

Udskriftsdato: 23. december 2025

2007/2 BSF 115 (Gældende)

Forslag til folketingsbeslutning om bedre vilkår for cyklismen

Ministerium: Folketinget

Forslag til folketingsbeslutning om bedre vilkår for cyklismen

Folketinget opfordrer regeringen til at tage følgende initiativer til fremme af cyklismen:

1. Nye cykelbyer: Der afsættes i perioden 2008-2012 i alt 250 mio. kr. til 50 pct. statslig medfinansiering af mindst 25 nye cykelbyer.
2. Cykelpulje: Der afsættes fra 2009 mindst 50 mio. kr. årligt til 50 pct. medfinansiering af kommunale initiativer til forbedring af cyklismen, herunder sikring af børn, der cykler til skole og fritidsaktiviteter.
3. For at give bedre muligheder for kombineret brug af kollektiv trafik og cyklisme fremlægger regeringen senest i september 2008 en handlingsplan herom.
4. Større arbejdspladser pålægges at sikre cykelparkering m.v. for medarbejderne.
5. Regeringen fremlægger senest ved udgangen af 2008 en redegørelse for, hvordan færdselsloven kan gøres mere cyklistvenlig.
6. Regeringen fremlægger senest ved udgangen af 2008 en redegørelse for, hvordan krav til vejafmærkning og lign. kan fremme cyklismen.
7. Der iværksættes et projekt med titlen »Find den nemme og sikre cykelvej« på internettet.
8. Indsatsen mod cykeltyverier forbedres.
9. Der gennemføres et forsøg med henblik på at gøre lys på cyklen obligatorisk døgnet rundt.
10. Cyklismeforskningen styrkes.
11. Regeringen sikrer, at de skattemæssige forhold for forskellige transportmidler, herunder cykler, bliver belyst; både set fra medarbejder- og fra arbejdsgiverside med en belysning af mulighederne for at begunstige cyklismen. Belysningen kan enten ske ved at bede Skattekommissionen gøre det, eller ved at skatteministeren udarbejder en redegørelse senest ved udgangen af 2008.

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 partikelforurening fra bilernes udstødning. Senest har OECD i sin rapport om det danske miljø påpeget dette meget store sundhedsproblem. Forureningen 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 forureningen 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, »Fremtidsscenarioer 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.

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 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 forslagens 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 til 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 særlig 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 forhindringer. 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 cykelparkeringspladser til medarbejderne. Hvis der ikke er tilstrækkelig og sikre cykelparkeringsforhold 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 tættere 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.
- Generel regel om, at cyklister ikke skal holde for rødt i T-kryds, når de ikke krydser en kørebane (altså når de kører ligeud i T'ets overligger).
- Nye regler for placering af biler i højre bane før stoplys på gader uden cykelsti: I dag placerer mange bilister sig så tæt til kantstenen, at cykler ikke kan komme højre om. Det er til gene for cyklisterne og skaber farlige situationer, fordi nogle cyklister snor sig uden om.

Ad 6. Revision af krav til vejafmærkning

Det har vist sig, at man gennem en hensigtsmæssig vejafmærkning kan skabe øget tryghed og begrænse antallet af ulykker. Derfor bør følgende tiltag overvejes:

- Obligatorisk markering med blå vejbelægning eller cyklisttegn af cykelfeltet i vejkryds og rundkørsler i tættere bebygget område.
- Bilers og øvrige motorkøretøjers stoplinjer skal i signalregulerede vejkryds og rundkørsler placeres længere tilbage på kørebanen i forhold til cyklernes stopstreger.
- I vejkryds med signalanlæg etableres krydsning af bilernes højresvingsbane og en ligeudkørende cykelbane de steder, hvor dette er muligt.
- Såfremt der ikke er basis for et fast regelsæt, bør det i handlingsplanen angives, hvordan man ellers kan fremme brugen af bedre vejafmærkning m.v.

Ad 7. Nem og sikker cykelvej på nettet

I dag kan man på internettet få hjælp til at finde ruten, hvis man er bilist eller bruger den kollektive trafik, men det kniber mere, hvis man er cyklist, hvor man kan bruge cykelruter og visse gader, der er ensrettede for biler (men ikke motorveje), eller hvis man ønsker en sikrere (med cykelsti) eller roligere rute.

Der bør – gerne i samarbejde med Krak eller andre – iværksættes et projekt, der giver cyklister bedre

muligheder for at finde den bedste rute ud fra forskellige kriterier. Projektet må meget gerne også indtænke

<http://www.rejseplanen.dk/>

, så der bliver mulighed for at finde gode kombinationer af cykel, tog og bus.

