som det fremgår af det foregående, mange grunde til at staten med fordel kan genoptage bestræbelser på at få flere til at cykle.

Noter:

- ¹ Haapanen-Niemi et al: The impact of smoking, alcohol consumption, and physical activity on use of hospital services, *Am.J.Public Health*, 1999; 89: 691-8, her citeret fra M.Kjær et al (ref. 15)
- ² Center for Forebyggelse, Sundhedsstyrelsen, 2003: FYSISK AKTIVITET – håndbog om forebyggelse og behandling. http://www.sst.dk/faglige_omr/sundhed/Motion/del_1_ps.pdf
- ³ Regeringen/Sundhedsstyrelsen: Sund hele livet : <http://www.folkesundhed.dk/media/sundhelelivet.pdf>, 2002
- ⁴ Lee, Jackson and Blair: US Weight Guidelines, 1998, *International Journal of Obesity*, 22, Supp 2,. Her citeret fra: Sustrans: The economic potential of active travel, October 2002.. www.sustrans.org.uk
- ⁵ Nurses Health Study, *New England Journal of Medicine* (2004;351:2694-2703)
- ⁶ Statens Råd for Ernæring og Fysisk Aktivitet: Fysisk aktivitet og helse - anbefalinger, 2000
- ⁷ L.B.Andersen et al: All-cause Mortality Associated with Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work, *Arch. Intern. Med.*, Vol. 160, June 12, 2000, p.1621
- ⁸ ..., her citeret fra "Fysisk aktivitet", se ref. 2.
- ⁹ Britton&McPherson: Monitoring the Progress of the 2010 Target for Coronary Heart Disease Mortality, National Heart Forum, 2000. Her citeret fra: Sustrans: The economic potential of active travel, October 2002.. www.sustrans.org.uk.
- ¹⁰ Statens Råd for Ernæring og Fysisk Aktivitet: Fysisk aktivitet og helse - anbefalinger, 2000
- ¹¹ D.Welten et al: Weight bearing activity during youth is a more important factor for peak bone mass than calcium intake. *Journal of Bone and Mineral Research*, 1994, 9, 1089-1096, her citeret fra Sustrans-Scotland: Health for all children, Response, March 2004, www.sustrans.org.uk
- ¹² Statens Råd for Ernæring og Fysisk Aktivitet: Fysisk aktivitet og helse - anbefalinger, 2000
- ¹³ Statens Råd for Ernæring og Fysisk Aktivitet: Fysisk aktivitet og helse - anbefalinger, 2000
- ¹⁴ Kræftens Bekæmpelse: www.cancer.dk/fysisk+aktivitet
- ¹⁵ M.Kjær, L.B.Andersen og I.L.Hansen: Fysisk aktivitet – hvilket minimum er tilstrækkeligt i et sundhedsmæssigt perspektiv?, *Ugeskrift for Læger*, 10.4.2000, 162 (15). Oversigtsartikel, som bl.a. bygger på L.B.Andersen et al (ref. 7)
- ¹⁶ WHO: Health and development Through Physical Activity and Sport, 2003. <http://www.who.int>
- ¹⁷ M.Kjær, L.B.Andersen og I.L.Hansen: Fysisk aktivitet – hvilket minimum er tilstrækkeligt i et sundhedsmæssigt perspektiv?, *Ugeskrift for Læger*, 10.4.2000, 162 (15)
- ¹⁸ se ref. 3
- ¹⁹ Her citeret fra Kræftens Bekæmpelse: www.cancer.dk/motion
- ²⁰ David Gordon Wilson: *Bicycling Science*, Third Edition. Massachusetts Institute of Technology, 2004.
- ²¹ David Gordon Wilson: *Bicycling Science*, Third Edition. Massachusetts Institute of Technology, 2004.
- ²² Torben Jepsen: *Levnedsmidler, livsforlængere og motion*, 2003 (eget forlag) samt Per Brændgaard Mikkelsen: *Spis som du vil*, Nyt Nordisk Forlag, 2001.
- ²³ M.Kjær, L.B.Andersen og I.L.Hansen: Fysisk aktivitet – hvilket minimum er tilstrækkeligt i et sundhedsmæssigt perspektiv?, *Ugeskrift for Læger*, 10.4.2000, 162 (15)
- ²⁴ Ainsworth, B. E., W. L. Haskell, M. C. Whitt, M. L. Irwin, A. M. Swartz, S. J. Strath, W. L. O'Brien, D. R. Bassett, Jr., K. H. Schmitz, P. O. Emplaincourt, D. R. Jacobs, Jr., and A. S. Leon. Compendium of physical activities: an update of activity codes and MET intensities. *Med. Sci. Sports Exerc.*, Vol. 32, No. 9, Suppl., pp. S498–S516, 2000.
- ²⁵ Ainsworth, B. E., W. L. Haskell, M. C. Whitt, M. L. Irwin, A. M. Swartz, S. J. Strath, W. L. O'Brien, D. R. Bassett, Jr., K. H. Schmitz, P. O. Emplaincourt, D. R. Jacobs, Jr., and A. S. Leon. Compendium of physical activities: an update of activity codes and MET intensities. *Med. Sci. Sports Exerc.*, Vol. 32, No. 9, Suppl., pp. S498–S516, 2000.
- ²⁶ Se ref.2.
- ²⁷ se ref. 2.
- ²⁸ Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet: Evaluering af CykelBus'ter projektet, Helbredsundersøgelse. Resultater fra helbredsundersøgelser april 1995, oktober 1995 og marts 1996. Aalborg Universitet, 1999.

