

# Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik

Nr. 9 Årgang 4  
november 2005

Udgivet af Dansk Cyklist Forbund  
og Cykelnetværket

# CYKEL VIDEN

## Indeks

**Flere midler til seriøs  
forskning - cykelstier er  
ikke farlige** side 1

**Serviceniveau for cyklister**  
side 3

**Nyt fra Odense Cykelby**  
side 5

**2.6 milliarder til norske  
cyklister** side 7



### Husk tilmelding til:

Transportforum i Linköping d. 11.-12.  
januar 2006

Tilmeldingsfrist er d. 15. December

CYKELVIDEN - Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik  
V/ Dansk Cyklist Forbund, Rømersgade 5,  
1362 København K

Hjemmeside: [www.cykelviden.dk](http://www.cykelviden.dk)  
E-mail: [cykelviden@dcf.dk](mailto:cykelviden@dcf.dk)

Redaktør: Jens E. Pedersen, E-mail: [jep@dcf.dk](mailto:jep@dcf.dk)  
Redaktion: Pablo Celis, E-mail: [pablo@celis.dk](mailto:pablo@celis.dk)  
Redaktion afsluttet: 23. september 2005

Forventet deadline for næste nummer:  
13. Januar 2006

Af Jens E. Pedersen - Dansk Cyklist Forbund

## Flere midler til seriøs forskning - cykelstier er ikke farlige



*“Anlæg af cykelstier øger risikoen for cyklistulykker” - er en overskrift der er straks vækker opmærksomhed og som på det seneste er blevet bragt i adskillige nyhedsmedier herunder i nyhederne på Tv2 og DR. Overskriften refererer til en ”forskningsrapport” udarbejdet af Aalborg Universitet.*

”Forskningsrapporten” dækker i virkeligheden over resultatet af et 10. semesters afgangprojekt udarbejdet af 2 studerende fra Aalborg Universitet. Undersøgelsen sammenligner i grove træk antallet af uheld i en periode før anlæg af cykelsti i byområder og antallet af uheld i en periode efter anlæg af cykelsti. Undersøgelsen er baseret på tal indhentet fra et udsnit af kommuner på Fyn og i Jylland.

Undersøgelsen viste, at anlæg af cykelstier sammenlagt får antallet af personskadeuheld til at stige med 35%. En nøjere gennemgang af ulykkesdata viser imidlertid, at det ikke er rigtigt. Der er faktisk et mindre fald i antal ulykker.

### Gammel vin på ny flaske

Resultaterne understøtter tidligere undersøgelser, der har vist, at cykelstier i byområder ikke reducerer ulykkerne, men tværtimod kan ske at fremkalde flere ulykker, specielt i krydsene. Undersøgelseernes resultater er dog baseret på en antagelse om, at cykelstierne ikke medfører mere cykeltrafik, end før de blev anlagt. Det er ofte korrekt, når der ses på tidspunktet umiddelbart efter en cykelstis etablering.

Erfaringen er dog imidlertid, at der ofte vil ske en stigning over en længere årrække, både fordi trafikanternes vaner kun ændres over længere tid, men også fordi cykelstier ofte etableres på kortere delelapper à ½-1 km ad gangen. Det er altså længere tids eksistens af

Fortsættes på side 2



## Dansk Cyklist Forbund 100 år

I starten 16. oktober 1905 indkaldte kommunelærer Gabriel Jensen til møde. På mødet blev Dansk Cyklist Forbund stiftet.

Det nye forbund skulle "tilvejebringe bedre og tryggere vilkår for cykelfærdsel i København og omegn". Man cyklede nemlig på hullede ridestier fulde af hesteskosøm, og der var ingen færdselsregler for cyklisterne.

I dag 100 år senere har Cyklistforbundet ca. 22.000 medlemmer. 1 mio. danskere cykler hver dag, og der er sket mange forbedringer i cykelforholdene. Desværre er arbejdet for at fremme cyklisterne stadig højaktuelt. Der kvæstes fortsat alt for mange cyklister i trafikken.

I dag har Dansk Cyklist Forbund sekretariat i København, men forbundet arbejder i hele landet og har en række lokalafdelinger, som på frivillig basis arbejder for cyklisterne i deres lokalområde.

På dagen fejrede Cyklistforbundet deres 100-års jubilæum med en cykelkonference, reception, festmiddag og cykelshow.

