



## **Vedr.: Talepapir til samråd om Trafikudvalgets beretning til beslutningsforslag B 115 om bedre vilkår for cyklismen.**

---

Justitsministeren og jeg er blevet bedt om at redegøre for, hvilke initiativer vi vil tage for at implementere Trafikudvalgets beretning om fremme af cyklisme.

### ***Regeringens indsats***

Jeg vil gerne starte med at understrege, at regeringen er meget optaget af at styrke vilkårene for cyklismen og gøre cyklen til en endnu mere attraktiv transportform på de kortere distancer. Det kan gavne indsatsen mod trængsel, spille en positiv rolle for Danmarks klimaudslip og have en gavnlig virkning på folkesundheden.



Transportministeriet har en vision om, at cykeltrafikken i Danmark skal forøges, og at cykelinfrastrukturen medvirker til en fremkommelighed og trafiksikkerhed for cykler, som er blandt de bedste i verden. Det er de visioner, ministeriet formulerede i cykelstrategien *Flere cykler på sikker vej i staten* fra maj 2007, og det kan jeg forstå, at udvalget er enig i.

Regeringen anvender årligt ca. 50 mio. kr. til ny og mere sikker cykelinfrastruktur og til løbende drift og vedligeholdelse af cykelstier på statsvejnettet.

Hertil kommer de ca. 35 mio. kr. til yderligere cykelinfrastrukturprojekter,



som regeringen sammen med bl.a. Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre har udmøntet i forbindelse med trafikaftalerne for 2007 og 2008. Projekter der bl.a. omfatter sikring af skoleveje med cykeltrafik.

Vi arbejder desuden med projekter omkring bedre kombination mellem cyklisme og kollektiv trafik, cykelturisme, udvikling af virksomhedsordninger med cyklisme i centrum og vi afholder i oktober en cykelkonference, hvor hele vejsektoren kan drage nytte af hinandens viden og erfaringer.

Der er altså allerede mange gode og fornuftige tiltag i gang.



Det betyder imidlertid ikke, at vi stopper her. Vi overvejer også i forbindelse med udarbejdelsen af den kommende investeringsplan nye initiativer. Derfor synes jeg, det er glædeligt, at der er kommet fokus på cyklismens vilkår – også her blandt partierne og i udvalget.

Nu vil jeg give ordet til justitsministeren, der vil give sine bemærkninger til punkt 1 og 4 af udvalgets beretning. Jeg vil herefter give bemærkninger til punkt 2 og 3.

---

***Punkt 2 i  
beretningen***

Tak til justitsministeren. Lad mig nu tage fat på punkt 2 i beretningen:



Udvalget pålægger i afsnit 2 regeringen senest ved udgangen af 2008 at fremlægge et forslag til, hvordan krav til vejafmærkning og lignende kan fremme cyklismen.

Jeg er enig i, at vejafmærkningen har stor betydning for trafiksikkerheden og trygheden, afhængigt af hvor og hvordan den bruges, og jeg kan faktisk her i dag komme med en række forslag til, hvordan krav til bl.a. afmærkning kan fremme vilkårene for cyklisme. På den måde mener jeg således, at jeg allerede her i dag kan opfylde udvalgets ønske om forslag på dette punkt.

Vejdirektoratet arbejder allerede sammen med andre aktører indenfor



vejsektoren på at fremlægge de bedst mulige anbefalinger om indretning af vejene, herunder vejafmærkning.

Lad mig tage de forslag, der nævnes i beretningen, et ad gangen:

Med hensyn til obligatorisk afmærkning med blå vejbelægning af cykelfeltet i vejkryds i tættere bebygget område, har Vejdirektoratet oplyst, at etablering af blå cykelfelter har en gunstig sikkerhedsmæssig virkning, hvis der etableres ét og kun ét cykelfelt pr. lyskryds.

Dette bygger på en større undersøgelse i Københavns Kommune og en efterfølgende rapport fra 2006. Ekspertene vurderer samtidig, at en



generel afmærkning af disse baner i alle kryds ikke umiddelbart skaber bedre forhold for cykeltrafikken.

Undersøgelsen viser tværtimod en stigning i antallet af uheld i kryds med blå belægning i to eller fire cykelfelter.

Derfor kan det altså ifølge eksperterne ikke tilrådes at indføre obligatorisk afmærkning med blå vejbelægning i cykelfelter, men det kan overvejes i konkrete tilfælde. Derfor mener jeg ikke, at det er relevant at fastlægge nærmere regler for, hvornår felterne skal anvendes.

I beretningen foreslås også, at bilers og øvrige motorkøretøjers stoplinier i signalregulerede kryds og rundkørsler



skal placeres længere tilbage på kørebanen i forhold til cyklernes stopstreger.

Det er faktisk et tiltag, der allerede i vidt omfang arbejdes med. Vejdirektoratet er således i øjeblikket i gang med en gennemgang af samtlige ca. 400 signalregulerede kryds på statsvejene bl.a. med henblik på, at vi mere konsekvent gør brug af tilbagetrukket stoplinie for motorkøretøjer.

I øvrigt udsendte Vejdirektoratet allerede for et år siden på vegne af ministeriet en folder til samtlige kommuner med opfordring til at overveje denne form for stoplinie.





Vi er altså allerede i fuld gang med at indføre tilbagetrukne stopstreger på statsvejene og har opfordret kommunerne til at gøre det samme. Som bekendt er det de kommunale vejbestyrelser, der har ansvaret for kommunevejene.