- ²⁹ Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet: Evaluering af CykelBus'ter projektet, Helbredsundersøgelse. Resultater fra helbredsundersøgelser april 1995, oktober 1995 og marts 1996. Aalborg Universitet, 1999.
- ³⁰ Oja, P, Mänttari A, Heinonen A, Kukkonen-Harjula K, Laukkanen R, Pasanen M, Vuori I. Physiological effects of walking and cycling to work. *Scand J Med Sci Sports* 1991; 1: 151-157.
- ³¹ Niels Wedderkopp: Atherosclerotic, Cardiovascular Risk Factors in Danish Children and Adolescents, phd-afhandling, Syddansk Universitet, 2001. Publ. I Wedderkopp et al.: Secular trends in physical fitness and obesity in Danish 9-year old girls and boys..., *Scand.J. Med. Sports* 2004;14, 150-155.
- ³² Ny Viden, 11.8.99 og 3.3.2001, Syddansk Universitet
- ³³ Lars Ovesen: Børn og unges livsstil og risiko for hjertesygdom – en faglig gennemgang, Hjerteforeningen, 2004
- ³⁴ Sundhedsstyrelsen: Krop skal der til, www.sst.dk, 2003
- ³⁵ Undervisningsministeriet: Sund mad og fysisk aktivitet i skolen – inspirationshæfte til skolebestyrelser, 2004
- ³⁶ Sustrans (Sustainable Transport Charity) er en engelsk organisation, der arbejder med praktiske projekter, der skal motivere folk til at gå cykle og bruge kollektiv trafik, se www.sustrans.org.
- ³⁷ House of Commons Health Committee: Obesity, 2004, Third Report of the Session 2003-04.
- ³⁸ TØI 2003a: Skoleskyss svekker barns helse
<http://www.toi.no/Samferdsel/showarticle.asp?id=35265&ch=34673&ref=frontpage>
- ³⁹ Cand. scient. Astrid Noreng Sjølie: "Lifestyle and health in a cohort of Norwegian adolescents with special emphasis on school journeys and low back pain.", doktordisputats, Oslo, 2002, refereret i: TØI: *Bilskyss til tross for kort skoleveg*,
<http://www.toi.no/Samferdsel/showarticle.asp?id=35270&ch=34673&ref=frontpage>
- ⁴⁰ Fysisk aktivitet og helse – kartlegging, SEF-rapport nr. 1/2001 (nu: Social- og Helsedirektoratet, Oslo)
- ⁴¹ EU-kommissionen: På vej mod en temastrategi for bymiljøet, KOM (2004)60
- ⁴² EEA's TERM 2002-rapport.
- ⁴³ EEA's rapport om luftforureningen i Europa 1990-2000.
- ⁴⁴ Knallerter - Samfunds- og miljøøkonomiske fordele og ulemper, Institut for Miljøvurdering, 2002 (findes på www.imv.dk).
- ⁴⁵ Danmarks Miljøundersøgelser (www.dmu.dk), med henvisning til Illerup, J. B. & Nielsen, M.: Improved PM Emissions Inventory for Residential Wood Combustion. Proceedings of the PM Emission Inventories Scientific Workshop, Lago Maggiore, Italy, 18 October 2004.
- ⁴⁶ The Lancet, bind 356, nr. 9232, 2. september 2000. Titel: "Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment". Forfattere: N. Künzli, R. Kaiser, S. Medina, M. Studnicka, O. Chanel, P. Filliger, M. Herry, F. Horak Jr, V. Puybonnieux-Texier, P. Quénel, J. Schneider, R. Seethaler, J.-C. Vergnaud og H. Sommer
- ⁴⁷ WHO: "Health costs due to road traffic related air pollution. An impact assessment project for Austria, France and Switzerland." Juni 1999.
- ⁴⁸ www.apheis.net; "Air Pollution and Health: A European Information System – Health impact assessment of air pollution in 26 cities, 2 nd year report 2000-2001".
- ⁴⁹ Finn Palmgren, Peter Wåhlin, Steffen Loft: Luftforurening med partikler i København. Faglig rapport af DMU, nr. 433, 2003, udarbejdet for Miljøkontrollen, Københavns Kommune, 2003 (<http://www.miljoe.kk.dk/luft/rapporter>).
- ⁵⁰ Partikelredegørelse, Trafikministeriet, 2003 (findes på www.trm.dk under "Publikationer").
- ⁵¹ Ole Raaschou-Nielsen, Finn Palmgren, Steen Solvang Jensen, Peter Wåhlin, Ruwim Berkowicz, Ole Hertel, Marie-Louise Vrang & Steffen H. Loft: Helbredseffekter af partikulær luftforurening i Danmark - et forsøg på kvantificering. *Ugeskr Læger* 2002; 164: 3959-63.
- ⁵² Waldman, M; Weiss, S; Articola, W: A Study of the Health Effects of Bicycling in an Urban Atmosphere. U.S. dept. of Transportation, 1977.
- ⁵³ Eva Britt Lidström: Exposition för bilavgaser vid cykling. Eksamensarbejde ved Chalmers, Göteborg, 1980.

