

Flere cykler på sikker vej i staten

Transport- og Energiministeriets cykelstrategi, maj 2007



Flere cykler på sikker vej i staten

Flere cykler på sikker vej i staten

Udgivet af: Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Udarbejdet af: Transport- og Energiministeriet
ISBN: 978-87-91013-29-4
Forsideill.: Ulrik Jantzen, Das Büro
Bagsideill. og opsætning: Kirsten Frøslev Larsen
Tryk: Glumsø Bogtryk A/S
Oplag: 300

Publikationen er svanemærket



Forord

Danskerne er et af verdens mest cyklende folkefærd. Cykling er en folkesag. Vi cykler til arbejde og i vores fritid. Cykling giver motion og kulturelle oplevelser for hele familien, hele livet.

Vi har i Danmark skabt en cykelkultur, som vi værner om. Den enkelte dansker er ikke ret gammel, før barnet eller barnebarnet sættes op på den lille firhjulede cykel og cykler ”derudad”. Og selvom vi efterfølgende – sådan rent aldersmæssigt runder adskillige skarpe hjørner – så bliver vi ved med at cykle.

Vores vision er, at Danmark fortsat skal være blandt verdens bedste cykelnationer. Det kræver en moderne cykelinfrastruktur, som sikrer cyklisternes mobilitet og sikkerhed i trafikken og fremmer samspillet mellem transportformerne f.eks. mellem cykel- og togtransport.

”Flere cykler på sikker vej i staten” er Transport- og Energiministeriets bud på, hvordan vi får endnu flere danskere til at vælge cyklen og får dem sikkert til og fra arbejde, ud i naturen og til fritidsaktiviteter.

Cykelstrategien – der meget passende kører på ”to hjul” – rummer dels en lang række konkrete indsatser i forhold til statens cykelinfrastruktur, dels en række konkrete initiativer, der kan inspirere vej- og trafiksektoren til at fremme og udvikle cykeltrafikken. Jeg håber ikke mindst, at de nye kommuner kan finde god inspiration og hjælp i cykelstrategiens initiativer.

Jeg er overbevist om, at strategiens konkrete indsatsområder kan være med til at opfylde vores vision om mere cykeltrafik på en cykelinfrastruktur, som er blandt de bedste i verden.



Foto: Helle Moos

Flemming Hansen
Transport- og energiminister

6. | Flere cykler på sikker vej i staten



Foto: Ulrik Jantzen, Das Büro

Indhold

1.	Indledning og sammenfatning	9
1.1.	Introduktion	9
1.2.	Udfordringer og visioner	9
1.3.	Strategi og indsatsområder	11
1.3.1.	"Forhjulet": Indsatser på statens infrastruktur	12
1.3.2.	"Baghjulet": Staten som inspirator for kommunerne og vej- og trafiksektoren	13
1.4.	Rapportens opbygning	14
2.	Cykling i Danmark.....	17
2.1.	Cykelinfrastruktur	17
2.2.	Cykeltrafikkens omfang og karakter	20
2.2.1.	Hvor meget cykles der?	20
2.2.2.	Hvem cykler?.....	21
2.3.	Trafiksikkerhed	24
2.3.1.	Ulykkesudviklingen for cyklister.....	25
2.3.2.	De dræbte cyklisters modparter, alder mv.....	27
2.3.3.	De hyppigste dødsulykker med cyklister	28
2.4.	Cykler og kollektiv trafik	31
2.5.	Forbrug og tyveri	32
2.6.	Cykelruter	32
2.7.	Eksempler og erfaringer fra kommuner og organisationer	35
2.7.1.	Arbejdet i kommuner	35
2.7.2.	Arbejdet i organisationer	38
3.	Cykling i Europa	39
3.1.	Hvad er cykeltrafikkens omfang?.....	39
3.2.	Ulykkestallene	39
3.3.	Eksempler og erfaringer.....	41
3.3.1.	Statslige cykelstrategier.....	41
3.3.2.	Kommunale cykelstrategier	42
4.	Konkrete indsatsområder	45
4.1.	En cykelstrategi på to "hjul"	45
4.2.	Indsatser på statens infrastruktur	45
4.2.1.	Vejdirektoratets indsatsrække.....	46
4.2.2.	Målrettet vedligeholdelsesindsats.....	48
4.2.3.	Forbedret planlægningsindsats.....	49
4.2.4.	Inddragelse af cykeltrafik i VVM-undersøgelser	49
4.2.5.	Øget trafiksikkerhed for cyklister.....	50

4.2.6.	Bedre samspil mellem cykeltrafik og den kollektive trafik.....	51
4.3.	Staten som inspirator for sektoren	53
4.3.1.	Etablering af og udvikling af et elektronisk cykelforum	54
4.3.2.	Lokal forankring af trafiksikkerhedskampagneindsats	55
4.3.3.	Nye initiativer vedr. cykelrutefaciliteter og cykelturisme.....	56
4.3.4.	Udbredelsen af kendskabet til virksomhedsordninger.....	57
4.3.5.	Årlig konference om udvikling af cykeltrafikken	58
4.3.6.	Udvikling af ny viden og bedre kompetencer	58
5.	Ny viden og bedre kompetencer	61
5.1.	Kapacitet og oplevet serviceniveau	61
5.2.	Effektiv fremme af cykeltrafik.....	61
5.3.	Trafiksikkerhed	61
5.4.	Cykelparkering	62
5.5.	Samfundsøkonomi og prioriteringsmetoder	62

1. Indledning og sammenfatning

1.1. Introduktion

Danskerne er et af verdens mest cyklende folkefærd. Mere end hver fjerde tur til og fra arbejde og uddannelse foregår på cykel, og cykling er en aktiv del af danskernes fritidsliv.

Cykeltransport er en vigtig del af løsningen på transportbehovet i Danmark. Cykeltransport er en billig og effektiv transportform, der kan bidrage til en bedre mobilitet både på landet og i byerne. Ikke mindst i byerne kan brug af cyklen være med til at reducere trængsel og forbedre fremkommeligheden.

Især samspillet mellem cykeltransport og kollektiv transport kan være med til at mindske trængslen i de større byer. I et bredere perspektiv er cykeltransport således en del af løsningen på de store transportpolitiske udfordringer med at forbedre fremkommeligheden.

Cykling kombinerer endvidere mobilitet med motion og bidrager til at forbedre danskernes folkesundhed¹. Cykling er derudover en meget miljøvenlig transportform.

Velfungerende moderne cykeltransport kræver en tidssvarende og velindrettet infrastruktur, der kan sikre de cyklendes mobilitet og sikkerhed i trafikken sammen med de andre trafikanter.

1.2. Udfordringer og visioner

Cyklister og cykeltransport har berøring til en lang række sektorområder i det danske samfund. Det gælder bl.a. fremme af folkesundhed, fysisk planlægning, den kollektive trafik, bymiljø og turisme.

På transportområdet står staten overfor en række særlige udfordringer i forhold til tilrettelæggelsen af den fremtidige indsats for cykeltransport på de danske veje.

¹ WHO-report: "Promoting physical activity and active living in urban environments. The role of local governments. The solid facts", P. Edwards and A. Tsouros (2006).

Cykeltrafik finder især sted på kommunernes vejnet. Men staten har med kommunalreformen overtaget mere end 2.000 km tidligere amtsveje, som i modsætning til det hidtidige statsvejnet i overvejende grad også benyttes til cykeltrafik. En lang række af de nye statsveje går gennem byer og byområder, hvor cykeltrafikken normalt er betydeligt større end i åbent land. Det bliver en stor udfordring for staten at sikre det nødvendige grundlag for cykeltrafikken på disse vejstrækninger.

Amternes nedlæggelse i forbindelse med kommunalreformen betyder, at der er behov for en sektorrettet indsats fra statens side. Faglig viden og indhøstede erfaringer om cykeltransport, cykelfaciliteter og infrastrukturløsninger for cykler skal kunne deles mellem dem, der cykler, og de organisationer og myndigheder, som varetager opgaver på cykelområdet. Dette er navnlig relevant i forhold til de nyorganiserede kommuner, som har ansvaret for mange veje med cykeltrafik. Det gælder også i forhold til såvel offentlige som private arbejdspladser med mange nuværende og potentielle cyklister.

Cykeltrafikken på landsplan har været faldende over de seneste 15 år. Der er derfor også fra statens side behov for en målrettet indsats for at medvirke til at vende denne udvikling.

Der er et uudnyttet potentiale i at udvikle samspillet mellem cykeltrafik og kollektiv trafik. Hvis cyklens fleksibilitet som transportform skal udnyttes, må bl.a. mulighederne for at kombinere brugen af cyklen med bus, tog og bil, både på kortere og længere rejser, videreudvikles og forbedres.

På trods af de seneste års meget positive udvikling på trafiksikkerhedsområdet sker der stadig mange ulykker i trafikken, hvor cyklister er involveret. Der har således ikke i forhold til cyklistulykker kunnet konstateres samme markante fald som for bilisternes vedkommende. For bilisterne har der således både kunnet konstateres en markant stigning i biltrafikken og et markant fald i antallet af ulykker. Det gælder ikke cyklisterne, hvor et fald i ulykkestallene er sket samtidig med et fald i cykeltrafikkens omfang.

Transport- og Energiministeriets vision

Transport- og Energiministeriet vil arbejde for, at cykeltrafikken i Danmark forøges, og at cykelinfrastrukturen medvirker til en fremkommelighed og trafiksikkerhed for cyklister, som er blandt de bedste i verden.

1.3. Strategi og indsatsområder

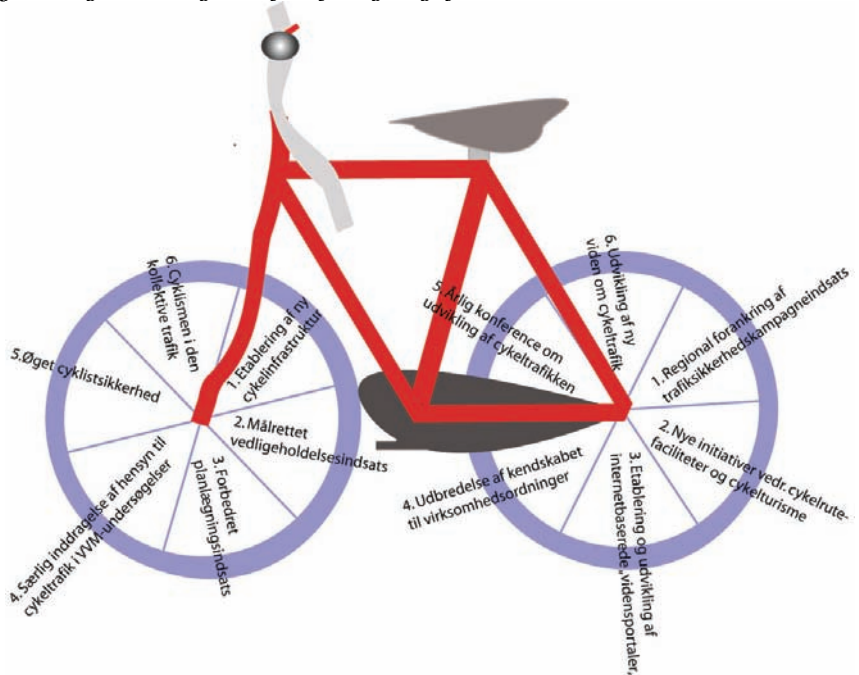
Transport- og Energiministeriets cykelstrategi ”kører” på ”to hjul”.

”Forhjulet” (strategiens ene del) rummer en målrettet indsats i forhold til udbygning og forbedring af den statslige cykelinfrastruktur. Dette omfatter flere og bedre cykelstier langs det statslige vejnet. Formålet er at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden.

”Baghjulet” (strategiens anden del) indeholder indsatsen i forhold til opgaven som igangsætter og inspirator for alle, der arbejder med cykeltrafikkens rammevilkår, herunder ikke mindst kommunerne. Det sker gennem kampagneaktiviteter, indsatser i forhold til den kollektive trafik, vidensdeling og aktiviteter, der kan vise nye måder at fremme cykeltrafik på.

Hovedelementerne i Transport- og Energiministeriets konkrete indsats omfatter 6 initiativer for hvert hjul i cykelstrategien:

Figur 1. Cykelstrategiens ”forhjul og baghjul” med hver 6 indsatsområder.



1.3.1. "Forhjulet": Indsætter på statens infrastruktur

Transport- og Energiministeriet ønsker gennem en række konkrete initiativer at bidrage til en positiv udvikling af cykeltrafikken på statsvejnettet. Indsatsen omfatter følgende 6 hovedinitiativer og aktiviteter til forbedring af den statslige cykelinfrastruktur, herunder en målrettet anvendelse.

1. Etablering af ny trafiksikker cykelinfrastruktur

- Vejdirektoratet vil i 2007 have særligt fokus på cykelinfrastrukturprojekter, og i den forbindelse anvendes ca. 25 mio. kr. til at sikre en forbedring af fremkommeligheden og trafiksikkerheden på statsvejnettet. Dette kan være cykelstier, cykelbaner, indretning og afmærkning af kryds og lignende. Indsatsen fortsættes de kommende år.
- Der gennemføres herudover som led i udmøntningen af den såkaldte anlægspulje på finansloven for 2007 og 2008 ca. 11 mio.kr. til et cykelstiprojekt på statsvejnettet².

