

Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik

Nr 1 Årgang 1
August 2002

Udgivet af Dansk Cyklist Forbund
og Cykelnetværket
med støtte fra Trafikministeriet

CYKEL VIDEN

Index

Hjælp på internettet
- www.cykelviden.dk side 3

Norsk rapport: Spar millioner på flere cykelstier side 4

Udsigt til dansk analyse af gevinst ved cyklisme side 5

Gadespejle skal gøre cyklister synlige for lastbilchaufførerne side 6

Skolevejene bliver mere sikre, mens børnene svigter cyklerne side 7

Spiser bilkøer græs? Kalenderen side 8

Emnet for sommerens hede debat realiseres på Fyn

Cyklister må nu køre over for rødt i Odense

Retspolitisk ordfører Helge Adam Møller (K) og landsformand Roger Christensen, Dansk Cyklist Forbund, var i juli ude med tanker om at ignorere det røde lys, hvor det er hensigtsmæssigt. Det har Odense Cykelby nu realiseret - i første omgang i fem T-kryds, hvor cyklister må køre over for rødt

I fem af Odenses lysregulerede T-kryds må cyklisterne fremover lovligt køre over for rødt lys i den side, der ligger modsat sidevejen. Cyklisterne har dog stadig vigepligt over for eventuelle fodgængere eller cyklister, der kommer svingende ind fra venstre. Skilte viser, hvor det er muligt at køre over for rødt uden at have en bøde i vente.

Odense Cykelby forventer, at ændringerne i T-krydsene giver mere tilfredse cyklister og at cykeltrafikken stiger på længere sigt:

- Formålet er at fjerne nogle af de unødvendige stop for cyklisterne. For mange cyklister er det nemlig generende at skulle

...fortsættes på side 2



*Skibhusvej-
Buchwaldsgade
- et af de fem T-
kryds i Odense,
hvor cyklister nu må
ignorere det røde
lys helt lovligt.*



CYKELVIDEN - Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik
v/ Dansk Cyklist Forbund,
Rømersgade 5-7, 1362 Kbh. K.
Hjemmeside: <http://www.cykelviden.dk>
Redaktør: Ib Roslund (DJ). E-mail: ir@dcf.dk
I redaktionen: Pablo Celis og Jens E. Pedersen
Redaktionen afsluttet: 22. august 2002
Forventet deadline for næste nummer:
Medio september 2002

Skilterevision

ÅRHUS KOMMUNE: En af hovedcykelruterne i Århus midtby, Mejlgade, er netop gjort mere tryk og fremkommelig for cyklister. Kommunen har gennemført en skilterevision, som betyder standsningsforbud for biler i dagtimerne.

Revision af hovedstinet

ÅRHUS KOMMUNE: Vejkontoret og Naturforvaltningen er gået sammen og har påbegyndt planlægningen af en revision af hovedstinet i Århus og omegn. Arbejdet omfatter såvel registrering af stier som brugerundersøgelser, og det ventes at tage 1-2 år. Det skal give kommunen et værktøj til prioritering af vedligeholdelse af cykelstier og etablering af nye stier, hvor der måtte være huller i stinet. Samtidig skulle det også gerne resultere i et samlet kort over byens cykelstier.

Københavns Cykelpolitik

KØBENHAVNS KOMMUNE: Cykeltrafikken er stigende i hovedstaden. Det stiller krav til myndighedernes indsats på området. Nu kan cyklisterne i København se, hvad deres kommune har tænkt sig at gøre på området. Københavns Kommune har netop for første gang udgivet en samlet fremstilling af kommunens politik og planer på cykelområdet de næste 11 år. Udgivelsen hedder "Cykelpolitik 2002-2012" og er tilgængelig på internettet på adressen: http://www.vejpark.kk.dk/byens-trafik/cyklernesby/cykelpolitik_dk.pdf

Evaluering af "Indkøbscyklen"

PRÆSTØ KOMMUNE: I 1999 og 2000 gennemførtes et projekt, hvor borgerne i Præstø og omegn blev tilbudt mulighed for at låne cykeludstyr, som muliggjorde indkøb på cykel. Til oktober i år er Præstø Kommune klar med en evalueringsrapport om projektet og dets indflydelse på borgernes transportvaner.