Samme dag kåredes Årets Cykelby 2005 - læs mere på side 7.

I anledning af dagen har Cyklistforbundet udgivet et illustreret jubilæumsskrift, som fortæller om cyklens historie gennem de seneste 100 år.

En kopi af skriftet kan købes ved henvendelse til Cyklistforbundets sekretariat, Rømersgade 5, 1362 København K, tlf. 3332 3121

## Flere midler til seriøs forskning - fortsat fra side 2

et helt og sammenhængende cykelrutenet, der skaber en stigende cykeltrafik. Udbygningen af cykelstinet er derudover ikke kun et spørgsmål om trafiksikkerhed, men i høj grad også et spørgsmål om at fremme brugen af cyklen - både af hensyn til sundheden, men også fordi mange ikke har noget reelt alternativ til cyklen. Undersøgelser indikerer, at det populært sagt er 10-20 gange mere sundt at cykle end det er farligt.

Desuden vil en stigning i cykeltrafikken i sig selv forbedre sikkerheden for cyklister - således har det 4-årige projekt Odense - Danmarks Nationale Cykelby medført en stigning i cykeltrafikken på 20 % samtidig med et fald i cykelulykker på 20 %. Tal fra Københavns Kommune påviser samme tendens.

### **Fejlagtigt datagrundlag i forskningsrapporten**

En efterfølgende granskning af forskningsrapporten foretaget af Søren Underlien Jensen - seniorforsker ved Trafitec Aps - afslører imidlertid nogle alvorlige fejl i datagrundlaget i rapporten.

Man har i udtrækkene af uheld ikke taget højde for, at vejenes vejnumre i nogle tilfælde er ændret, at uheld ikke er kilometreret på vejen, at uheld på de undersøgte vejstrækninger er registreret uden vejnummer, og den undersøgte vejstrækning er "sidevej" til andre veje og derfor er krydsuheld registreret på "den overordnede vej" i krydsene.

Faktisk er der sket over dobbelt så mange personskadeuheld på de undersøgte vejstrækninger end der indgår i undersøgelsen fra Aalborg Universitet. Reelt er der tale om et fald på ca. 5% i antallet af personskadeuheld, når der tages højde for den generelle udvikling, og ikke den stigning på 35%, som var konklusionen på undersøgelsen fra Aalborg Universitet.

### **Men det er stadig farligt at være cyklist**

Alene i 2004 mistede 53 cyklister livet i trafikken, mens 726 cyklister kom alvorligt til skade. Det svarer til én dræbt cyklist om ugen og to alvorligt tilskadede cyklister hver eneste dag året rundt.

Ulykkerne sker - som vi alle ved - primært i kryds og det er på høje tid, at der bliver gjort en indsats for at redde flere cyklisters liv. En sikring af cyklisterne sikkerhed er ikke kun en kommunal opgave, der skal løses lokalt. Der skal statslige midler til at koordinere en samlet undersøgelse, der kan belyse problemerne og anvisne generelle retningslinier for etablering af sikre faciliteter for cyklister - til gavn for alle landets kommuner og cyklister.

*Af Jens E. Pedersen  
Dansk Cyklist Forbund*



## Ny skolevejsanalyse visualiseret på Kommunens GIS portal

Århus Kommune har gennemført en ny skolevejsanalyse, som er gjort tilgængelig på kommunens GIS-portal.

Skolevejsanalysen blev som noget nyt gennemført på skolerne via et spørgeskema på internettet.

Spørgeskemaet var designet dels med spørgsmål og dels med et kort, hvorpå eleverne skulle udpege utrygge steder og indtegne deres ruter til og fra skole og fra fritidsaktiviteter.

Udpegningen af utrygge lokaliteter samt udpegede ruter til og fra skole blev efterfølgende bearbejdet og lagt ud på kommunens GIS portal, hvor det er muligt at se resultaterne for alle skoler på hele kommunens vejnet.

### Et godt planredskab

Skolevejsanalysen er et godt planredskab for forvaltningen, når indsatsen på skolevejen skal prioriteres og samtidigt gives der via GIS-portalen en nem og overskuelig adgang for alle interesserede parter.