⁵⁴ H. Wahrlich: Fahren Sie nicht mehr mit dem Auto zur Arbeit. Nehmen Sie das Fahrrad. Ökotest-Magazin, august 1985.

⁵⁵ Van Wijnen/ Verhoeff/ Henk/ Van Bruggen: The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants, *Int. Arch. Occup. Environ. Health* **67**:187-193, 1995.

⁵⁶ Rank J, Folke J, Jespersen P H. Differences in cyclists and car drivers exposure to air pollution from traffic in the city of Copenhagen. *Sci Total Environ* 2001; **279**: 131-6 (background report in Danish available at www.akira.ruc.dk/~mfg/PDF_files/FileTMRapport.pdf).

⁵⁷ Christian Ege: Dieselpartikler - en trussel mod sundheden. Det Økologiske Råd, 2003.

⁵⁸ Bjarne Laursen, Hanne Møller & Birthe Frimodt-Møller: Cykelulykker - forskelle mellem eneulykker og ulykker med modpart. *Ugeskrift for Læger* 2002; 164: 5112-5. Undersøgelsen angår 13.629 cyklistulykker som anslås at være 15% af samtlige.

⁵⁹ UlykkesAnalyseGruppen: Ofre for ulykker behandlet på skadestuen, Odense Universitets Hospital, Danmark, 1998-2000.

⁶⁰ Data fra Thomas Krag: Safer without the car, *Velo-Australis* 1996. De anvendte tal er fra Danmarks Statistik 1992 og dækker personer i alderen 16-74 år.

⁶¹ Præsentation af 1994-data fra "Transport Demand of Modes not covered in International Transport Statistics", UITP/ European Cyclists' Federation (ECF), December 1997.

⁶² P L Jacobsen. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention* 2003; **9**:205-209.

⁶³ Thomas Krag, Transportmiddelvalg og ulykkesrisiko, *Trafikdage i Aalborg* 1999

(<http://www.trafikdage.dk> > Paper-arkiv > Trafikdage: 1999 > Trafiksikkerhed

⁶⁴ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW - Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung. Bericht, Städtedokumentation, Maßnahmendokumentation", 2001 (<http://www.fahrradfreundlich.nrw.de> > Marktplatz > Literatur).

