

Fremme af sikker cykeltrafik

- en strategi



Denne strategi til fremme af sikker cykeltrafik er regeringens bud på, hvordan vi får flere danskere til at vælge cyklen. Strategien skal ses både som en udmelding om, hvilke initiativer regeringen selv vil sætte i gang indenfor de nærmeste par år og som inspiration til kommuner og amter til at forsøge at fremme cykeltrafikken lokalt.

Strategien er anden del af den nationale cykelhandlingsplan. Første del ”På cykel i det 21. århundrede” indeholder de politiske mål for cykeltrafikken i Danmark, som Kommunernes Landsforening, Amdsrådsforeningen og Trafikministeriet i fællesskab har formuleret. Strategien følges op af handlingsplanens tredje del: ”Idékatalog for cykeltrafik”, der er rettet mod teknikere i kommuner og amter, og som jeg har bedt Vejdirektoratet om at udarbejde.

Med handlingsplanens tre dele, mener jeg, at vi har lagt grunden til en bred debat om, hvor vi vil hen med cykeltrafikken i Danmark og hvordan vi kommer dertil. Jeg vil opfordre alle interesserede til at deltage i debatten om cykeltrafikens fremtid nationalt, men også lokalt – for det er de lokale initiativer, der for alvor kan gøre en forskel, når det drejer sig om at fremme cykeltrafikken.

Jacob Buksti
Trafikminister

Indholdsfortegnelse...

Mål for cykeltrafikken
Cyklen som transportmiddel
Fremme af sikker cykeltrafik
Nødvendige forudsætninger for fremme af cykeltrafik
Opfølgning

Cykeltrafik...

Som opfølgning på "På cykel i det 21. århundrede" udgivet af Trafikministeriet, Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen har Trafikministeriet formuleret denne strategi for, hvordan målene om bedre byer, sundere danskere, og overflytning af især korte bilture til cykel og gang kan nås gennem fremme af sikker cykeltrafik lokalt. Der kræves en målrettet indsats på mange områder på en gang for at nå målene, og et samarbejde mellem mange aktører, forvaltninger og sektorer er en forudsætning for skabe bedre byer og sundere danskere.

Dialog og samarbejde er nøgleordene, når cykeltrafikken skal løftes ind i det næste århundrede som et stærkere alternativ til biltrafikken.

Hvis cykeltrafikken skal øges markant, er det nødvendigt, at også andre end staten gør en indsats. Staten har ansvaret for ca. 1.600 km vej. Amter og kommuner har ansvaret for godt 75.000 km heraf de fleste i egentlige byområder, hvor cyklen som transportmiddel især har sin styrke. Det er derfor håbet, at denne strategi vil inspirere og motivere amter, kommuner og andre aktører til at opstille mål og handlingsplaner for cykeltrafikken, samt gennemføre konkrete indsatser, der kan fremme sikker cykeltrafik.

Det er de lokale tiltag/projekter, der for alvor gør en forskel, når målet er at få flere til at cykle.

Det skal understreges, at fremme af cykeltrafik ikke kun er en opgave for de tekniske forvaltninger i amter og kommuner. Det er en opgave, som involverer mange andre: social- og sundhedsforvaltning, lokalpolitikere, skoler, interesseorganisationer, virksomheder, trafikselskaber, sportsklubber, praktiserende læger – og ikke mindst den enkelte borger selv. Koordination af alle involverede parter og indsatser er derfor en vigtig brik i det puslespil, som fremmer sikker cykeltrafik lokalt og derigennem skaber bedre byer og sundere danskere.

Rollen som koordinator af den samlede indsats, hvor gensidig inspiration, motivation og tværfagligt samarbejde er nøgleordene, er en opgave, som med fordel kan lægges i den (amts-) kommunale miljø- eller vejafdeling. Men det er vigtigt at huske på, at fremme af cykeltrafik ikke kun drejer sig om at anlægge flere cykelstier.

I denne strategi peges på konkrete områder, hvor der skal gøres en indsats for at fremme cykeltrafikken i Danmark. Baseret på erfaringer fra projekter i ind- og udland, bl.a. Trafikpulje- og forskningsprojekter, er grupper af potentielle cyklister identificeret og den samlede indsats, der er nødvendig for at få de enkelte grupper til at vælge cyklen, beskrevet.

Vi kan ikke tvinge folk til at cykle - men kan gøre det lettere at vælge cyklen bl.a. ved at forbedre de fysiske forhold for cyklisterne og gennem en øget informationsindsats at gøre opmærksom på cyklens fordele som transportmiddel.

Mål

Målene for strategien er fastsat i henholdsvis regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed "Hver ulykke er én for meget", "Trafik 2005" og "På cykel i det 21. århundrede". Strategi til fremme af sikker cykeltrafik vil pege på hvilke virkemidler, der skal sættes på for at nå målene.

Mere cykeltrafik

I regeringens trafikpolitiske handlingsplan "Trafik 2005" fra 1993 er målet at overflytte 4 pct. af transportarbejdet med personbil til cykel eller gang inden år 2005. Dette vil svare til at øge antallet af cyklede kilometer med omkring 30 pct. ved overflytning fra bil til cykel frem til 2005.

Bedre byer og sundere danskere

"På cykel i det 21. århundrede" har som overordnet mål at skabe bedre byer og sundere danskere ved, at flere vælger cyklen som dagligt transportmiddel. Mens de nuværende cyklister skal fastholdes, skal endnu flere danskere motiveres til at vælge cyklen – især på de korte ture, således at miljøbelastningen i byerne reduceres og folkesundheden forbedres.

Forbedret trafiksikkerhed for cyklister

Regeringen har på baggrund af Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger udpeget ulykker med cyklister som et af de fire særlige indsatsområder til forbedring af trafiksikkerheden, der er beskrevet i "Hver ulykke er én for meget".

Cyklisternes trafiksikkerhed skal forbedres. Det er ikke acceptabelt, at cyklisterne som trafikantgruppe ikke kan færdes i trafikken uden at være udsat for en betydelig større risiko for ulykker end andre trafikanter. De høje ulykkestal for cyklister er en barriere, der skal overvindes, for at vi kan få flere til at cykle.

En forudsætning for at nå målene er, at flere vælger cyklen fremfor især bilen på de korte byture og en kombination af cykel og kollektiv trafik på de længere ture. For øjeblikket stiger biltrafikken i takt med, at cykeltrafikken falder. Dette er en udvikling, det er nødvendigt at vende for at nærme os målene. Spørgsmålet er derfor, hvordan får vi flere danskere til at vælge cyklen, mens de, der allerede bruger cyklen jævnligt, bliver ved med det?