Skolerne kan eksempelvis zoome ind på skolens opland og se, hvor mange elever, der kommer i bil, på cykel, til fods etc. Og ud fra de steder, som eleverne har angivet som utrygge, kan skolerne måske selv få nogle idéer til at få indrettet færdselsarealerne bedre i forhold til elevernes færdsel. Skolerne kan således nemt få et overblik over, hvor problemerne ligger.

Århus Kommune vil bl.a. bruge kortet til at opfordre skolerne til at indføre en cykelpolitik.

Se og læs mere på:

[http://www.aarhuskommune.dk/portal/bo\\_rger/veje\\_trafik/skoleveje](http://www.aarhuskommune.dk/portal/bo_rger/veje_trafik/skoleveje)

Af Søren U. Jensen - Trafitec Aps

## Serviceniveau for cyklister



*Trafikanterets oplevelser i trafikken er en særdeles væsentlig parameter i trafikpolitik, både lokalt, regionalt og nationalt. I faglige kredse benævnes denne parameter "oplevet serviceniveau". Trafitec har for Vejdirektoratet udviklet metoder til systematisk opgørelse af cyklisterets oplevede serviceniveau.*

I dag findes der ingen bredt accepteret metode blandt ingeniører, planlæggere mv. til at beskrive cyklisterets oplevede serviceniveau. I det følgende er opstillet et let forståeligt serviceniveaubegreb. Begrebet er entydigt i form af et karaktersystem. Derved kan serviceniveauet på forskellige veje sammenlignes.

Projektets overordnede formål har været at udvikle modeller, der kan beregne fodgængeres og cyklisterets oplevede serviceniveau, når de færdes langs veje.

Begrebet bygger på, hvor tilfreds cyklisten er som helhed med vejen, trafikken på vejen og vejens omgivelser. Serviceniveauet bygger således på den oplevede tilfredshed. Til at belyse den oplevede tilfredshed langs veje er følgende spørgsmål blevet stillet i undersøgelsen: "Hvor tilfreds var du som cyklist på den viste vej?". Spørgsmålet kunne besvares ved at afkrydse seks forskellige svarmuligheder.

I undersøgelsen har 407 tilfældigt udvalgte respondenter bosiddende i Roskilde og Næstved kommuner udtrykt deres tilfredshed som cyklist langs 56 forskellige vejstrækninger. Der er anvendt en pålidelig, valideret metode, hvor respondenterne ser et videoklip på 40 sekunder af vejstrækningen, og efterfølgende tilkendegiver sin tilfredshed ved afkrydsning i én af de seks svarkategorier. Af de viste vejstrækninger er 38 lokaliseret i byzone og 18 i landzone.

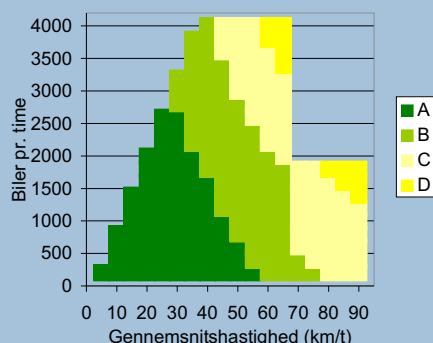
Vejstrækningerne har respondenterne vurderet meget forskelligt. Tilfredshedsniveauet som cyklist på vejstrækningerne varierer således mellem 1,30 og 5,66.

Fortsættes på side 4

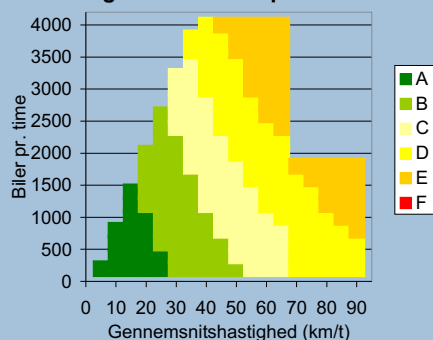


## Serviceniveau for cyklister - fortsat fra side 3

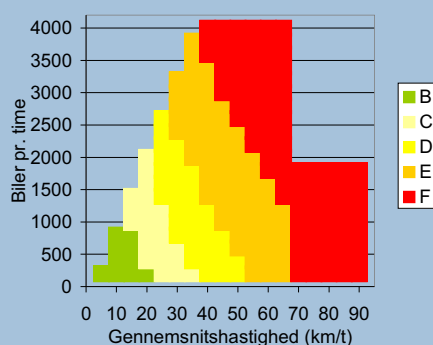
2,2 m cykelsti



1,5 m cykelbane i by  
og 1 m kantbane på landet



3,75 m kørespor



Eksempler på beregnet serviceniveau for cyklister ved forskellige typer af cykelareal og afhængig af antallet og hastigheden på motoriserede køretøjer. Serviceniveau A er bedst faldende til F.

