

*Intet andet transportmiddel kombinerer så effektivt hurtig og billig transport med ønsket om bæredygtig udvikling og forbedring af folkesundheden som cyklen.*

*Cyklen kombinerer på enestående vis motion og mobilitet. Øget brug af cyklen på de korte ture giver sundere danskere i bedre form.*

*Cyklen kan ikke stå alene i danskernes trafikbillede. Men vi mener, at der skal arbejdes for, at cyklen kan og bør få en mere fremtrædende position. Vi må gøre op med os selv, om vi også i fremtiden ønsker, at vores byer skal være domineret af bilerne, eller om vi i højere grad skal planlægge de danske byer ud fra hensynet til de øvrige trafikanter, cyklisterne og fodgængerne.*

*Der ligger en stor udfordring til os i at gøre Danmark til et foregangsland, når det gælder om at skabe funktionsdygtige, sikre og bæredygtige bysamfund. En øget opmærksomhed på cyklens kvaliteter og muligheder kan være en væsentlig hjælp til at realisere et sådant bysamfund.*

*Med disse udgangspunkter indledte Trafikministeriet, Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen samarbejdet om denne publikation. På cykel i det 21. århundrede skal ses som vores fælles bud på den forstærkede rolle, vi mener cyklen skal have i fremtidens trafikbillede.*

## **Vi vil have bedre byer**

Planlægningen af de danske byer foregår på mange områder på bilens præmisser. Bilismen definerer byens rum og vores adfærd i meget højere grad, end vi i det daglige tænker på. Biler begrænser børns leg og gør skolevejene farlige. Støjen fra trafikken dominerer i gadebilledet, vanskeliggør samtale, og isolerer folk fra hinanden.

Byen skal være et sted, hvor alle kan færdes sikkert uanset transportmiddel, og hvor det er muligt at bo, arbejde og holde fri i omgivelser, der ikke er plaget af voldsom trafik. Der skal være plads til alle. Til børnene, de ældre, og de, der ikke har råd eller lyst til at have en bil, i byens trafikbillede.

Den fysiske planlægning i lokalsamfundene bør tage udgangspunkt i, at trafikken kan afvikles så den tager hensyn til de bløde trafikanter og sker med respekt for de, der bor og opholder sig langs gader og veje. Bedre by- og trafikplanlægning

kan både på kortere og på længere sigt medvirke til at mindske afstande og dermed afhængigheden af bilen som transportmiddel. Bykerne bør blive behagelige at opholde sig og færdes i på cykel eller til fods, og vi mener, at i boligområderne bør gaderummet være til større glæde for legende børn og mere samvær naboer imellem.

Det er på tide med nytænkning i den måde, hvorpå vi planlægger vores lokalområder og vores byer. Vi kan stadig nå at vende billedet, hvis vi vil.

*Vi vil have flere danskere til at tage cyklen. Der skal arbejdes for, at danskerne tilskyndes til at vælge cyklen til arbejde, fodbold eller en tur i det grønne. Cyklen kan bruges til næsten alle former for transport. Meget er nået, hvis cyklen bliver danskernes foretrukne transportmiddel til hverdagens mange korte ture, og der bør arbejdes for, at cyklen også kan bruges, når turen skal være længere. Det er vores målsætning, at færre danskere tager bilen - især til de korte dagligdags ture. Til gavn for miljøet i de danske byer og for danskerne selv.*

## **Vi vil have sundere danskere**

Danskerne dør tidligere end både nordmænd og svenskere, og middellevetiden er fortsat lavere i Danmark sammenlignet med de fleste andre Vesteuropæiske lande. Hvorfor det er sådan, er der ikke en entydig forklaring på, men en af grunde er danskernes levevis. Vi lever for usundt, med mange typiske livsstilssygdomme til følge.

Et af velfærdssamfundets største svøber er hjertekarsygdommene, der hvert år afslutter tusinder af danskeres liv alt for tidligt.

For mange cigaretter og for få gulerødder er velkendte faktorer, men det er også bredt anerkendt, at danskerne bevæger sig for lidt. Opgørelser viser, at risikoen for at få en hjertekarsygdom er tre til seks gange mindre, hvis man er fysisk aktiv, ligesom motion nedsætter risikoen for mange andre sygdomme som f.eks.

tyktarmskræft og knogleskørhed. Desuden nedsætter fysisk aktivitet blodtrykket og kolesterolindholdet i blodet.

Sundhedsstyrelsen anbefaler, at hver dansker dyrker fire timers motion om ugen eller ca. en halv time om dagen på et niveau, hvor pulsen kommer op, men hvor man sagtens kan tale samtidig. Det er kun et fåtal af danskerne, der lever op til dette, men lidt er bedre end ingenting.