2. Målrettet vedligeholdelsesindsats

- Der anvendes i 2007 ca. 25 mio. kr. til vedligeholdelse af den eksisterende cykelinfrastruktur på statsvejene. Dette omfatter bl.a. bedre asfalt, nye skilte m.v. Indsatsen fortsættes de kommende år.

3. Forbedret planlægningsindsats

- Der udarbejdes i 2007 og 2008 en samlet cykelstiplan for statsvejene. Planen vil indeholde en kortlægning af behovet for nye cykelfaciliteter langs statsvejnettet på baggrund af trafikmængder (både cykler og biler), skoleveje og mål for cyklister, alternativer cykelruter m.v. Kortlægningen vil også omfatte eventuelle stitunneler og broer, hvor veje og cykelstier krydser hinanden.

4. Særlig inddragelse af hensyn til cykeltrafik i VVM-undersøgelser

- Der udarbejdes i de såkaldte VVM-undersøgelser (Vurderinger af Virkninger på Miljøet) en vurdering af mulighederne for at forbedre forholdene for cykeltrafikken, hver gang staten planlægger nye veje eller vejbygninger.

² Anlægspuljen – "Puljen til fremme af bedre sikkerhed og kapacitet" er en del af trafikaftalen fra 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre.

5. Initiativer for øget cyklistsikkerhed

- Der udarbejdes inden udgangen af 2008 en grundig analyse af årsagerne til trafikuheld med cyklister i vejkryds uden lysregulering. Analysearbejdet, som er iværksat, vil blive fremskyndet og gennemføres af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU).
- Der skal udarbejdes konkrete anbefalinger til forbedring af lastbilchaufførernes orienteringsmuligheder (f.eks. konstruktive ændringer af førerhuse, bedre spejle, vejtekniske foranstaltninger samt større bevidsthed hos chauffører om faren ved højresving for at undgå især højresvingsulykker).
- Kampagner om trafikikkerhed for cyklister rettet mod såvel chauffører som cyklister.

6. Øget fokus på cyklismen i den kollektive trafik

- Der udarbejdes af staten (Trafikstyrelsen) i tæt samarbejde med kommunerne, transportoperatørerne og Dansk Cyklist Forbund inden udgangen af 2008 et idékatalog til brug for kollektive trafikknudepunkter.

1.3.2. ”Baghjulet”: Staten som inspirator for kommunerne og vej- og trafiksektoren

Som led i opfyldelsen af den strategiske vision vil Transport- og Energiministeriet yde en målrettet indsats således, at de relevante myndigheder – ikke mindst kommunerne - og organisationer sikres nødvendig viden og inspiration til brug for den fremtidige indsats.

Transport- og Energiministeriet vil gennemføre seks hovedindsatser rettet mod sektoren:

1. Regional forankring af trafikikkerhedskampagneindsats

- De nye decentrale vejcentre i Vejdirektoratet bliver centrum for statens kampagneindsats til fremme af cykeltrafikikkerhed på vejområdet og vil medvirke aktivt til en lokal forankring af kampagnearbejdet i samspil med lokale myndigheder og interesseorganisationer.

2. Nye initiativer vedr. cykelrutefaciliteter og cykelturisme

- Transport- og Energiministeriet gennemfører i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund og Friluftsrådet et projekt i forhold til udvikling, formidlingen og dialogarbejdet med de nationale cykelruter. Vejdirektoratet og Skov- og Naturstyrelsen vil blive inddraget heri.
- Vejdirektoratet vil på baggrund af oplysninger fra kommunerne på www.vejsektoren.dk løbende opdatere et rutekort over de nationale cykelruter.

3. Etablering og udvikling af internetbaserede ”vidensportaler”

- Transport- og Energiministeriet udvikler i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund en ny internetportal ”Cykelviden.dk” med den nyeste cykelfaglige viden.
- Vejdirektoratet stiller sin cykelfaglige viden til rådighed for kommuner, turistforeninger og andre interessenter på vejområdet via bl.a. Internettet.

4. Udbredelse af kendskabet til virksomhedsordninger

- Der gennemføres i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund et udviklingsprojekt vedr. virksomhedscykelordninger inden for Transport- og Energiministeriets koncern.

5. Årlig konference om udvikling af cykeltrafikken

- Transport- og Energiministeriet gennemfører én årlig konference om udvikling af cykeltrafikken i Danmark med deltagelse af repræsentanter fra hele vej- og trafiksektoren. Interesseorganisationer og relevante myndigheder på området vil blive inddraget i planlægningsarbejdet.

6. Udvikling af ny viden om cykeltrafik

- Der igangsættes i 2007 et udviklingsprojekt med henblik på indhentning af bedre viden om cykeltrafikkens omfang og udvikling.

1.4. Rapportens opbygning

Rapporten er opbygget således, at kapitel 2 beskriver cykelinfrastrukturen, cykeltrafikkens omfang og cyklisternes trafiksikkerhed i Danmark. Endvidere behandles

emnerne cykler og kollektiv trafik, forbrug og tyveri af cykler, det nationale cykelrutenet, herunder cykelturisme samt organisationernes og kommunernes indsats.

I kapitel 3. sammenlignes cykeltrafikken i Danmark med de øvrige EU-lande. Der præsenteres en række udenlandske erfaringer og indsatser, som har virket positivt i forhold til at fremme og sikre cykeltrafikken.

I kapitel 4 præsenteres Transport- og Energiministeriets ”tohjulede” strategi og de konkrete statslige indsatsområder i forhold til statens ansvar som vejbestyrelse på det overordnede vejnet og som inspirator for den øvrige vejsektor i Danmark.

Som afslutning gennemgås i kapitel 5 en række yderligere idéer og forslag til den fremtidige udvikling af ny viden og kompetencer til fremme og sikring af cykeltrafikken.



Foto: Ulrik Jantzen, Das Büro

16. | Flere cykler på sikker vej i staten

Cykling i Danmark

2.1. Cykelinfrastruktur

Staten vil i de kommende år i højere omfang end tidligere have cykelinfrastruktur og cykeltrafik som relevant indsatsområde. Dette skyldes først og fremmest det udvidede ansvar som følger med det udvidede statsvejnet efter kommunalreformen. Et væsentligt aspekt i den forbindelse er indsatsen i forhold til trafikikkerheden for cyklisterne. Et andet vigtigt emne er cyklisternes samspil med den kollektive trafik.

Figur 2. Cykelstier langs statsveje efter kommunalreformen



Statsvejnettet er som led i kommunalreformen 1. januar 2007 udvidet til ca. 3.800 km vej. Heraf er ca. 2.500 km veje, hvor cykeltrafik er tilladt. Ca. 950 km af disse er i dag forsynet med cykelstier eller -baner. Herudover omfatter statsvejnettet ca. 1.300 km motorvej og motortrafikvej, hvor cykeltrafik ikke er tilladt, jf. figur 2.

Der findes ikke en samlet opgørelse af hvor mange af de ca. 68.500 km kommuneveje, der er forsynet med cykelsti eller cykelbaner. Det skønnes dog, at ca. 8.000 km kommunevej er forsynet med cykelstier eller cykelbaner. Udover stinettet langs vejene findes et stort net af separate stier.

På statsvejnettet er den overvejende del af cykelstierne enten enkelt- eller dobbeltrettede cykelstier eller enkeltrettede cykelbaner. En cykelbane defineres som en 1,2 m bred kantbane inkl. en 30 cm bred kantlinie.

Omkring tre fjerdedele af stinettet i det åbne land er enkeltrettede cykelstier i begge vejsider, mens de øvrige hovedsageligt er dobbeltrettede cykelstier i en vejside. På veje i byområder er enkeltrettede cykelstier i begge vejsider den altovervejende cykelstitype.



Foto: Ulrik Jantzen, Das Büro

Prisen for at anlægge cykelstier afhænger meget af lokaliteten og forholdene. Langs veje i det åbne land vil anlæg af enkeltrettede cykelstier i begge vejsider ofte beløbe sig til 3-5 mio. kr. pr. km eksklusiv udgifter til planlægning, projektering, afvanding og ekspropriation. En dobbeltrettet sti i kun den ene vejside er som regel billigere.

Udgifterne til anlæg af enkeltrettede cykelstier i begge vejsider langs veje i byområder er dyrere og koster typisk mellem 4 og 8 mio.kr. pr. km.

Anlæg af cykelbaner koster 1-2 mio. kr pr. km, hvis det ikke kræver en udvidelse af vejen og anlæg af eventuelle sideheller. Afmærkede cykelfelter i vejkryds eller rundkørsler for at fremme trafikikkerheden eller trygheden for cyklister ved krydsning af den øvrige trafik anvendes ofte i byområder, jf. nedenfor.

Afmærket cykelfelt i kryds



Foto: Vejdirektoratet

Afmærket cykelfelt i rundkørsel



Foto: Vejdirektoratet

2.2. Cykeltrafikkens omfang og karakter

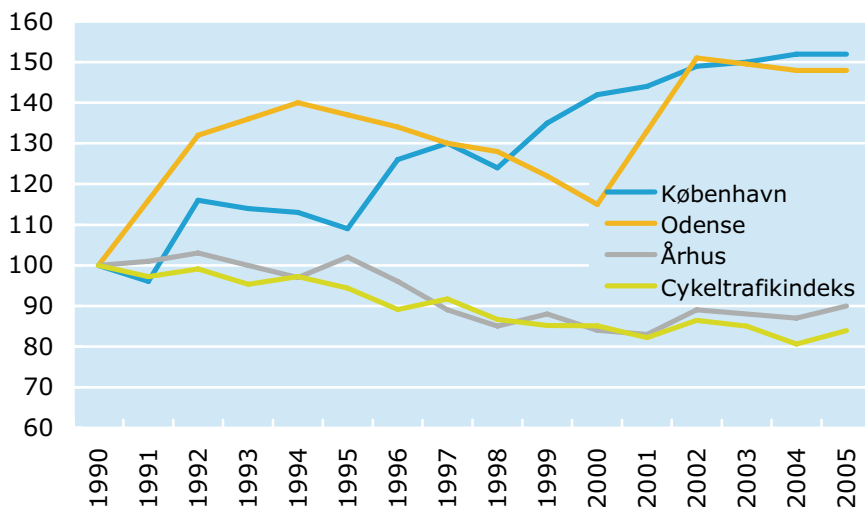
Danskerne er et cyklende folkefærd. Den eksisterende viden om, hvem der cykler?, hvor meget?, hvor og hvornår?, bygger først og fremmest på resultaterne fra den store trafikvaneundersøgelse (TU) for perioden 1998-2001.

2.2.1. Hvor meget cykles der?

Cykeltrafikken har på landsplan generelt set udvist en let faldende tendens over de seneste 15 år, men i nogle af de større byer har der været en markant fremgang, jf. figur 3.

Vejdirektoratets trafikindeks for cykeltrafik viser, at cykeltrafikkens omfang er faldet siden 1990. Direktoratets indeks baseres på 28 tællesteder i hele landet, hvoraf tællinger fra de større byer kun indgår i begrænset omfang. Udviklingen i de større byer er for nogle byers vedkommende markant anderledes. Medens Århus følger den generelle udvikling er cykeltrafikken i både Odense og København således steget markant – med ca. 50 pct. i perioden.

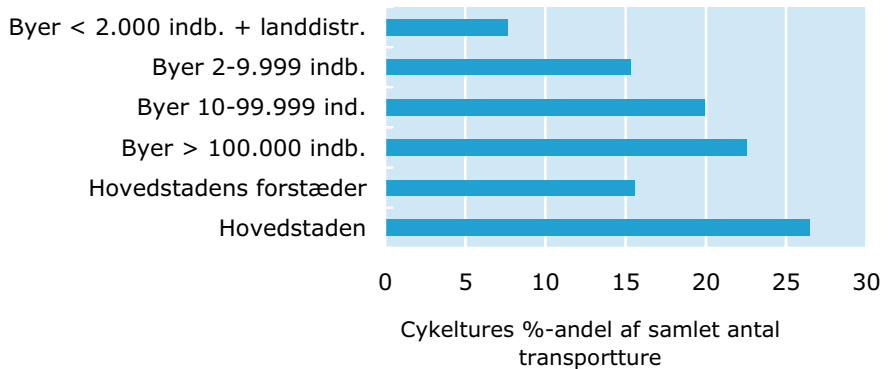
Figur 3. Cykeltrafikkens udvikling i Danmark i perioden 1990-2005.



Kilde: Vejdirektoratet og tællinger fra Kbh., Odense og Århus

Der cykles mere i byerne end i landdistrikterne. I byer med mere end 10.000 indbyggere anvendes cyklen på hver femte transporttur, og cykelturene bliver længere des større byen er jf. figur 4.

Figur 4. Cykeltrafikkens andel fordelt efter urbaniseringsgrad.



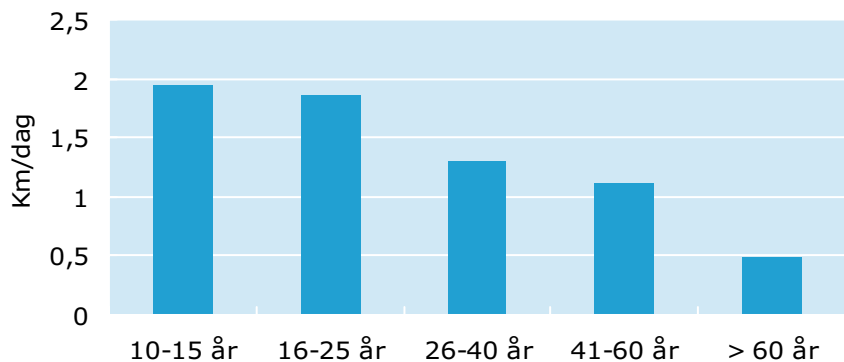
Kilde: TU 1998-2001.