⁶⁵ Cykelpolitik 2002-2012. Københavns Kommune, Vej & Park, 2002.

⁶⁶ Thomas Krag: Safety - the Achilles' Heel for Cycling. *Velo-city Conference* in Copenhagen, 1989 (kan findes på www.thomaskrag.com > Foredrag og artikler)

⁶⁷ British Medical Association /Mayer Hillman i bogen "Cycling - Towards Health and Safety", Oxford University Press, 1992

⁶⁸ Andersen LB, Schnohr P, Schroll M, Hein HO: All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. *Arch Intern Med.* 2000 Jun 12; **160**(11):1621-8

⁶⁹ www.sikkertrafik.dk (Rådet for Større Færdselssikkerhed)

⁷⁰ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafiksikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, 2002.

⁷¹ Søren Underlien Jensen, DUMAS: safety of pedestrians and two-wheelers, Notat 51, Vejdirektoratet, København 1998.

⁷² Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafiksikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, 2002.

⁷³ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafiksikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, 2002.

⁷⁴ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafiksikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, 2002.

⁷⁵ På cykel - Håndbog for cyklister. Dansk Cyklist Forbund og Trafikministeriet, 2002.

⁷⁶ Dansk Cyklist Forbund, årlige undersøgelser (findes på www.dcf.dk).

⁷⁷ Skip skaden. Storkøbenhavns Trafiksikkerhedsråd, 1996.

⁷⁸ Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig. Færdselssikkerhedskommissionen (Trafikministeriet), 2000.

⁷⁹ Statistikbanken (Danmarks Statistik, www.dst.dk), data for trafikulykker i 2003.

⁸⁰ Bjarne Laursen, Hanne Møller & Birthe Frimodt-Møller: Cykelulykker - Forskelle mellem eneulykker og ulykker med modpart. *Ugeskr Læger* 2002; 164: 5112-5.