Cyklen som transportmiddel

Valg af transportmiddel er et individuelt valg, og netop derfor er det nødvendigt at nå den enkelte dansker direkte for at få ham eller hende til vælge cyklen frem for andre transportmidler.

Stat, amt og kommune kan forbedre de fysiske rammer for cyklisterne gennem f.eks. nyanlæg og forbedret vedligeholdelse af cykelstier, dæmpning af bilers hastighed på arealer, hvor biler og cykler færdes sammen, forbedring af cyklisternes fremkommelighed mm. Det er en forudsætning for at kunne fremme cyklen som et attraktivt alternativ til bilen, at de fysiske forhold er i orden, men det er en adfærdsændring hos den enkelte trafikant, der skal til, for at cykeltrafikken i praksis kan øges.



Cyklens styrker

En cykel er et individuelt transportmiddel, der tilbyder sin bruger en høj grad af frihed. Den giver motion samtidig med, at man transporterer sig fra et sted til et andet. Det er nemt og fleksibelt at cykle til forskellige mål, hvilket giver en høj grad af frihed.

Med den friske luft bliver mange vågne og veloplagte på cykelturen om morgenen, og får stresset af på turen hjem fra arbejde eller uddannelse.

Danskerne vælger cyklen på grund af :

1. Motion og frisk luft
 2. Uafhængighed ved tilfældige ærinder
 3. Miljøhensyn, cyklen er miljøvenlig
 4. Økonomi, cyklen er billig
 5. Man kan transportere varer
- (Cyklens potentiale, Vejdirektoratet 1995)

Cyklen er billig i anskaffelse og drift i forhold til bilen. I følge Danmarks Statistik udgør det gennemsnitlige husstands-forbrug på transport ca. 30.000 kroner om året, heraf går ca. 85 pct. til udgifter i relation til anskaffelse, drift og vedligeholdelse af bil. Flere cykler og færre biler frigiver derfor økonomiske ressourcer til andet forbrug.

En ny mellemklassebil f.eks. en Toyota Corolla 1,3 koster i anskaffelse ca. 165.000 kroner. Nye biler kører i gennemsnit 20.000 km/år og en Toyota Corolla 1,3 kører 14,5 km/l. Med en benzinpris på 6,50 kr.pr.liter udgør benzinforsbruget alene 8966 kr. om året. Hertil skal lægges en årlig ejerafgift på 2180 kr. samt udgifter til evt. reparationer, service, forsikring, parkeringsafgifter osv.
(Færdselsstyrelsen, Hvor langt på literen? 1999)

Set ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt er mere cykeltrafik en stor fordel. Flere cyklende danskere giver en forbedring af folkesundheden generelt. Regelmæssig fysisk aktivitet nedsætter klart sygdomsrisikoen og dødeligheden. Sundhedsstyrelsen anbefaler, at alle voksne dyrker en halv times fysisk aktivitet dagligt. Det vil for mange svare til en daglig cykeltur til og fra arbejde.

En halv times daglig motion forlænger levetiden med 1-2 år, bl.a. fordi forekomsten af følgende sygdomme reduceres:

Hjertekarsygdomme (50% reduktion i risiko)

Sukkersyge (50% reduktion i risiko)

Fedme (50% reduktion i risiko)

For højt blodtryk (30% reduktion i risiko)

Fysisk aktivitet som cykling reducerer desuden symptomerne på knogleskørhed, depression og angstneuroser, samt forbedrer humøret.

(WHO: Charter on Transport, Environment and Health, London 1999)

Motion er til gavn for den enkeltes helbred, men også for samfundsøkonomien. Danskere i bedre form giver færre livsstilssygdomme, færre sygdomme giver færre udgifter til social- og sundhedsvæsenet i amter og kommuner.

At vælge cyklen er for mange mennesker i god overensstemmelse med deres holdninger til miljøet. Cyklen forurener ikke og den støjer ikke. Cykler kræver væsentligt mindre plads end biler. Flere cykler i bytrafikken vil derfor forbedre miljøet, og planlagt rigtigt vil mere cykeltrafik også kunne forbedre oplevelsen af byen og bymiljøet.

Storbydanskeren nyder oftere at cykle end anden transport: 34% nyder at køre i bil, 17% nyder at køre i bus, 24% nyder at køre i tog, 58% nyder at cykle (Gallup, 1998)

Barrierer for fremme af cykeltrafik

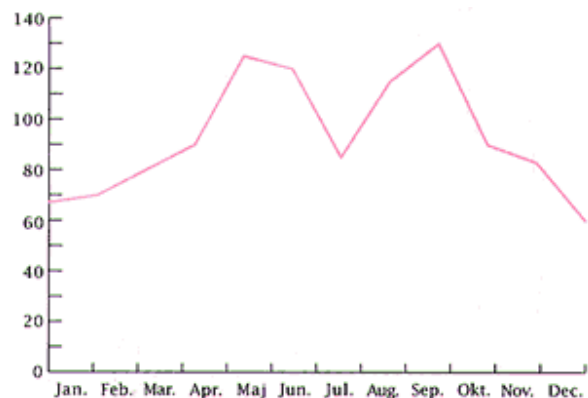
Cyklen har mange fordele, men kan ikke løse alle transportopgaver. En cykeltur overstiger sjældent 4 km, og mange synes, at 7 km eller mere er for langt at cykle. Særlige cykler og cykelanhængere muliggør transport af store og/eller tunge ting på cykel, men meget gods kan kun transporteres med andre større transportmidler.

En anden ulempe er, at på en cykel udsættes man mere for vind og vejr end når man transporterer sig med bil eller kollektiv trafik. Dette er en stor fordel, når vejret er tørt og varmt, men når det blæser eller regner kræver det en ekstra overvindelse at vælge cyklen fremfor bilen. Derfor er cyklen for mange sæsonbaseret.

I sommerhalvåret vælges cyklen, men i vinterhalvåret vælger mange bus eller tog. Hvis der ikke findes et realistisk kollektiv trafiktilbud i vinterhalvåret som supplement til cyklen, vil det være fristende for mange at udskifte kombinationen cykel/ kollektiv trafik med en bil, som kan bruges hele året.

At cykle kræver energi og stiller krav til brugerens fysik. Det er noget der appellerer til den aktive frem for den magelige. At cykle er ikke bare noget man gør, som når man sætter sig ind i en bil, - at cykle kræver fysisk anstrengelse.

