

- 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 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.
- Såfremt der ikke er basis for et fast regelsæt, bør det i handlingsplanen angives, hvordan man ellers kan fremme brugen af bedre vejafmærkning m.v.

#### Ad 7. Nem og sikker cykelvej på nettet

I dag kan man på internettet få hjælp til at finde ruten, hvis man er bilist eller bruger den kollektive trafik, men det kniber mere, hvis man er cyklist, hvor man kan bruge cykelruter og visse gader, der er ensrettede for biler (men ikke motorveje), eller hvis man ønsker en sikrere (med cykelsti) eller roligere rute.

Der bør – gerne i samarbejde med Krak eller andre – iværksættes et projekt, der giver cyklister bedre muligheder for at finde den bedste rute ud fra forskellige kriterier. Projektet må meget gerne også indtænke <http://www.rejseplanen.dk/>, så der bliver mulighed for at finde gode kombinationer af cykel, tog og bus.

#### Ad 8. Indsats mod cykeltyverier

Der stjæles fortsat alt for mange cykler. Frygten for tyveri får en del mennesker til at fravælge cyklen som transportmiddel, og det er synd.

Et af problemerne er, at man skal have stoppet en cykel og kontrolleret stelnummeret for at se, om cyklen er stjålet. Modsat biler, hvor man uden videre kan se registreringsnummeret. Løsningen er bl.a. at forsyne alle cykler med en chip, som nemt kan aflæses på

en vis afstand. Der er ifølge hollandske erfaringer nogle tekniske problemer ved en sådan løsning, men regeringen bør undersøge, hvornår den kan realiseres, og så tidligt som muligt fastlægge de tekniske standarder.

Samtidig bør kommunerne opfordres til at lade p-vagter og andet personale kontrollere mistænkelige cykler. Såfremt der måtte være problemer med hjemmelen hertil, skal hjemmelen sikres.

Borgerne bør også inddrages, ved at der gives mulighed for, at de kan kontrollere, om en cykel findes i registeret over stjalne cykler. Så kan f.eks. en cykel, der i længere tid har været efterladt ved ens bolig, kontrolleres. En mulighed er, at lade forsikringselskaberne stå for driften af registeret, idet de har en interesse i at nedbringe antallet af cykeltyverier.

Endelig bør kommunerne indsamle og registrere efterladte cykler, idet den retmæssige ejer så skal have fri adgang til at hente sin cykel i 3 måneder, inden den kasseres eller genbruges. Også dette register skal der være direkte borgeradgang til.

Den ordning er indført i Amsterdam og har vist sig så effektiv, at den allerede er blevet kopieret i andre byer og er ved at blive indført i hele Holland, jf. artiklen »Cykeltyveri: Amsterdam siger stop« i Politiken den 4. august 2007 samt erfaringer fra Trafikudvalgets tur til Holland i september 2007.

#### Ad 9. Lys på cykler også i dagtimer

Obligatorisk lys på cykler døgnet rundt vil nedbringe antallet af ulykker – også fordi cyklerne vil være mere synlige i de tidlige og sene timer med svagt dagslys, hvor der sker mange ulykker. Et sådant tiltag må også formodes at betyde, at der bliver færre problemer med cyklister, der glemmer at tage lygter med, når de kører ud i dagslys, men skal hjem i nattemørke.

Et storskalaforsøg i Odense Kommune har vist, at 2.000 cyklister, der kørte med lys døgnet rundt, havde hele 32 pct. færre ulykker end en tilsvarende kontrolgruppe.

Tidligere har batteriforbrug været et argument imod obligatorisk lys døgnet rundt – og dynamolygter er ikke populære. Men med fremkomsten af udmærkede induktionsbaserede diodelygter, er der nu en rigtig god løsning på det problem.

Det kan overvejes, om kravet kun skal gælde nye cykler for ikke at genere folk, der f.eks. har en såkaldt havelåge stående i deres sommerhus, eller om det skal gælde alle cykler. En mulighed er at begynde med nye cykler og udvide kravet til at gælde alle cykler efter f.eks. 3 eller 5 år.