



# Alt i trafik skal jo være brok

Transportminister Magnus Heunicke om at turde gøre sig upopulær, om pladsmangel på cykelstierne, om ubehøvlet trafikantadfærd, om Næstved på cykel, om at prikke til de andre ministre – og ikke mindst om cykelpuljer og mangel på samme.

**Interview: Lotte Malene Ruby**

FOTO: TRANSPORTMINISTERIET



Transportministeren er selv en ivrig cyklist.

## Blå bog

Magnus Heunicke (S) kom i Folketinget i 2005. Han har bl.a. været trafikordfører for Socialdemokraterne, før han tidligere i år blev udpeget som transportminister. I juni lancerede han på regeringens vegne den nye nationale cykelstrategi »Danmark - op på cyklen«.

*Når man forbedrer forholdene for cyklister, vil bilister og andre trafikanter ofte opleve, at man gør deres forhold dårligere. Er du parat til at gennemføre en cykelpolitik, som på nogle områder vil være upopulær hos bilisterne?*

”Altså, i de mest trafikerede kryds i byerne kan der være i hundredevis af cyklister – og så holder der måske fem biler. Og der giver det ikke ret meget mening trafikalt, at cyklisterne har mindre plads end de der fem biler. Jeg møder både fodgængere og bilister, som er rasende på cyklisterne over, at de kører ubehøvlet. Og det er klart, at jeg synes, at vi alle skal køre ordentligt – men man må jo også se på, om noget af adfærdens skyldes, at der er for lidt plads. At man skal kante sig igennem.»  
*Men vil du stå på mål for, at man ind imellem laver nogle ændringer, som skaber brok?*

”Jamen, alt i trafik skal jo være brok. Der er kun den plads, der er, så alt vil give brok. Præmissen er, at det altid går ud over nogen, når vi laver politik.”

”Alle cykelstier er jo lavet på bekostning af flere spor til bilerne

eller bredere fortove. Så ja, det må nødvendigvis gå ud over dem, som ellers ville kunne bruge pladsen – nemlig bilerne. For der er altså bare mange flere, som er på cykler nu.”

*Både bilister og bus- og togpassagerer bliver økonomisk tilgodeset via de store trafikforlig, for ellers kan vi ikke få store trafikanlæg som motorveje og togskeer, der kræver store, statslige investeringer. I de senere år har cyklisterne også fået del i midlerne, og det har givet et kæmpe løft for hele området. Hvordan mener du fremadrettet, at forholdet mellem kommunal og statslig finansiering bør være på cykelområdet?*

”Når vi laver de her puljer, hvor der er en fifty-fifty-finansiering mellem stat og kommune, så er der enormt mange kommuner, der søger.»

»Puljerne gør en konkret forskel. Jeg har fx lige været i Randers, hvor borgmesteren stolt viste mig de cykelforbedringer, de har fået skabt pga. cykelpuljerne – og det er altså i en by, hvor vækst i cyklismen bestemt ikke er en selvfølge.»

”Man er lokalt klar til at spæde op, hvis staten giver halvdelen. Men jeg tror desværre ikke, at man har midler eller lokal vilje til at finansiere 100 pct. Så selv om langt det meste cyklisme er hverdagscyklisme, der foregår på kommunale veje, skal staten bidrage, hvis vi har en vilje til at skubbe på udviklingen.”

*Så du ser, at der skal være en statslig medfinansiering?*

”Ja, indtil videre skal der i hvert fald – ellers frygter jeg, at det hele bare går i stå.”

*I de seneste fem år har cykelområdet nydt godt af en femårig cykelpulje, men nu er den udløbet. Hvordan tænker du, at vi fremover kan sikre et langsigtet økonomisk fundament for den danske cykelkultur?*

”Nu skal vi evaluere Cykelpuljen og finde ud af, hvilke investeringer, der virker. Hvad er det præcis, der gør, at folk cykler meget nogle steder og får en kultur for det? Er det kampagner? Det er det formentlig også. Er det fordi, I har en stærk lokalafdeling i området? Det kunne også spille ind. Er det, at man laver et stærkt cy-



FOTO: MIKKEL ØSTERGAARD

kelstinetværk? Det er helt sikkert også en faktor.”