- ⁸¹ Larsen LB, Larsen CF, Kain H, Hansen de Haas D. Hyppigheden af selvrappporteret alkoholpåvirkning hos tilskadekomne cyklister. Ugeskr Læger 1995; 157: 1038-40.
- ⁸² Nærmere om den svenske nul-vision kan f.eks. findes på www.ntf.se/nollvisionen/.
- ⁸³ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafikkerhedsforskning, 2002.
- ⁸⁴ Hastighedsplanlægning i Mørkhøj kvarteret - Evaluering af et trafikpuljeprojekt. Rapport 182, Vejdirektoratet, 1999.
- ⁸⁵ Claus Bang Pedersen: Statens Bilinspektions køretøjsundersøgelse efter færdselsuheld 1994-1996. Danmarks Transportforskning/Rådet for Trafikkerhedsforskning, Rapport 1, 1998 (findes på www.dtf.dk).
- ⁸⁶ Hver ulykke er én for meget - Trafikkerhed starter med dig. Færdselssikkerhedskommissionen (Trafikministeriet), 2000.
- ⁸⁷ EU projektet PROSPER (Project for Research On Speed adaptation Policies on European Roads), se www.rws-avv.nl/prosper.
- ⁸⁸ Søren Underlien Jensen: Cykelsti, cykelbane og blandet trafik. Dansk Vejtidskrift 2/2001.
- ⁸⁹ Søren Underlien Jensen: Cykelsti, cykelbane og blandet trafik. Dansk Vejtidskrift 2/2001.
- ⁹⁰ Trine Agervig Carstensen: Børns transportvaner - trafikstrukturer og børns selvstændige mobilitet. Trafikdage på Aalborg Universitet, 2001.
- ⁹¹ Søren Underlien Jensen m.fl.: Idékatalog for cykeltrafik. Vejdirektoratet, 2000.
- ⁹² Vejdirektoratets Trafikindeks, data fra faste tællestationer på statsvejene 1984-2003.
- ⁹³ Vejdirektoratets Trafikindeks (tilgængeligt fra www.vd.dk).
- ⁹⁴ Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 1999-2003. Københavns Kommune, 2004.
- ⁹⁵ TU 1998-99 - resultater fra transportvaneundersøgelsen. Vejdirektoratet, Rapport 222, 2001.
- ⁹⁶ Cyklen som transportmiddel til arbejde (kontor) - en spørgeskemaundersøgelse. Københavns Kommune, Stadsingeniørens Direktorat, 1989.
- ⁹⁷ Karen Marie Lei Krogsgaard m.fl.: Cyklens Potentiale i Bytrafik. Vejdirektoratet og Transportrådet, Rapport 17 (med bilagsrapporter), 1995.
- ⁹⁸ På cykel til og fra arbejde i København. Københavns Kommune, Vejafdelingen, 1996.
- ⁹⁹ Projekt "CykelBus'ers", gennemført af Århus Kommune 1995-96 og grundigt evalueret af Aalborg Universitet.
- ¹⁰⁰ "Vi cykler til arbejde", kampagne gennemført årligt af Dansk Firmaidrætsforbund og Dansk Cyklist Forbund siden 1998.
- ¹⁰¹ Firmacykler i Herning, Trafikpuljeprojekt, 199X.
- ¹⁰² Indkøbscykler i Præstø, Trafikpuljeprojekt, 199X.
- ¹⁰³ Odense - Danmarks Nationale Cykelby. Bred vifte af projekter gennemført 1999-2002, evalueret 2004.
- ¹⁰⁴ ABC (Alle Børn Cykler). Kampagne gennemført af Dansk Cyklist Forbund 2002, 2003 og 2004. www.abc-abc.dk
- ¹⁰⁵ Mette Jensen: Benzin i blodet, Kvalitativ del. DMU rapport 191, 1997.
- ¹⁰⁶ Trafikvækstens anatomi - Kvalitativ analyse af determinanter for persontrafikvækst. COWI/Vejdirektoratet, 2000.
- ¹⁰⁷ Mirjam Godskesen: Rutiner og brud i hverdagens transport. Ph.D. afhandling. Institut for Produktion og Ledelse, Danmarks Tekniske Universitet, 2002.
- ¹⁰⁸ Karen Marie Lei Krogsgaard m.fl.: Cyklens Potentiale i Bytrafik. Vejdirektoratet og Transportrådet, Rapport 17 (med bilagsrapporter), 1995.
- ¹⁰⁹ Karen Marie Lei Krogsgaard m.fl.: Cyklens Potentiale i Bytrafik. Vejdirektoratet og Transportrådet, Rapport 17 (med bilagsrapporter), 1995.
- ¹¹⁰ Karen Marie Lei Krogsgaard m.fl.: Cyklens Potentiale i Bytrafik. Vejdirektoratet og Transportrådet, Rapport 17 (med bilagsrapporter), 1995.
- ¹¹¹ Jens Troelsen: Mobil på cykel - en refleksiv analyse af kvaliteter og barrierer for cykling som transportform. Ph.d.-afhandling, Syddansk Universitet, 2004.
- ¹¹² Agenda 21 aktiviteterne i Sundby Øster omfatter cykelkurser for indvandrerkvinder. I Roskilde gennemføres også sådanne kurser. Næstved Sprogcenter har indført kurser i cykling som led i forkursus for

social- og sundhedshjælpere, iflg. Politiken 15 maj 2003, 1. sektion side 6. Frederiksberg Social- og sundhedsskole har sat cykeltræning på skemaet, iflg. Politiken 27 september 2001, 1. sektion side 20.

¹¹³ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafikkerhedsforskning, 2002.

¹¹⁴ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafikkerhedsforskning, 2002.

¹¹⁵ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafikkerhedsforskning, 2002.

¹¹⁶ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafikkerhedsforskning, 2002.

¹¹⁷ Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer: Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner. Rapport 3, Rådet for Trafikkerhedsforskning, 2002.

¹¹⁸ Cand. scient. Astrid Noreng Sjølie: "Lifestyle and health in a cohort of Norwegian adolescents with special emphasis on school journeys and low back pain.", doktordisputats, Oslo, 2002, refereret i: TØI 2003b: *Bilskyss til tross for kort skoleveg*,
<http://www.toi.no/Samferdsel/showarticle.asp?id=35270&ch=34673&ref=frontpage>

¹¹⁹ Niels Wedderkopp: Atherosclerotic cardiovascular risk factors in Danish children and adolescents. A community based approach with a special reference to physical fitness and obesity (ph.d.-afhandling), Syddansk Universitet, 2001.

