

## Bemærkninger til forslaget

### Generelle bemærkninger:

Vi lever i et moderne samfund med meget stillesiddende arbejde og deraf stigende problemer med livsstilssygdomme som fedme, diabetes 2 og lign.

Samtidig oplever vi stadig stigende trængsel på vore veje med alvorlige sundhedsproblemer som resultat af den længere inaktive transporttid og ikke mindst den stigende partikelforurening fra bilernes udstødning.

Trængslen er også et samfundsøkonomisk problem i form af spildtid. Allerede på nuværende tidspunkt koster denne spildtid alene i Københavnsområdet samfundet omkring 6 mia. kroner om året. Ifølge en rapporten »Fremtidsscenerier for transport i Danmark« fra Center for Trafik og Transport på DTU fra 2006, kan vi se frem til, at denne samfundsudgift er to eller tredoblet i år 2030, hvis den nuværende trafikpolitik fremskrives.

Fremme af cykling som transportform er formentlig den mest effektive måde at løse ovennævnte problemer på. Det dokumenteres bl.a. af rapporten »Cykling, motion, miljø og sundhed« fra 2005 udarbejdet af Det Økologiske Råd, Hjerteforeningen, Dansk Cyklist Forbund og Skole og Samfund.

En undersøgelse fra det norske Trafikøkonomiske Institut (TØI-rapport 567/2002) har endvidere vist, at investeringer i bedre cykelinfrastruktur giver et højere samfundsøkonomisk afkast end traditionelle vejprojekter. Ifølge rapporten kommer investeringer i cykelinfrastruktur 3 gange igen. Det skyldes ikke mindst besparelser i form af lavere sundhedsudgifter og mindre sygefravær. Årligt kan der, ifølge den norske rapport, spares op til 30.000 NOK for hver inaktiv person, som bliver cyklist.

Der er altså rigelig dokumentation for det meget fornuftige i massivt at satse på at fremme cyklismen i Danmark.

I stedet for fremgang for cyklismen, dokumenterer Vejdirektoratets statistikker over trafikformerne imid-

lertid, at vi over en årrække i stedet har set et markant fald i cykling som transportform.

Derfor mener SF, at det er meget vigtigt hurtigt at få igangsat dette beslutningsforslags række af initiativer til fremme af cykling. Både sundhedsmæssigt og økonomisk er det uansvarligt ikke at handle på dette område.

### Bemærkninger til beslutningsforslagets enkelte elementer

#### Ad 1. Nye cykelbyer

Odense Kommune er et godt eksempel på en kommune, der har satset massivt på at fremme cykling. Det er den første kommune i Danmark, der gennem en 4-årig periode kunne markedsføre sig som Danmarks Nationale Cykelby. Kommunen søsatte i perioden 1999-2002 en lang række initiativer, konkrete realistiske målsætninger og en evalueringsundersøgelse, der efterfølgende giver svar på mange spørgsmål. Resultatet er mærkbart. Kommunen har øget andelen af cyklister med 20 pct. i projektperioden, og siden hen er stigningen fortsat med yderligere 10 pct.<sup>1)</sup> Der kan læses mere om projektet på hjemmesiden [www.cykelby.dk](http://www.cykelby.dk).

Alle danske byer af en vis størrelse bør gøre sig selv til cykelbyer. Det forudsætter, at kommunen udarbejder en cykelhandlingsplan for byen (eller for hele kommunen). Heri kan indgå planer for cykelstier og -ruter, cykelvenlig lysregulering, særlige gader for cykler, gående og eventuel kollektiv trafik, sikring af børns cykling til skoler, idrætsanlæg m.v. og tilskud til cykelværksteder i midtbyen m.v.

Med dette beslutningsforslag skabes der økonomi til at etablere mindst 25 cykelbyer de næste 5 år. Halvdelen af pengene kommer fra staten, resten fra kommunerne, der skal have lov til at låne til investeringen.

#### Ad 2. Cykelpulje

Da regeringen trådte til i 2001, forsvandt den årlige trafikpulje på ca. 50 mio. kr. Det er en af årsagerne til, at det går tilbage med cyklismen.