*Ejlskovsgade-Jarlsberggade
- et andet af de fem T-kryds i
Odense, hvor cyklister nu helt
lovligt må ignorere det røde lys*

Cyklister må nu køre over for rødt i Odense - fortsat fra side 1

Af Ib Roslund

stoppe i et lyskryds, når der ikke kan komme biler på tværs. Det er tilfældet i de såkaldte T-kryds, hvor cyklisterne ikke altid har behov for at stoppe, siger projektleder Troels Andersen, Park- og Vejafdelingen, Odense Kommune.

Ser gerne forsøg med højresving for rødt lys

- Politiet i Odense har været forsigtige med at give tilladelser. Derfor er antallet af kryds i første omgang begrænset til fem. For så vidt, at det kan foregå uden større konflikter, er politiet dog generelt positive over for, at cyklisterne ikke skal stoppe flere gange end nødvendigt, fortæller Troels Andersen og siger om fremtiden for det røde lys i Odense:

- Vi afventer og ser effekten af de fem kryds, før vi ser på flere T-kryds. Vi ville i øvrigt gerne se, at der i Danmark blev lavet cyklistforsøg med højresving for rødt lys.

De fem kryds ligger:

- Skibhusvej/Buchwaldsgade
- Thomas B. Thriges Gade/Nørregade
- Thomas B. Thriges Gade/Dannebrogsgade
- Ejlskovsgade/Jarlsberggade
- Dalumvej/Dalumgårds Allé



Udspil om fælles vejportal

VEJDIREKTORATET: På baggrund af ønsket om forenklet adgang til information om veje og trafik har kommunerne, amterne og Vejdirektoratet nedsat en arbejdsgruppe, der skal levere et beslutningsgrundlag for etablering og drift af en fælles vejportal.

Portalen indgår nu i regeringens handlingsplan for regelforenkling og administrative lettelser. Fælles vejinformation skal give borgere, trafikanter og professionelle nemmere adgang til bl.a. information om den lokale trafik, vejledning om klageadgang og direkte kontakt til relevante vejbestyrelser.

Arbejdsgruppen er sammensat af repræsentanter fra amter, kommuner og Vejdirektoratet. Arbejdsgruppen, der refererer til styrekomiteén i Vejsektorens Informations System (VIS), afslutter sit arbejde ultimo september 2002.

Arbejdsgruppen skal bl.a. behandle administrationsforenklinger hos vejbestyrelserne, ejerskab, organisering og økonomi. Læs mere om regeringens handlingsplan på Trafikministeriets hjemmeside. Kontaktperson: Afdelingsingeniør Jan Sørensen, tlf. 33 41 31 23.



Uheldsbrevkasse

VEJDIREKTORATET: På Vejdirektoratets portal Vejsektoren er der åbnet en særlig uheldsbrevkasse, hvor man kan skrive til Stig R. Hemdorff fra Vejdirektoratets datafunktion. Uheldsbrevkassen er tænkt som et debatforum om problemer, tanker og ønsker i forbindelse med arbejdet med uheldsdata, så alle - ikke kun portalens redaktion - kan give deres besyv med. Stift nærmere bekendtskab med brevkassen på adressen <http://www.vejsektoren.dk>

Genvej til løsning af cykeltrafikkens problemer

Hjælp på internettet - www.cykelviden.dk

Med støtte fra Trafikministeriet har Dansk Cyklist Forbund og Cykelnetværket åbnet et nyt website med en database. Formålet er at indsamle og formidle eksisterende og ny viden om sikker cykeltrafik især af trafikteknisk karakter

Af Ib Roslund

Hvert år omkommer omkring et halvt hundrede cyklister i trafikken og adskillige hundreder kvæstes. Det er tragisk og koster samfundet en formue.

Omvendt er løsning af trafikale problemer ikke altid let og kan koste mange penge. Men sådan behøves det ikke nødvendigvis være. Der er gjort utallige erfaringer med cykelstier, cykelbaner, indretning af vejkryds, rundkørsler og meget andet. Men hvor er al den viden samlet?

Med støtte fra Trafikministeriet har Dansk Cyklist Forbund åbnet et nyt website med en åben, let tilgængelig og overskuelig database. Formålet er at indsamle og formidle eksisterende og ny viden om sikker cykeltrafik især af trafikteknisk karakter.

Websitet og dette elektroniske nyhedsbrev laves i samarbejde med Cykelnetværket, der er et få år gammelt forum for teknikere fra en række kommuner.

