



4. juli 2014

Pressemeddelelse

Regeringens nationale cykelstrategi hilses velkommen

Regeringens cykelstrategi peger på nogle vigtige prioriteringer. Men den tager ikke fat om hovedproblemet – at stigende velstand og faldende bilbeskatning lokker flere væk fra cyklerne og over i bilerne.

Regeringen har i dag fremsat en national cykelstrategi. Den angiver tre søjler man vil satse på: hverdagscykling (pendling m.v.), ferie & fritid samt ”nye og sikre cyklister” (sikker cykling til skole m.v.). Der afsættes ikke nye penge til udvikling heraf, idet man fortsat vil bruge Cykelpuljen, som har eksisteret i nogle år.

Det Økologiske Råd hilser cykelstrategien velkommen og støtter satsning på de tre søjler – og glæder sig over at regeringen tager ansvar for at vende udviklingen. Men hvis man reelt skal vende udviklingen mangler der nogle vigtige elementer. Som det også fremgår af cykelstrategien er cyklingen gået tilbage i landet som gennemsnit, set over de sidste årtier. Derimod er den gået frem i de byer, som har satset mest på at forbedre forholdene for cykling.

”Der kan opnås en del hvis flere byer laver en særlig indsats for cykling. Men så længe man også udvider bilvejene og det bliver stadig billigere at køre i bil, får vi ikke genoprettet faldet i cykling” udtaler Christian Ege, sekretariatsleder i Det Økologiske Råd.

Cykelstrategien konstaterer ganske korrekt, at det er forskellige ting der skal satses på i forskellige egne af landet. F.eks. bør der satses langt mere på elcykler på de mest kuperede steder – f.eks. i nogle af de østjyske byer – og i egne med længere afstande til f.eks. togstationer.

I dag er der dobbelt så mange biler pr. dansker som i 1970, og vi ved af erfaring, at jo flere biler der er i en husstand, jo mindre cykler man. I 2007 vedtog den daværende regering en reform af bilafgifterne, hvor bl.a. registreringsafgiften blev gjort delvis afhængig af bilens CO₂-udslip. Det var på det tidspunkt et fremskridt, men man gjorde det ved at alle benzinbiler som kører længere end 16 km/l (18 km for diesel) blev regnet for brændstoføkonomiske og fik afslag i afgift. Dette knæpunkt gjorde man statisk, og i dag er det dybt forældet. Det betyder at man fremmer biler, som slet ikke er i den bedste halvdel. Samtidig begunstiger man bilister ved at mange får fri parkering skattefrit ved deres arbejdsplads.

I september sidste år kom Trængselskommissionens rapport. Den anbefalede roadpricing og viste at trængslen på vejene vil vokse, med mindre man netop indfører roadpricing. Samtidig har vi over de sidste årtier set en voldsom stigning i folkesygdomme, f.eks. hjertekar-sygdomme, som er knyttet til mangel på motion. Øget cykling kunne være et vigtigt bidrag til at bekæmpe disse folkesygdomme og dermed både spare mange mennesker for lidelser og spare samfundet for milliarder i sygdomsomskostninger.

”Vi er nødt til at sadle om og begrænse muligheden for at tage bilen de steder, hvor kollektiv trafik og cykling udgør et reelt alternativ. Og samtidig skal vi netop udvikle disse, så flere mennesker med fordel kan cykle eller køre kollektivt”, udtaler Christian Ege, sekretariatsleder i Det Økologiske Råd.

Yderligere oplysninger: sekretariatsleder Christian Ege, tlf. 33 18 19 33 / 28 58 06 98