

## Bemærkninger til forslaget

### Generelle bemærkninger

Beslutningsforslaget er en revideret genfremsættelse af beslutningsforslag B 80 fra folketingsåret 2006-07, jf. Folketingstidende, tillæg A side 4258.

### Cyklisme og klima

Cyklisme spiller en rolle for Danmarks klimaudslip. En stor del af alle bilture er på under 2 km, og de fleste af disse kan erstattes af cykling. Hertil kommer, at cykling kombineret med en stærkt forbedret og billigjort kollektiv transport i mange tilfælde kan være et attraktivt alternativ for f.eks. dem, der arbejder i en større by og bor i en mindre by eller ude på landet.

Forslagsstillerne har en målsætning om at stoppe væksten i biltrafikken ved at give befolkningen bedre alternativer. Det forudsætter bl.a. bedre vilkår for cyklismen.

Cykling er sundt. 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.

### Cyklisme betyder færre trafikpropper

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

### Cyklisme har et højt samfundsøkonomisk afkast

Fremme af cykling som transportform er formentlig den mest effektive måde at løse ovennævnte proble-

mer 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 tre 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 nkr. 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 imidlertid, 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.

Regeringen fremlagde i maj 2007 en såkaldt cykelstrategi kaldet »Flere cykler på sikker vej i staten«. Det er et passende navn, for indsatsen begrænser sig til at afsætte ret små beløb til cykelstier m.v. på statsvejene. Selv om det er bedre end ingenting, er det alt for halvhjertet til at fortjene betegnelsen en cykelstrategi. Men det er da altid noget, at regeringen også på det punkt er ved at indse, at den hidtidige rene nedskæringspolitik ikke duer.

### Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

#### 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