Websitet, databasen og nyhedsbrevet er henvendt til ansatte og politikere i kommuner, amter og statslige instanser, til relevante private konsulenter og virksomheder samt til trafikfaglige og trafikpolitiske organisationer.

Det er tiltænkt som et nyttigt redskab i arbejdet med at forbedre forholdene for cyklisterne og for øget færdselssikkerhed for alle i trafikken. Det skal gerne inspirere og give anledning til konstruktiv debat.

Læs mere om websitet og databasen på adressen:
<http://www.cykelviden.dk>

Læs mere om Cykelnetværket på adressen:
<http://www.vejsektoren.dk>



Firmacykler batter

HERNING: Ifølge den trafikpolitiske handlingsplan "Trafik 2005" fra 1993 skulle 4 pct. af biltrafikken gerne flyttes over til cykeltrafik. Det er lykkedes for Herning Kommune i begrænset omfang. Evalueringen af et projekt med firmacykler og forbedring af trafikforholdene for cyklende ansatte på en række virksomheder viser, at man kan flytte mere end de 4 pct. og dermed bl.a. spare uheld på cykelstierne.

Stor succes med cykelkort

RANDERS: Inspireret af Odense kommune har Randers Kommune i april udsendt brochuren "På cykel i Randers", som der har været stor efterspørgsel på henover den solskinsfyldte danske sommer. Brochuren er et kort over cykelstier og cykelruter med angivelse af seværdigheder, turistinformation, toiletter, pengeautomater og andre praktiske oplysninger. Kortet rummer også 10 gode råd til en sikker cykeltur og andre gode oplysninger. Kortet blev bl.a. sendt ud til kommunens skoler som classesæt og til alle deltagere i kampagnen Vi cykler til arbejde.

Harmonisering af Viborgvej

RANDERS: Viborgvej er en af de vigtigste hovedtrafikårer i Randers - også for cyklister. Sidste år blev cykelstien langs vejen kåret som Danmarks Værste Cykelsti af Dansk Cyklist Forbund. Nu forbereder Randers Kommune et større anlægsprojekt, som skal renovere strækningen og gøre den til en harmonisk vej ind til Randers centrum - bl.a. med hjælp fra landskabsarkitekter.

Trafiksanering af skoleveje

HØRSHOLM: Hastigheden sættes ned fra 50 til 40 km/t på veje i Rungsted-Vallerød i Nordsjælland, når Hørsholm Kommune går i gang med en trafiksanering af området. Der vil bl.a. også blive anlagt bump, hvilket ikke er bekvemt for hverken bilister eller cyklister. Men samlet set skal det fremme færdselssikkerheden i Rungsted-Vallerød, hvor mange af vejene er skoleveje.



Transportøkonomisk Institut i Norge:

Spar millioner på flere cykelstier

Ny rapport dokumenterer, at myndighederne kan spare millioner af kroner på udbygning af netværk af cykel- og gangstier. Myndigheder kan vinde op mod 30.000 kr. om året for hver ny cyklist

"Milliarder å spae på sykling", "Sparer milliarder på sykkelnett" og "Ta sykkelen på jobb i dag - spar samfunnet for 149 kr."

Overskrifterne var store i den norske dagspresse, da Transportøkonomisk Institut (TØI) offentliggjorde rapporten "Gang- og sykkelvegnett i norske byer". Heri har forskere for første gang udregnet den samfundsøkonomiske værdi af at bygge sammenhængende gang- og cykelstier i større byer.

- For hver ny person, der tager cyklen til arbejde, kan samfundet spare næsten 30.000 kroner om året, udtaler cand.polit. og dr.scient. Kjartan Sælensminde i de norske medier. Han er ansat som forsker ved TØI og har forfattet rapporten.

Gevinst: 4-5 gange værdien af udgifter til stierne

Udbyggede stier betyder øget tryghed for fodgængere og cyklister, som stiger i antal i takt med, at bilisterne bliver færre og dermed forurener mindre.

Sygefravær, udgifter til sundhedsvæsenet, parkeringsudgifter, køudgifter og forurening vil svinde ind og gøre gang- og cykelstier til en markant god forretning for myndighederne. Og gevinsten ved gang- og cykelstier er mindst fire-fem gange så stor som udgifterne til at anlægge stier.

