

F. t. beslutn. om bedre vilkår for cyklismen

Derfor mener forslagsstillerne, at det er meget vigtigt hurtigt at få igangsat dette beslutningsforslags række af initiativer til fremme af cykling. Både sundhedsmæssigt og økonomisk er det ansvarligt 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 elementer**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 4-årig periode har kunnet markedsføre sig som »Danmarks Nationale Cykelby«. Kommunen søsatte i perioden 1999-2002 en lang række initiativer – konkrete og realistiske målsætninger samt en evalueringsundersøgelse, der efterfølgende giver svar på mange spørgsmål. Resultatet er mærkbart. Kommunen har øget andelen af cyklister med 20 pct. i projektperioden, og siden hen er stigningen fortsat med yderligere 10 pct. Der kan læses mere om projektet på hjemmesiden <http://www.cykelby.dk/index.asp>.

Alle danske byer af en vis størrelse bør gøre sig selv vil cykelbyer. Det forudsætter, at kommunen udarbejder en cykelhandlingsplan for byen (eller for hele kommunen). Heri kan indgå planer for cykelstier og -ruter, cykelvenlig lysregulering som f.eks. koordinerede lyskryds, hvor cyklister får nogle få sekunders forspring i forhold til højresvingende biler, særlige gader for cykler, gående og eventuel kollektiv trafik, sikring af børns cykling til skoler, idrætsanlæg m.v. og tilskud til cykelværksteder i midtbyen m.v.

Med dette beslutningsforslag skabes der økonomi til at etablere mindst 25 cykelbyer de næste 5 år. Halvdelen af pengene kommer fra staten, resten fra kommunerne, der skal have lov til at låne til investeringen.

Ad 2. Cykelpulje

Da regeringen trådte til i 2001, forsvandt den årlige trafikpulje på ca. 50 mio. kr. Det er en af årsagerne til, at det går tilbage med cyklismen.

Det foreslås, at der fra 2009 etableres en ny pulje, der reserveres til cyklisme, og hvor der ydes et tilskud

på 50 pct. til kommunale cykelinitiativer som cykelstier, sikring af børns cykling til skoler og fritidsaktiviteter, bredere cykelstier, pendlerruter og lign. Det er særligt vigtigt at sikre, at flere børn kommer op at cykle – det vil også give en aflastning af forældrene, at færre børn skal køres rundt hele tiden.

Puljen henvender sig til de byer, der ikke har planer om at etablere sig som cykelbyer, og til landdistrikter.

Ad 3. Kombineret brug af kollektiv trafik og cykel

Cyklen er mindre egnet til lange ture, men den er fremragende til at supplere bus og tog. Det besværlige ved bus og tog er ofte transporten til og fra stoppested henholdsvis station, men det kan let klares med cyklen. Der kan så opstå problemer – dels at det kan være svært at finde en god, sikker og overdækket parkeringsplads til cyklen, dels at man ikke altid kan få cyklen med bus og tog, hvis cyklen også skal bruges i den anden ende af rejsen.

Et særligt problem er forbindelserne over Øresund og Storebælt, der fungerer som barrierer for cyklister. Det er især svært at få plads i toget til sin cykel i sommerperioden, hvilket hæmmer cykelturismen.

En handlingsplan kan skitsere, hvordan man kan fjerne nogle af disse forhindrede. Den skal omfatte parkeringsmuligheder, bedre og billigere muligheder for at tage cyklen med toget også i myldretiden, muligheden for at sætte cykelanhængere på visse busser og eventuelle andre tiltag.

Ad 4. Cykelfremme på arbejdspladserne

Det bør sikres, at større arbejdspladser sørger for overdækkede cykelparkingspladser til medarbejderne. Hvis der ikke er tilstrækkelig og sikre cykelparkingsforhold for de ansatte, kan det være en årsag til ikke at vælge cyklen til arbejde.

Ad 5. Revision af færdselsloven

Færdselsloven skal tage hensyn til alle slags trafikanter, men der er brug for et servicetjek, hvor loven gennemgås med cyklistøjne for at se, hvad der kan gøres for at fremme cyklismen uden at tilsidesætte andre hensyn.

Servicetjekket bør bl.a. omfatte en vurdering af følgende:

- En lavere hastighedsgrænse, f.eks. 40 km/t., i tætte bebygget område uden adskillelse mellem biler og cyklister.
- Mulighed for, at cyklister kan svinge til højre for rødt lys med fuld vigepligt for andre trafikanter, herunder fodgængere.