



Input til Aftale om Grøn Mobilitet

Nye cykelstier ud og ind af de 28 mest trængselsramte byer uden for København samt langs statsvejene og en fortsat udbygning af Supercykelstinet i hovedstadsområdet vil styrke danskernes mobilitet markant og fjerne en stor del af trængslen på vejene. Cyklistforbundet præsenterer ni forslag, der vil være en gamechanger i grøn mobilitet, samt en finansieringsplan.

Notat
24. marts 2021

Cykling har gennem generationer gjort en stærk forskel for vores liv og hverdag, vores sundhed, vores miljø og vores byer. Den stærke danske cykelkultur og dens betydning for det gode hverdagsliv er et resultat af vores personlige valg og gode, politiske prioriteringer.

Den udvikling skal fastholdes og forstærkes. For det er mere nødvendigt end nogensinde før, at flere vælger cyklen: Mens færre og færre danskere cykler, dør flere og flere for tidligt på grund af inaktiv livsstil. Vores veje i og omkring byerne er ved at sande til i køer og trængsel. Vores verden er truet af massive, globale klimaudfordringer.

Aftalen om Grøn Mobilitet skal derfor være et visionært og helhedsorienteret styringsredskab frem mod 2030, der tænker udviklingen af det danske transportsystem – herunder cykelinfrastrukturen - tæt ind i klima-, sundheds-, byudviklings-, vækst- og børne- og ungdomspolitikken i Danmark.

De kommende års transportpolitik bør i langt højere grad end i dag fokusere på at gøre cyklen til et attraktivt og ligeværdigt alternativ til bilen i hverdagens transport samt på at fokusere på sammenhænge og skift mellem de forskellige transportformer. Det skal ske i erkendelse af, at fremtidens rejse fra A til B ikke vil være en rejse med samme transportmiddel, men en rejse, der består af forskellige transportmidler afhængig af, hvad der er mest effektivt og bæredygtigt på den givne strækning; Cykel-tog-gang, bil-bus-cykel, gang-tog-cykel. Kombinationsmulighederne er uendelige.

Cyklen kan med den rette planlægning – herunder parkeringsforhold – blive en afgørende faktor henimod et langt mere bæredygtigt rejsemønster. Vi mangler blot såvel den fysiske som elektroniske infrastruktur til at understøtte sådan en udvikling. Det siger sig selv, at ny teknologi – og udviklingen af denne – spiller en central rolle. Men det gør ny viden også. Som samfund har vi i den grad brug for den strategiske og tværgående viden, som kan bidrage til at gøre cykling til det oplagte valg i hverdagen for flere. Individuelle og samfundsmæssige gevinster ved cykling er veldokumenterede – så hvorfor er der ikke langt flere, der vælger cyklen.

Samtidig bør der gøres op med tankegangen om, at cykelinfrastruktur alene er et kommunalt ansvar. Med el-cykler, speed pedelecs og så videre har vi at gøre med cykler, hvis radius er en del større end på en traditionel cykel. Det er cykler, der lægger op til at (el)cykelpendle længere, end vi er vant til i dag, og dermed også oftere på tværs af kommunegrænserne. Med andre ord: Supercykelstier. Det samme gør sig gældende i forhold til de enorme udfordringer, der er med manglen på tilstrækkelig og sikker cykelparkering ved togstationer, stoppesteder og p-anlæg. Også her skal det i langt højere grad ses som et fælles ansvar.

Investeringen i aktiv transport – cykling og gang – er om noget sunde og fornuftige samfundsøkonomiske investeringer. Ikke mindst, når børn og unge tidligt får indarbejdet sunde og aktive transportvaner.

Forslag til gennemførelse

Cyklistforbundet anbefaler derfor, at følgende forslag tages med i Aftale om Grøn Mobilitet:

- Omkring 28 byer uden for København sikres der på baggrund af kortlægning og udbygning/sammenkædning af allerede eksisterende cykelinfrastruktur og i en radius 12-15 km et net af (super)cykelstiforbindelser med høj komfort fra oplandet og ind til byernes kerner i alle kompasretninger (i alt 1.000 km. ny cykelsti)
- Stort set alle statsveje i Danmark opgraderes med adskilt cykelsti (i alt 1.275 km ny cykelsti)
- Der sikres på baggrund af en detaljeret gennemgang tilstrækkelig tryk og sikker cykelparkering ved samtlige trafikknudepunkter og andre relevante steder
- Udbygningen af Supercykelstinet i hovedstadsområdet fortsættes.

Derudover anbefaler Cyklistforbundet, at følgende implementeres:

- I forbindelse med alle fremtidige større statslige og kommunale infrastrukturprojekter pålægges bygherre at udarbejde en cykelredegørelse som en del af det indledende planarbejde således, at det ved ethvert nyt infrastrukturprojekt afsøges, om det er relevant at anlægge ny/udbygge eksisterende cykelinfrastruktur
- Der åbnes op for økonomiske incitamenter for cykelpendlere. Arbejdsgiverne skal kunne belønne medarbejderens bæredygtige og sunde transportvalg uden skattemæssige konsekvenser for medarbejderen. Der kan hentes inspiration fra Belgien, Irland og flere andre EU-lande
- I forbindelse med tildelinger fra statslige cykelpuljer til kommunerne kan der i langt højere grad stilles krav om effektivering samt fremdrift i tværkommunale samarbejder
- Der indarbejdes mulighed for differentieret kommunal medfinansiering afhængig af den enkelte kommunes økonomi/særlige forhold, projektets karakter og eventuel naturlig sammenhæng med anden – statslig – cykelinfrastruktur
- Der sikres ikke mindst på cykelområdet rum til tværgående projekter fx de nødvendige forsknings- og vidensopsamlingsprojekter (herunder et cykelvidenscenter), kampagner, innovationsprojekter, teknologiudvikling og lignende og altså ikke kun til 'ny asfalt'.

Økonomi

Cyklistforbundet foreslår, at der frem mod 2030 afsættes 10% af den forventede samlede statslige investeringsramme i grøn mobilitet, og at der herudover tillægges kommunal medfinansiering.