Indbyggere i byer med over 100.000 indbyggere cykler ca. tre gange så mange ture som personer i landsbyer og landdistrikter. Over en tredjedel af cykeltrafikken i Danmark udføres i de større byers mere centrale områder.

2.2.2. Hvem cykler?

Der er en klar sammenhæng mellem alder og brug af cyklen, jf. nedenstående figur 5.

Figur 5. Cyklingens fordeling efter alder (TU 1998-2001)



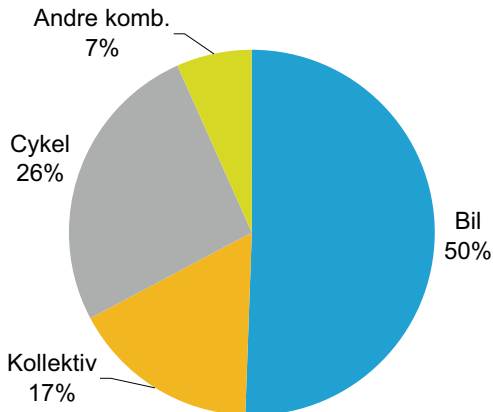
Kilde: TU 1998-01

Det er blandt børn og unge, at cykeltrafikken er størst. Cyklingen toppes ved alderen 13-15 år, mens de voksnes cykeltrafik falder med alderen.

22. | Flere cykler på sikker vej i staten

Cyklen bruges især på ture mellem hjem og arbejde/uddannelse. Således foregår ca. hver fjerde af disse ture med cykel som hovedtransportmiddel, jf. figur 6.

Figur 6. Bolig-arbejde/uddannelses ture fordelt på transportmiddel.

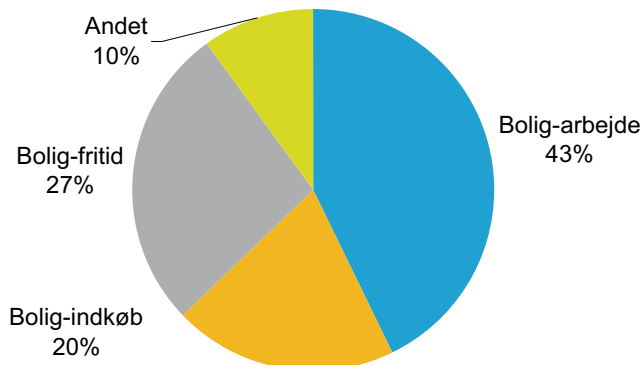


Kilde: TU 1998-2001

Men cyklen anvendes også i betydeligt omfang til f. eks. indkøb i lokalområdet, fritidsinteresser m.v. jf. figur 7.



Figur 7. Cykelture fordelt på formål

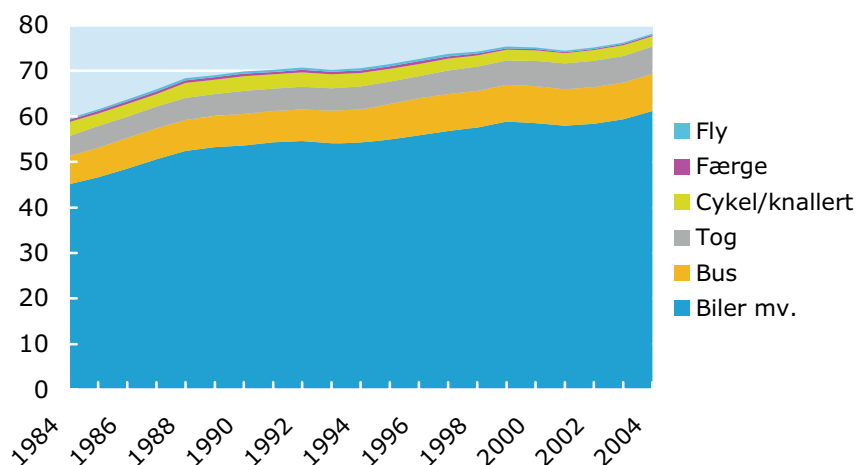


Kilde: TU 1998-2001

Der er i de senere år sket en markant vækst i trafikken i Danmark. Det gælder både persontransporten og godstransporten. Persontrafikken er samlet steget med ca. 40 pct. siden 1980.

I figur 8 er vist udviklingen i det såkaldte persontransportarbejde de sidste 20 år fordelt på transportformer. Udviklingen i persontransportarbejdet for eksempelvis biler sammenholdt med cykler skal generelt ses i lyset af, at mange ture med bil er blevet længere. Derimod anvendes cyklen primært til korte ture.

Figur 8. Udviklingen i persontransportarbejdet fordelt på forskellige transportmidler (mia. km)



Kilde: Danmark Statistik, Vejdirektoratet

Husstandens rådighed over bil har væsentlig betydning for brugen af cykel. Medlemmer af husstande uden bil cykler mere end tre gange længere end medlemmer af husstande med to biler, se Tabel 1.

Tabel 1. Bilrådighedens sammenhæng med gens. antal cyklede km pr. dag

Bilrådighed i husstand	Ingen bil	1 bil	2 biler	3- biler
Antal cyklede km pr. person	2,2 km	1,0 km	0,6 km	0,3 km

Kilde: (TU 1998-2001)

I de seneste ca. 20 år er antallet af biler pr. 1000 indbyggere vokset fra godt 270 til knapt 350. Der er tale om en stigning på over 25 pct. I dag er der således i alt knapt 2 mio. personbiler i Danmark.

Danmark ligger dog fortsat forholdsvis lavt i EU, hvad angår bilrådighed og er under gennemsnittet for alle medlemslande. Det kan betyde, at der kan være et potentiale for yderligere vækst i antallet af personbiler i takt med den økonomiske udvikling mv.

2.3. Trafiksikkerhed

Der arbejdes målrettet med trafiksikkerhed i Danmark, og der er i de seneste 25 år sket en markant reduktion i antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken generelt. Der er som led i indsatsen for en forbedret trafiksikkerhed bl.a. gennemført initiativer rettet mod cykeltrafikken.

Transport- og Energiministeriet har senest via Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) haft fokus på udarbejdelse af analyser om særlige ulykkesituationer med cyklister. HVU har i sin seneste rapport fra efteråret 2006 analyseret ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister.

Med udmøntningen af Kommunalreformen udvides Transport- og Energiministeriets indsats for cykeltrafiksikkerheden. Dette vil bl.a. ske gennem regionale Færdselssikkerhedsudvalg tilknyttet Vejdirektoratets nyoprettede vejcentre. Færdselssikkerhedsudvalgene får bl.a. et væsentligt ansvar i forhold til information og trafiksikkerhedskampagner.

Ny platform for trafikssikkerhedsarbejdet - Regionale Færdselssikkerhedsudvalg

I forbindelse med kommunalreformen oprettede Vejdirektoratet seks nye vejcentre. Til alle vejcentre er knyttet et færdselssikkerhedsudvalg, med deltagelse af relevante partnere som Rådet for Større Færdselssikkerhed, kommuner, politi, sygehusregion, organisationer mv. Vejdirektoratets vejcentre varetager sekretariats- og formandsfunktionerne for udvalgene, der bl.a. har en vigtig rolle i forhold til regionale og fælles landsdækkende trafikssikkerhedskampagner.

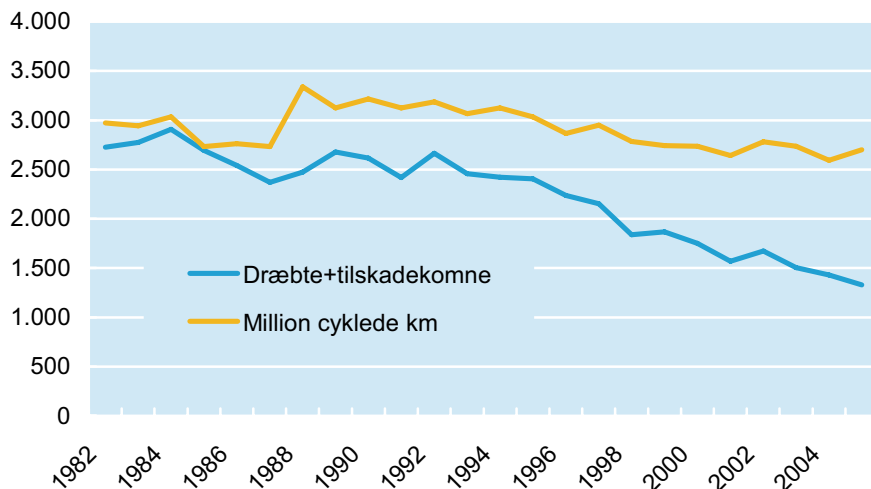
2.3.1. Ulykkesudviklingen for cyklister

Transport- og Energiministeriets fokus på cyklisternes trafikssikkerhed skal ses i lyset af ulykkesudviklingen for cyklister. I 2005 registrerede politiet 41 dræbte, 676 alvorligt og 611 let tilskadekomne cyklister i den danske trafik, i alt 1.328 personskader. Heraf var ca. 15 pct. af de dræbte og ca. 5 pct. af de tilskadekomne cyklister registreret på det daværende statsvejnet. Statens vejnet bliver som nævnt mere end fordoblet som følge af kommunalreformen, og en betydelig del af de nye statsveje er veje med cykeltrafik.

Der sker imidlertid mange flere personskader end de registrerede. Politiet registrerer alle dræbte, omkring halvdelen af de alvorlige skader, men kun en brøkdel af de lette skader. En sammenligning med skadestuerne viser, at politiet kun registrerer ca. 8 pct. af cyklisternes personskader, hvilket skyldes, at langt de fleste skader, som skadestuerne registrerer, er meget lette. Politiet registrerer kun én pct. af personskaderne i cyklisters eneulykker, men hele 23 pct. af personskaderne i cyklisters flerpartsulykker.

Udviklingen i politiregistrerede dræbte og tilskadekomne cyklister er gunstig. I perioden 1982-2005 faldt antallet af politiregistrerede dræbte og tilskadekomne cyklister med godt 3 pct. om året. Især siden 1995 har udviklingen i cyklisters trafikssikkerhed været særlig gunstig, jf. figur 9.

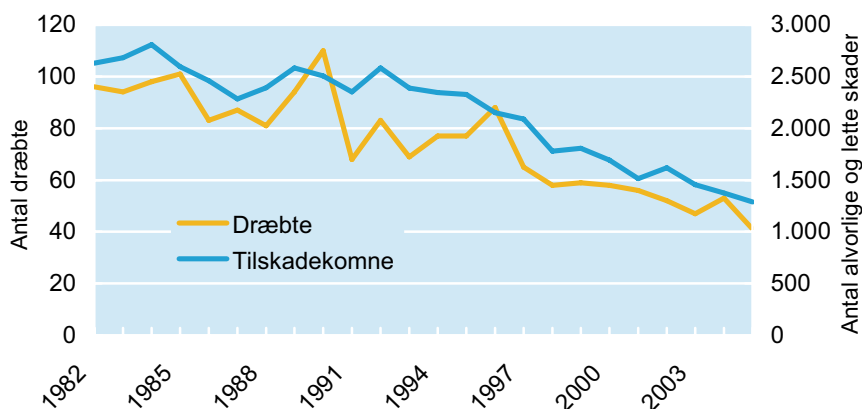
Figur 9, der viser sammenhængen ml. færre antal dræbte/tilskadekomne og gennemsnitlig udvikling i cykeltrafikkens omfang.



Kilde: Vejdirektoratet

Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne har været mere gunstig for cyklister end i vejtrafikken generelt. Men det skyldes delvist at omfanget af cykeltrafik er faldet, mens biltrafikken er vokset. Cyklisters ulykkesrisiko pr. cyklet km er således kun faldet med godt 2 pct. om året, mens bilisters risiko pr. kørt km er faldet betydeligt mere.

Figur 10. Dræbte og tilskadekomne cyklister 1982-2005

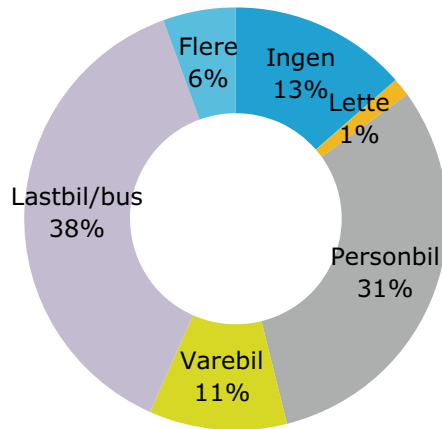


Kilde: Vejdirektoratet ulykkesstatistik

2.3.2. De dræbte cyklisters modparter, alder mv.

Modparten i dødsulykker med cyklister er i halvdelen af tilfældene tungere køretøjer såsom lastbiler, busser og varebiler. Personbiler er involveret i en tredjedel af dødsulykker med cyklister, se figur 11. nedenfor.

Figur 11. Dræbte cyklisters modparter 2003-2005.



Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik

I figuren skal "lette" forstås som de traditionelle bløde trafikanter (eks. fodgængere, andre cyklister eller knallert). "Ingen" betyder, at cyklisten selv er den eneste involverede i ulykken (såkaldte eneulykker), hvor cyklisten f.eks. kører ind i en fast genstand, huller i vejen eller af andre årsager forulykker.