- Omdirigerer vi midlerne til trafik i retning mod flere cykelstier, så kan vi få "bagt en bedre samfundskage". Man må jo bruge midlerne der, hvor man får mest tilbage pr. krone, udtaler Kjartan Sælensminde.

- Vi har været meget forsigtige i vores beregninger. For eksempel har vi regnet med, at kun halvdelen af dem, der begynder at cykle, får et bedre helbred, da halvdelen i forvejen nok er fysisk aktive. Vi har ikke medregnet, at cyklister også kan spare rejsetid. Og færre tilfælde af hjerte- og karsygdomme og mentale lidelser har heller ikke indgået i beregningerne, lyder hans ord i de norske medier.

Læs også "Udsigt til dansk analyse af gevinst ved cyklisme" på side 5

"Gang og sykkelvegnett i norske byer" er tilgængelig på Transportøkonomisk Instituts hjemmeside: <http://www.toi.no>



Trafikministeriet, Vejdirektoratet og Odense Kommune indgik i 1998 en kontrakt om at gøre Odense til Danmarks Nationale Cykelby i perioden 1999-2002.

Målsætning:

Projektet skulle bidrage til regeringens målsætning om, at 4% af transportarbejdet med personbil overflyttes til cykel eller gang inden år 2005.

Resultat:

“De lokale indsatser har øget cykeltrafikken i størrelsesordenen 10-15%. Omkring halvdelen af de nye cykelture ville have været udført i bil, såfremt de lokale indsatser ikke var blevet gennemført, mens ca. 40% ville have været busture og 10% gangture.”

(Søren Underlien Jensens “Midtvejsevaluering af transportvaner”)

Læs mere på
<http://www.cykelby.dk>

Udsigt til dansk analyse af gevinst ved cyklisme

Samfundet kan spare milliarder på cykelstier lyder det fra Norge. Nu overvejes en dansk udregning af cykeltrafikkens økonomiske værdi i forbindelse med evalueringen af Odense Cykelby

Af Ib Roslund



Transportøkonomisk Institut i Norge har i en ny rapport regnet sig frem til, at samfundet kan spare milliarder af kroner ved at udbygge netværket af cykel- og gangstier. Det er der ingen i Danmark, der har regnet på. Men den norske rapport har fået Odense Kommune og transportrådgivningsfirmaet Atkins til at diskutere lignende undersøgelser i forbindelse med evalueringen af Odense Cykelby.

Der skal regnes på samfundets økonomiske gevinst ved bl.a. besparelser på vejvedligeholdelse samt færre udgifter til især sygdom og sundhedsvæsenet, der opnås gennem de færre trafikulykker samt den øgede fysiske aktivitet og det bedre helbred, som skiftet fra bil- til cykelture medfører.

- Vi vil se på værdien af de nye ture, vi har fået i det her projekt. Det vil vi sætte over for, hvor meget det koster at flytte en tur fra bil til cykel. Hvad ville der være sket, hvis biltrafikken var øget i samme omfang, som den er i byer af samme størrelse, forklarer trafikforsker Søren Underlien Jensen fra Atkins.

Han er skeptisk over for, om den økonomiske gevinst ved at flytte trafikanter fra biler til cykler reelt er helt så høj, som nordmændene har regnet sig frem til. Undersøgelsen i Odense får da også et andet udgangspunkt.

- Vi vil se på, hvad vi reelt har opnået. Det vil ikke være en prognose, men en analyse af konkrete resultater.

Den sundhedsmæssige gevinst ved cykling er for længst dokumenteret bl.a. i form af en undersøgelse, som lektor og forsker ved Københavns Universitet Lars Bo Andersen for nylig offentliggjorde i Ugeskrift for Læger. Heri slås det fast, at dødeligheden er 40 pct. lavere blandt folk, der cykler til arbejde end blandt bilister.

Læs også “Spar millioner på flere cykelstier” på side 4





Dansk Cyklist Forbund og Odense Kommune prøver:

Gadespejle skal gøre cyklister mere synlige for lastbilchaufførerne

- Vi skal have nedbragt antallet af uheld, siger trafikingeniør Pablo Celis fra Dansk Cyklist Forbund, som i foråret indsamlede 30 vidnesbyrd om ulykkerne. Nu vil Cyklistforbundet og Odense Kommune afprøve et nyt våben i kampen mod uheldene

For omkring en uge siden satte en 11 årig pige i gang på sin cykel, da der blev grønt i et lyskryds i Skanderborg. Lastbilen ved siden af hende drejede samtidigt til højre. Chaufføren så ikke pigen, men det gjorde flere af hendes kammerater. For sidste gang...

