

Problemet med regeringens strategi er, at den mangler midler til at gennemføre ideerne, den mangler tidsfrister, den mangler konkret handling. Så det, vi har gjort med vores forslag, er at hjælpe arbejdet lidt videre ved at gøre det mere konkret. Hvad handler det om, når vi snakker om sundhed? Jo, en af verdens førende idrætsforskere, Lars Bo Andersen, vurderer, at 1.200 danskere i virkeligheden kunne være i live i dag, hvis cyklisme ikke var faldet siden 1995. Formanden for Det Nationale Forebyggelsesråd, Bente Klarlund, slår i Søndagsavisen den 4. maj alarm, fordi børn ikke længere cykler til skole, og fedme giver børn sukkersyge. Faktisk kan vi se frem til, at hver tiende dansker vil få sukkersyge – en af de ting, der kunne have været hjulpet med cyklisme. Så jo, vores forslag koster helt konkret penge, men det koster samfundet langt flere penge at lade være at gøre noget og at lade stå til.

Når vi så diskuterer klimaproblematikken, som den her regering også vil slå sig højt op på, vil jeg sige, at jo, cyklisme spiller en væsentlig rolle i vores CO₂-udslip. En del af vores bilture er sådan en hurtig sviptur på 2 km, og hvis vi kombinerede det med, at vi i stedet tog cyklen langt mere, er der virkelig noget at hente. Det skal så også kombineres, når det er de lange, seje træk med billigere og bedre kollektiv transport, og derfor er vores forslag i virkeligheden et positivt bidrag til at stoppe biltrafikkens vækst ved simpelt hen at sikre bedre og mere attraktive alternativer – og cyklen er bestemt et af dem. Det kan man spørge de 177.000 cykelpendlere i København om, der kører hver eneste dag, det er et attraktivt alternativ.

Når vi så snakker sikkerhed og cykler, vil jeg sige, at jeg noterede mig, at ministeren sagde, at færdselsloven jo var god nok, og at man faktisk har gjort alt det, der står i vores forslag. Så må jeg bare notere mig, at det er interessant at se, at et af vores forslag, såsom at man må dreje til højre ved rødt lys, ikke er gennemført. Så ministeren er måske ikke helt oppe på beatet, men det kan skyldes, at det er justitsministerens område. Men der er ingen tvivl om, at hvis vi går færdselsloven igennem for at gøre cyklisterens vilkår bedre, har vi faktisk en chance for, at der kommer flere cyklister.

Jo flere cyklister der er, jo færre ulykker er der. Der er en sammenhæng mellem de to ting. Jo flere cykler der er på gaderne, jo færre ulykker. Det kan vi se i Odense, og det kan vi se i København. Så vi skal reelt have flere cyklister.

KI. 17:50

Så omkring cykel byer og cykelpuljen, som nok er det, der får flest slag fra regeringens side: Vi vil meget gerne lægge vægt på, at Odense er et glimrende eksempel på, at det virker med cykelbyer. Vi kan ikke nøjes med et projekt i Odense, som har gjort, at folk i Odense cykler 30 pct. mere nu, end de gjorde før projektet. Vi kunne godt tænke os, at det blev til noget, der var virkeligt i resten af landet. Den konservative ordfører nævner i sin ordførertale, at der blot er tale om et pilotprojekt. Vi ønsker, at vi i stedet for fra statens side er langt mere ambitiøse, for det handler om at spare penge. Hvis vi får folk over på cyklen, bliver de mindre syge, og det er alt i alt til fordel for vores samfund. I virkeligheden tror jeg, at vi i sidste ende ville kunne spare rigtig mange penge både i forhold til miljø og sundhed.

Vi ønsker også at afsætte 50 mio. kr. til en ny cykelpulje til kommunale initiativer. Det handler om cykelstier, det handler om, at børn skal kunne cykle sikkert i skole, for en af grundene til, at danskerne ikke sender deres børn af sted på cykel til skole, er, at det ikke er sikkert, og det er en ond cirkel, vi er kommet ind i. Der er flere og flere, der vælger at køre deres børn, og så bliver det endnu mere usikkert, og så er der færre børn, der cykler. Den onde cirkel skal vi have vendt, og det kræver, at vi fra statens side siger: Vi vil gerne være med til at spille med med nogle gode initiativer.

Om cykelstier på nettet vil jeg sige, at ja, nu siger regeringen, at den har tænkt sig at gøre noget, og at Vejdirektoratet har været på vej med noget. Det, vi i hvert fald indtil videre kan se, er, at Dansk Cyklist Forbund gør en hel del – de gør det alene, de løfter alene, og de gør det for egne midler. Det er jo interessant at se, at man under denne regering har fjernet hele tilskuddet til Dansk Cyklist Forbund, hvilket vi mener er et problem, især fordi de ofte løser nogle af de opgaver, vi ønsker skal løses, som vi kan læse det i regeringens strategi. Dem, der i virkeligheden gennemfører mange af de projekter, der står i den, er Dansk Cyklist Forbund, men for egen regning.

En indsats mod cykeltyverier er en del af vores forslag, for danskerne er trætte af, at deres cykler ikke står der, når de kommer hjem til deres station og regner med, at de skal cykle hjem, eller når de har været på værtshus en sen natte-time og regner med, at de lige skulle smutte hurtigt hjem på cyklen. Og så er den der ikke.