Jeg ved, at mange kommuner allerede gør brug af tilbagetrukket stopstreg i signalregulerede lyskryds. Jeg mener således, at vi både i staten og i kommunerne allerede er godt i gang med at realisere udvalgets forslag om indførelse af tilbagetrukken stopstreg.

Heller ikke her mener jeg, at det er relevant med generelle regelsæt – der



må tages konkret stilling i det enkelte tilfælde.

Udvalgets foreslår også at etablere krydsning af bilernes højresvingbane og en ligeudkørende cykelbane – altså med cykelfelt mellem de højresvingende bilers bane og de ligeudkørende bilers bane. Med hensyn til denne løsning er det også her Vejdirektoratets vurdering, at løsningen vil være egnet til bestemte situationer, men ikke som en generel løsning.

Vejdirektoratet har i øvrigt generelt løbende fokus på vejafmærkning. Det er jo en naturlig del af direktoratets arbejde. Vejdirektoratet arbejder hele



tiden for, at vi har så sikker vejafmærkning som muligt.

I forbindelse med den gennemgang af de ca. 400 signalregulerede kryds på statsvejnettet, jeg nævnte tidligere, vurderer Vejdirektoratet også om, der kan etableres såkaldt konfliktfrit signal. Der vil her blive etableret et signal for cykler, der afvikles sammen med den anden ligeudkørende trafik. Herefter lukkes for cyklisterne og der gives grønt til den højresvingende biltrafik via et separate signal for de højresvingende trafikanter.

Et separat signal forhindrer, at ligeudkørende cyklister påkøres af højresvingende køretøjer, da disse ikke



vil køre samtidigt. Denne løsning blev også foreslået i den folder, vi i sidste år sendte ud til samtlige kommuner om højresvingsulykker.

Jeg ved også, at Vejdirektoratet i samarbejde med Viborg Kommune er i færd med at udføre et forsøg, hvor man fjerner de lyssignaler, der kan ses på vej ud af et kryds. Danmark har som det eneste land i Europa lyssignaler både ind og ud af kryds. Det forventes, at man ved at fjerne signalerne på vej ud af krydset vil kunne skabe en større respekt for tilbagetrukne stoplinier og andre trafiksikkerhedsmæssige gevinster, der bl.a. vil komme cyklister til gavn. Vejdirektoratet forventer at have nogle



foreløbige resultater ved udgangen af året.

Der er således mange gode tiltag i gang på vejafmærkningsområdet til gavn for cyklismen.

***Punkt 3 i  
beretningen***

Jeg vil nu gå videre til afsnit 3 i udvalgets beretning:

Trafikudvalget pålægger her regeringen at iværksætte et projekt ”Find den nemme og sikre cykelvej” på internettet, evt. i samarbejde med Dansk Cyklist Forbund.

Jeg er enig med udvalget i, at en sådan ”cykelplanlægger” er en rigtig god idé. Hvis flere folk tog cyklen i stedet for bilen på de korte afstande, ville



trængselsproblemerne i de større byer kunne mindskes. Jeg tror også, at mange cyklister vil kunne få glæde af en cykelplanlægger på nettet.

Jeg er derfor glad for at kunne sige, at vi allerede er i gang.

Vejdirektoratet har iværksat undersøgelser af muligheden for at etablere en sådan ”cykelplanlægger” i Danmark i tilknytning til Krak eller De Gule Sider. I det digitale kortmateriale, som er tilgængeligt for Danmark, mangler informationer om en lang række cykelrelaterede forhold. Det drejer sig bl.a. om, hvilken slags cykelsti der er anlagt på en given strækning (altså om den er langs vej, markeret på



vej, i eget spor osv.), kortangivelse af veje hvor bilkørsel er tilladt, men cykling forbudt eller omvendt.

Etablering af en slags *Rejseplanen* for cyklisme vil således kræve en forholdsvis omfattende indsamling og vedligeholdelse af oplysninger og vil indebære væsentlige omkostninger.

Jeg ved, at Trafik- og informationssamarbejdet i Hovedstadsområdet også overvejer mulighederne for at lave en ”cykelplanlægger” i Hovedstadsområdet. Et eventuelt projekt i Hovedstadsområdet vil kunne fungere som pilotprojekt for projekter i andre



områder eller evt. for et landsdækkende projekt.

Jeg vil på denne baggrund anmode Vejdirektoratet om at arbejde videre med at undersøge mulighederne for at iværksætte en ruteplanlægger for cyklisme.

Jeg synes, at en cykelplanlægger lyder som en spændende idé, og jeg glæder mig til at drøfte mulighederne for at virkeliggøre konceptet senere på året.

***Afrunding***

Transportministeriet lagde med sin cykelstrategi fra 2007 grundlaget for en fremadrettet indsats på cykelområdet. Ministeriet lægger stor vægt på, at Danmark fortsat er et af de førende lande hvad angår cyklisme, og som jeg





var inde på tidligere, gør vi allerede en stor indsats på området.

Som I sikkert ved, arbejder vi i regeringen netop nu med et oplæg til en investeringsplan på transportområdet, der vil være klar i efteråret.

Jeg vil gerne sige meget klart, at en styrkelse af vilkårene for cyklisme og at gøre cyklen til en endnu mere attraktiv transportform på de kortere distancer er en af de ting, regeringen er optaget af, og som vi også har gjort det klart i vores cykelstrategi, ønsker vi en strategi, der kører på to hjul:

Vi ønsker både en indsats for en bedre statslig infrastruktur, og vi ønsker at



hjælpe og stimulere den kommunale  
indsats på området.