10-12 cyklister dræbes og endnu flere kvæstes hvert år på denne måde i ulykker, hvor lastbilchauffører drejer til højre i vejkryds. Lastbilernes blinde vinkler gør mange cyklister usynlige for chaufføren, og chaufførerne opdager ofte først faren, når det er for sent...

Vognmændene, lastbilchaufførerne, cyklisterne - alle - er enige om, at der skal gøres noget ved det. Derfor efterlyste Dansk Cyklist Forbund i foråret ofre for disse uheldssituationer. Det gav en lang stribe vidnesbyrd - heraf 29 historier fra cyklister og én fra en chauffør. Dem har trafikingeniør Pablo Celis fra Cyklistforbundet efterfølgende analyseret (læs notatet i databasen på <http://www.cykelviden.dk>).

- Vi har fået udredet, hvor de farlige situationer opstår. I de fleste tilfælde sker det i signalregulerede kryds, hvor der er cykelsti. Her placerer chaufføren sig ofte et stykke fra kanten for at kunne gennemføre sit højresving, mens cyklisten er tilbøjelig til at holde mest mulig afstand til lastbilen. Og så kommer cyklisten ofte uden for, hvad chaufføren kan se gennem vinduet og i nærzonespejlene, forklarer Pablo Celis.

- Vi skal nu arbejde videre med at se, hvordan vi kan nedbringe antallet af uheld med cyklister. Vi vil bl.a. se på mulighederne for gadespejle, vejtekniske forbedringer, alternativ udformning af vejkryds og forbedring af lastbilernes spejle, sagde Pablo Celis, da undersøgelsen var færdig først på sommeren.

Nu er Cyklistforbundet klar til at afprøve det første redskab - gadespejlene.

- I samarbejde med Odense Kommune vil vi i efteråret opsætte gadespejle i tre-fire relevante lysregulerede vejkryds, hvor der er sket en del uheld, fortæller Pablo Celis.

85.000 børn i cykelkampagne

HELE LANDET: 9.-20. september kommer der ekstra sving i cykelhjulene til og fra skole, når Dansk Cyklist Forbund afvikler sin nye, store kampagne Alle Børn Cykler (ABC). På 600 skoler rundt om i landet er 4.300 klasser med i alt 85.000 elever tilmeldt. Det gælder om at cykle til skole så mange dage som muligt i to uger. Formålet er dels at inspirere flere børn til at cykle mere og dels at sætte en debat i gang i hjemmene og på skolerne om transportvalg og trafikikkerhed. - Der har været meget fokus på, at børn får for lidt motion og bliver overvægtige. Dansk Cyklist Forbund vil være med til at vende denne udvikling, siger direktør Jens E. Pedersen og fortsætter: - Motion og frisk luft giver også børn en bedre motorik og ekstra energi til leg og lektier. Og jo flere der cykler til skole, jo færre biler ved skolerne.

Se mere på kampagnens hjemmeside
<http://www.abc-abc.dk>

Skoleelever på cykelkursus

ÅRHUS AMT: Trafiksikkerhedsudvalget i Århus Amt har inviteret alle 5. klasser på cykelkursus i de næste tre uger. Børnene skal lære, hvordan lastbiler kører i trafikken, og specielt hvordan de foretager højresving. De uheld, der sker mellem højresvingende lastbiler og cyklister, er ofte meget alvorlige, og kurserne tilbydes i et forsøg på at reducere denne type ulykker. Ud over kendskab til lastbilernes kørsel skal børnene øve sig i at cykle under forskellige forhold. Blandt andet skal de prøve at bremse på glat underlag, både med og uden oppakning på cyklen. Det er primært uddannede instruktører fra AMU-centrene, der står for afviklingen af kurserne suppleret af elevernes klasseledere, som også aktivt skal deltage. Interessen for kurserne har været så stor, at det har været nødvendigt at trække lod mellem de skoler, der har tilmeldt sig. Den voldsomme interesse har medført, at Trafiksikkerhedsudvalget i Århus Amt også næste år vil tilbyde cykelkurser for eleverne på 5. klassetrin.

Klipet fra Vejdirektoratets hjemmeside
<http://www.vejsektoren.dk>

Kommunal indsats giver færre ulykker, men...

