

lismen, og det mener vi også vil blive tydeliggjort af den strategihandlingsplan, som transportministeren vil komme med.

Det håber vi meget på, og det ser vi meget frem til. Men som det ser ud nu, kan vi ikke støtte det forslag, som SF har fremsat.

#### **Den fg. formand** (Elisabeth Arnold):

Vi siger tak til ordføreren. Der er ikke bedt om korte bemærkninger. Den sidste ordfører i rækken er hr. Rune Lund.

#### **Rune Lund** (EL):

Det her forslag, som er fremsat af SF, er et rigtig fint forslag, synes vi i Enhedslisten. Det er faktisk et forslag, som vi næsten kunne have fremsat selv. Det er i hvert fald et forslag lige efter vores hoved. Vi er ligesom SF meget enige i, at cykler er et godt og helt nødvendigt redskab i kampen mod de sundhedsproblemer, som alt for meget inaktivitet fører med sig. Og vi er meget enige med SF i, at cyklen er et godt og realistisk alternativ til den alt for ukritiske brug af bilen i byen og på de korte distancer.

Der er dog enkelte elementer i forslaget, som måske kunne fortjene større opmærksomhed. Det kan f.eks. være problematisk at fremme cykling, så længe det ikke er så sikkert at cykle, og derfor kunne man godt overveje at inddrage trafikikkerhedsaspektet i det her, så det får en stærkere betoning. Det kunne inddrages, ved at der opstilles en målsætning om, at cykeluheld skal reduceres med f.eks. 50 pct. i løbet af de næste 10 år. Ved at se på best practices rundt omkring i landet på det her punkt ville man måske også kunne nå nogle skridt fremad.

Man kan også i samme forbindelse overveje, hvordan skoleveje kan prioriteres langt stærkere, end det fremgår af forslaget, dels fordi børn og unge skal have friheden og retten til at kunne færdes sikkert på gader og veje, dels fordi mange af de børn, som i dag køres til skole af deres forældre, hurtigt vænner sig til at opfatte bilen som det mest naturlige transportmiddel, hvis ikke der ligesom er andre transportmidler, som børnene er vant til at bruge. Det er jo tit sådan, at det transportmiddel, som børn lærer at bruge først, også er det transportmiddel, som de bruger senere hen. Så hvis vi tidligt lærer børn at bruge cyklen, er der en større tilbøjelighed til, at man også vil vælge cyklen senere, når man bliver voksen.

Hvad angår de voksne, gælder det jo om at få flest mulige ud af bilerne og op på cyklen. Der er

mange muligheder, men der er også en lang række flaskehalse, som er relevante at inddrage her. En er f.eks., at muligheden for at cykle mellem station og arbejdsplads eller studiested begrænses af, at der mangler sikre cykelparkeringspladser ved stationerne. DSB S-tog skønner f.eks., at op til 20 pct. af bilistpendlerne er motiveret til at lade bilen stå, men det afhænger også af, hvilke cykelfaciliteter der er.

Nedlæggelse af parkeringspladser i bymidterne er også et værktøj, man kan bruge. Det forøger cyklismen markant. Det viser erfaringer fra f.eks. Schweiz og Holland.

Der er jo også frygten for tyveri og hærværk, og her kommer vi igen ind på det med at kunne parkere cyklen sikkert. Der er mange, der kører rundt på en dårlig cykel med begrænset aktionsradius, og dermed afskærer man jo folk fra en del aktiviteter og fra at bruge en god cykel og dermed fra at cykle så langt, som de måske kunne, hvis det nu var, at de cyklede på en god cykel, som de havde sikkerhed for ikke ville blive stjålet, når den blev parkeret oppe på stationen.

Arbejdspladser, det kan f.eks. være arbejdspladser med mere end 25 ansatte, kan jo også udarbejde en transporthandlingsplan, hvor cykling indgår som et væsentligt element.

Der er i det hele taget en masse steder, hvor man kunne tænke på, hvordan man kunne komme ud over de her flaskehalse.

Jeg skal godt nok lede længe, men hvis jeg skal finde nogle punkter, hvor man ligesom kan være uenig i det her forslag, er der dog en formulering om, at cykler er mindre egnede til lange ture. Det er ikke nødvendigvis korrekt. Vi er jo nogle, der f.eks. cykler meget langt. Forbavsende mange mennesker cykler faktisk også ret langt til arbejde eller uddannelse hver dag, og de vil jo kunne komme i klemme, såfremt arbejdsgiveren kun skal kunne betale deres ansatte for op til 24 km om dagen. Man kunne godt fjerne den begrænsning, så alle cyklister kunne nyde godt af ordningen, uanset hvor langt de cykler. Så det var et konkret forslag til en forbedring.

Kl. 18.40

Et vigtigt element for at fremme cykeltrafik består også i at få ændret danskernes holdning til cyklen. Nogle opfatter den jo som et transportmiddel for børn, for folk, der ikke kan køre bil, eller for voksne, som ikke har råd til at anskaffe sig en bil. Men cyklen er et transportmiddel for alle, og der ligger en stor opgave i at få ændret opfattelsen af cyklens muligheder som et