Meget få børn på cykel bliver dræbt i trafikken, mens der er forholdsvis mange ældre personer blandt dræbte cyklister, jf. tabel 2.2.

Tabel 2. Fordeling af dræbte cyklister i 2003-2005 på cyklistens alder

0-10 år	11-15 år	16-25 år	26-60 år	60+ år
3 pct.	8 pct.	11 pct.	38 pct.	41 pct.

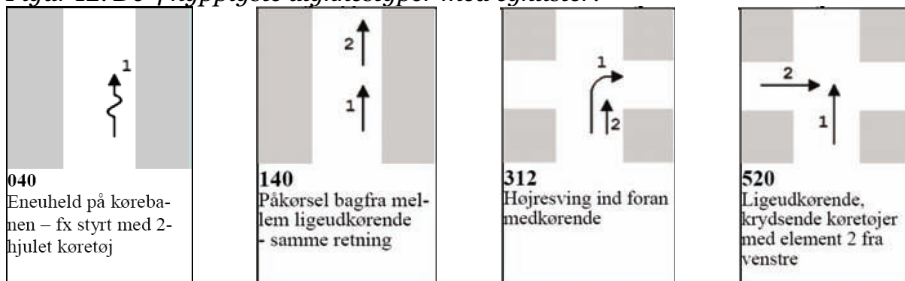
Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Kun få ulykkesramte cyklister er spirituspåvirkede. Hver femte cykelulykke sker i mørke. Omkring fire ud af fem har ifølge Dansk Cyklist Forbunds registrering lys på cyklen i lygtetændingstiden.

2.3.3. De hyppigste dødsulykker med cyklister

Dødsulykker med cyklister er forholdsvis velbeskrevne. Fire ulykkestyper står for tilsammen 86 pct. af dødsulykkerne med cyklister, jf. figur 12. Disse ulykkesituationer er fundet ved grundige analyser af dødsulykker, der er sket i årene 2003-2005.

Figur 12. De 4 hyppigste ulykkestyper med cyklister.



Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik 2006. De såkaldte "type 312" er bl.a. ulykker med lastbiler

Eneulykker

Ca. 13 pct. af de dræbte cyklister dør i eneuheld skyldes to hovedårsager i form af dels forhindringer såsom kantsten, jernbaneoverskæringer og huller i vejene, dels fremmedelementer i cykelhjulene f.eks. indkøbsposer. Hovedparten af cyklisterne i disse ulykker dør som følge af alvorlige hovedskader eksempelvis kraniebrud.

Over halvdelen af disse cyklister ville have overlevet, hvis de havde haft cykelhjeml på. Selvom brugen af cykelhelme er steget de seneste 15 år, anvender i gennemsnit kun 11. pct. af cyklisterne hjelm i dag. Der var ingen børn blandt de dræbte cyklister i disse ulykker, hvilket bl.a. skyldes, at hjelmbrugen er høj blandt børn. jf. tabel 3, som viser den andel af cyklisterne indenfor de pågældende aldersgrupper, der benytter hjelm.

Tabel 3. Brug af cykelhjeml i danske byer i år 2006

0-10 år	11-15 år	16-25 år	26-60 år	60+ år
67 pct.	22 pct.	6 pct.	11 pct.	5 pct.

Kilde: Vejdirektoratet

Påkørsler bagfra

Statistikken viser endvidere, at ca. 28 pct. af de dræbte cyklister bliver dræbt af bagfrakommende eller overhalende biler eller ved, at cyklisten svinger til venstre ind på en sidevej. Disse dødsulykker sker i to tredjedele af tilfældene på veje i det åbne land med biler i høj hastighed.

Højresving ind foran medkørende

Ca. 23 pct. af de dræbte cyklister dør som følge af uheld, hvor en medkørende, typisk en lastbil, svinger til højre ind foran cyklisten. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker fremlagde i efteråret en analyse af ulykker med højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. I analysen peges der på manglende orientering fra lastbilchaufførernes side som hovedårsag for ulykkerne. Chaufførerne har således svært ved at se cyklisterne, fordi underkanten af lastbilernes side- og forrunder typisk er mere end to meter over kørebanelen, hvilket betyder at cyklisten befinder sig i en meget stor blindvinkel. Derfor er chaufførerne meget afhængige af spejle for at kunne undgå ulykker.

For forebygge disse ulykker har HVU anbefalet en række initiativer, som bl.a. omfatter forbedring af lastbilchaufførernes orienteringsmuligheder i form af konstruktive ændringer af førerhuse, bedre spejle, vejtekniske foranstaltninger samt større bevidsthed hos chauffører om faren ved højresving. Endvidere anbefales kampagner rettet mod såvel chauffører som cyklister. I marts 2007 åbnede transport- og energiministeren en særlig spejlplads for lastbiler på rasteplassen Kirkebjerg (syd) på Fyn, hvor chauffører kan køre ind og rette sidespejlene til, således at de er korrekt indstillede og øger udsynet for chaufføren.



Foto: Sven Kraup Nielsen, Vejdirektoratet

Transport- og Energiministeriet arbejder målrettet med disse anbefalinger. Dette arbejde er bl.a. forankret i Færdselsstyrelsens "Spejlgruppe", som består af repræsentanter fra organisationer og myndigheder på området.³

Transport- og Energiministeriet har sammen med Rådet For Større Færdselssikkerhed i foråret 2007 iværksat en informationskampagne rettet mod lastbilchauffører og cyklister i forbindelse med højresving.⁴

Ligeudkørende krydsende køretøjer

Statistikken viser, at mange cyklister ikke udviser den fornødne agtpågivenhed i trafikken, idet ca. 22 pct. af de dræbte cyklister dør ved at cykle ud for ubetinget vigepligt eller over for rødt lys. En tredjedel af disse ulykker sker i det åbne land i forbindelse med ubetinget vigepligt, en tredjedel i byområde ved ubetinget vigepligt og den sidste tredjedel i byområde for rødt lys. Disse ulykker ville således typisk ikke ske, hvis cyklisterne overholdt vigepligtsreglerne.

Samlet vurdering

Godt halvdelen af de alvorlige cykelulykker med dræbte sker ifølge ulykkesstatistikken, og som nævnt ovenfor, fordi cyklister overses i trafikken af de øvrige trafikanter (især "type 140-" og "312"-ulykker). Knap halvdelen af ulykker sker, fordi cyklisternes ikke selv er tilstrækkeligt påpasselige (især "type 040 og 520-ulykker").

Det er vurderingen, at en væsentlig del af de ovenfor omtalte ulykkestyper kan undgås gennem en indretning af vejen, som i højere grad tager hensyn til cyklisternes sikkerhed.

Eneulykkerne kan f.eks. begrænses ved forbedret vedligeholdelse, fjernelse af faste genstande og forbedret udformning af kantsten og de bagfra kommende påkørsler vurderes i betydeligt omfang at kunne undgås ved etablering af cykelstier eller cykelbaner. Også i forhold til ulykkerne med højresvingende lastbiler og krydsende køretøjer kan indretningen af vejen og afstribningen af vejen have stor betydning.

³ Spejlgruppen består af repræsentanter fra følgende myndigheder og organisationer: Færdselsstyrelsen, Havarikommissionen for Vejtrafikulykke, Vejdirektoratet, Dansk Transport og Logistik, Dansk Cyklist Forbund, De Danske Bilimportører, Fagligt Fælles Forbund, Applus Bilsyn, Rigspolitiet Færdselsafdelingen, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Transportforskning.

⁴ Kampagnen iværksættes med midler fra A. P. Møllers fond til "Almene Formaal".

2.4. Cykler og kollektiv trafik

Ved mange kollektive trafikterminaler er cykelparkeringsforholdene de senere år blevet væsentligt forbedret. F.eks. har Ørestadsselskabet i samarbejde med DSB, Københavns Kommune m.fl. igangsat et initiativ vedrørende forbedring af cykelparkeringen ved metrostationerne, og Hovedstadens Udviklings Råd gennemførte i samarbejde med kommuner projekter vedrørende cykelparkering ved busstoppesteder.

Ved flere store stationer er der dog stadig et potentiale for at forbedre forholdene. Pladsen er her trang, og der eksisterer derfor ikke mange gode billige løsninger. Det vil dog i en vis udstrækning være muligt at indtænke forbedring af cykelparkeringsforhold i forbindelse med større vedligeholdelses- eller renoveringsopgaver.

Dette har konkret været tilfældet i forbindelse med renoveringen af forplads, broer m.v. på Københavns Hovedbanegård – et arbejde, som afsluttes i 2008. Her har DSB sammen med Københavns Kommune prioriteret et areal på forpladsen, som er forbeholdt cykelparkering og som udstyres med cykelstativer med plads til ca. 850 cykler.



Foto: Ulrik Jantzen, Das Büro

Kombinationen cykel og kollektiv trafik søges udover ved cykelparkering ved terminaler også tilgodeset ved muligheder for at medtage cykler i den kollektive trafik. DSB og andre togdriftsselskaber har udviklet togvogne med mulighed for medtagning af cykler, og på S-togsnettet er det muligt at medtage cykel hele døgnet, idet den tidligere spærretid i myldretidsretningen er ophævet.

I Metroen er det også muligt at medtage cykler, men af pladshensyn har det her vist sig nødvendigt med en spærretid i myldretiderne.

2.5. Forbrug og tyveri

Cykeltrafikken er ikke særligt ressourcekrævende. Danskere bruger 1,5-2 mia. kr. hvert år på køb og vedligehold af cykler og cykeludstyr. Til sammenligning anvendes der i Danmark over 85 mia. kr. årligt på køb, drift og vedligehold af biler.

Da både forbrugstal og det samlede transportarbejde på cykel er behæftet med usikkerhed, er det vanskeligt at beregne prisen pr. cyklet km. Det er Vejdirektoratets vurdering, at prisen pr. cyklet km udgør mellem 0,30 – 0,70 kr. pr. km., hvorimod det tilsvarende tal for bil er ca. 1,70 kr. pr. km.

Cykler er blevet billigere set i forhold til andre forbrugsgoder. Fra 1996 til 2005 steg prisen på nye cykler med 7,4 pct., mens andre varer i samme årrække steg med 21 pct. ifølge Danmarks Statistik. Hver husstand i Danmark køber i gennemsnit for ca. 500 kr. nye cykler inklusiv moms årligt. Det svarer til et årligt salg på rundt regnet 1,2 mia. kr. nye cykler i Danmark. Selvom cykler er blevet relativt billigere, sælges der færre af dem. I det forgangne tiår er salgstallene dalet med ca. 10 pct. fra ca. 415.000 stk. i 1996 til ca. 360.000 stk. i 2005.

De seneste fem år har danskere anmeldt 65.000-70.000 cykeltyverier om året. Det er et betydeligt lavere antal end for 10-15 år siden, hvor 95.000-125.000 tyverier af cykler blev anmeldt pr. år.

2.6. Cykelruter

De nationale cykelruter består i dag af 11 sammenhængende cykelrutenet på tværs af Danmark. Ruterne har, på nær en enkelt, eksisteret siden 1993. De nationale cykelruter udgør tilsammen et 4.213 km langt rutenet. Hertil kommer knapt 6.000 km regionale ruter samt yderligere godt 2.000 km lokale ruter.

Efter kommunalreformen vil amternes tidligere arbejde med administration af de nationale cykelruter blive videreført. Det vil således fremover som hidtil være de respektive vejbestyrelser (kommunerne og staten), der står for anlæg og drift på egne dele af rutenettet.



Foto: Ulrik Jantzen, Das Büro

Cykelruterne er af stor betydning for cykelturismen, som er et område i stor udvikling. Fra statslig side kan der henvises til samarbejdet mellem Vejdirektoratet og Skov- og Naturstyrelsen vedr. formidling af cykelrutefaciliteterne. Heraf kan nævnes en ti års konference for de nationale cykelruter samt Miljøministeriets to seneste publikationer "Strategiplan for cykel-, vandre- og rideruter af national og regional betydning" (2003) og "bedre cykelruter" (2007).

Figur 12. Nationale (røde) og regionale (blå) cykelruter.



Figur 12. Nationale (røde) og regionale (blå) cykelruter.



Foto: Ulrik Jantzen, Das Büro

Flere kommuner har haft stor fokus på cykeltrafik og opstillet handlingsplaner på området. Disse handlingsplaner har oftest sat de mange aktiviteter ind i en helhed såsom cykelstier, parkering, kampagner, skoleveje osv.

2.7. Eksempler og erfaringer fra kommuner og organisationer

2.7.1. Arbejdet i kommuner

I flere byer har der med statslig støtte været gennemført demonstrationsprojekter under temaet ”Sikker Cykeltrafik”. Projekterne har vist, at det er muligt at forbedre cyklistens sikkerhed og overflytte bilture til cykel. Samtidig er fremkommelighed og trængsel afgørende faktorer i trafikanternes oplevelse af ”flow” i trafikken. Dette gælder specielt i storbyer, hvor både biler, busser og cykler kører på samme vejstrækninger.

Odense Cykelby – Danmarks nationale cykelby⁵

Et stort statsligt støttet projekt var "Odense Cykelby" i perioden 1998-2002. Med en stor fokus i medierne på cyklisme, en række forskellige projekter og kampagner fik man odenseanerne til at cykle ca. 20 pct. mere.