Motion er sundt. Selv om mange danskere er klar over dette og gerne vil gøre noget ved det, gælder det for mange mennesker, at de mangler tid eller overskud. Her tilbyder cyklen et effektivt og billigt alternativ til de gængse motionsformer. Man skal ikke melde sig ind, betale kontingent eller bestille tid til den daglige motion, og dermed giver cyklen en enestående kombination af mobilitet og motion. En cykeltur i rask tempo på 15 minutter til og fra arbejde giver den nødvendige motion - og i tilgift kommer man i godt humør.

Vi mener, at denne fordel for cyklen i fremtiden bør indgå som en del af arbejdet for bedre folkesundhed. Daglig brug af cyklen kan gøres til en løbende forbedring af sundheden for den enkelte dansker og for samfundet som helhed.

Danskere i bedre form giver færre livsstilssygdomme. Færre sygdomme giver færre udgifter til social- og sundhedsvæsenet i amterne og kommunerne. Investering i sundere danskere kan betale sig. For den enkelte dansker, og for samfundet. Derfor flere cykelture, og færre bilture for danskerne.

*Erfaringer fra Tyskland og Holland viser, at investeringer i en forbedret infrastruktur for cykel trafikken kun medfører flere cyklister, hvis forholdene for bilerne ikke samtidigt forbedres. Dette er et tydeligt udtryk for bilernes umiddelbare appel til den enkelte. Dette indikerer, at hvis der er politisk opbakning til at fremme cykel trafikken, vil en eventuel indsats ikke bære frugt, hvis der samtidigt etableres forbedringer for bilerne.*

## **Færre bilture**

Bilen er praktisk og bekvem til mange formål. Den giver sin bruger mulighed for at transportere sig hvor som helst når som helst, og bilister kan indrette deres tilværelse anderledes end de fleste andre borgere i byen. Bilen giver en uafhængighed af tid og rum, og den er indbegrebet af fleksibilitet, valgfrihed og komfort. Men bilen som transportmiddel er ved at kvæle sig selv i sin egen succes. Den konstant stigende mængde biltrafik giver problemer både for byplanlæggerne, og for alle der færdes i byerne og må leve med biltrafikkens negative konsekvenser. Vi kan ikke fortsætte den nuværende udvikling. Der er ikke plads til alle bilerne i vores byer. Man behøver ikke at tage til udenlandske storbyer for at konstatere, hvilke problemer biltrafikken kan skabe. Lange bilkøer på indfaldsvejene til vores større byer i myldretiden taler deres tydelige sprog.

Bilen har en stærk appel til løsningen af den enkeltes transportbehov her og nu. Men den daglige brug af bilen på de korte ture har på længere sigt negative konsekvenser for omgivelserne. Det er dermed ikke bilen i sig selv, der er problemet. Det er den uovervejede, overdrevne og uhensigtsmæssige brug af bilen, som skaber problemerne.

For at opnå en begrænsning af bilmængden i byerne, må der bringes en række virkemidler i spil. Det kan ske ved at indføre restriktioner over for bilerne i form af afgifter som f.eks. bompenge og road-pricing eller ved at skabe færre parkeringsmuligheder i byerne. Eller også må vi gennem planlægningen indrette vores byer, så det bliver attraktivt at vælge andre transportmidler: kollektiv trafik, gang, cykling hver for sig eller i kombination.

## **Flere cykelture**

At skabe bymiljøer med færre biler og flere cykler er også at skabe byer med mere liv. Hvor bilisten, der sidder indkapslet i sin bil, er anonym, er cyklister og fodgængere nærværende og levende i bybilledet.

Tager trafikplanlægningen udgangspunkt i cyklen, gives mulighed for byer med mere varierede trafikmiljøer og dermed mere levende byer, hvor især de yngre og ældre borgere kan færdes mere frit. Vores byer bliver et bedre sted at være, hvis flere bruger cyklen på de daglige korte ture.

Planlægning for cyklister kræver, at der primært tænkes på cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed, når lokalområderne planlægges, men også at der tænkes i helheder.

Hvis ideerne om fremtidens byer skal realiseres kræver det, at flere aspekter af planlægningen end blot planlægning af veje og cykelstier inddrages. Byer med mindre arealer til biler, giver andre muligheder for at lokalisere erhverv og boliger i bymidten.

Det er ikke fremmede for cykeltrafikken, at visse dagligdags funktioner lokaliseres langt fra bymidter og boligområder, hvorimod den modsatte tendens vil give bedre grobund for fremme af cykeltrafikken, og de levende byer.