¹²⁰ Vi cykler til arbejde 2002 - evaluering. Findes på www.vicykler.dk > Presse (<http://www.vicykler.dk/files/xhcvcvbtwij.pdf>).

¹²¹ Evaluering af ABC 2003. Kan findes på www.abc-abc.dk > For voksne > Presse > Børn og Cykling > Evaluering af ABC 2003 (www.abc-abc.dk/for_voksne/for_voksne_4_2_evaluering.php)

¹²² Værdisætning af liv diskuteres bl.a. i notatet "Værdi af statistisk liv", Institut for Miljøvurdering, se www.imv.dk, under "IMV værktøjskassen".

¹²³ Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, samt Nøgletalskatalog til brug for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, begge Trafikministeriet 2003.

¹²⁴ WHO: Health and development Through Physical Activity and Sport, 2003. <http://www.who.int>

¹²⁵ McGinnis, US Department of Health and Human Services: The public health burden of a sedentary life style, Medicine and Science in Sports and Exercise, 1992, 24(6), supp.

¹²⁶ The Australian Faculty of Occupational Medicine: Workplace Attendance and Absenteeism, 1999, www.racp.edu.au

¹²⁷ Analyse af det danske sygefravær, Beskæftigelsesministeriet, 2003, se <http://www.bm.dk/>

¹²⁸ Gitte Holm, Institut for Arbejdsliv, Teknologisk Institut, Høje Tåstrup, personlig kommunikation

¹²⁹ Health Canada: The Business Case for Active Living, 2004. www.hc-sc.gc.ca. Her citeret fra Go for Green: The business case for active transportation, 2004. www.goforgreen.ca

¹³⁰ WHO: Economic Benefits of Physical Activity, 2003. www.who.int

¹³¹ WHO: Health and development Through Physical Activity and Sport, 2003. <http://www.who.int>

¹³² Shephard: A critical analysis of worksite fitness programmes and their postulated economic benefits, Medicine and Science in Sports and Exercise, 1992, 24(3). Her citeret fra Go for Green: The business case for active transportation, 2004. www.goforgreen.ca

¹³³ WHO, France, Austria, and Switzerland: Health Costs due to Road-traffic Related Air Pollution, a report to the London conference, 1999

¹³⁴ WHO: Charter on Transport, Environment, and Health, 1999. www.who.dk.

¹³⁵ WHO: Health and development Through Physical Activity and Sport, 2003. <http://www.who.int>

¹³⁶ WHO-Europe, UNECE: Transport-related Health Effects with a Particulate Focus on Children, 2004.

¹³⁷ Extern-E projektets transport-del er her refereret fra Lena Nerhagens indlæg i "Economic Valuation, SIKA - Topic Report for Transport-related Health Effects with a Particulate Focus on Children", WHO/UNECE, 2004

¹³⁸ Nordisk Råd: Förbättra beslutsunderlagen för investeringar i cykelinfrastruktur, www.norden.org/transport/sk/prosjekter/prosjekter_cykelinfrastruktur.asp.

