

4-årig periode har kunnet markedsføre sig som »Danmarks Nationale Cykelby«. Kommunen søsatte i perioden 1999-2002 en lang række initiativer, konkrete, realistiske målsætninger og en evalueringsundersøgelse, der efterfølgende giver svar på mange spørgsmål. Resultatet er mærkbart. Kommunen har øget andelen af cyklister med 20 pct. i projektperioden, og siden hen er stigningen fortsat med yderligere 10 pct. Der kan læses mere om projektet på hjemmesiden www.cykelby.dk.

Alle danske byer af en vis størrelse bør gøre sig selv til cykelbyer. Det forudsætter, at kommunen udarbejder en cykelhandlingsplan for byen (eller for hele kommunen). Heri kan indgå planer for cykelstier og -ruter, cykelvenlig lysregulering, særlige gader for cykler, gående og eventuel kollektiv trafik, sikring af børns cykling til skoler, idrætsanlæg m.v. og tilskud til cykelværksteder i midtbyen m.v.

Med dette beslutningsforslag skabes der økonomi til at etablere mindst 25 cykelbyer de næste 5 år. Halvdelen af pengene kommer fra staten, resten fra kommunerne, der skal have lov til at låne til investeringen.

Ad 2. Cykelpulje

Da regeringen trådte til i 2001, forsvandt den årlige trafikpulje på ca. 50 mio. kr: Det er en af årsagerne til, at det går tilbage med cyklismen.

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 cykelstier, sikring af børns cykling til skoler og fritidsaktiviteter, bredere cykelstier, pendlerruter og lign. Det er særlig vigtigt at sikre, at flere børn kommer op at cykle – det vil også give en aflastning af forældrene, at færre børn skal køres rundt hele tiden.

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 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 og billigere muligheder for at tage cyklen med toget også i myldretiden, mu-

ligheden for at sætte »cykelanhængere« på visse busser og eventuelle andre tiltag.

Ad 4. Cykelfremme på arbejdspladserne

Det bør sikres, at større arbejdspladser sørger for overdækkede cykelparkeringspladser til medarbejderne. Endvidere bør alle arbejdspladser have mulighed for at stille cykler til rådighed for medarbejderne og fratække udgiften, uden at dette gode beskattes – forudsat at disse cykler bl.a. anvendes til transport til og fra arbejdspladsen. I dag kan virksomhederne på denne måde stille P-pladser til biler til rådighed for de ansatte, hvilket favoriserer bilkørsel, da en p-plads i f.eks. 5 år typisk koster langt mere end en cykel.

Ad 5. Revision af færdselsloven

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

Servicetjekket bør bl.a. omfatte en vurdering af følgende:

- En lavere hastighedsgrænse, f.eks. 40 km/t., i tætte- re 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.