I alt blev der indsamlet oplysninger om ca. 150 variable om vej, trafik, omgivelser mv. for hver enkelt vejstrækning. For de fleste vejstrækninger sendte vejmyndigheden oplysninger om årsdøgntrafik, type af gang- og cykelareal, teknisk kort og evt. luftfoto. For nogle vejstrækninger sendte vejmyndigheden tillige oplysninger om målte gennemsnitshastigheder og 85%-fraktile for biltrafikens hastighed.

### Tilfredsheden kan sættes på formel

Analysen af data for respondenternes tilfredshed samt veje, trafik og omgivelser viser, at den oplevede tilfredshed kan sættes på formel. Faktisk kan man med få oplysninger om vejens tværsnit, antallet af og hastigheden på motorkøretøjer samt typen af randbebyggelse få et rimeligt overslag på, hvor tilfredse cyklister er, når de færdes langs med vejen. Yderligere oplysninger om gangtrafik, parkerede biler, antal kørespor, bredde af nærmeste kørespor og busstoppesteder vil dog kunne give et mere præcist overslag på tilfredsheden blandt cyklister

Ud over at vise serviceniveau, tilfredshedsniveau, tilfredshed opdelt på svarkategorier og servicesum for den eksisterende vejstrækning, beregner edb-værktøjet også ændringer i serviceniveau, tilfredshedsniveau og servicesum som effekter af forskellige standard-tiltag f.eks. anlæg af fortovej og cykelsti, fartdæmpning og parkeringsforbud. På denne måde får man en hurtig pejling af, hvad der kan gøres for at løfte serviceniveauet, og hvor man med fordel kan sætte ind.

### Et simpelt og nyttigt planredskab

Med værktøjet er det nu muligt systematisk at opgøre serviceniveauet langs vejstrækninger for cyklister på baggrund af, hvor tilfredse almindelige danskere er med vejen, trafikken og omgivelserne. Grundlaget for trafikplanlægning, herunder at prioritere anlæg af cykelfaciliteter, trafiksaneringer, mv., er derved blevet bedre. En egentlig servicedeklaration for cykeltrafik kan også opstilles med baggrund i de viste metoder til opgørelser af oplevet serviceniveau.

Af Søren Underlien Jensen  
Trafitec Aps



### Vejpris til smukt anlagt stisystem i Roskilde

En sikker og flot anlagt vej for cyklister og gående. Sådan lød en del af begrundelsen, da Roskilde Kommune onsdag den 26. oktober modtog Vejprisen 2005 for stisystemet mellem bydelene Himmelev og Trekroner.

Det er Vejdirektoratet, der hvert år uddeler prisen, og formand for Vejprisjuryen er Vejdirektoratets direktør, Henning Christiansen.

"Stisystemet er både godt planlagt og godt anlagt. Det giver børn og voksne en god og trafik sikker vej at cykle og gå på, hvad enten de er på vej til skole, arbejde eller fritidsaktiviteter.

Samtidig er stisystemet anlagt, så den binder to bydele sammen og udnytter områdets naturlige omgivelser med det bakkede terræn, den nyanlagte universitetssø og de rekreative områder," siger Henning Christiansen om baggrunden for at give prisen til Roskilde Kommune.



Den smukke og funktionelle stiforbindelse mellem Himmelev og Trekroner har fået Vejprisen 2005.

Af Troels Andersen - Odense Kommune

## Nyt fra Odense Cykelby



### Cykelhjelmkampagne for voksne

Tællinger i Odense har vist, at blandt cyklister op til 14 år er det 90%, der anvender cykelhjelm. Fra 15 år og op er det 10%. Tallet er steget fra 1% 10 år tidligere, men der er stadig lang vej til f.eks. de 60-70% af cyklisterne i Stockholm, der anvender cykelhjelm.

Imidlertid er moralske angreb ikke noget, der fungerer for danske cyklister. Odense Cykelby valgte derfor at tage udgangspunkt i den store gruppe af cyklister, der hvert år har kontakt med skadestuen som følge af en ulykke - svarende til ca. 1.800 cyklister.