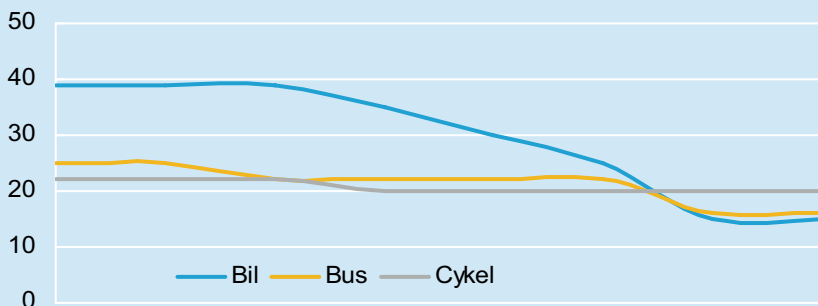
Der cykles 25.000 ekstra cykelture pr. dag, hvoraf godt halvdelen stammer fra bilister, der er skiftet. Det gav anledning til et betragteligt fald i sygefraværet på arbejdspladserne og færre trafikulykker.

Projektet er veldokumenteret og der findes en samlet afrapportering til inspiration for landets øvrige kommuner⁶.

Københavns Kommune – Grøn bølge initiativet

I Københavns Kommune kører busserne på de store brogader (Vesterbro, Nørrebro m.v.) med en gennemsnitshastighed på ca. 14 km/t. Cyklisterne kører lidt hurtigere med en gennemsnitshastighed på 15,3 km/t. Bilerne kører stadigvæk "hurtigst" med en gennemsnitshastighed på ca. 28 km/t. Cyklen er således et godt alternativ til bybusserne.

Figur 13: Hastighederne (km/t.) for biler, busser og cykel på Vesterbrogade i København (i retning mod Rådhuspladsen)



Kilde: Illustration udarbejdet på baggrund af materiale fra Københavns Kommune. Den vandrette akse går fra Vesterbrogade (o) og i retning af Rådhuspladsen.

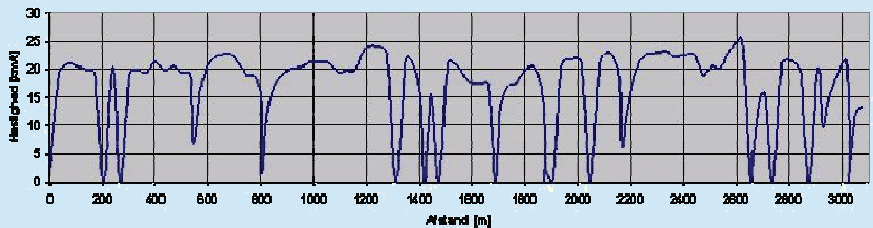
⁵ De positive erfaringer fra Odense som "National Cykelby" er ligeledes beskrevet i det hollandske cykelforbund "Fiets Beraads" rapport fra 2006.

⁶ Evaluering af "Odense – Danmarks Nationale Cykelby", udarbejdet i 2003 af Odense Kommune, Trafikministeriet og Vejdirektoratet.

Figur 14 og 15 nedenfor er et såkaldt "cykelkardiogram", og viser cyklisternes rejsehastighed på Nørrebrogade før og efter, at Københavns Kommune indførte en grøn bølge i lysreguleringen.

Figur 14. "Cykelkardiogram" for indførelsen af grøn bølge

Hastighedsprofil, Nørrebrogade fra Uglevej - Døssering Cnr013
den 20-08-04 mellem kl. 08:42:54 - 08:54:48
Rutens længde = 3076m rejsetid 00:10:54 Gennemsnitshastighed 15,82 km/t

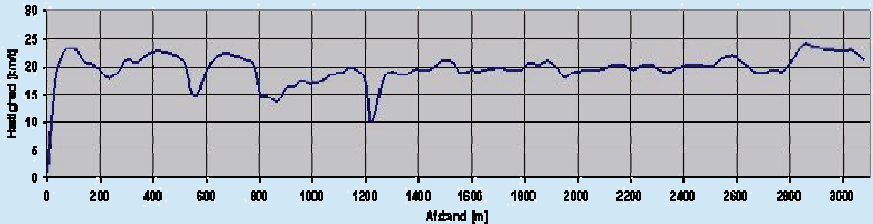


Kilde: Vej og Parkforvaltningen, Københavns Kommune 2007

Cyklisternes rejsehastighed og fremkommelighed før grøn bølge initiativet er præget af regelmæssige og store udsving, fordi der skal stoppes op ved de mange lyskryds i den indre del af byen. Cykelturen opleves som lang og besværlig.

Figur 15. "Cykelkardiogram" efter indførelsen af grøn bølge

Hastighedsprofil, Nørrebrogade fra Uglevej - Døssering Cnr013
den 22-08-04 mellem kl. 08:41:46 - 08:51:16
Rutens længde = 3176m rejsetid 00:10:30 Gennemsnitshastighed 18,42 km/t



Kilde: Vej og Parkforvaltningen, Københavns Kommune 2007

Efter indførelsen af de grønne bølge for cyklister er rejsehastigheden præget af en mere regelmæssig fremkommelig, fordi der ikke skal stoppes op ved de lyskryds m.v. Cykelturen opleves som et glidende forløb.

Projekt "Grøn Bølge" er en del af Københavns Kommunes cykelpolitik, der har som målsætning, at øge cyklisternes rejsehastighed med 10 pct. i perioden 2002-12. Efter indførelsen af grøn bølge på Nørrebrogade er der (for begge vejretninger) sket en forøgelse af rejsehastigheden på ca. 12-13 pct.

2.7.2. Arbejdet i organisationer

Flere organisationer gennemfører kampagner, undervisning og vejledning i relation til cykeltrafikken. På landsplan har Dansk Cyklist Forbunds store kampagner såsom ”Vi cykler til arbejde” og ”Alle Børn Cykler” tiltrukket over 100.000 deltagere hvert år. Disse kampagner er et godt bidrag til at holde danskerne fysisk aktive og fremme cyklisme generelt⁷.

Dansk Cyklist Forbund - ”Alle børn Cykler” m.fl.

”Alle Børn Cykler” er Danmarks største børnemotionskampagne. Kampagnen afvikles over to uger i september måned, og alle landets skoleklasser kan være med. Formålet er at få flere børn til at cykle til skole og undervise børnene i trafiksikkerhed. Kampagnen blev første gang afholdt i 2002. Ud af ca. 100.000 tilmeldte er der næsten 75.000, der deltog i konkurrencen.

Fra 2006 har Dansk Cyklist Forbund afholdt yderligere en kampagne ”Lys på med Ludvig” for 4. klasser landet over. Målet er at få børnene til også at cykle i vinterhalvåret, og med lys på!

Flere kommuner har haft stor fokus på cykeltrafik og opstillet handlingsplaner på området. Disse handlingsplaner har oftest sat de mange aktiviteter ind i en helhed såsom cykelstier, parkering, kampagner, skoleveje osv.

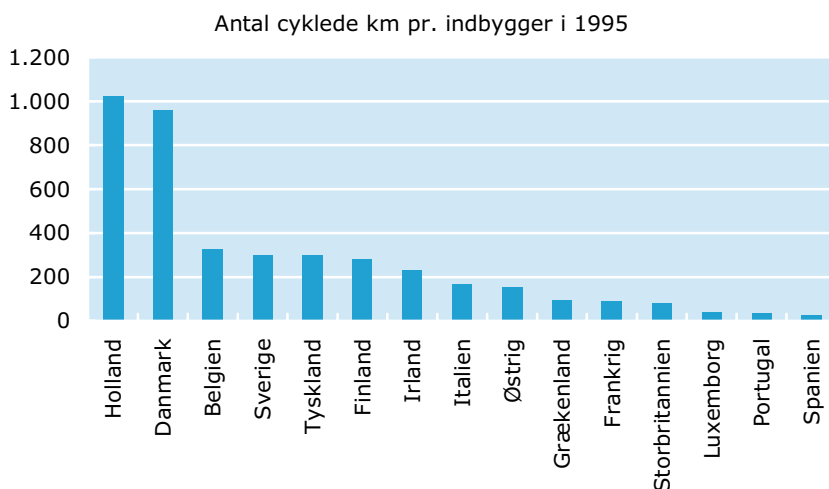
⁷ Jf. rapport fra Danmarks Transportforskning (2006): Opfølgning af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for perioden 2001-2004 (s. 74 og 85).

3. Cykling i Europa

3.1. Hvad er cykeltrafikkens omfang?

Danmark er sammen med Holland det land, der cykler mest pr. indbygger, jf. figur 14. Det viser den seneste sammenlignelige måling af befolkningens transportvaner i Europa, der blev udført af Eurostat i 1995 med i alt 25.000 deltagende respondenter jf. figur 14.

Figur 16. Cykeltrafikkens omfang i Europa



Kilde: EU kommissionen, *Cycling: the way ahead for towns and cities*, 1999

I Danmark og Holland cyklede i 1995 ca. 1.000 km på et år pr. indbygger. Dette er ca. 3 gange så meget som de næstkommende lande, som er Belgien, Sverige, Tyskland og Finland.

3.2. Ulykkestillene

Danmark og Holland er ifølge Eurostats undersøgelse samtidig de lande i Europa, hvor det er sikrest at være cyklist. Statistikken viser, at der dræbes ca. 15 cyklister i trafikken pr. mia. cyklede km. Sverige og Tyskland følger herefter med 20-30 dræbte pr. mia. cyklede km jf. figur 15.

Figur 17. Cyklistulykker i Europa



Kilde: IRTAD databasen

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i Europa er i perioden 1995-2004 faldet væsentligt, jf. figur 16.

Tabel 4: Antal dræbte cyklister i Europa [Sorteres efter pct. vis ændring]

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Δ%
Belgien	128	121	122	135	122	134	130	105	110	79	-38%
Danmark	77	88	65	58	59	58	56	52	47	53	-31%
Grækenland	34	28	32	34	23	22	29	14	21	24	-29%
Spanien	123	101	116	114	119	84	100	96	78	88	-28%
Frankrig	368	296	318	296	295	244	235	208	185	177	-52%
Irland	28	22	24	21	14	10	12	18	10	10	-64%
Italien	391	413	428	364	402	381	331	314	326	296	-24%
Luxembourg	3	1	1	1	0	1	1	1	1	1	-67%
Holland	267	233	242	194	194	198	195	169	188	188	-30%
Østrig	77	73	66	57	68	62	55	80	56	58	-25%
Portugal	96	75	75	74	41	56	50	58	63	47	-51%
Finland	74	46	61	54	63	53	59	53	39	26	-65%
Sverige	57	49	42	58	45	47	43	42	35	27	-53%
Storbritannien	217	208	187	165	173	131	140	133	116	136	-37%
EU	1.940	1.754	1.779	1.625	1.618	1.481	1.436	1.343	1.275	1.210	-38%

Kilde: IRTAD databasen

Danmark har i perioden 1995-2004 haft en nedgang i antallet af trafikdræbte på ca. 30 pct. Dette svarer til udviklingen i Holland. Flere lande kan fremvise en mere gunstig udvikling for så vidt angår trafikdræbte cyklister. I Frankrig er an-

tallet af dræbte cyklister faldet, men fra et højere niveau med mere end 50 pct. i perioden. Det samme gælder Irland. Også England og Finland har oplevet en større nedgang i antallet af trafikdræbte cyklister.

I Danmark er en forholdsvis stor andel af dræbte og tilskadekomne i vejtrafikken cyklister, når tallene sammenlignes med andre europæiske lande. Det skyldes, at danskerne cykler betydeligt mere end de fleste andre europæere. Ser man i stedet på, hvor stor risikoen er ved at cykle, så er danske cyklister blandt de sikreste. Faktisk tyder sammenligninger på, at risikoen for at blive dræbt pr. cyklet km er lavest i Danmark af alle europæiske lande. Risikoen er lidt højere i Sverige, Norge og Holland. I Finland, Tyskland og Storbritannien er risikoen mere end dobbelt så stor. Og i Sydeuropa er det langt farligere at cykle.

Når der er så stor forskel på cykeltrafiksikkerheden mellem landene skyldes det mange forskellige årsager. Der er en tydelig tendens til at jo mere der cykles, jo sikrere, er det. Og både trafiksikkerhed og højt cykeltrafikarbejde hænger sammen med vejnettets udformning, topografiske forhold, køretøjers indretning og udstyr samt almindelig trafikultur.

3.3. Eksempler og erfaringer

3.3.1. Statslige cykelstrategier

I det følgende gives et kort overblik over en række af indsatserne for cykeltrafikken i henholdsvis Norge og Holland – begge lande som arbejder aktivt med udviklingen af cykeltrafikken.

Norge

Den norske rigsdag besluttede i 2001, at Norge skulle have en national cykelstrategi. I maj 2003 udgav Statens Vegvesen (det norske Vejdirektorat) en sådan statslig strategi bl.a. med det formål at nedbringe antallet af dræbte cyklister til niveauet for bilister, og at antallet af cykelture skal udgøre 8% af samtlige transportformer

Den norske indsats er koncentreret om:

- Investeringer i bedre og mere trafiksikre cykelstier
- Drift og vedligeholdelse af de eksisterende cykelstier
- Bedre mulighed for cykelparkering ved kollektive trafikknudepunkter.

I forhold til Danmark er brugen af cykler i Norge langt lavere. Det skyldes naturligvis bl.a., at Norge har et meget kuperet terræn, mens Danmark er forholdsvis fladt og derfor har et meget cykelegnet terræn. Hvor ca. 16% (hver sjette) af alle ture i Danmark er på cykel så var det i Norge i 2003 blot 4%. Målsætningen i den kommende cykelstrategi er derfor også (kun) en fordobling til 8%.