- ¹³⁹ Transportøkonomisk Institut: "Gang- og sykkelvejnett i norske byer", Kjartan Sælensminde, Oslo, 2002. Transportøkonomisk Institut, Norge : <http://www.toi.no/>
- ¹⁴⁰ Transportøkonomisk Institut: Prioriteringsværktøj for gang- og sykkeltiltak, Sælensminde & Elvik, rapport nr. 479/2000.
- ¹⁴¹ Elvik: Oplegg for konsekvensanalyser av tiltak for gående og syklende, TØI notat 1103/1998. I forkortet form i: Elvik: Which are the relevant costs and benefits..., Accidents Analysis & Prevention 32 (2000), Pergamon/Elsevier
- ¹⁴² WALCYNG-projektet består af en lang række projektrapporter, bl.a. I. Stangeby: Attitudes towards Walking and Cycling in stead of using a car, TØI-rapport 370/1997
- ¹⁴³ Brian Martin et al: Economic benefits of the health-enhancing effects of physical activity, Schweiz Z Sportmed Sporttraumatol, 2001, 49 (3), 131-133
- ¹⁴⁴ House of Commons Health Committee: Obesity, 2004, Third Report of the Session 2003-04.
- ¹⁴⁵ A. Peeters et al: Obesity in adulthood and its consequences for life expectancy, Annals of Internal Medicine, 2003, 138:24-32. Samt National Audit Office: Tackling obesity in England, 2001. Begge her citeret fra: Securing good health for the whole population, response to HM Treasury, by Sustrans, 2004. Se www.sustrans.org.
- ¹⁴⁶ UK Prospective Diabetes Study, 1998, Diabetic Medicine 5: 154-159. Her citeret fra: Securing good health for the whole population, response to HM Treasury, by Sustrans, 2004. Se www.sustrans.org.
- ¹⁴⁷ Kings Fund et al: Type 2 diabetes. Accounting for a major resource demand in society in the UK. TARDIS. Her citeret fra Sustrans: The economic potential of active travel, October 2002.. www.sustrans.org.uk.
- ¹⁴⁸ Britton & McPherson, 2000 Monitoring the Progress of the 2010 Target for Coronary Heart Disease (CHD) Mortality, National Heart Forum, UK
- ¹⁴⁹ "Transport in London and the Implications for Health", N. Soderland, J. Ferguson og M. McCarthy (1999).
- ¹⁵⁰ Health promotion Agency for Northern Ireland: A Health Economics Model. The Cost Benefits of the Physical Activity Strategy, 2000. Her citeret fra Sustrans: The economic potential of active travel, October 2002.. www.sustrans.org.uk.
- ¹⁵¹ Harry Rutter, head of Health Impact Assessment, South East Public Health Group, Oxford, UK
- ¹⁵² se M. Kjær et al (reference 13)
- ¹⁵³ Metsäranta et al: Guidelines for the Socio-economic Evaluation of Walking and Cycling. På finsk, med engelsk resumé. Distribueres af Edita Plc., <http://www.mintc.fi>.
- ¹⁵⁴ Jones & Eaton: Cost-benefit analysis of walking to prevent coronary heart disease, Archive of Family Medicine, 1994, 3 (8).
- ¹⁵⁵ Commonwealth Department of Health and Aged Care & the Australian Sports Commission: The costs of illness attributable to physical inactivity in Australia, 2000.
- ¹⁵⁶ Katzmarzyk et al: The economic burden of physical inactivity in Canada, Canadian Medical Association Journal, 163 (11)
- ¹⁵⁷ Go for Green: The business case for active transportation, 2004. www.goforgreen.ca
- ¹⁵⁸ Miljøstyrelsen: "Beregninger af CO₂-tiltag på transportområdet", Arbejdsrapport nr. 8, 2003, udført af Cowi-consult
- ¹⁵⁹ Regeringen: Klimastrategi, 2003
- ¹⁶⁰ Odense - Danmarks nationale cykelby, rapport, 2004. Odense kommunes projekt Cykelby: www.cykelby.dk
- ¹⁶¹ Tallene stammer fra den landsdækkende transportvane-undersøgelse (TU) for 1998-99, Vejdirektoratet.
- ¹⁶² Tallene stammer fra den landsdækkende transportvane-undersøgelse (TU) for 1998-99, Vejdirektoratet.
- ¹⁶³ Manual for samfundsøkonomisk analyse - anvendt metode og praksis på transportområdet. Trafikministeriet, 2003.
- ¹⁶⁴ Projekt "CykelBus'ters", gennemført af Århus Kommune 1995-96 og grundigt evalueret af Aalborg Universitet.
- ¹⁶⁵ Odense - Danmarks Nationale Cykelby. Bred vifte af projekter gennemført 1999-2002, evalueret 2004.

