

Det foreslås, at der etableres en ny pulje, der reserveres til cyklisme, og hvor der ydes et tilskud på 50 pct. til kommunale cykelinitiativer som f.eks. cykelstier, sikring af børns cykling til skoler m.v., bredere cykelstier, pendleruter og lign.

Puljen henvender sig til de byer, der ikke har planer om at etablere sig som cykelbyer, og til landdistrikter.

Ad 3. Kombineret brug af kollektiv trafik og cykel

Cyklen er mindre egnet til lange ture, men den er fremragende til at supplere bus og tog. Det besværlige ved bus og tog er ofte transporten til og fra stoppested henholdsvis station, men det kan let klares med cyklen. Der kan så opstå problemer, dels med at det kan være svært at finde en god, sikker og overdækket parkeringsplads til cyklen, dels at man ikke altid kan få cyklen med bus og tog, hvis cyklen også skal bruges i den anden ende af rejsen.

En handlingsplan kan skitsere, hvordan man kan fjerne nogle af disse forhindringer. Den skal omfatte parkeringsmuligheder, bedre muligheder for at tage cyklen med toget også i myldretiden, muligheden for at sætte »cykelanhængere« på visse busser og eventuelle andre tiltag.

Ad 4. Skattemæssigt tilskud til cyklisme

Firmaer og offentlige myndigheder skal kunne betale deres ansatte for at cykle på arbejde. De skal kunne betale dem 1,78 kr. pr. km. pr. dag op til 24 km. pr. dag. Det skal være skattefrit for cyklisterne, og firmaerne skal kunne trække det fra som en udgift.²⁾

I Belgien og Holland er der eksempler på sådanne økonomiske incitamenter. Eksempelvis tillader lovgivningen i Belgien firmaer og offentlige myndigheder at betale deres ansatte for at cykle på arbejde. De kan betale dem 0,15 euro pr. km. per dag, dog max 15 km. pr. dag (d.v.s. 7,5 km. hver vej). Det er skattefrit for cyklisterne, og firmaerne kan trække det fra som en udgift. Modellen praktiseres i Gent Kommune, hvor bolig-arbejdssteds-trafikken på cykel for kommunalt ansatte er 28 pct. mod 14 pct. for alle arbejdspladser i kommunen. Den tekniske direktør vurderer, at det for de kommunalt ansatte har betydet en stigning på 6-8 pct., da de kommunalt ansatte i Gent Kommune altid har ligget over bygennemsnittet.

Holland gennemførte en skattereform fra 2001. Hensigten med reformen var bl.a. at fremme miljøvenlige transportformer. Herved blev det gennemført, at en arbejdsgiver kan stille firmacykler, regntøj og andet cykeltilbehør til disposition for medarbejderne, uden at disse skal svare skat heraf. Der blev endvidere

indført et årligt fradrag for brug af egen cykel i forbindelse med transport til arbejde på 747 NLG (ca. 2.500 kr.), hvis der cykles mere end 10 km. til arbejde på mindst 3 af ugens dage. Samtidig blev det indført, at der ikke længere var fradrag for befordring i egen bil. Fradrag fik man kun for befordring med offentlig transport. Beløbet, der kan fratrækkes, blev samtidig nedsat.

I Danmark er det nærmest omvendt, idet arbejdspladser gratis kan stille P-pladser til rådighed for de ansatte – og trække udgiften fra.

Ad 5. Revision af færdselsloven

Færdselsloven skal tage hensyn til alle slags trafikanter, men der er brug for et servicetjek, hvor loven gennemgås med cyklistøjne for at se, hvad der kan gøres for at fremme cyklismen uden at tilsidesætte andre hensyn.

Servicetjekket bør blandt andet omfatte en vurdering af følgende:

- En lavere hastighedsgrænse – f.eks. 40 km/t – i tættere bebygget område uden adskillelse mellem biler og cyklister.
- Mulighed for, at cyklister kan svinge til højre for rødt lys med fuld vigepligt for andre trafikanter, herunder fodgængere.
- Generel regel om, at cyklister ikke skal holde for rødt i T-kryds, når de ikke krydser en kørebane (altså når de kører ligeud i T'ets overligger).

Nye regler for placering af biler i højre bane før stoplys på gader uden cykelsti: I dag placerer mange bilister sig så tæt til kantstenen, at cykler ikke kan komme højre om. Det er til gene for cyklisterne og skaber farlige situationer, fordi nogle cyklister snor sig uden om.

Ad 6. Revision af krav til vejafmærkning

Det har vist sig, at man gennem en hensigtsmæssig vejafmærkning kan skabe øget tryghed og begrænse antallet af ulykker. Derfor bør følgende tiltag overvejes:

- Obligatorisk markering med blå vejbelægning og/eller cyklisttegn af cykelfeltet i vejkryds og rundkørsler i tættere bebygget område.
- Bilers og øvrige motorkøretøjers stoplinjer skal i signalregulerede vejkryds og rundkørsler placeres længere tilbage på kørebanen i forhold til cyklernes stopstreger.
- I vejkryds med signalanlæg etableres krydsning af bilernes højresvingbane og en ligeudkørende cykelbane de steder, hvor dette er muligt.