Holland

Holland er sammen med Danmark det mest cyklende land i Europa, idet 26,8% af alle transportture er cykelture.

Den hollandske cykelstrategi ”The Bicycle Master Plan” (BMP) er fra 1991 og bygger bl.a. på følgende indsatsområder:

- Skift fra bilkørsel til cykling
- Øget trafiksikkerhed for cykler
- Bedre cykelparkeringsmuligheder
- Cykelkampagnearbejde for hele vejsektoren

Erfaringerne med strategien har overvejende set været positive, og det er meningen at erfaringerne skal indtænkes som en integreret del af kommunernes byplanlægning.

Fremtidens indsats i den hollandske cykelpolitik er fokuseret på en øget decentralisering af indsatsen ud til kommuner og regioner. Statens indsats fokuseres på sektoropgaver, vidensdeling og – indsamling samt lovgivning og regulering.

3.3.2. Kommunale cykelstrategier

En nylig undersøgelse fra det hollandske cyklistforbund Fiets Beraad (2006) indeholder de ti eksempler på initiativer, der kan være med til at fremme cykeltrafikken i større byområder. I det følgende gives eksempler og erfaringer fra en række storbyer i Tyskland, Holland⁸ og Belgien.

⁸ Se eventuelt også : ”Cycling in the Netherlands”, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007).

Tyskland: Freiburg – byen med det store cykelsystem

Freiburg har ca. 215.000 indbyggere og bystyret har siden midten af 1970'erne årligt anvendt ca. 800.000 € til prioritering af cykelinfrastrukturen. Dette er sket med udbygning af et meget stort cykelstinet, hvis totale længde er ca. 500 km, heraf 200 kilometer i det åbne land omkring byen. Desuden er der bygget særlige lysreguleringer for cyklister for at fremme trafikssikkerheden. Det omfattende cykelstisystem gør, at rejsetiden fra centrum til periferien af Freiburg tager maks. 30 minutter, hvilket på en række strækninger betyder en markant lavere rejsetid end med bus og biltransport.

Cykelparkeringsmulighederne er løbende udbygget, således at en række af byens større trafikknudepunkter med tilknytning til bus, sporvogne og tog har en stor kapacitet.

I dag anvender ca. 22 pct. af indbyggerne i Freiburg cyklen på alle transportture i byen.

Holland: Groningen – den perfekte cykelby

Groningen har ca. 180.000 indbyggere og siden 1960'erne har hensynet til cyklisterne været indtænkt i den løbende trafik og byplanlægning i form af en løbende udbygning af et sammenhængende cykelstinet fra forstæderne og ind mod byens centrum. Samtidig hermed er der i løbet af de sidste 30 år bygget en række ringveje for at reducere trængsel fra biler i den indre bydel.

Hensynet til bilisterne er tilgodeset ved bedre parkeringsmuligheder (f.eks. P-huse) placeret ved de ydre trafikknudepunkter i byen tæt på den kollektive trafik. En stor del af biltrafikken er guidet udenom den indre by.

I perioden 1989-2000 anvendte bystyret ca. 23 mio. € til cykelinfrastruktur i form af yderligere stinetsystemer, broer og tunneller. Desuden er der etableret en lang række overvågede cykelparkeringsfaciliteter, der har medvirket til en reduktion af cykeltyverier. En del af cykelparkeringspladserne har tilknyttet bemandede værksteder, som kan tilbyde diverse cykelreparationer.

I dag anvender ca. 37 pct. af indbyggerne i Groningen cyklen på alle transportture i byen.

Belgien: Ghent – en sen cykelstart med flotte resultater

Ghent har ca. 230.000 indbyggere og tog for alvor fat på fremme af cyklismen i 1993 for at løse problemer med biltrængsel i midtbyen og fremme trafiksikkerheden. I perioden 1994-2000 anvendte bystyret årligt ca. 170.000 Euro til ombygning af vej og cykelinfrastrukturen. Der blev bygget et velfungerende cykelstinet samtidig med at bilkørsel i midtbyen på maks. 30 km/t. og anlæg af nye ringveje. Den historiske del af byen valgte bystyret at gøre helt bilfri.

Cykelparkeringsforholdene ved offentlige institutioner (f.eks. skoler) er kraftigt udbygget, og bystyrets tekniske forvaltning ansatte en række medarbejdere der løbende markerede og efter to uger derpå fjernede cykler, der var forladt rundt omkring i byen. Desuden kunne byens mange universitetsstuderende låne cykler på månedsbasis til ca. 4-5 €. Låncyklerne blev ligeledes anvendt flittigt af de mange besøgende under de årlige Ghent-festivaler.

I dag anvender ca. 15 pct. af indbyggerne i Ghent cyklen på transportture i byen.

4. Konkrete indsatsområder

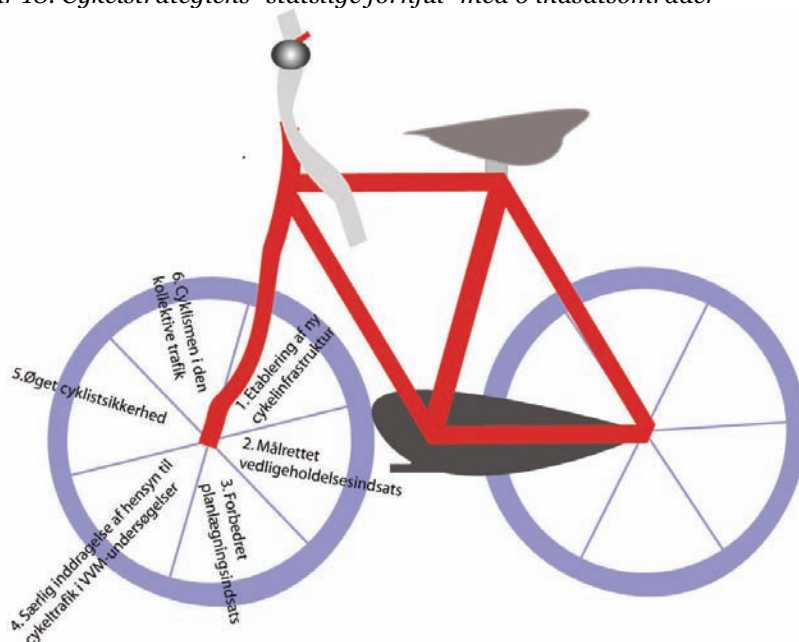
4.1. En cykelstrategi på to ”hjul”

I forbindelse med kommunalreformen er ansvarsfordelingen i vejforvaltningen blevet ændret markant. Både staten og kommunerne har den 1. januar 2007 overtaget en lang række vejstrækninger med cykeltrafik fra amterne, og de skal i fremtiden hver for sig, og i fællesskab, varetage og udvikle cykelpolitikken på vejområdet i Danmark.

Transport- og Energiministeriets cykelstrategi ”kører” derfor på ”to hjul” – dels en strategi for effektiv indsats i forhold til større og mindre anlægsprojekter på det statslige vejnet i form af cykelstier m.v., og dels en strategi for statens rolle som igangsætter og inspirator for hele sektoren, herunder kampagneaktiviteter og større sammenhængende demonstrationsaktiviteter, der kan vise nye måder at fremme cykeltrafik på.

4.2. Indsatser på statens infrastruktur

Figur 18. Cykelstrategiens ”statslige forhjul” med 6 indsatsområder

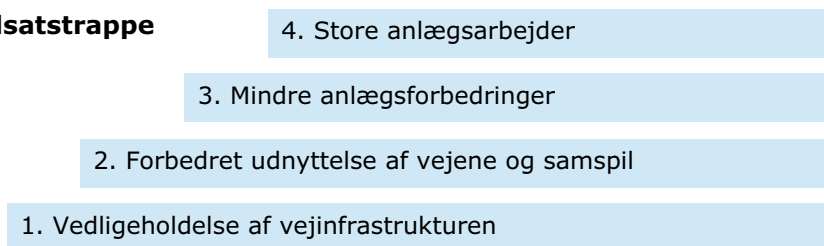


Transport- og Energiministeriet ønsker at fremme cyklismen ved hjælp af investeringer i cykelinfrastrukturen, en målrettet vedligeholdelsesindsats af den eksisterende cykelinfrastruktur, øget trafikikkerhed for cyklisterne samt mere fokus på cykelplanlægning i forbindelse med alle nye statslige VVM-undersøgelser (Vurdering af Virkninger på Miljøet) ved ombygninger eller nyanlæg langs statsvejnettet. Med andre ord skal der skabes et godt fundament til sikring og udvikling af cyklismen.

4.2.1. Vejdirektoratets indsatsstrappe

Strategien for indsatsen på statsvejnettet tager afsæt i Vejdirektoratets såkaldte indsatsstrappe.

Figur 19. Vejdirektoratets indsatsstrappe



”Indsatsstrappen” bygger på princippet om, at et givent problem altid bør søges håndteret på det lavest mulige ”trin” på trappen, idet såvel omkostninger, som planlægnings- og implementeringstid stiger for hvert trin på trappen. De konkrete indsatsområder i vejinfrastrukturen er følgende:

Ad 1. Vedligeholdelse af cykelinfrastruktur

Der skal sikres en indsats for drift og ren- og vedligeholdelse af de eksisterende cykelstier langs det nye vejnet. Dette omfatter bl.a. en indsats i forhold til reparationer, belægninger, opstribning, stibelysning samt øget fokus på renholdelse af stier, herunder vintervedligeholdelse.

Ad 2. Forbedret udnyttelse af eksisterende faciliteter

En indsats i forhold til en optimeret udnyttelse af de eksisterende faciliteter for cyklister langs statsvejnettet kan f.eks. være spoler i vejen for anmeldelse af cyklister i god tid før signalet, særlige cyklistsignaler med ”føgrønt”, højresvingbaner udenom signalet og generelt bedre trafikafvikling. På strækninger uden cykelstier kan der anlægges cykelvigepladser overfor 3-benede kryds.”

Ad 3. Mindre anlægsforbedringer

Etablering af cykelstier kan være et ganske omfattende anlægsprojekt. Set i forhold til de store anlægsarbejder i form af motorvejsanlæg m.v. betegnes anlæg af cykelstier på indsatstrappen dog som mindre anlægsforbedringer. Etableringen sker med henblik på at øge trafikikkerheden og fremkommeligheden for cyklister og medvirker samtidig til en generel forbedring af fremkommeligheden og sikkerhed blandt de øvrige trafikanter. Det største potentiale vurderes som udgangspunkt at være i byerne, men også strækninger i åbent land kan overvejes. Andre mindre anlægsforbedringer kan f.eks. være sikkerhedsfremmende ombygninger af kryds og rundkørsler samt særlige indsatser i forhold til bygennemfarerter.



Foto: Søren Nielsen

Ad 4. Store anlægsarbejder

Store anlægsarbejder er etablering af nye vejstrækninger eller udbygning af eksisterende. Formålet vil oftest være en forbedring af fremkommeligheden for biltrafikken, men en sideeffekt vil ofte være en "fredeliggørelse" af det eksisterende vejnet og dermed forbedrede muligheder for cykeltrafikken. Hovedformålet ved etablering af en omfartsvej omkring en by vil netop oftest være den omtalte fredeliggørelse af byen til gavn for bl.a. lokaltrafikken, herunder ikke mindst trafikikkerheden og fremkommeligheden for cyklister og andre bløde trafikanter.

Ved anlæg af cykelstier opnås der en række afledte trafikikkerhedsmæssige fordele for de øvrige trafikanter og vedligeholdelsesmæssige forbedringer. Således vil vejen normalt få en bedre standard med en bredere kørebane og udjævning af uoverskuelige bakketoppe og sving, ligesom eksisterende kryds ombygges til en mere trafikikker udformning. Dertil kommer, at farlige træer, sten og master fjernes eller flyttes længere væk fra kørebanen, således at der skabes en bredere sikkerhedszone, hvor biler ikke risikerer at påkøre disse faste genstande, hvis de på trods af standardforbedringerne alligevel skulle komme til at køre af vejen. Endelig giver anlæg af cykelstier normalt en bedre sidestøtte til vejen, så den ikke risikerer at skride ud til siden.

Transport- og Energiministeriets initiativer

- At der i 2007 anvendes ca. 25 mio. kr. til konkrete cykelinfrastrukturprojekter, som sikrer en forbedring af fremkommeligheden og trafikikkerheden på statsvejnettet. Indsatsen fortsættes de kommende år.
- At der herudover, som led i udmøntningen af anlægspuljen for 2007-08, gennemføres et større cykelstiprojekt til ca. 11. mio. kr.

4.2.2. Måltrettet vedligeholdelsesindsats

For de eksisterende cykelstier på statsvejnettet er en høj vedligeholdelsesstandard af stor betydning. Driftskvaliteten af cyklisteres færdselsarealer er en vigtig faktor for lysten til at cykle. Dårlige belægninger og manglende snerydning kan tage opmærksomheden fra cyklisten, resultere i uhensigtsmæssig adfærd og i nogle tilfælde foranledige alvorlige ulykker. Det er derfor vigtigt, at cykelstier løbende vedligeholdes. Dette omfatter bl.a. en indsats i forhold til reparationer, nye belægninger, ny opstribning m.v. Endvidere kan der etableres stibelysning, hvor det vurderes trafikikkerhedsmæssigt nødvendigt.

Indsatsen skal tilrettelægges således, at det sikrer en optimeret udnyttelse af de eksisterende faciliteter for cyklister langs statsvejnettet. Det kan f.eks. være tilpasning af signaler, svingbaner, forbedret trafikafvikling o. lign.