Sved og et krøllet udseende som følge af at have været udsat for vejr og vind kan være medvirkende til at give cyklisten et ikke-strømlinet, lidt sjusket udseende. I en tid, hvor udseende og personlig fremtoning betyder mere og mere, er det ikke i cyklens favør, at den får sin bruger til at fremstå mindre tjekket.



Cyklisternes trafiksikkerhed

Cyklisternes trafiksikkerhed er en af de største barrierer, der skal nedbrydes, hvis vi skal have flere til at cykle. Derfor er det nødvendigt at forbedre sikkerheden for cyklisterne generelt. Usikkerheden og utrygheden ved at færdes i trafikken som cyklist skal ikke være en barriere for fremme af cykeltrafikken. Selv korte usikre delstrækninger af en længere overvejende sikker rute kan være medvirkende til, at mange fravælger cyklen.

I det seneste årti er cyklisterne den trafikantgruppe, som har haft den mindste nedgang i antallet af dræbte og tilskadedekomne. Af figur 2 fremgår, at der for 1998 er sket en lille forbedring af cyklisternes sikkerhed, men cyklisterne udgør stadig omkring 1/4 af alle tilskadedekomne i trafikken.

Der er i dag større risiko for at komme til skade ved at cykle en kilometer end ved at køre en kilometer i bil.

Undersøgelser viser dog, at en vækst i cykeltrafikken ikke øger det samlede antal personskader i trafikken.

Derimod betyder mere cykeltrafik på en given strækning, at risikoen for den enkelte cyklist falder.

ÅRSTAL	UHELD I ALT	CYKELISTER	ANDEL I %
1986/87	10.667	2.576	24 %
1993	8.513	2.558	30%
1994	8.279	2.517	30%
1995	8.373	2.467	29 %
1996	8.080	2.296	28%
1997	8.004	2.215	28 %
1998	7.556	1.909	25 %

Fremme af sikker cykeltrafik

På baggrund af cyklens tidligere nævnte styrker og svagheder som transportmiddel går den bedste strategi i alt sin

enkelthed ud på at gøre den enkelte trafikant opmærksom på cyklens styrker, samtidigt med at ulemperne afhjælpes, således at flere vælger cyklen som transportmiddel.

Erfaringer fra danske, tyske og hollandske byer viser, at kun i byer, hvor der gennem længere perioder er gjort en sammenhængende indsats med mange forskellige virkemidler, kan man observere en overflytning af trafik fra bil til cykel.

Oftest vil det ikke være nok at bygge nye cykelstier, cykelruter og stinet. Disse tiltag bør kombineres med cykelparkering, faciliteter på arbejdspladserne, samt planlægning og detaljløsninger, der understøtter cyklisternes sikkerhed og fremkommelighed undervejs. Der skal

på samme tid laves kampagner og informeres om fordelene ved at vælge cyklen frem for bilen. For at få flere til at cykle er det vigtigt at øge befolkningens bevidsthed om cyklens styrker.

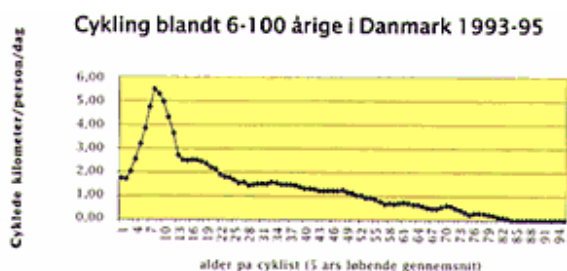
Initiativer, der fremmer gode vilkår for cyklisterne og giver cyklen høj prioritet i trafikafviklingen i byerne, kan være medvirkende til at fremme cykeltrafikken og samtidig fastholde de nuværende cyklister.

Hvem skal cykle?

Ikke alle dele af befolkningen er potentielle cyklister. Det er derfor vigtigt at få identificeret de grupper, som kan nås gennem information og kampagner, og her gøre en målrettet indsats for at påvirke netop disse grupper til at vælge cyklen.

Alene på baggrund af holdningspåvirkning har familier i Horsens ændret deres transportvaner i retning af færre korte bilture. Kvinder hæftede sig især ved omtale af bilkørsels påvirkning af helbredet og mænd fokuserede på forurening i forbindelse med bilers kolde starter. (Nye veje frem, projekt om familie, energi og transport, Horsens kommune, 1998).

Fysiske tiltag som flere sikre cykelstier og bedre vedligeholdelse af cykelarealerne er til gavn for alle cyklister og en nødvendig forudsætning, men en informations- og kampagneindsats rettet direkte mod bestemte målgrupper f.eks. skolebørn og forældre, bilister i byerne, eller virksomheder er mindst lige så vigtig. Det største potentiale for flere cyklister findes ved at overføre korte bilture på under 5 km til cykel.



Børn og unge

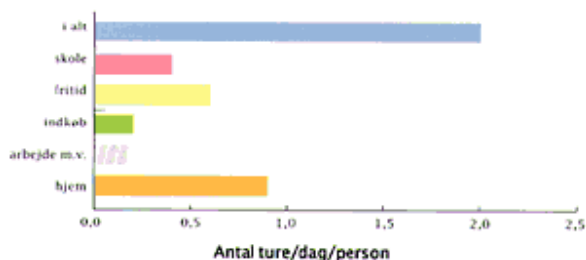
Børn og unge cykler væsentligt mere end voksne. I gennemsnit cykler hvert barn i Danmark i alderen mellem 6 og 15 år omkring 5 km om dagen. Det er derfor vigtigt, at disse aldersgrupper fastholdes som cyklister, men forholdene for børn og unge som cyklister skal forbedres, hvis børn stadig skal bruge cyklen til skole og fritidsaktiviteter – også efter de er fyldt 15 år.

Cyklen er udover gang børns eneste måde at transportere sig selvstændigt på, hvorfor skolebørn også fremover skal lære at cykle og have optimale muligheder for at bruge cyklen dagligt. Der skal derfor stadig skabes trygge og sikre forhold for børn på cykel. Hvis ikke de fysiske forhold er i orden vil stadig flere forældre vælge at køre deres børn i skole og til fritidsaktiviteter i bil. En lokal informationsindsats rettet mod forældre til skolebørn kombineret med anvisning af de mest sikre cykelveje til og fra skole og forskellige fritidsaktiviteter er en måde, der kan være medvirkende til, at forældre ikke transporterer børn i bil, men lader dem cykle selv.