Ad 8. Indsats mod cykeltyverier

Der stjæles fortsat alt for mange cykler. Frygten for tyveri får en del mennesker til at fravælge cyklen som transportmiddel, og det er synd.

Et af problemerne er, at man skal have stoppet en cykel og kontrolleret stelnummeret for at se, om cyklen er stjålet. Modsat biler, hvor man uden videre kan se registreringsnummeret. Løsningen er bl.a. at forsyne alle cykler med en chip, som nemt kan aflæses på en vis afstand. Der er ifølge hollandske erfaringer nogle tekniske problemer ved en sådan løsning, men regeringen bør undersøge, hvornår den kan realiseres, og så tidligt som muligt fastlægge de tekniske standarder.

Samtidig bør kommunerne opfordres til at lade p-vagter og andet personale kontrollere mistænkelige cykler. Såfremt der måtte være problemer med hjemmelen hertil, skal hjemmelen sikres.

Borgerne bør også inddrages, ved at der gives mulighed for, at de kan kontrollere, om en cykel findes i registeret over stjalne cykler. Så kan f.eks. en cykel, der i længere tid har været efterladt ved ens bolig, kontrolleres. En mulighed er, at lade forsikringsselskaberne stå for driften af registeret, idet de har en interesse i at nedbringe antallet af cykeltyverier.

Endelig bør kommunerne indsamle og registrere efterladte cykler, idet den retmæssige ejer så skal have fri adgang til at hente sin cykel i 3 måneder, inden den kasseres eller genbruges. Også dette register skal der være direkte borgeradgang til.

Den ordning er indført i Amsterdam og har vist sig så effektiv, at den allerede er blevet kopieret i andre byer og er ved at blive indført i hele Holland, jf. artiklen »Cykeltyveri: Amsterdam siger stop« i Politiken den 4. august 2007 samt erfaringer fra Trafikudvalgets tur til Holland i september 2007.

Ad 9. Lys på cykler også i dagtimer

Obligatorisk lys på cykler døgnet rundt vil nedbringe antallet af ulykker – også fordi cyklerne vil være mere synlige i de tidlige og sene timer med svagt dagslys, hvor der sker mange ulykker. Et sådant tiltag må også formodes at betyde, at der bliver færre problemer med cyklister, der glemmer at tage lygter med, når de kører ud i dagslys, men skal hjem i nattemørke.

Et storskalaforsøg i Odense Kommune har vist, at 2.000 cyklister, der kørte med lys døgnet rundt, havde hele 32 pct. færre ulykker end en tilsvarende kontrolgruppe.

Tidligere har batteriforbrug været et argument imod obligatorisk lys døgnet rundt – og dynamolygter er ikke populære. Men med fremkomsten af udmærkede induktionsbaserede diodelygter, er der nu en rigtig god løsning på det problem.

Det kan overvejes, om kravet kun skal gælde nye cykler for ikke at genere folk, der f.eks. har en såkaldt havelåge stående i deres sommerhus, eller om det skal gælde alle cykler. En mulighed er at begynde med nye cykler og udvide kravet til at gælde alle cykler efter f.eks. 3 eller 5 år.

Ad 10. Forskning i cyklisme

Der mangler viden om cyklisme. Det Strategiske Forskningsråd har fået afsat en pulje penge til transportforskning; det vil være naturligt at udvide denne pulje med f.eks. 5 mio. kr. årligt til forskning i cyklisme. To relevante emner kunne være:

– Hvorfor er den danske cykelkultur i tilbagegang – færre cykler især blandt børn og unge, og det vil have en række negative konsekvenser for samfundet?

– Hvordan kan man styrke samspillet mellem cykling og andre transportformer?

Ad 11. Skatteforhold

Den skattemæssige behandling af forskellige transportformer til og fra arbejde begunstiger i dag biler på bekostning af cykler. Befordringsfradraget udløses kun ved transport over lange afstande, hvor kun ganske få vælger at cykle. Og virksomheden kan trække udgifter til p-pladser ved virksomheden fra. Den kan også trække et cykelskur el.lign. fra, men skatteværdien heraf er langt mindre. Bl.a. i Holland er der bedre skatteforhold for cykler.

Dette ønskes belyst i en redegørelse.

Skriftlig fremsættelse

Pia Olsen Dyhr (SF)::

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om bedre vilkår for cyklismen.

(Beslutningsforslag nr. B 115).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.