De fleste har kun fået småskader, men antagelsen var, at de var særlig motiverede for at overveje cykelhjelm. Derfor tilbyder Odense Cykelby 50% rabat på en cykelhjelm efter eget valg.

Tilbudet er personligt og ca. 1/4 af cyklisterne tager imod det.

Der er således tale om en meget direkte og enkel kampagne.

### Skoleveje i Danmark - en artikelsamling

Odense Cykelby har netop udgivet et nyt hæfte, der består af 9 artikler.

Der gives en bred vifte af idéer til, hvordan man kan sikre børn på skolevejene, både i form af fysiske forbedringer og ved kampagnetiltag. Desuden belyses status for børns transportvaner og koblingen til sundhedseffekterne. Flere eksempler refererer til Odense, men det meste har en generel interesse i hele landet. Således kan de nye danske kommuner med fordel hente inspiration til, hvordan de fremover vil sikre børn i trafikken.

Rapporten findes på <http://www.cykelby.dk/transvaner.asp>

Fortsættes på side 6



## Nyt fra Odense Cykelby - fortsat fra side 5

### **Lasermålinger af cykelstierne**

I august 2005 startede Odense Cykelby et omfattende måleprogram, hvor 280 km cykelstier blev målt for ujævnheder.



*Lasermålinger af cykelstier i Odense foretages ved hjælp af en lille målevogn*

Den lille målevogn kan ved hjælp af en laser nøjagtigt registrere hver eneste ujævnhed. Alle data behandles og lægges ind på digitale kort. På denne måde kan hver strækning klassificeres, og der kan laves en præcis rangordning over alle kommunens cykelstier.

Målingerne bruges til at prioritere de økonomiske midler, når der skal udvælges strækninger, som skal have en ny asfaltbelægning.

Med målebilen vil Odense Cykelby gerne demonstrere, at cyklisternes komfort er en vigtig faktor.

### **Cykelsimulator**

Odense Cykelby har fået støtte fra EU's Civitas ramme til at udvikle en form for cykelsimulator for børn. Princippet er, at skolebørn kan opleve en naturtro oplevelse på pc-skærmen i rollen som cyklist. Eleven vælger selv sin adfærd, således at øjenkontakt og opmærksomhed belønnes undervejs.



*Der filmes i gaderne i Odense til den nye cykelsimulator*

Produktionen foregår netop nu, hvor der filmes i gaderne i Odense. Der skal laves tilsvarende produktioner i Venedig, og der ses på mulighederne for at programmet via internettet kan gøres tilgængeligt for børn i hele Danmark.

Af Troels Andersen  
Odense Kommune



### Årets Cykelby 2005 er en ø

Gode cykelstier, trygge skoleveje og en flot cykelportal blev belønnet, da Dansk Cyklist Forbund i samarbejde med cyklisterne for første gang kårede Årets Cykelby 2005.

Bornholms Regionskommune er netop blevet valgt som Årets Cykelby 2005. Bornholm blev kåret på baggrund af en meget fin borgerbedømmelse af cykelforholdene på øen

- Bornholms Regionskommune blev en sikker vinder i konkurrencen om at blive Årets Cykelby 2005. Borgerne roste kommunen for både cykelparkering, cykelstier, tryghed på vejene og snerydning. Og derudover har Bornholms Regionskommune lavet en cykelhandlingsplan, de har udgivet en cykelguide og støttet en meget flot cykelportal, fortæller Jens E. Pedersen, direktør i Dansk Cyklist Forbund og medlem af dommerkomiteen.

Cyklister fra hele landet har via Cyklistforbundets hjemmeside gennem den seneste måned indsendt deres vurdering af, hvilken by der skulle være Årets Cykelby 2005.

Kåringen fandt sted på den store cykelkonference i forbindelse med fejringen af Dansk Cyklist Forbunds 100 års jubilæum.

Dansk Cyklist Forbund vil gøre udnævnelsen af Årets Cykelby til en tilbagevendende tradition for at hylde de byer og kommuner, der gør en særlig indsats for cyklisterne.