Undersøgelser viser, at børns motoriske kunnen er blevet stadigt forringet gennem de seneste ti år. Når børn cykler forbedrer det deres kondition og især deres motorik. Sundhedsstyrelsen anbefaler, at børn sikres en times fysisk aktivitet om dagen. En del af denne aktivitet kan dækkes gennem en daglig cykeltur til og fra skole. Øget information om dette kan være med til, at forældre undlader at transportere børnene i bil.

Der er allerede gjort meget for at undgå, at forældre kører deres børn til skole i bil f.eks. ved sikring af skoleveje samt stop- og parkeringsforbud ved skoler, men der kan stadig gøres meget for at overflytte skolevejstrafik fra bil til cykel.

Børns cykelture fordelt på formål - Børneundersøgelsen i 1993 og 94



Børn er nogle af de mest sikre cyklister. Det er blandt andet et resultat af en langsigtet indsats med undervisning i cykling blandt skolebørn. Regeringen ønsker at fortsætte og udvikle denne indsats. Samtidigt vil sikring af børns skoleveje forbedre mulighederne for at fastholde dem som cyklister.

Udskyde bilkøb

Unge skifter ofte til bil, når de når alderen til kørekort, efter endt uddannelse, eller når de stifter familie. En måde, hvorpå denne gruppe kan fastholdes som cyklister, er ved at påvirke dem til at udskyde køb af bil. Dette kan blandt andet ske gennem information om de faktiske udgifter ved anskaffelse og drift og vedligeholdelse af bil.

Information om cyklen som en del af en sund livsstil kan også være en indgangsvinkel til at fastholde unge som cyklister længere.

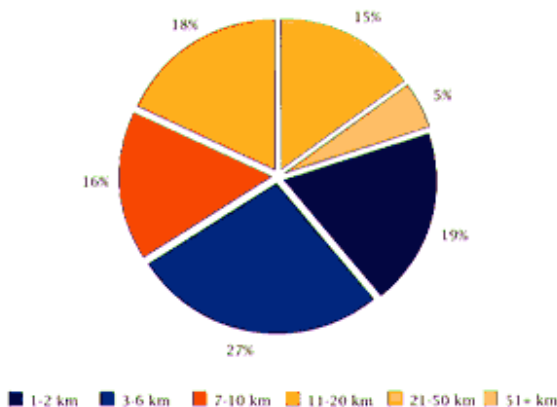
For mange børnefamilier hører bil og børn sammen. Bilen opfattes som en nødvendighed i en stresset hverdag, hvor tiden kan være knap. Men børn kan sagtens transporteres på cykel på kortere distancer enten på cyklen eller i anhænger.

Kampagner, om at bilkørsel i byen er medvirkende til at forringe kvaliteten af den luft, som også børnene indånder, eller at bilerne skaber utryghed for børn i trafikken, kan være en indgangsvinkel til at få især børnefamilier til at overveje køb og brug af bil.

Det er sundere at transportere børn på cykel end i bil i tæt bytrafik, viser en undersøgelse som Trafikministeriet har fået foretaget af Miljøforskergruppen og Roskilde Universitetscenter. Børn, der transporteres i biler udsættes for tre-fire gange så store mængder BTEX (Benzen, Toluen, Ethylen og Xylen) som børn, der transporteres på cykler.

Mange opfatter bilen som en nødvendighed, hvis der er langt mellem bolig og arbejde. Hvis det skal være muligt at udsætte eller helt undgå køb af bil, er det en nødvendig forudsætning, at der findes reelle alternativer til bilen i form af gode kollektive forbindelser som kan kombineres med brug af cykel.

Den procentvise fordeling af bilture pr. dag - fordelt efter turens længde



Færre bilister i byerne

Bilejerskabet er en afgørende faktor for valg af transportform. Mange står overfor valget om at købe enten bil nummer ét eller to. I familier med to biler er persontransportarbejdet med bil væsentligt højere, end hvis der kun er en bil. Det er derfor vigtigt for fastholdelsen af de nuværende cyklister, at købet af bil nummer et eller to bliver udskudt længst muligt.

Fremme af alternative løsninger som samkørsel og delebiler lokalt er ligeledes til gavn for cykeltrafikken. Bilejere i byerne skal motiveres til at erstatte egen bil med cyklen eller en kombination af cykel og delebiler.

	1 bil	2 biler	> 2 biler	ingen bil
Gang	0,4	0,2	0,1	0,9
Cykel	1,2	0,6	0,5	2,9
Bus	1,6	1,5	0,6	4,2
Tog	2,1	1,5	0,9	6,4
Personbil, føre	23,1	36,3	44,2	1,6
Personbil, pass.	7,2	8,3	7,3	5,9

Kampagner kan illustrere, hvad køb af bil nr. 1 og 2 svarer til i andre goder f.eks. mere fritid. Regeringen vil informere trafikanterne om de faktiske udgifter, der er forbundet med valg af transportmiddel. Det er relevant i forbindelse med genanskaffelse af bil eller for familier, der står overfor eventuelt at ville anskaffe sig bil nummer et eller to. Der skal gøres en ekstraordinær indsats for at belyse de reelle udgifter ved forskellige muligheder, ligesom nye alternativer som f.eks. samkørsel og delebilsordninger skal belyses og formidles.

Nye cyklister i byerne

De relativt korte afstande i byerne gør cyklen til et realistisk alternativ til bilen. Mange undersøgelser har vist, at det at have adgang til brug af bil i sig selv er den primære årsag til valg af bilen som transportmiddel frem for andre. Mere nuanceret brug af forskellige transportmidler vil give flere cyklister i byerne. Blot fordi man ejer en bil behøver den ikke at blive brugt hele tiden. Cyklen kan bruges på de korte ture, bil og kollektiv trafik på de længere. At der er et stort potentiale og perspektiv i at flytte nogle af bilturene over til cyklen fremgår tydeligt af figur 5, der viser den procentvise fordeling af bilture pr. dag fordelt efter turlængden. Af figuren fremgår det at langt de fleste af danskernes ture i bil er meget korte. Halvdelen af turene i bil er under seks kilometer og hele tyve procent af turene er under to kilometer dvs. at målet for turen ligger inden for såvel cykel- som gåafstand. Det væsentlige er, at flere bliver opmærksom på cyklens fordele som transportmiddel i byområder og på de uheldige bivirkninger ved bilen som transportmiddel på de korte ture.

