

af kommunale cykelbyinitiativer. Resultaterne af Odenseprojektet, som blev skabt med støtte fra den tidligere socialdemokratiske regering, er et fantastisk godt og succesrigt eksempel. Her begyndte 20 pct. flere at cykle i projektperioden. Derfor skal dette gode arbejde spredes til andre byer. Socialdemokratiet støtter også ideen om en årlig cykelpulje på finansloven. Om det skal være det ene eller det andet beløb, der skal afsættes, må bero på en nærmere forhandling. Men de beløb, der anføres i beslutningsforslaget, virker ikke urealistiske. Socialdemokraterne støtter, at regeringen udarbejder en handlingsplan for kombineret brug af kollektiv trafik og cyklisme, ligesom vi støtter, at der tages initiativer til at ændre færdselsloven, så den gøres mere cyklistvenlig, samt at der tages initiativer, så man kan finde en nemmere cykelvej på internettet.

Forslaget om, at der fra 2008 indføres et skattemæssigt tilskud til brug af cykel som transportmiddel mellem bolig og arbejdsplads, er Socialdemokraterne derimod skeptiske over for. Vi forestiller os, at det kan blive meget svært at administrere i praksis.

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker, at cyklen er et godt redskab i kampen mod de sundhedsproblemer, som alt for meget inaktivitet fører med sig. Derfor støtter EL fuldt op om dette beslutningsforslag for at fremme brugen af cyklen som et godt og realistisk alternativ til den alt for ukritiske brug af bilen i byen og på de kortere distancer.

Enhedslisten finder dog, at enkelte elementer i forslaget fortjener større opmærksomhed. Det kan således være problematisk at fremme cykling, så længe det ikke er mere sikkert at cykle. Derfor ser EL gerne, at trafikikkerhedsaspektet får en langt stærkere betoning. Det kan f.eks. ske, ved at der opstilles en målsætning om, at cykeluheld skal reduceres med 50 pct. i løbet af de næste 10 år. Ved at se på »best practices« vil man kunne nå meget langt. Hvordan har f.eks. det nu nedlagte Frederiksborg Amt kunnet opnå så gode resultater med sine trafikikkerhedskampagner?

Der næst skal sikre skoleveje prioriteres langt stærkere, end det fremgår af beslutningsforslaget, dels fordi børn og unge atter må gives friheden og retten til at kunne færdes sikkert på gader

og veje, dels fordi de mange børn, der i dag køres til skole af deres forældre, hurtigt vænner sig til at opfatte bilen som det naturlige transportmiddel. For det er det transportmiddel, børnene først lærer at kende, de siden hen vælger. Derfor taler bl.a. prognoserne i OTM version 5.0.

Hvad angår voksne, gælder det om at få flest mulige ud af bilerne og op på cyklen. Her er der talrige muligheder, men først skal man se på de flaskehalse, der er. Her skal blot nævnes nogle få:

- Muligheden for at cykle mellem station og arbejdsplads/studiested begrænses af, at der mangler sikre cykel-p-pladser ved stationerne. DSB S-tog skønner, at op til 20 pct. bilistpendlere ville være motiverede til at lade bilen stå, hvis de havde en sikker overdækket p-plads til cyklen.
- Nedlæggelse af p-pladser i bymidterne forøger cyklismen markant. Det viser erfaringer fra Schweiz og Holland.
- Der er for få cykelværksteder, og et sådant bør altid kunne findes i tilknytning til en station og/eller et større trafikknudepunkt, eventuelt understøttet som et kommunalt beskæftigelsesprojekt.
- Af frygt for tyverier/hærværk kører mange på en dårlig cykel med begrænset aktionsradius og afskærer sig derved fra aktiviteter, der er betinget af en god cykel. Her er der brug for sikre p-pladser ved trafikknudepunkter. Erfaringer fra Holland viser et fald i antallet af cykeltyverier, efter at centralt beliggende cykel-parkeringsanlæg fik opsyn.
- Arbejdspladser med mere end f.eks. 25 ansatte udarbejder transporthandlingsplaner, hvor cykling indgår som et væsentligt element.
- Der er tendens til at fokusere på cyklisternes forhold i byerne, mens man ofte glemmer, at en femtedel af danskerne bor på landet, og her tæller også hovedstadsregionens landdistrikter med. Især er der brug for flere cykelstier og at forbedre mulighederne for at tage cykler og cykelanhængere med busser og tog.

Et vigtigt element for at fremme cykeltrafikken består i at få ændret danskernes holdning til cyklen. Nogle opfatter cyklen som et transportmiddel for børn, der ikke selv kan køre bil, eller for voksne, der ikke har råd til at anskaffe sig en bil. Cyklen er imidlertid et transportmiddel for alle. Der ligger derfor en stor opgave i at få ændret opfattelsen af cyklens muligheder som et re-