## 2.6 milliarder til cyklister i Norge



*“Det skal være trygt og attraktivt at cykle” er undertitlen på den nationale cykelstrategi i Norge. Strategien blev vedtaget i 2003 og i bestræbelserne på at nå målsætningen har den norske regering afsat 2.6 mia. kr. til cykelinvesteringer.*

Vegdirektoratet i Norge står bag den nationale cykelstrategi, som skal indarbejdes som en del af forslaget til en national transportplan for perioden 2006-2015. Sosial- og helsedirektoratet, Kommunernes Sentralforbund og Syklisternes Landsforening har været samarbejdspartnere i projektet.

### Mål for den nationale cykelstrategi

Målet med cykelstrategien er, at det skal blive mere trygt og mere attraktivt at være cyklist i Norge. Følgende delmål er formuleret i strategien:

- ▼ Risikoen for at blive dræbt eller varigt skadet i vejtrafikulykker skal ikke være højere for en cyklist end for en bilist.
- ▼ Andelen af cykeltrafik i norske “Cykelbyer” (byer som vælger at gøre en særlig indsats for cyklister) skal øges med 50%.
- ▼ Cykeltrafikken i Norge skal udgøre mindst 8% af alle rejser.

I dag er risikoen for at blive alvorligt kvæstet eller dræbt i trafikken 3 gange så høj for en cyklist end den er for en bilist i forhold til antallet af kørte km.

### Hvorfor satse på cykeltrafikken i Norge

Gennem de senere år er der blevet stadig mere fokus på helbredsgevinsten ved at cykle. Helseaspektet kan derfor siges at være den altovervejende motivation for satsningen. Norge er i færd





*Som en del af den nationale cykelstrategi i Norge bliver der opfordret til at kommuner foretager en cykelvejsinspektion af vejnettet*

*Ovenstående cykelinspektion i Kongsvinger blev gennemført med en repræsentant fra Statens Vegvesen, Kongsvinger Kommune samt en lokal erfaren cyklist.*

*Hensigten med inspektionen er at vurdere vejnettets udformning og dagens standard i forhold til cyklisterne's behov. Trafiksikkerhed og fremkommelighed er de vigtigste kriterier ved en cykelvejsinspektion*

med at blive en nation af overvægtige og som en kendt norsk idrætsforsker udtrykker det: "vi sidder på en tikkende helsebombe".

## **En ny rolle for Statens Vegvesen**

Statens Vegvesen har gennem den Nationale Transportplan 2006-2015 fået en ny rolle hvad angår cykeltrafikken. Statens Vegvesen skal "være initiativtagere for øget cykelbrug og formidle viden om cykling og cykelfremme til bl.a. Kommuner, Fylkeskommuner, Kollektivtrafiknæringen, arbejdsgivere og andre.

## **Satsning på cykling i byområder**

Indsatsen i byområder og tættere bebyggede områder skal rettes hen mod planlægningen af et sammenhængende hovedrutenet for cyklister inklusiv tiltag til at forbedre cykelparkeringen. Som grundlag for dette har Statens Vegvesen lavet retningslinier for hvad der bør være statens ansvar for tilblivelsen af et sammenhængende cykelrutenet i byer med mere end 5.000 indbyggere.

Planlægningen af et sammenhængende vejnet for cyklister starter i praksis med cykelvejsinspektioner i de enkelte kommuner. Der udarbejdes rapporter og der gives gode råd til kommuner omkring den videre planlægning og for umiddelbare løsninger, der kan forbedre forholdene for cyklisterne.

## **Cykelbynetværket**

Som en del af den nationale strategi blev det endvidere vedtaget, at der skulle etableres et netværk af norske byer, som vil satse på cykeltrafikken. Netværket blev startet op i 2004 og netværket har nu 50 medlemmer. Syklisternes Landsforening er sekretariat for netværket. Se mere på [www.sykelby.no](http://www.sykelby.no)

## **Der bliver holdt regnskab**

Et system med et cykelregnskab vil blive udarbejdet for at kunne informere omkring status, erfaringer og om planlagte og gennemførte tiltag i forbindelse med strategien. Situationen er imidlertid at et cykelregnskab egner sig bedst til byer som allerede har gennemført mange tiltag og at andelen af cyklister er på et vist niveau.

Kun få norske byer kan på nuværende tidspunkt komme i denne kategori og her vil der virkelig blive gjort en indsats for at udvikle flere byer, så de kan bidrage til udarbejdelsen af et samlet cykelregnskab for den norske cykelstrategi.