Kampagnerne skal primært orienteres mod bilister, der har positive holdninger til og/eller viser interesse overfor cykeltrafik. Der skal lægges vægt på, at mere cykling er et sundheds- og miljømæssigt fremskridt set i forhold til bilismen. På et personligt plan kan cykeltrafik forbindes med bedre kondition, styrket motorik og mere psykisk velvære. På et samfundsmæssigt plan kan cykeltrafik forbindes med et bedre bymiljø, mindre energiforbrug og en effektiv måde at realisere borgernes transportbehov.

Men igen - de fysiske forudsætninger skal være i orden for at kunne flytte bilister til cyklen blot en gang imellem.

Familier, hvor børnene er flyttet hjemmefra, er en målgruppe, hvor sundhed, motion og omtanke for miljøet ofte har bedre vilkår. Derfor kan familiernes daglige transport muligvis også ændres fra bil til cykel.

Regeringen vil gennemføre en langsigtet og systematisk informationsindsats for at fremme brugen af cyklen i dagligdagen. Dette indgår som en vigtig del af regeringens folkesundhedsprogram 1999 - 2008.

Informationskampagnerne skal tage udgangspunkt i de sundheds- og miljømæssige fordele ved at vælge cyklen frem for bilen - de skal underbygge en grøn og sund livsstil. En vigtig målgruppe vil derfor være bilister med positive holdninger til cykeltrafik. Motion vil være det bedste argument for at cykle. Kampagnerne skal også sigte mod at fastholde cyklister, der traditionelt skifter til bil på grund af alder, job eller familiesituation.

Pendlere og personer med relativt kort afstand til arbejdet er også en målgruppe, som det er relevant at flytte fra bil til cykel eller en kombination af cykel og bus/tog. Virksomhederne kan, sammen med kommune og lokale trafikselskaber, være med til at motivere deres ansatte til at vælge cyklen frem for bilen til og fra arbejdet og ikke mindst i forbindelse med arbejdet.

Cykler på arbejde

Virksomheder kan være med til at ændre de ansattes transportmiddelvalg ved at tilbyde optimale forhold for cyklende medarbejdere. Badefaciliteter, gode cykelparkeringsmuligheder og mulighed for reparation af cykler og opbevaring af regntøj o.lign. er forhold, der kan være medvirkende til at få flere til at cykle til arbejde.

Virksomheden kan desuden anskaffe firmacykler, som medarbejderne kan/skal anvende ved transport i arbejdstiden i stedet for taxa og firmabil.

Herudover kan virksomheden lave samkørselsordninger for medarbejdere, således at brugen af bil til og fra arbejde vil blive reduceret. Dette får ikke flere til at cykle til arbejde, men reducere brugen af bil i det daglige for en del medarbejdere, og giver økonomiske besparelser for den enkelte.

Kommunen kan assistere virksomheden i udarbejdelse af en egentlig transport- eller pendlerplan, og kan sammen med lokale trafikselskaber medvirke til at de nødvendige forudsætninger for at føre planen ud i livet er til stede. Direkte cykelstier til virksomheden fra station, aflåst parkering til pendlercykler ved station eller rutebilstation, eller økonomisk fordelagtige tilbud til medarbejdere, der ønsker at medbringe cyklen i toget til og fra arbejde, vil understøtte medarbejdernes brug af cyklen i forbindelse med arbejdet.

En transportplan kan give virksomhederne et mere grønt image, og samtidig sparer virksomheden ofte penge. De ansattes sundhed og psykiske velvære forbedres, og derved falder antallet af sygedage. Desuden kan udgifter til taxa, befordringsgodtgørelse, firmabiler og bilparkeringspladser nedbringes.

Regeringen vil sikre, at der udarbejdes informationsmateriale rettet mod kommuner og amter, der rummer gode råd, ideer og forslag til hvorledes cyklen kan favoriseres som transportmiddel. Materialet vil kunne indeholde information om anskaffelse af firmacykler, virksomheders muligheder for at forære medarbejderne en cykel uden at det giver problemer med skattevæsenet, samt vejledning i udarbejdelse af transportplaner for bæredygtig transport i virksomheder.

En placering af virksomheden i centrum af byen giver som regel flest medarbejdere mulighed for at cykle. Initiativerne kan medføre flere cykelture mellem bolig og arbejde, men også i forbindelse med transport på arbejdet kan cyklen bruges mere.

Jo flere virksomheder i et lokalområde, der udarbejder transportplaner, køber firmacykler, og forbedrer forholdene for de cyklende medarbejdere, desto flere cykler vil ses i gadebilledet. Det giver bedre lokalområder med mindre biltrafik, øget tryghed og trafikikkerhed.

Andre cyklister

Nogle cyklister transporterer sig ikke udelukkende mellem hjem og arbejde/fritidsinteresser, og bruger derfor cyklen som andet end et transportmiddel. Motionscyklister og cyklister organiserede i sportsklubber kan være med til at synliggøre mulighederne for at benytte cyklen som middel til at komme i bedre form, og virke som inspiration for andre til at sætte sig op på cyklen.

Turcyklister, der bruger cyklen på ferie, er også en gruppe, som er med til at synliggøre cyklen som transportmiddel og som kan bringes til at benytte cyklen i hverdagen.

Nødvendige forudsætninger for fremme af cykeltrafik

Uanset hvilken type cykeltrafik, der ønskes fremmet i et lokalområde er der nogle fysiske forhold, som skal være i orden for at få flere til at cykle. Cykeltrafikken fremmes kun gennem en kombination af forbedring af de fysiske forhold og information. Det er især kommuner og amter, der kan være med til at fremme sikker cykeltrafik ved at sikre, at overordnet trafikplanlægning og indretning af trafikmiljøet i byerne bliver lavet på cyklisternes betingelser.

Idekatalog for cykeltrafik

For at sikre at den bedste viden om planlægning, design osv. for cyklister udbredes til teknikere i amter og kommuner, har Trafikministeriet bedt Vejdirektoratet om at udarbejde et idekatalog for cykeltrafik. Idekataloget indeholder anvisninger på, hvordan cykeltrafik kan fremmes lokalt både gennem optimal planlægning for cyklister og ved udarbejdelse af lokal handlingsplan for cykeltrafik. Endvidere indeholder idekataloget vejledning i planlægning og design af cyklisters færdselsarealer, cykelparkering, drift og vedligehold af cyklisters færdselsarealer.

Overordnet trafikplanlægning

For at fremme cykeltrafikken og fastholde de nuværende cyklister, er det vigtigt at betragte cyklister som ligeværdige trafikanter. Cyklister og fodgængere skal ikke føle, at de kun får tildelt den del af infrastrukturen, der er tilovers, når biltrafikken er blevet tilgodeset. De skal inddrages i byens trafikpolitik på lige fod med andre transportmidler.