”Det bliver spændende at se den færdige evaluering. For så ser vi også, hvad samfundsøkonomien er i det. Og det kan bane vej for nye bevillinger, næste gang man sidder rundt om bordet med trafikpolitikkerne.”

*I cykelstrategien taler I både om nye cykelbyer og skolecykelbyer. Hvis jeg var en kommune, så ville jeg ikke bare satse på det her for ét år. Jeg ser det som en langstrakt proces – men lige nu ved jeg ikke, om der er medfinansiering ud over næste år. Hvordan takler vi den udfordring?*

”Ja, jeg var selv trafikordfører, da vi lavede det store trafikforlig i 2009. Det var et tiårigt forlig, men med en del femårige puljer – bl.a. Cykelpuljen. Vi afsatte en milliard til cykelområdet. Det er 200 mio. kr. om året, og så meget har vi ikke tidligere brugt på cyklisme, så det var jeg meget tilfreds med. Det er klart, at to milliarder og en tiårig pulje ville have været bedre. Men det kom jeg og de partier, som ønskede det, ikke igennem med.

”Vi må se på de næste år et ad gangen og håbe, at de partier, som sidder med indflydelsen, bliver ved med at have et højt ambitionsniveau. Men indtil nu har vi jo fundet penge, så lad os nu se, om det bliver så dårligt.”

*Vi krydser fingre, for Cykeldanmark er jo ved at knække over i to. Det går rigtig godt i København og de større byer, men dårligt mange steder på landet – bl.a. pga. nogle strukturelle forhold som sammenlægning af skoler og opførelsen af butikcentre på bekostning af lokale forretningsdrivende. Hvad vil du gøre for at bevare og udvikle cykelkulturen udenfor de store byer?*

”Ja, den er svær. For nogle år siden testede min familie og jeg livet uden bil et helt år i Næstved. Vores erfaring var, at hverdagen godt kunne lade sig gøre, men vi savnede fleksibiliteten i weekenden. Man skal måske i sommerhus eller i Bonbon-land med ungerne, og hvad gør man så? Og hvordan klarer man en lang tur ud i Bilka for at købe stort ind?”  
*Med 16 ruller toiletpapir bag på cyklen?*

”Ja, det fylder jo. Og det kan man jo ikke løse. Det mener jeg ikke, at man kan. Men man kan se på de samfund, de mindre provinsbyer, som gør det godt. Hvad kan man lære af dem? Og der er nogle kommuner – på tværs af partiskel og alt muligt – som faktisk gør det super godt.

*Men kan man ikke også statsligt koordinere mellem politikområderne og sige: Hvis I laver ny lovgivning for butikcentre, eller hvis I laver en lovgivning, som fører til centralisering af skolerne, så skal I også tænke konsekvenserne for cyklismen ind?*

”Jo, vi har jo love omkring sådan noget som butikcentre, og i europæisk sammenhæng er vi faktisk meget strikse omkring, hvor må de ligge, og hvor store må de være. Det ligger under miljøministerens område, men det spiller – lige som så mange andre aspekter – også ind på trafikområdet. I bund og grund handler det om at have et land, der er i balance, så der er arbejdspladser og skoler, og der er kulturinstitutioner og sker ting, som er interessante – også i de mindre

provinsbyer. Ellers bliver cyklen irrelevant i hverdagen.”

”I lørdags var min kone og jeg fx ude at spise med vores to børn. Vi cyklede og opdagede på turen, at der var en open air-koncert og en superfed stemning i byen. Næstved er stadig en by, hvor der er restauranter og noget liv i byen. Men i takt med at de ting bliver lukket og sendt ud i storcentret, så bliver det jo trist, for ingen gider cykle derud.”

*Går du som transportminister og prikker de andre ministre lidt på skuldrene og minder dem om de her ting?*

”Ja, jeg har talt med miljøministeren om det, og jeg har også talt med Carsten Hansen, som er minister for by, bolig og landdistrikter. For det er jo afgørende: Har du en by, hvor der er noget at komme efter, så er der også folk på cykel. Har du en by, som er lukket ned, så kører de rundt på knallerter og i biler.