- ¹⁶⁶ Nøgletalskatalog - til brug for samfundsøkonomiske analyser på transportområdet. Trafikministeriet, 2004 (kan downloades fra www.trm.dk > Publikationer).
- ¹⁶⁷ Kjartan Sælensminde: Gang og sykkelvejnett i norske byer. Transportøkonomisk institutt, Norge, TØI-rapport 567/2002.
- ¹⁶⁸ I Stangeby: Attitudes towards walking and cycling instead of using a car. Transportøkonomisk institutt, Norge, TØI-rapport 370/1997.
- ¹⁶⁹ Trafikredegørelse 2004. Trafikministeriet, 2004 (kan hentes fra www.trm.dk > Publikationer)
- ¹⁷⁰ Brian W. Martin et al. i Schweiz Z Sportmed Sporttraumatol, 2001; 49 (3): 131-133
- ¹⁷¹ Kjartan Sælensminde: Gang og sykkelvejnett i norske byer. Transportøkonomisk institutt, Norge, TØI-rapport 567/2002.
- ¹⁷² Nytænkning i sundhedsvæsenet - 3-års plan, 2003, Diabetesforeningen, Powerpoint-præsentation. De 3-4 mia. dækker dog både diabetes 1 og 2.
- ¹⁷³ WHO: Young people's health in context, 2004, www.euro.who.int
- ¹⁷⁴ WHO-Europe, UNECE: Transport-related Health Effects with a Particulate Focus on Children, 2004.
- ¹⁷⁵ Kids on the Move, European Communities, General Directorate for the Environment, 2002. ISBN 92-894-1887-7
- ¹⁷⁶ EU-kommissionen: "På vej mod en temastrategi for bymiljø", 2004
- ¹⁷⁷ "Trafik 2005 - trafikpolitisk redegørelse", Trafikministeriet, 1993
- ¹⁷⁸ Regeringen/Sundhedsstyrelsen: Sund hele livet : <http://www.folkesundhed.dk/media/sundhelelivet.pdf> , 2002
- ¹⁷⁹ Sundhedsstyrelsen, Center for Forebyggelse: Oplæg til national handlingsplan mod svær overvægt - forslag til løsninger og perspektiver. Kort version, 2003. Det skal bemærkes, at selv om der i titlen tales om "svær overvægt" drejer rapporten og anbefalingerne sig i høj grad om fysisk aktivitet.
- ¹⁸⁰ Miljøstyrelsen, Sundhedsstyrelsen, Foreningen for Miljø og Folkesundhed: Veje til sundere trafik, Miljøtema nr. 26, 2004
- ¹⁸¹ Nasjonal sykkelstrategi - trygt og attraktivt å sykle, Statens Vegvesen, Grunnlagsdokument mai 2003.
- ¹⁸² Vägverket: Nationell Strategi för Ökad och Säker Cykeltrafik. <http://www.vv.se>
- ¹⁸³ House of Commons, Health Committee: Obesity, Third Report of Session 2003-04
- ¹⁸⁴ se bl.a. www.sustrans.org.uk og www.lifecycle.org.uk
- ¹⁸⁵ US Department of Transportation: Bicycling and walking can be feasible transportation choices. www.tfhrc.gov, 1994
- ¹⁸⁶ Transport Canada, 2001: Sustainable Development Strategy 2004-2006. www.tc.gc.ca
- ¹⁸⁷ Aktivlisten 2001. Dansk Cyklist Forbund, 2001.
- ¹⁸⁸ Cykelregnskab 2002. Københavns Kommune, 2003 (www.vejpark.kk.dk/CyklernesBy).
- ¹⁸⁹ Kommunens udgifter ved personskader i trafikken - en beregningsmetode. Vejdirektoratet, Rapport 158, 1998.
- ¹⁹⁰ Trafik 2005 - problemstillinger, mål og strategier. Trafikministeriet, 1993.
- ¹⁹¹ Regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO2-udslip. Trafikministeriet, 1996.
- ¹⁹² Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed. Trafikministeriet, 1997.
- ¹⁹³ Fremme af sikker cykeltrafik - en strategi. Trafikministeriet, 2000 (kan downloades fra <http://www.trm.dk/sw670.asp>).
- ¹⁹⁴ Evaluering udarbejdet af PLS Consult og Ålborg Universitet, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Miljøstyrelsen 1998 (kan findes på www.mst.dk).
- ¹⁹⁵ Trafikminister Flemming Hansen i et interview i "Cyklister" 2/2002.
- ¹⁹⁶ Forord til håndbogen "På cykel", april 2002, underskrevet af trafikminister Flemming Hansen og formand for Dansk Cyklist Forbund Roger Christensen.
- ¹⁹⁷ Trafikredegørelse 2004, Trafikministeriet 2004.