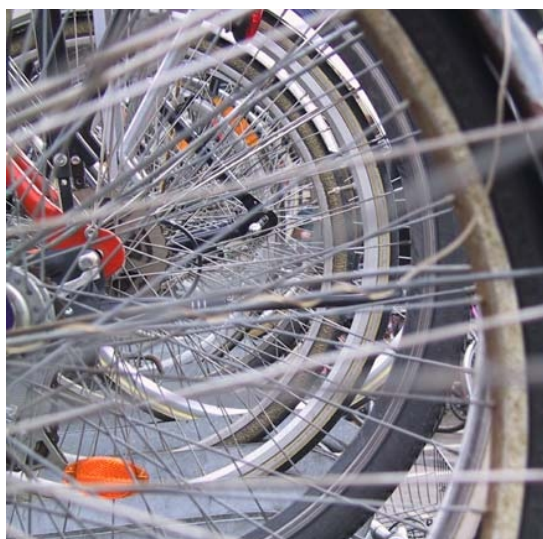
# Bliv sponsor

Cykelviden er finansieret af Dansk Cyklist Forbund. Finansieringen dækker kun udgifterne til at vedligeholde hjemmeside og udsende nyhedsbrev i en tidsbegrænset periode. Derfor er Cykelviden afhængig af eksterne midler for at kunne fortsætte i forhåbentligt mange år frem. Ønsker din virksomhed at støtte Cykelviden, hører vi meget gerne fra jer. I så fald kontakt venligst direktør Jens E. Pedersen - Dansk Cyklist Forbund på e-mail: jep@dcf.dk eller på telefon 33 38 24 62.

## En sammenfattende cykelpolitik - er det vejen frem?

*At få flere til at cykle kræver en aktiv indsats på mange fronter og af mange forskellige aktører. For at sikre at alle trækker i samme retning, er det vigtigt med et fælles grundlag - en cykelpolitik.*

Mange kommuner og amter har udarbejdet cykelhandlingsplaner, ofte med fokus på anlæg af cykelstier. Hvorfor ikke lade en sådan plan dække de øvrige aspekter, som kan fremme cykeltrafikken?



En sammenfattende cykelpolitik bør efter vores mening beskrive:

- hvor er vi ? (status)
- hvor vil vi hen ? (mål)
- hvordan kommer vi der til ? (aktiviteter og ressourcer)

En god cykelpolitik er en politik som alle aktører forstår og bakker op om, og som inddrager de forskellige målgrupper aktivt.

### Status

At gøre status for cykeltrafikken kan f.eks. ske ved en opgørelse af:

- mængden af cykeltrafik
- omfanget af fysiske faciliteter og deres tilstand
- de aktiviteter der i dag gennemføres, og
- de erfaringer vi har.

### Mål

Det er vigtigt at formulere et eller flere mål, så der kan defineres en fælles referenceramme. Målene skal kunne kvantificeres og følge en tidsplan, så effekten kan måles. Et centralt mål kan være mængden af cykeltrafik, f.eks. antal cyklister i forskellige tværsnit, andel medarbejdere som cykler til arbejde i udvalgte firmaer eller andel elever som cykler til skole i år 2xxx.

### Aktiviteter og ressourcer

De enkelte aktiviteter bør tilrettelægges indbyrdes, så fokus løbende kan fastholdes. Det kan f.eks. være:

- forbedring af cykelrutenettet og cykelparkering
- drift og vedligehold af cykelstinet
- cykling til skole og arbejdspladser
- cykling på Internettet

Mange aktiviteter kan være et tilbud, så deltagelse foregår frivilligt. Samtidig bør man undgå at bruge ressourcer på målgrupper, som næppe kan påvirkes til at ændre transportvaner. Den statslige forskning i cykeltrafik er nu ophørt, men vi håber, at vejbestyrerne til gengæld vil gennemføre forsøg med nye cykelløsninger og nye samarbejds-, informations- og kampagneformer.

I Carl Bro påtager vi os også et medansvar for udvikling af viden på cykelområdet, og vi bidrager gerne med vores ekspertise til opbygning af lokale cykelpolitikker. Yderligere oplysninger kan fås hos Thomas Gätke eller Erik Basse Kristensen, Carl Bro as Trafik & Transport, Granskoven 8, 2600 Glostrup, tlf. 43 48 60 60.

