

Fremme af cykling

Ved at fremme cykling kan man på én gang fremme miljøet og folkesundheden. Kan vi få flere til at cykle, mindsker vi luftforureningen og støjen, og flere mennesker får den motion, som er så livsnødvendig. Vi ved i dag, at hvis vi får mindst ½ times motion pr. dag – og børn og unge skal have 1 time/dag – kan man nedsætte risikoen for at pådrage sig bl.a. hjerte/kar sygdomme, sukkersyge og visse kræftformer med 30-50%, og meget tyder på, at det også nedsætter risikoen for depressioner og for rygsmerter.

Det er kommunernes ansvar at sikre gode forhold for cyklisterne på kommunevejene – som udgør hovedparten af Danmarks veje, herunder stort set alle veje i byerne. Der skal bygges cykelstier de steder, hvor der mangler, og belægningerne på cykelstierne skal være i god stand. Der skal være gode cykelparkeringsforhold ved stationer og vigtige busholdepladser. Der skal sørges for sikkerheden, bl.a. ved hastighedsdæpende foranstaltninger for bilerne.

	Km/person/dag
København og Frederiksberg	2,5
Odense, Gladsaxe, Holstebro, Rønne	2,1
Hvidovre, Tårnby	1,9
Esbjerg, Herning, Hjørring, Fred.havn, Ballerup	1,6
Århus, Viborg, Gentofte, Lyngby-Tår., Nakskov	1,5
Herning, Roskilde, Silkeborg, Svendborg	1,4
Slagelse, Grenå, Næstved, Ishøj, Værløse	1,3
Aalborg, Fredericia, Brøndby, Ringkøbing	1,2
Ringsted, Herlev, Høje Tåstrup, Sæby, Farum	1,1
Randers, Køge, Hillerød, Åbenrå, Birkerød	1,0
Helsingør, Allerød, Grindsted, Vejen	0,9
Kolding, Horsens, Vejle, Greve, Ikast, Karlebo	0,8
Søllerød, Brønderslev, Struer, Helsingør, Fåborg	0,7
Lemvig, Thisted, Hobro	0,6
Hørsholm, Græsted-Gilleleje	0,5
Juelsminde, Ebeltoft	0,3

Så meget cykler man i gennemsnit i en række kommuner med mere end 14.000 indbyggere.

Der er stor forskel på hvor meget der cykles i landets kommuner, se tabellen. I Københavns og Frederiksberg og Odense kommuner cykler man relativt meget – og betydeligt mere end i Århus og Aalborg. Også i Rønne, Gladsaxe og Holstebro cykles der en del - 2,1 km/dag, betydeligt mere end i andre forstæder og provinsbyer. I landkommunerne cykler man under 1 km/dag – ja, helt ned til 0,1 km/dag. Som det fremgår af tabellen er der mange kommuner, som ved at gøre en indsats kunne komme langt højere op - op på siden af sammenlignelige kommuner. Der kan være enkelte kommuner, som har vanskelige geografiske forhold, som Vejle med stejle bakker. Men i mange tilfælde er der blot tale om, at der ikke er gjort en indsats, og at man tænger til at bearbejde mentaliteten gennem kampagner.

Samtidig er der også muligheder i de kommuner, der ligger i toppen. De 2,5 km er bestemt ikke noget maximum. Der er fortsat brug for en indsats, også i København, f.eks. med flere og bredere cykelstier og bedre cykelparkerings-forhold.

Cykling er i tilbagegang på landsplan, men enkelte kommuner som København og Odense har vendt tilbagegangen til fremgang gennem en aktiv indsats. Der er et stort potentiale for at øge cyklingen, og erfaringen viser, at indsats faktisk har en virkning.

Også kampagner for at få børn til at cykle kan have stor effekt. Således deltog 70.000 skolebørn i 2003 i Dansk Cyklist Forbunds kampagne ”Alle børn cykler”. Heraf var 15.000 ”nye” cyklister, og heraf holdt de 5.000 fast ved cyklingen, efter kampagnen sluttede.

God samfundsøkonomi

Det Økologiske Råd har sammen med Hjerteforeningen, Skole & Samfund og Dansk Cyklist Forbund udgivet en rapport i januar 2005 ”Cykling, motion, miljø og sundhed”, kan ses på www.ecocouncil.dk

Her er bl.a. lavet en samfundsøkonomiske analyser, efter Trafikministeriets retningslinier, blot her brugt på investeringer i cykelfremme - kampagner og konkrete investeringer – som skal øge cykeltrafikken i de danske byer til det niveau, der kendes fra København og Odense. Der investeres årligt 150 mio. kr. over en 12-års periode, og forventes en stigning i cykeltrafikken på 50% og dertil 30% stigning i gangtrafikken. Projektets positive og negative effekter er opgjort over en 50-års periode og tilbageregnet til udgangsåret.

Resultatet er meget positivt – et overskud på 23 mia. kr. i nutidsværdi. Et stort bidrag er positive sundhedseffekter på godt 20 mia. kr.

Forebyggelse

Der har ikke været tradition for at samtænke sundhed og trafikpolitik. Men med kommunalreformen vil kommunerne få bedre muligheder for at tænke helhedsorienteret, idet kommunerne nu også overtager det forebyggende sundhedsarbejde fra amterne. Samtidig skal kommunerne fremover betale et beløb pr. patient, der indlægges på regionernes sygehuse. Dvs. at kommunerne selv vil få en økonomisk fordel af, når det forebyggende sundhedsarbejde virker – herunder hvis de får flere til at cykle.

Samtidig viser flere undersøgelser, at produktiviteten stiger, når medarbejderne motionerer dagligt.

Idékatalog

Foreslå at kommunen

- laver en plan for cykelfremme – det har Fredericia kommune f.eks. lige gjort
- bygger flere cykelstier – hvis der ikke umiddelbart er plads, kan kantstensparkering nedlægges, eller kørebanen indskrænkes, f.eks. ved at gøre veje i bykerner ensrettede for biler
- indretter flere cykelstativer, gerne overdækkede ved station og/eller centrale busholdepladser
- rejser debat blandt personale og brugergrupper om at tilslutte forvaltninger og institutioner til ”vi cykler til arbejde” kampagnen og skoler til ”Alle børn cykler” kampagnen
- udlåner cykeltrailere til forældre i daginstitutioner og laver ”grøn bølge” for cykler på centrale strækninger – som Odense kommune har gjort

Der er mange flere muligheder. Se bl.a. www.dcf.dk, www.ecocouncil.dk og www.cykelby.dk.