Det skal være nemmere, sikrere og mere trygt at færdes i byerne på cykel. Derfor er det i visse situationer nødvendigt at opprioritere cykeltrafikken i forhold til biltrafikken i byerne.

Danske byer er indrettet, så det er nemt at komme rundt i bil, og bl.a. derfor bliver mange korte ture udført i bil. Men bilerne præger byen mere end vi havde forestillet os. De skaber utryghed, støj og er pladskrævende.

For at skabe et bedre bymiljø for beboere og bløde trafikanter i byerne opfordres kommunerne til i større udstrækning at anvende zoneprincippet. Byer kan inddeles i zoner, så biltrafikken samles på nogle få trafikveje. Skal man som bilist fra en zone til en anden må man ud på de større veje – forbindelserne indenfor er brudt, men selvfølgelig ikke for cyklister og fodgængere.

Regeringen har afgivet en redegørelse til Folketinget om byernes trafik med henblik på at skabe grundlag for en generel diskussion af byernes trafikforhold. I forlængelse af redegørelsen har Regeringen fremsat forslag om ændring af færdselsloven således, at kommuner og amter får mulighed for at gennemføre forsøg med miljøzoner og andre færdselsregulerende initiativer i byerne. Dette vil også komme cyklisterne til gode.

I byer uden ringveje og i mindre byer, hvor zoneprincippet ikke er en løsning, vil en større grad af hastighedsdifferentiering gavne cyklisternes sikkerhed og tryghed. Fartdæmpende ombygninger af overordnede trafikveje, uanset om vejene har cykelsti, og områdevis trafiksanering, er en måde at prioritere cyklisterne på. Byveje med cykelstier bør ideelt set ikke have hastigheder over 50 km/t. Vejarealer med blandet trafik - bil, cykel og fod-gænger - bør ideelt set have hastigheder på 30 km/t eller lavere. Det gælder for eksempel boligveje eller veje, der passerer forbi skoler eller institutioner.

Når en fodgænger påkøres af en bil, der kører med 30 km/t, er risikoen for at blive dræbt ca. 10 %. Er bilens hastighed 50 km/t i kollisionsøjeblikket er risikoen for at blive dræbt 80 - 90 %.

Cykelruter

Indretningen af trafikmiljøet har stor betydning for antallet af cyklister og deres sikkerhed. Flere vælger cyklen, når der etableres flere, mere direkte cykelstier og -ruter forbundet i et sammenhængende net. Når man ønsker at flytte bilister til cykel er det i høj grad de hurtige og direkte ruter, man skal satse på. Cyklen skal kunne konkurrere tidsmæssigt med bilen.

Cykelruterne kan forløbe i eget tracé, langs veje eller ad svagt trafikerede hastighedsdæmpede lokalveje.

Etablering af cykelstier mellem byerne, som giver cyklisterne uden for byområder den største sikkerhed og tryghed, kan fremme cykeltrafikken mellem mindre byer på landet.

I byområder, hvor cykelstinet allerede eksisterer, kan kvaliteten af nettet ofte gøres meget bedre, og nettet kan gøres mere direkte og sikkert. Det er væsentligt at udfylde „hullerne“ i nettet.

Ved at bygge broer, tunneler og ophæve ensretning for cyklister kan ruterne gøres mere direkte. Ved at etablere grønne bølger for cyklister, fjerne bomme og prioritere cykelruter over krydsende veje kan ruterne gøres hurtigere.

Drift og vedligehold

Vejoverfladens kvalitet har stor betydning for cyklister, og jævnhed og rengøring og vintervedligeholdelse af cyklisters færdselsarealer er vigtige til fremme af cykeltrafikken.

Bilister og cyklister skal være lige tilfredse og trygge ved det aktuelle niveau for drift, ren- og vintervedligeholdelse.

Flere steder bliver cyklisternes færdselsarealer saltet og sneryddet til sidst af vejbestyrelserne.

Vintervedligeholdelse af det overordnede cykelstinet bør have samme prioritet som overordnede trafikveje. For bilisterne er god snerydning først og fremmest et spørgsmål om fremkommelighed, mens det for cyklisterne i høj grad er et spørgsmål om sikkerhed.

En cykelsti, hvor der ofte ligger glasskår eller mange småsten, resulterer i punkteringer og øger risikoen for at vælte med cyklen.

En dårlig vedligeholdt sti eller dårlige materialer kan betyde, at cyklisterne undgår denne rute, nogle holder op med at cykle, og store huller i vejen kan resultere i ulykker for cyklisterne. Især i mørke kan der være problemer med at se huller, som for bilister er bagateller, men som for cyklister kan være årsag til styrte.

Lunker (huller/fordybninger) på cykelarealer resulterer i store pytter i dårligt vejr, som cyklister prøver at undgå. Det giver slingrende kørsel og cyklister på kørebanen med dårlig sikkerhed til følge.

Også her vil ligestilling i driften af anlæg for henholdsvis cyklister og bilister forbedre cyklisters forhold væsentligt. Ved ligestilling i driften forstås her, at oplevelsen af vedligeholdelsesniveauet skal være den samme uanset om man cykler eller er i bil.

Ved vejarbejder - både på cyklisters og bilisters færdselsarealer - bliver cyklistens areal ofte inddraget som arbejdsområde eller som kørebane for bilerne. Dette resulterer i forringede vilkår for cyklisterne.

Ved ledningsarbejder på cyklisternes færdselsareal resulterer retablering af slidlag ofte i ujævnheder, som er generende og udgør en reel risiko for cyklisterne. Der bør derfor stilles større præcise krav til udførende ved lednings- og asfaltarbejder om jævnhed af cyklisters færdselsareal, og vejbestyrelserne bør være bedre til at følge op på om kravene efterleves af entreprenørerne.

I de senere år er bro- og chaussésten ofte anvendt som vejbelægning - til skade for cyklisternes komfort. Lange stræk med bro- eller chaussésten kan få cyklisterne til at vælge andre - og farligere - ruter, eller at køre på fortovet til gene og fare for fodgængerne.

Når kommuner skal forny bymidter eller etablere bygennemfarter er det vigtigt, at der i valget af belægninger tages hensyn til, at arealerne skal kunne benyttes af cyklister.