Transport- og Energiministeriets initiativer

- At der i 2007 anvendes ca. 25 mio. kr. til vedligeholdelse og optimering af den eksisterende cykelinfrastruktur på statsvejnettet. Indsatsen fortsættes de kommende år.

4.2.3. Forbedret planlægningsindsats

Grundlaget for at forbedre den eksisterende infrastruktur for cyklisterne er til stede på en lang række statsveje, herunder muligheden for planlægning af anlæg af nye cykelstier. Af de 1.550 km uden cykelsti ligger kun ca. 50 km i byområde. Vejdirektoratet er allerede i gang (2006-07) med en grundig behovsundersøgelse for trafiksaneringer af bygennemfarter af de nye statsveje pr. 1. januar 2007. Cykeltrafikken og eventuelt anlæg af cykelstier vil indgå i denne undersøgelse og den videre planlægning.

For de ca. 1.500 km statsvej uden cykelsti i det åbne land er der ikke foretaget en prioritering af behovet endnu. I løbet af 2007-08 vil Vejdirektoratet gennemgå det samlede nye statsvejnet med henblik på kortlægning af behovet for cykelfaciliteter og på den baggrund opstille en samlet cykelstiplan for statsvejnettet. Denne gennemgang vil indeholde en kortlægning blandt andet i forhold til trafikmængder (både biler og cykler), skoleveje og diverse mål for cyklister, alternative cykelruter m.v.

Udover disse 1.500 km statsvej kan der også være behov for cykelstier langs nogle af de bynære motorveje i bl.a. hovedstadsområdet. Mange statsveje (og især motorvejene) fungerer som barrierer i bytrafikken. I flere tilfælde er det relevant at mindske barriererne ved anlæg af stitunneler og – broer over eller under statsvejene. Sådanne krydsningsanlæg kan være vigtige for at få byområder og skoledistrikter til at hænge bedre sammen. Vurdering af krydsningsmuligheder på tværs af statsvejene vil også indgå i arbejdet med cykelstiplanen for statsvejene.

Transport- og Energiministeriets initiativer

- At der i 2007 laves en samlet status og kortlægning af behovet for cykelfaciliteter på statsvejnettet.
- At der i løbet af 2007-08 laves en samlet cykelstiplan for statsvejnettet.

4.2.4. Inddragelse af cykeltrafik i VVM-undersøgelser

Hensynet til cyklisternes trafiksikkerhed og fremme af cykeltrafikken kan med fordel tænkes ind i den løbende planlægning ved ombygninger eller nye anlægsprojekter langs statsvejnettet.

Forinden der kan tages beslutning om større vejanlæg skal der gennemføres en såkaldt VVM-undersøgelse (Vurdering af Virkninger på Miljøet). I forbindelse med disse undersøgelser udarbejdes der alternative projektforslag for vejanlægget. VVM-undersøgelserne skal være med til sikre, at forholdene for cyklister er så gode som muligt, bl.a. i form af stikrydsninger af vejprojektet og tilslutningsanlæg samt parallelruter for cyklister og andre langsomme køretøjer.

Transport- og Energiministeriets initiativer

- At der skabes øget fokus på vejtekniske foranstaltninger i VVM-undersøgelserne, der fremmer hensynet til cykeltrafikken og denne trafikantgruppes særlige trafiksikkerhedsmæssige behov.

4.2.5. Øget trafiksikkerhed for cyklister

Investeringer i cykelinfrastrukturen og øget trafiksikkerhed for denne gruppe "bløde trafikanter" hænger sammen. Men anlæg af cykelstier og cykelbaner til at reducere antallet af cyklistulykker kan ikke stå alene.

Ved at lade Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVV) dybdeanalysere cyklistulykkerne kan der sikres bedre viden om, hvad der ligger bag cyklistulykker. Dette kan give os flere og bedre løsninger til den fremtidige reduktion af denne ulykkestype, herunder højresvingsulykker med lastbiler og ulykker med cyklister i vigepligtsregulerede kryds.

Transport- og Energiministeriets initiativer

- Inden udgangen af 2008 skal Havarikommissionens dybdeanalyse af cyklistulykker med henblik på en forebyggende indsats være gennemført.

Transport- og Energiministeriet vil desuden arbejde videre med Havarikommissionens nuværende anbefalinger vedr. cyklistulykker, som bl.a. omfatter:

- Forbedring af lastbilchaufførernes orienteringsmuligheder (konstruktive ændringer af førerhuse, bedre spejle, vejtekniske foranstaltninger samt større bevidsthed hos chauffører om faren ved højresving)
- Skærpet lovgivning og kontrol samt information til kommunerne om vejtekniske foranstaltninger.
- Kampagner rettet mod såvel chauffører som cyklister.

4.2.6. Bedre samspil mellem cykeltrafik og den kollektive trafik

Cyklisternes største interesseorganisation, Dansk Cyklist Forbund, har gennem flere år påpeget behovet for bedre cykelparkeringsforhold ved tog- og metrostationerne. Det skyldes, at et bedre samspil mellem cykeltrafik og kollektiv trafik vil kunne forbedre passagerernes mobilitet og skabe et bedre alternativ til biltrafikken i primært storbyerne.

Med henblik på at opnå øget brug af den kollektive trafik kombineret med cykel kan der sættes større fokus på cykelparkeringsforholdene ved stationer og terminaler. Dette kan f.eks. omfatte sikring af et tilstrækkeligt antal let tilgængelige og synlige cykelparkeringspladser. Cykelparkering skal være af en kvalitet og udformning, så cyklisterne føler sig trygge ved at anvende området til cykelparkering på alle tider af døgnet.

Som det fremgår af afsnit 2.5, vil det i hovedreglen være ganske dyrt at etablere de efterspurgte cykelparkeringspladser ved større bystationer som følge af den manglende plads hertil. Hvis kvaliteten af cykelparkeringsforholdene i sådanne tilfælde skal forbedres mærkbart, kan det være nødvendigt med anlæg af egentlige cykelparkeringshuse. Finansiering af sådanne evt. anlæg er der ikke taget stilling til.

Transport- og Energiministeriet har dog allerede taget en række initiativer til at fremme cyklismen i den kollektive trafik. Eksempelvis fremgår det bl.a. af lovforslaget til den kommende Metro Cityring for København, at:



Foto: Ulrik Jantzen, Das Büro



Foto: Linda Hansen

”Der lægges vægt på, at der etableres et tilstrækkeligt antal cykelstativer i terræn ved stationerne. Hvor det ikke er muligt at anbringe det fornødne antal cykelstativer inden for en stations forpladsområde, bekoster Cityringsprojektet levering og opsætning af det resterende antal cykelstativer på

færdige fortovs- eller pladsarealer tæt ved stationen, der anvises af kommunen. Cykelparkering behandles i forbindelse med VVM-arbejdet”

Transport- og Energiministeriet (Trafikstyrelsen) vil i samarbejde med en række interessenter på cykelområdet udarbejde et idékatalog, der beskriver hvilke muligheder der kan være for at parkere sin cykel i forbindelse med skift til den kollektive trafik. I dette arbejde kan der bl.a. hentes inspiration fra den seneste håndbog fra Dansk Cyklist Forbund ”Cykelparkering – en håndbog til bedre planlægning”.

Det er vigtigt at gøre opmærksom på, at der er tale om komplicerede anlægsforbedringer på cykelparkeringsområdet. Der er mange interessenter og hensyn der skal forenes i en fælles indsats til at fremme samspillet mellem cykeltrafik og den kollektive trafik såsom stationsejere, transportoperatørerne, lokale vejbestyrelser osv. Idékataloget forventes at kunne foreligge inden udgangen af 2008, og skal hovedsageligt fokusere på de mest trafikerede kollektive trafikknudepunkter i de større byer. Udover stationerne er der i dag større problemer med cyklisters parkeringsforhold ved en række af statens store institutioner og arbejdspladser, f.eks. universiteter, styrelser, osv. Der skal iværksættes en indsats, så gode og økonomisk fordelagtige løsninger i højere grad bliver valgt af beslutningstagerne i relation til cykelparkering. Der kan bl.a. gennemføres demonstrationsprojekter, rådgivning og formidling.

Endvidere er der etableret en del samkørselspladser langs det overordnede vejnet. Hovedformålet med disse er at bringe bilister sammen, så de kan nøjes med at køre i en bil og parkere de øvrige på pladsen. Kombination mellem cykel og bil er dog også relevant ved disse pladser, hvorfor etablering af cykelparkering bør indgå i planlægningen.

Transport- og Energiministeriets initiativer

- At Trafikstyrelsen i tæt samarbejde med kommunerne, transportoperatørerne og Dansk Cyklist Forbund inden udgangen af 2008 udarbejder et idékatalog til brug for kollektive trafikknudepunkter.

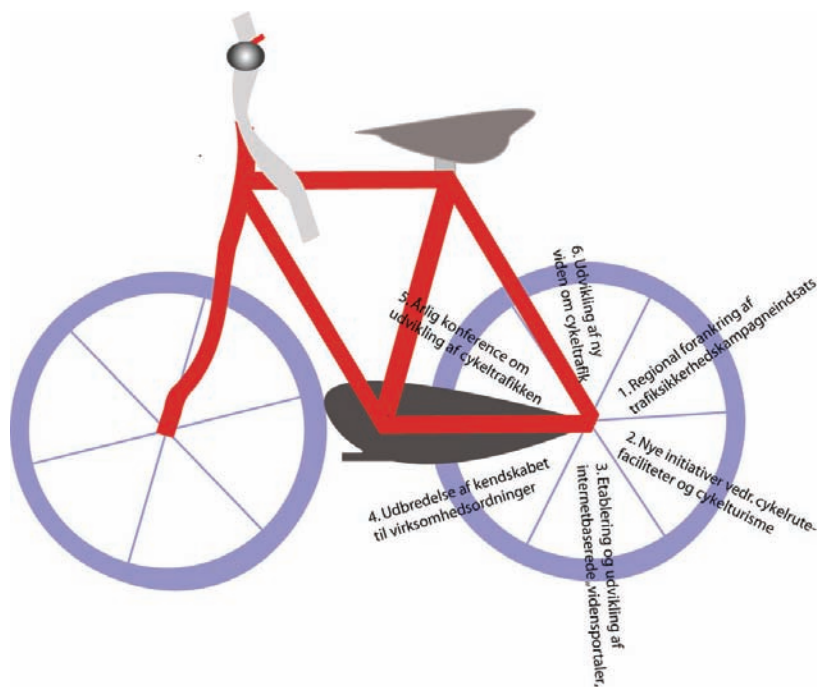
Opsummering: De 6 hovedinitiativer på statens infrastruktur

1. At der 2007 anvendes 25 mio. kr. til etablering af ny cykelinfrastruktur udover de allerede planlagte cykelstiprojekter på ca. 11 mio. kr. i 2007.-08. Denne indsats fortsættes de kommende år.
2. At der i 2007 anvendes 25 mio. kr. til vedligeholdelse og bedre udnyttelse af den eksisterende cykelinfrastruktur. Denne indsats fortsættes de kommende år.
3. At der i 2007-08 udarbejdes en samlet cykelstiplan for statsvejnettet baseret på en kortlægning af behovet for cykelfaciliteter.
4. At cyklistulykker allerede inden udgangen af 2008 dybdeanalyseres nærmere af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.
5. At tiltag, der fremmer hensynet til cyklister, indarbejdes i VVM-undersøgelser fra 2007 og frem.
6. At Trafikstyrelsen i samarbejde med kommuner, transportoperatører og Dansk Cyklist Forbund inden udgangen af 2008 laver et idékatalog til brug for kollektive trafikknudepunkter.

4.3. Staten som inspirator for sektoren

Cykelstrategiens andet ”hjul” retter sig mod hele vejsektoren, herunder specielt de kommunale vejbestyrelser. Her kan staten deltage aktivt som igangsætter og inspirator. Det vil sige kampagneaktiviteter og større sammenhængende demonstrationsaktiviteter, der kan vise nye måder at fremme cykeltrafik på, og som kræver et tæt samarbejde med lokale myndigheder, kommunerne, interesseorganisationer og andre interessenter på cykelområdet.

Figur 20. Cykelstrategiens ”baghjul” med 6 sektorindsatser



Som vist i figuren vil Transport- og Energiministeriet arbejde med 6 indsatsområder, hvoraf der indgår en betydelig grad af formidling, koordination og cykelfaglige netværk. Dette er fundamentet for en lokal forankring af kampagneaktiviteter, virksomhedsordninger og udviklingen af de nationale og regionale cykelruter, herunder fremme af cykelturismen.

4.3.1. Etablering af og udvikling af et elektronisk cykelforum

Selv om mange kommuner med kommunalreformen er slået sammen til større og mere ressourcestærke enheder, vil der fortsat være et behov for at staten, kommunerne og andre med interesse for cykeltrafik kan kommunikere og udveksle erfaringer. Kommunerne vil fortsat være den instans, der primært skal løfte cykeltrafikområdet, og der vil de fleste kommuner blive behov for øget opmærksomhed vedrørende trafikikkerhed, cykelhandlingsplaner, pendlerruter, rekreative ruter og cykelparkering. Men der vil fortsat være relativt få personer ansat i hver kommune inden for cykelområdet samtidig med, at kommunen påtager sig et større ansvarsområde, både geografisk og i forhold til opgavernes omfang og karakter.