*Cyklen har som transportmiddel de samme positive kvaliteter som bilen på de korte ture: cyklen er et individuelt transportmiddel, som giver uafhængighed af tid og rum. Derudover får man som cyklist motion, mens man transporterer sig fra et sted til et andet. Cyklen fylder mindre i gadebilledet, kan parkeres næsten overalt, og påfører ikke sine omgivelser gener i form af støj og røg.*

## **Sikker cykeltrafik**

Vi kommer desværre ikke uden om det faktum, at trafikulykker tager flere leveår fra unge danskere end nogen anden dødsårsag. Bestræbelserne på at nedbringe antallet af trafikulykker har de senere år været rimelig succesfuld for andre trafikanter, men desværre har den samme udvikling ikke vist sig for cyklisterne. Det er ikke acceptabelt.

Vi ønsker et samfund, hvor forældre trygt kan lade deres børn cykle til skole i stedet for at køre dem i bil - et trafikmønster, hvor cyklisterne kan færdes sikkert og trygt.

Af naturlige årsager vil cyklister altid være mere udsatte ved trafikulykker end f.eks. bilister. Men 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.

Det er derfor vigtigt at tænke på cyklisternes sikkerhed, når der planlægges nye veje eller ændres på de eksisterende. Dette er en stor udfordring ikke mindst lokalt og regionalt.

## **Agenda 21 - Folkelig opbakning**

En vigtig proces i arbejdet for at fremme sikker cykeltrafik er at få ændret danskerne holdning til cyklen som transportmiddel. Nogle opfatter cyklen som et transportmiddel for børn, der ikke selv kan køre bil, eller for voksne, der ikke har råd til at anskaffe sig en bil.

Cyklen er ikke alene et transportmiddel for unge og mindrebemidlede, det er et transportmiddel for alle. Der ligger en stor opgave i at få ændret opfattelsen af cyklens muligheder som et reelt alternativ til bilen for stort set alle befolkningsgrupper.

At give cyklen en bredere anerkendelse og anvendelse i samfundet vil ikke kunne opnås alene gennem politiske markeringer og flere cykelstier, men kræver stærkt folkeligt fundament og opbakning. Det indeværende årti har vist en stigende interesse for aktivt at bidrage til et bedre miljø. Ved at tage cyklen i stedet for bilen yder man ikke blot sit lille bidrag, man viser også omverdenen, at man har en holdning til sundhed og miljø. Hvis danskerne gør sig bevidst, at deres valg af transportmiddel har indflydelse ikke blot på dem selv, men også på det omgivende miljø, er vi nået et langt stykke af vejen mod den folkelige opbakning, vi ønsker.

Kommunen er via sin planlægning i en særlig position til at præge udformningen og anvendelsen af byområderne. Spørgsmål om trafik har ofte et lokalt udgangspunkt i den enkelte by, det enkelte boligområde o.s.v. Derfor er det lokale initiativ en meget vigtig brik i målsætningen om de bedre byer. De lokale myndigheder, der er tættest på borgerne, har derfor de største muligheder for at komme i dialog med den enkelte borger om, hvordan byen kan gøres bedre. Et af midlerne til at gøre byerne bedre, er at få flere borgere til at tage cyklen på de korte ture, men borgerne selv skal også engageres i at fremme cykeltrafikken. Det skal gøres klart, at det er til gavn for den enkelte, at flere biler bliver i carporten, herunder hans/hendes egen.

Det lokale arbejde for at fremme sikker cykeltrafik kan integreres i eksisterende eller nye planer af mere generel karakter som kommuneplaner, regionplaner, eller trafik- og miljøhandlingsplaner. I mange kommuner og amter arbejdes der i disse år med færdiggørelsen af en lokal Agenda 21. Den grundlæggende ide i Agenda 21 er at udarbejde retningslinier for et bæredygtigt samfund, hvilket er i fuld overensstemmelse med ønsket om at styrke brugen af cyklen. Styrken og fundamentet i Agenda 21 er den folkelige inddragelse, hvilket er et andet argument for, at lokale indsatser for fremme af sikker cykeltrafik med fordel kan indarbejdes i Agenda 21.

*Ingen - heller ikke den mest inkarnerede bilist - er bilist hele tiden. Han er også en gang imellem fodgænger og ofte også cyklist. Men mest af alt er også han borger i byen og mærker derfor selv, hvorledes biltrafikken har indflydelse på lokalområdet. Derfor må holdningsændringerne starte lokalt med udgangspunkt i den enkelte borgers hverdag og i dennes ønsker til fremtiden.*

## Opfølgning

Denne publikation indeholder bud på, hvorfor vi skal stille bilen og tage cyklen, samt hvad der skal til for at fremme sikker cykeltrafik i Danmark. Men hvis vi skal nærme os målene om de bedre byer og de sundere danskere kræver det mere end planer.

Nok så mange planer, offentlige tilskud eller regulering kan ikke røkke ved det faktum, at den største drivkraft i processen frem mod mere cykeltrafik i de danske byer ikke bliver hverken staten eller de kommunale myndigheder, men danskerne selv. Uden folkelig opbakning når vi ingen vegne, for vi kan og vil ikke tvinge folk til at cykle.