Parkering

For at få flere bilister til at vælge cyklen og derved skabe flere nye cyklister i byerne vil det være nødvendigt at lave lokale restriktioner for biltrafikken. Udover de tidligere nævnte planlægningsvirkemidler kan parkeringsrestriktioner være med til at fremme bilisternes lyst til at bruge cyklen.

En aktiv parkeringspolitik kan påvirke transportmiddelvalget i mange kommuner og dermed også løse nogle af de trafikskabte miljø- og sikkerhedsproblemer.

Regeringen vil overveje mulighederne for et mere fleksibelt regelsæt for de kommunale parkeringsfonde. Der bør således kunne dispenseres for anlæg af bilparkeringspladser eller for betaling til parkeringsfonde såfremt en virksomhed fremlægger veldokumenterede planer for alternative løsninger af virksomhedens parkeringsbehov - f.eks. ved kollektive løsninger, gennem samkørsel eller med transportplaner, der helt eller delvist er baseret på cykeltrafik.

Mindre attraktiv bilparkering

Parkeringskapaciteten og parkeringsafgifter for biltrafikken spiller en stor rolle for biltrafikmængden. Færre eller dyrere bilparkeringspladser samt afskaffelse af kantstensparkeringer, som vil give mere plads til cyklerne, er effektive midler, der ofte umiddelbart kan tages i brug.

Kommunerne opfordres til at indføre en parkeringspolitik, der f.eks. koncentrerer parkeringen omkring et ringgadesystem og i nærheden af stationer og kollektive trafikterminaler.

Betalt parkering og tidsbegrænset parkering kan sammen med en reduktion i antallet af almindelig kantstensparkering i byer minimere langtidsparkeringen i byområder og derved motivere især pendlende bilister til at bruge cyklen. På korte ture udskifter mange bilen med cyklen eller bussen, når parkering af bilen begynder at koste penge selv ved små beløb.

Større og flere centrale byområder kunne have afgiftsbelagt offentlig bilparkering, og en reduktion i antallet af kantstensparkering kan påvirke transportmiddelvalget. Mulighed for styring af antallet af private parkeringspladser vil kunne øge antallet af cyklister.

Kravene til bilparkeringspladser bør kunne erstattes med cykelparkering.

Cykelparkering

Der er kun få steder indrettet moderne og velfungerende parkeringsmuligheder for cykler. Manglen på tyverisikret parkering for cykler er en af årsagerne til, at der hvert år stjæles ca. 100.000 cykler i Danmark.

Registrering af og prognoser for parkerede cykler før etablering af nye cykelparkeringsfaciliteter kan sikre, at placering af cykelparkering sker efter behov og ønsker. Der bør skelnes mellem kort- og langtidsparkering, så valg af den rigtige standard og kvalitet kan foretages. Ligeledes kan kortlægning af steder, hvor cykeltyverier er foregået, indgå i planlægningen af cykelparkeringsfaciliteter.

En fastlæggelse af minimumsgrænser i kommune- og lokalplaner for antallet af cykelparkeringer ved stationer, busstoppesteder, etageboliger, arbejdspladser og forretninger i byområder vil kunne forbedre forholdene for cyklister.

Kombination med kollektiv trafik

4 % af alle cykelture blandt de 16-74 årige foregår i kombination med andre transportmidler, primært bus, tog og S-tog. Det er specielt på de mellemlange ture, at cyklen kombineres med kollektiv transport. Set i forhold til den nuværende situation betyder mere brug af cyklen som fødertrafik til den kollektive transport, at kundeoplandet til togstationer og busstoppesteder udvides. Dette muliggør en overflytning af længere bilture i myldretiderne til en kombination af cykel og kollektiv transport.

Regeringen ønsker, at der skal ske et markant løft i mulighederne for at kombinere cykelture med ture i bus og tog. Der skal være billigere at medtage cyklen i toget. Især for at forbedre børnefamiliernes muligheder for at

benytte kombinationen af cykel og tog skal børn under 10 år, der selv kører gratis med toget, også have mulighed for at medtage børnecykler gratis.

Bedre integration af kollektiv trafik og cykeltrafik kræver, at der fortsat arbejdes på at give gode og sikre parkeringsforhold på terminalerne f.eks. gennem projekter, der forbedrer parkeringsfaciliteterne ved stationer, busstoppesteder og rutebilstationer. Faciliteterne bør være af høj standard, være overdækket, og på tyveriplagede terminaler bør cykelparkeringen overvåges eller være aflåst.

Pendlercykler, der kan bruges af ansatte mellem arbejde og station, og som er placeret på stationen, er en måde at fremme cyklismen. Bycykler, som stilles gratis til rådighed for alle, i større byer med god kollektiv trafikbetjening, gør det nemt at kombinere bus/tog med cyklen. Bycyklerne bør være tilgængelige ved større terminaler, turistattraktioner og andre store mål for cykeltrafikken.

Tryghed og sikkerhed

Samtidig med indsatsen for at øge antallet af cyklister, må der arbejdes målbevidst på at forøge trygheden og trafiksikkerheden for denne udsatte trafikantgruppe. Hvis især børn og unge skal fastholdes som cyklister, er det meget vigtigt, at sikkerheden forbedres for netop disse aldersgrupper.

Cyklisterne udgør ca. 25 pct. af alle tilskadekomne og dræbte i vejtrafikken.

Risikoen for at blive dræbt eller alvorligt kvæstet er mindst 6 gange større på cykel end i bil pr. kørt km. Ud over den reelle ulykkesrisiko betyder det også en oplevet utryghed for den enkelte cyklist.