Derfor er der behov for, at indsamle og formidle eksisterende og ny viden om sikker cykeltrafik især af trafikteknisk karakter – viden som er høstet gennem mange år i forskellige kommuner, amter og statslige instanser samt private virksomheder. Etablering og udvikling af en internetbaseret vidensportal kunne således være et vigtigt redskab til lokale trafikplanlæggere m.fl. Udover en database med cykelfaglige rapporter, evalueringer m.v. kunne hjemmesiden indeholde oversigter over relevante vejregler, miljømæssige forhold, kampagner, konferencer og links til myndigheder (eks. Vejdirektoratet og Skov- og Naturstyrelsen), organisationer og konsulentfirmaer indenfor området. Med andre ord et ”elektronisk cykelforum”.

Transport- og Energiministeriets initiativ

- At der gennemføres et projekt i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund vedrørende udvikling af hjemmesiden ”Cykelviden.dk” med den nyeste cykelfaglige viden på området.
- At Vejdirektoratet stiller sin cykelfaglige viden til rådighed for kommuner og andre interessenter på vejområdet, via bl.a. internettet.

4.3.2. Lokal forankring af trafiksikkerhedskampagneindsats

I tæt samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed, Dansk Cyklist Forbund, Vejdirektoratet, kommunerne m.fl. vil Transport- og Energiministeriet hjælpe til med at støtte og gennemføre kampagner for at få flere til at cykle og færre cyklister til at komme alvorligt til skade.

Hovedparten af trafikulykker med cyklister sker på kommuneveje. Erfaringerne viser, at det lokale engagement og forankring er af meget stor betydning for kampagnernes effekt, hvorfor de nye kommuner forventes at kunne bidrage til en positiv udvikling på området. Transport- og Energiministeriet vil derfor i 2007 tage kontakt til Kommunernes Landsforening med henblik på at identificere effektive indsatsområder til fremme og sikring af cykeltrafikken.

Transport- og Energiministeriets initiativ

- At de nye decentrale vejcentre (Vejdirektoratet) koordinerer kampagneindsatsen til fremme af færdselssikkerheden for bl.a. cyklister.

4.3.3. Nye initiativer vedr. cykelrute faciliteter og cykelturisme

Cykling er involveret i omkring 10 pct. af al turisme i Danmark. Det kan være alt lige fra den cykelturist, som cykler 70 km hver dag, en japaner på bycykel i det indre København, en tysk familie i sommerhus med cykel på taget af bilen eller blot familien Jensen, der sammen cykler ud for at opleve naturen på en fridag med høj sol på himlen.



Foto: Ulrik Jantzen, Das Büro

En vigtig sektoraktivitet bliver arbejdet med at identificere mulige ruter for cykelturister og at udvikle ruternes faciliteter, herunder også information og markedsføring af interessante mål for turen (kultur, natur, indkøb mv.). Sådanne udviklingsprojekter kunne gennemføres i samarbejde med kommuner, myndigheder, turistbranchen og andre interessenter. De bycykelordninger, der i mange år har eksisteret i København og andre byer, er også initiativer med sigte på fremme af cykelturisme.

Transport- og Energiministeriets initiativ

- At Transport- og Energiministeriet i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund og Friluftsrådet gennemføres et projekt til udvikling af formidlingsarbejdet om de nationale cykelruter. Vejdirektoratet og Skov- og Naturstyrelsen vil deltage heri.

- Vejdirektoratet sikrer en løbende opdatering på www.vejsektoren.dk af et rutekort med de nationale cykelruter.

4.3.4. Udbredelsen af kendskabet til virksomhedsordninger

Stadig flere danske virksomheder får øjnene op for, at motion og sundhed er emner, som virksomhederne med fordel kan engagere sig i. Det har vist sig, at medarbejdere, der cykler til arbejde, har færre sygedage og er mere energiske end medarbejdere, der ikke dyrker daglig motion. Medarbejderne får et bedre og længere liv af daglig cykling, men det er også en god forretning for virksomheden at tilskynde til og investere i medarbejdernes cykling.

En rapport fra Statens Institut for Folkesundhed om "Risikofaktorer og folkesundhed i Danmark" fra juni 2006 viser, at de, der cykler til arbejde eller dyrker anden lettere motion fire timer pr. uge, årligt har op til fem færre fraværsdage end fysisk inaktive medarbejdere. Det fremgår, at 14 pct. af danskerne er inaktive, og at der samlet set årligt er mere end tre mio. fraværsdage, der kan henføres til fysisk inaktivitet.

Ifølge Arbejdsmiljørådets seneste handlingsplan er der et behov for en forebyggelsesstrategi, der omfatter en bred vifte af virkemidler for at reducere muskel- og skeletproblemer. Det foreslås, at der i større omfang sker en samtænkning af arbejdsmiljø og sundhedsfremme. Virksomhederne opfordres til at understøtte motions- og idrætsaktiviteter som en del af god personalepolitik. Det kan ske ved indretning af faciliteter på virksomheden og ved samarbejde med foreninger, der arbejder med motion og bevægelse.

Dansk Cyklist Forbund forventer, at disse tendenser fortsætter og breder sig til mange forskellige virksomhedstyper. Cykling til arbejde er en aktivitet som mange relativt let kan indpasse i dagligdagen. Helseeffekten af cykling er i øvrigt større end ved gang på grund af den relativt større iltoptagelse. Cyklingen giver en god kondition og medfører også et højere aktivitetsniveau i løbet af arbejdsdagen som følge af en bedre sukkerbalance.

I forbindelse med kampagnen "Vi Cykler Til Arbejde" (VCTA) arbejder cyklistforbundet på at opstille nogle vilkår for, at en virksomhed kan kaldes "cykelvenlig virksomhed". Virksomhederne skal aktivt deltage i VCTA, stille faciliteter til rådighed for medarbejdere som f.eks. bad og omklædningsmulighed, anskaffe sig personale- og gæstecykler til udlån, etablere gode cykelparkeringsforhold og give mu-

lighed for cykelservice. Senest har Novo Nordisk A/S med sine ca. 12.000 medarbejdere vist positiv interesse for idéen.

Transport- og Energiministeriets initiativ

- At der i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund gennemføres et udviklingsprojekt vedr. virksomhedsordninger indenfor ministeriets koncern.

4.3.5. Årlig konference om udvikling af cykeltrafikken

Transport- og Energiministeriet ønsker løbende at fremme udvekslingen af den nyeste cykelfaglige viden og de seneste erfaringer i samarbejde med myndigheder og interesseorganisationer på området.

Transport- og Energiministeriets initiativ

- At der én gang årligt (med start i efteråret 2007) gennemføres en konference under ledelse af ministeriet med den seneste status og udvikling af cykeltrafikken i Danmark og med deltagelse af repræsentanter fra vejsektoren. Interesseorganisationer og relevante myndigheder på området vil blive inddraget i planlægningsarbejdet.

4.3.6. Udvikling af ny viden og bedre kompetencer

Dag for dag gør vi os nye erkendelser, og det resulterer ofte i behov for ny viden og bedre kompetencer til at fremme og sikre cykeltrafikken. Afsnit 5 nedenfor angiver en række forslag hertil.

Også på kort sigt er det nødvendigt med mere og bedre information om cykeltrafikkens omfang og miljøfordele. Antallet af tællesteder, som f.eks. Vejdirektoratets trafikindeks er baseret på, kan med fordel udvides. Derfor er der behov for et grundlæggende og pålideligt studie, hvor det fastlægges, hvad cykeltrafikkens omfang er i Danmark. Antallet af tællesteder, som f.eks. Vejdirektoratets trafikindeks er baseret på, kan med fordel udvides. Derfor er der behov for et grundlæggende og pålideligt studie, hvor det fastlægges, hvad cykeltrafikkens omfang er i Danmark.

Transport- og Energiministeriets initiativer

- At der allerede i 2007 igangsættes et udviklingsprojekt med henblik på indhentning af bedre viden om cykeltrafikkens omfang og udvikling.

Opsummering: De 6 hovedinitiativer til inspiration for sektoren

1. At Transport- og Energiministeriet i samarbejde med Dansk Cyklistforbund udvikler en internetbaseret vidensportal "Cykelviden.dk" med den nyeste cykelfaglige viden.
2. At Transport- og Energiministeriet i samarbejde med dansk Cyklist Forbund og Friluftsrådet gennemfører et projekt til udvikling af formidlingsarbejdet af de nationale cykelruter. Vejdirektoratet og Skov- og Naturstyrelsen vil blive inddraget heri.
3. At de nye decentrale statslige vejcentre koordinerer kampganeindsatsen til fremme af færdselssikkerheden for bl.a. cyklister.
4. At der i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund gennemføres et udviklingsprojekt vedr. virksomhedsordninger indenfor Transport- og energiministeriets concern.
5. At der én gang årligt gennemføres en cykelkonference om status og udvikling af cykeltrafikken i Danmark med deltagelse af interessenter fra hele vejsektoren. Konferencen ledes af Transport- og Energiministeriet og de relevante myndigheder og interesseorganisationer vil blive inddraget i arbejdet. Den første konference finder sted i efteråret 2007.
6. At der i 2007 igangsættes et udviklingsprojekt med henblik på at indhente bedre viden om cykeltrafikkens omfang og udvikling.

5. Ny viden og bedre kompetencer

Der er behov for at udvikle ny viden og bedre kompetencer til at fremme og sikre cykeltrafikken.

- Viden om forbedring af chaufførernes orientering og opmærksomhed skal være med til at forebygge nogle af de alvorlige højresvingsulykker.
- Viden om menneskets begrænsede opfattelsesevne i forhold til at overskue mange ting på en gang, som er tilfældet ved lastbilers højresving.
- Udviklingen af bedre kompetencer, så brug af nye vejledninger og bedre metoder kan gøre investeringer i cykelparkeringsfaciliteter i relevante situationer mere optimale.

Nedenstående oversigt er ikke udtømmende, men blot en række forslag, hvor Transport- og Energiministeriet vurderer, at der er behov for ny viden og bedre kompetencer indenfor cykelområdet.

5.1. Kapacitet og oplevet serviceniveau

Cyklisters oplevede serviceniveau har en stor betydning. Det er vigtigt med nye værktøjer og kompetencer, så det oplevede serviceniveau kan beregnes systematisk. I de store byer kan omfanget af cykeltrafik have en stor betydning for kapaciteten i kryds både for bil- og cykeltrafik. Men viden om relationen mellem cykeltrafik og krydskapacitet, herunder krydsdesign, er særdeles begrænset.

5.2. Effektiv fremme af cykeltrafik

Viden om effekterne af vejtekniske foranstaltninger, kampagner, byplanlægning, osv. på transportmiddelvalget og derved på omfanget af cykeltrafik er ikke stor. For at kunne opstille og prioritere en effektiv indsats er der behov for yderligere viden på området.

5.3. Trafiksikkerhed

På en række områder er der i dag et større behov for ny viden om cyklisters trafiksikkerhed. Det gælder bl.a. viden om omfanget af cyklistulykker, hvilke ulykker det er, og hvor de sker – også dem, som ikke registreres af politiet. Data fra

skadestuer benyttes nogle steder til at supplere politiets registrering. En mere systematisk anvendelse af skadestuedata vil forbedre kendskabet til cyklistulykkerne og dermed muligheden for at gøre noget ved dem. Indenrigs- og Sundhedsministeriet har dog allerede fokus på dette område.

Der er også behov for bedre viden om effekten af cykelhjelme, cykling mod rødt, køreløst på cykler, lastbilers førerhus og hvordan trafikanter indhenter information. Der mangler også viden om vejtekniske tiltag, der kan forebygge cyklisters overtrædelse af ubetinget vigepligt, og tiltag i kryds i det hele taget. Ligeledes er viden om cyklisters synlighed, opmærksomhed og distraktion meget begrænset. Eksempelvis er viden om betydningen af mobiltelefoni, hovedtelefoner til musik, tegngivning, reflekser, osv. for cyklisters trafiksikkerhed næsten ikke-eksisterende.

Som et vigtigt led i arbejdet med trafiksikkerhed bør der opnås bedre viden om cyklisters adfærd. Der optræder i kryds en række forskellige adfærdsformer: Gåendes adfærd, cyklisters adfærd, personbilisters adfærd og lastbilisters adfærd. Disse adfærdsformer er ikke ens. Derfor skal kryds være indrettet til at håndtere alle 4 adfærdsformer. F.eks. har cyklister større fysisk ulempe af at skulle bremse op i et signalreguleret kryds, end bilisterne og de gående. Derfor er cyklisten måske mere tilbøjelig til at fortsætte over for gult og måske rødt.

5.4. Cykelparkering

Der er et stort behov for bedre vejledninger i planlægning af større anlæg af cykelparkeringsfaciliteter. Det gælder i relation til krav i lokalplaner, planlægning af placering og antal faciliteter samt det mere detaljerede design. Egentlig efteruddannelse er også relevant for de personer, som arbejder med cykelparkering. Derudover vil det være hensigtsmæssigt, at der sættes et arbejde i gang med at finde metoder til at reducere antallet af cykeltyverier, herunder cykelparkeringsfacilitetens betydning for en sådan reduktion.

5.5. Samfundsøkonomi og prioriteringsmetoder

Sundhedsaspektet ved fysisk aktivitet og dets betydning for virksomheders medarbejders produktivitet bør indgå i samfundsøkonomiske vurderinger i transportsektoren. Der er behov for nye metoder til vurdering af større initiativer og investeringer. Der er ligeledes behov for nye metoder til prioritering af mindre anlægsinvesteringer, herunder i faciliteter til cykeltrafikken.



Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Telefon 33 92 33 55
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk

ISBN 978-87-91013-29-4