

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning.

SYNSPUNKT

Sådan kan staten sætte gang i cyklerne

Cykler 19. marts kl. 05:30



Cykling er på mange måder en meget fordelagtig transportform. Sundhed, trængsel på vejene og klima er blot nogle af dem. Men for at Danmark kan indfri sit potentiale for cyklisme, må staten i gang med at gøre cykelforholdene mere gunstige, lyder det fra Troels Andersen, trafikplanlægger i Connect Mobility. Illustration: Troels Andersen.



Troels Andersen

Trafik- & mobilitetsplanlægger, [Connect Mobility](#)

Der er mange forhold omkring cykeltrafik, som faktisk kan påvirkes af staten. Det kræver viljen til at ville cyklisterne, men i første omgang handler det om at få øje på, hvor staten med fordel kan sætte ind. Her er et par eksempler.

Cyklister og penge

Kan penge påvirke, hvor mange, der cykler, og hvor meget vi cykler? Ja, til en vis grad.

Den første forudsætning er, at man rent faktisk har en cykel – det er der 34 procent af danskerne, som ikke har. Tallene dækker vel og mærke alle fra og med 7 år, så ses der alene på de voksne, er andelen helt uden cykel større end det. Kvinder ligger lavere end mænd, så fraværet af en cykel er rigtig højt for især danske voksne kvinder.

Spørgsmålet er, om man ikke har en cykel, fordi man ikke cykler? Eller man ikke cykler, fordi man ikke har en cykel? Der er ingen tvivl om, at hvis flere havde en cykel, ville cykeltrafikken stige.

Over 80 procent af danskerne bor i byer med mindst 1.000 indbyggere, dvs. de vil ofte kunne cykle på de lokale ture.

Når man kan finde ud af at nedsætte afgiften på elbiler, kan man vel også fjerne moms på cykler? Hvis man vil, så kan man.

Cyklister og planlægning

Kommunerne varetager planlægningen for cyklister. De fleste nøjes med nogle korte formuleringer og et kort over fremtidige cykelstier. Men det er jo ikke en strategisk planlægning for at få flere op på cyklen.

Staten kunne vælge at stille større krav til kommunernes planlægning, hvis cykeltrafik er vigtig – og det skriver alle kommunerne, at det er. Igennem årene støtter statens cykelpulje kommunerne med flere milliarder kroner. Hvorfor stilles der ikke som vilkår, at kommunen skal have en strategi for flere på cykel, før der kan ansøges om støtte til et konkret cykelprojekt?

Hvorfor er det fuldt legalt at bygge nye boligområder med elendige forbindelser for cyklister? Deres adgang kan bestå af meget længere ruter end for biler, og ofte er ruterne krøllede forløb, som gør det meget uattraktivt at være cyklist.



Illustration: Troels Andersen.

Cyklister og tog

De hollandske statsbaner har siden 2008 udlejet cykler på deres stationer, de såkaldte OV Fiets. NS tilbyder i øjeblikket 22.000 cykler på næsten 300 lokationer i Holland – stationer, bus- eller metrostationer og P+R områder. NS har desuden startet et forsøg med elektriske stationscykler.

På 15 år er antallet af brugere vokset til mere end 900.000 abonnenter, som samlet tager mere end 5.000.000 cykelture om året på de blå-gule cykler. Efter togrejsen tager mange rejsende en stationscykel for at komme den sidste del af turen mod deres

destination. I gennemsnit kommer knap 40 procent af togpassagererne i Holland til stationen på cykel - i Danmark er tallet 27 procent.



FRA TECHJOB

Skal dit job annonceres på MobilityTech?: Du er ikke den eneste specialist, der læser med

Ja, hvad kan forslaget så være her – kom straks i gang med at få etableret et dansk projekt for stationscykler. Lav et projektstudie og få gennemført et EU udbud. Sæt i gang!

Hvis man tænker, at der jo er de private bycykler, som allerede kan klare den opgave, så er det jo ikke det, der sker. Opgaven vil kræve offentlig tilskud på linje med al anden kollektiv trafik – til gengæld kan man spare på vejbudgettet.

Cyklister og plads

Næsten alle cykelstier i Danmark bliver bygget af kommunerne. De kan vælge at kigge i Vejreglerne, men de bestemmer selv, hvor brede cykelstier, de bygger. Pointen er, at de meget ofte er for smalle. Værst er cykelstier under 1,25 meter, når nu en cykel lovligt må være 1,25 meter bred...

Hvis man skal kunne overhale andre cyklister – og det kan der være en rigtig god grund til pga. forskellene i fart – bør cykelstien være mindst 2,25 m. i bredden. Der bygges rigtig mange nye cykelstier i disse år, som ikke har den bredde. Mange af dem støttes endda med statstilskud.



FRA [VERSION2](#)

Se listen: Her er Danmarks mest attraktive IT-arbejdspladser

Kommunerne forsvarer sig med, at der mangler plads. Men hvis der ikke er plads til den kørende trafik, må man jo fjerne bilparkeringen på strækningen. Og i nogle tilfælde kan løsningen være at ensrette kørebanen for at få plads til cykelstierne.

Få nu lavet mindstemål for cykelstier – så kommer der flere cyklister og færre ulykker!

Cyklister og stop

Det skaber mange ulykker, når biler fra en sidevej rammer tværkørende cyklister, som de har vigepligt overfor. Logisk nok har bilisterne størst fokus på andre biler, da de udgør en fare for dem selv. Her kunne en større brug af stoptavler på sidevejene betyde, at bilisterne fik mere tid til at orientere sig og dermed ikke påkørte cyklisterne lige så ofte. Men reglerne for stoptavler er meget restriktive, og derfor ses de stort set ingen steder. De må slet ikke opsættes i byområder.

Lav reglen om og skab større sikkerhed og tryghed for cyklisterne.

Vil du bidrage til debatten med et synspunkt? Så skriv til vores debatredaktion på debat@ing.dk

Fokus

Bilerne ud af byen?

Emner