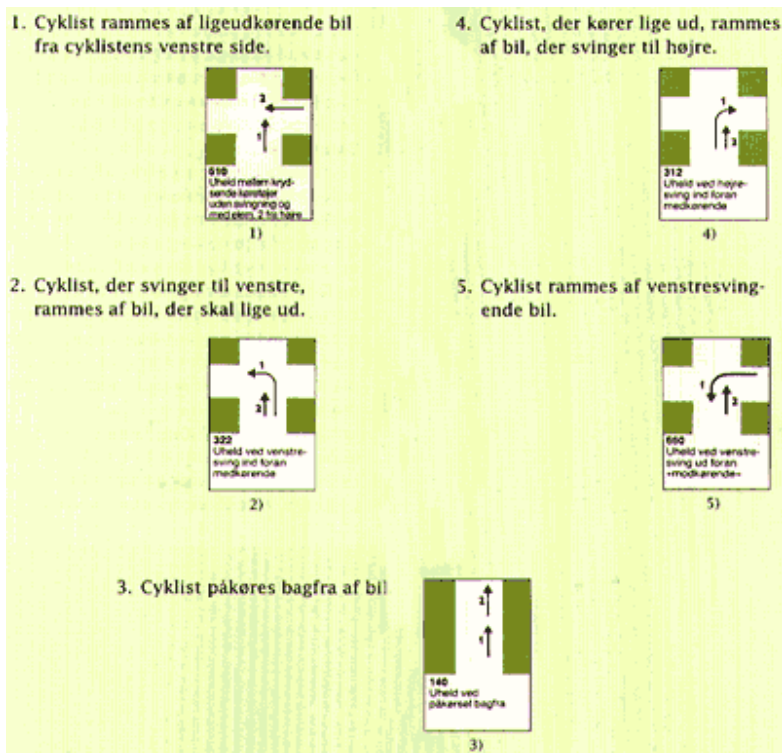
En lokal stedfæstelse af cykelulykker over en årrække kan give fingerpeg om, hvor der bør arbejdes med ulykkesforebyggende tiltag. Som supplement til politiets ulykkesregistrering vil benyttelse af skadestueoplysninger forbedre grundmaterialet, idet skadestuerne får oplysning om væsentlig flere cykelulykker end politiet.

De fleste ulykker med cyklister sker i kryds. Med kendte og relativt enkle foranstaltninger kan cyklisternes tryghed og sikkerhed forbedres betydeligt. Eksempelvis kan etablering af afkortede cykelstier, tilbagetrukne stopstreger for biler, før grønt for cyklister eller etablering af blå cykelfelter medføre en mærkbar reduktion i risikoen for cyklistulykker i signalregulerede kryds.

På strækninger vil anlæg af cykelstier eller cykelbaner forbedrer cyklisternes sikkerhed og tryghedsfølelse. En dæmpning af bilernes hastighed vil give tilsvarende effekt.

Adfærdsbearbejdende kampagner kan give væsentlige sikkerhedsforbedringer. Specielt hvis kampagnerne kobles sammen med fysiske ændringer på vejnettet og udvidet kontrol fra politiet. Kampagnerne for bedre sikkerhed for cyklisterne kan rettes mod både cyklister og bilister.

Intensive kampagner for bremses, cykelhjelm, lys, reflekser og andet udstyr har en betydelig effekt på cyklisters trafiksikkerhed. Brug af cykelhjelm har en dokumenteret positiv sikkerhedseffekt mod hoved- og ansigtsskader.



Regeringen vil gennem lovgivning, vejledninger og regler bidrage til at forbedre cyklisteres fremkommelighed og sikkerhed i byerne. I forbindelse med revision af vejreglerne „Byernes trafikarealer“, udarbejdelse af et cykelidékatalog og gennem anbefalinger til kommune- og regionplanlægning vil regeringen styrke cyklens plads i planlægningsarbejdet. Regeringen gennemfører forsøg, bl.a. via ændringer i færdselsloven, med henblik på at forbedre sikkerheden, fremkommeligheden og komforten for cyklisterne. Forsøgene gennemføres i Danmarks nationale cykelby, Odense.

Kompetenceudvikling

En nødvendig forudsætning for fremme af sikker cykeltrafik er videnindsamling og kompetenceudvikling gennem målrettet forskning, formidling og uddannelse. Der er behov for ny viden og færdigheder inden for fremme af sikker cykeltrafik blandt de enkelte aktører.

Informationsniveauet de forskellige aktører i mellem skal styrkes, så viden og erfaringer bliver spredt. Vejdirektoratets kommende publikation "Idékatalog for cykeltrafik" har til hensigt at skabe overblik, give inspiration og motivere trafikplanlæggere og -teknikere til fremme af sikker cykeltrafik.

Vejregler og normer er vigtige for udviklingen i transportsektoren. Revisioner af vejregler og normer bør i højere grad fremover inddrage det politiske hensyn til fremme af sikker gang- og cykeltrafik samt kollektiv transport.

Opfølgning

Cykelidégruppen

Trafikministeriet har nedsat en cykelidégruppe. Cykelidégruppen er et forum, der løbende debatterer udviklingen i landets cykeltrafik og vilkår for at fremme cykeltrafikken. Cykelidégruppens formål er at inspirere til ny forskning og nye initiativer, samt sikre spredning af ny viden. Trafikministeriet vil bl.a. med udgangspunkt i cykelidégruppens sammensætning afholde et årligt seminar om cykeltrafik.

Gruppen er sammensat af repræsentanter fra Trafikministeriet, Miljøstyrelsen, Færdselsstyrelsen, Vejdirektoratet, Dansk Cyklist Forbund, Politiet, Danmarks Turistråd, Kommunernes Landsforening, Amdsrådsforeningen, Danmarks Tekniske Universitet, Aalborg Universitet og Cykelhandlernes Brancheforeninger.

Initiativer

I forlængelse af denne strategi vil Trafikministeriet foreløbigt tage initiativ til at sikre:

- at der bliver lavet landsdækkende kampagne om overflytning af transport fra bil til cykel og gang.
- at der sker en systematiseret formidling af den landsdækkende transportvaneundersøgelse og uheldsdatabanken således, at alle amter og kommuner løbende får en status for cykeltrafikken. Denne status vil primært indeholde nøgletal om antal personskader og mængden af cykeltrafik.
- at der udarbejdes informationsmateriale rettet mod kommuner og amter, der rummer gode råd, idéer og forslag til, hvorledes cyklen kan favoriseres. Materialet vil indeholde information om anskaffelse af virksomhedscykler til brug i arbejdstiden, virksomhedernes muligheder for skattefrit at forære medarbejdere en cykel, samt transportplaner for bæredygtig transport i virksomheder.
- at etablere en konsulenttjeneste om trafiksikkerhed i virksomheder, som også vil beskæftige sig med rådgivning om udarbejdelse af egentlige transportplaner og om bæredygtig transport både på virksomheden og mellem de ansattes hjem og arbejde.
- at der informeres om og afholdes seminarer i f.eks. trafiksikkerhed, transportkonsekvensvurderinger, virkemidler til fremme af cykeltrafik, transportplaner, kampagner og information, der henvender sig til alle aktører.
- gennem Trafikpuljen at støtte nye initiativer samt forsknings- og udviklingsprojekter, der bl.a. fremmer cykeltrafikken og trafiksikkerheden for cyklisterne.
- at Vejdirektoratet gennem rådighedspuljerne og sektorpuljen igangsætter projekter, som fremmer sikker cykeltrafik både på statsvejene og på amts- og kommunevejene.