

Bemærkninger til forslaget

Generelle bemærkninger

Beslutningsforslaget er en revideret genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 17 fra folketingsåret 2007-08, 1. samling, jf. Folketingstidende tillæg A side 1093.

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 billiggjort 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.

Cyklisme og sundhed

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 partikelforening fra bilernes udstødning. Senest har OECD i sin rapport om det danske miljø påpeget dette meget store sundhedsproblem. Foreningen i de store byer kan få nogle til at fravælge at cykle, og hvis de vælger i stedet for at tage bilen, er det en ond spiral. Der er brug for både en langt mere konsekvent politik for at bremse foreningen fra biler end det, regeringen har præsteret indtil nu, og for en politik for at fremme cyklismen.

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, »Fremtidsscenerier for transport i Danmark«, kan vi se frem til, at denne samfundsudgift er flerdoblet 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 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 mindst 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. I England har regeringen nedsat et tværministerielt initiativ, »Cycling England«, der har til formål at få flere englændere til at cykle. Der er bl.a. udarbejdet samfundsøkonomiske beregninger, som viser, at investeringer i cykelfremmende initiativer giver et afkast på mellem 3 og 7 gange det investerede beløb.

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.

Persontransportarbejdet på cykel er faldet med 30 pct. på 15 år både for børn og voksne. Ifølge Vejdirektoratets fremskrivninger skete der yderligere et fald på 2,6 pct. fra 2005 til 2006. Den negative udvikling vil fortsætte, hvis der ikke tages et politisk ansvar for at vende udviklingen.