Skolevejene bliver mere sikre, mens børnene svigter cyklerne

Cyklens popularitet i 1. klasse er dalet konstant siden 1988

Danmarks TransportForskning har gode nyheder og dårlige nyheder i en ny undersøgelse af Søren Underlien Jensen og Camilla Hviid Hummer med titlen "Sikre skoleveje - en undersøgelse af børns trafik og transportvaner". Undersøgelsen analyserer udviklingen i trafikulykker og transportvaner blandt de 6-16 årige.

I 1985-2000 er antallet af personskader i denne aldersgruppe faldet med 46 pct. Omkring 25 pct. af nedgangen i personskader kan henføres til faldende børnetal og faldende gennemsnitsalder blandt børn. Øget brug af sikkerhedssele og cykelhjelm kan forklare ca. 30 pct. af faldet i personskader. Det er den væsentligste årsag til en markant nedgang i ulykkernes alvorlighed.

Omkring 80 pct. af kommunerne har forbedret skolebørns trafikforhold med bl.a. foranstaltninger på skolevejene og kampagner i årene 1995-2000. Rapporten konkluderer, at indsatsen har reduceret antallet af personskader blandt 6-16 årige med 2-3 pct. pr. år. Det var gode nyheder...

Børnene er på vej væk fra cyklerne

Den dårlige nyhed er, at børnene svigter cyklerne. Fra 1993 til 1998-2000 synes antallet af børn, der bliver kørt i bil til og fra skole, at være fordoblet. Andelen af børn, der cykler til og fra skole, er faldet med knap 30 pct. i samme periode. Ændringer i transportvaner kan henføres til demografiske udviklinger, skolenedlæggelser, øget bilrådighed i børnefamilier samt ændrede holdninger blandt børn og deres forældre.

Trafikforsker Søren Underlien Jensen forklarer, at der tegner sig en generationsudvikling på vej væk fra cyklerne:

- Udviklingen, hvor cyklen blev stadig mere populær op gennem 80'erne, vendte i 1988 for 1. klasses vedkommende. Det er den generation, som i dag er omkring 21 år. Siden da er cyklens popularitet faldet markant blandt børnene, siger Søren Underlien Jensen.

Når stadig færre børn cykler, får det indflydelse på, hvor sikre de bliver som cyklister og dermed den almene trafikikkerhed.

- Når det er så uhyre vigtigt, er det ikke kun for at sikre, at de bliver gode cyklister, men rent faktisk fordi de skal blive gode trafikanter, som direktør for Rådet for Større Færdselssikkerhed, Rene la Cour Sell, siger.

Den nye undersøgelse er bl.a.
tilgængelig på <http://www.cykelviden.dk>



26.-27. august 2002

Trafikdage 2002

Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet og det nedlagte Transportrådet afholder to dages konference på Aalborg Universitet.
Se mere på <http://www.trafikdage.dk>

9. september 2002

ATV-møde om vidensbaserede beslutninger på transportområdet

"Derfor vokser transporten" lyder overskriften på et møde, der skal diskutere og klarlægge årsagerne til den stadig voksende trafikmængde i Danmark, nødvendigheden og konsekvenserne af denne vækst. ATV - Akademiet for Tekniske Videnskaber - afholder mødet på Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby.
Se mere på <http://www.atv.dk>

4.-5. december 2002

Vejforum

Vejforum - en organisation af interessenter i vejsektoren - afholder sin årlige konference 4.-5. december på Hotel Nyborg Strand. Sidste frist for tilmelding: 25. november.
Se mere på <http://www.vejforum.dk>



Spiser bilkøer græs?

Spring en køretur over - det aflaster, lyder budskabet i Miljøtrafikuge 2002, som starter lørdag den 14. september

Børns logik er omdrejningspunktet for Miljøtrafikugen i uge 38. Ved hjælp af børns uskyldige og rammende spørgsmål sættes fokus på folks trafikvaner.

Spiser bilkøer græs, er et absurd spørgsmål for voksne, men for børn er det uhyre logisk. Mange af vores transportvaner er heller ikke altid lige logiske. Vi vælger at sidde i kø på motorvejen frem for at tage toget. Vi tager bilen ind til byen frem for cyklen, selvom vi har svært ved at finde en parkeringsplads. Og vi tager bilen ned til bageren, selvom det er lige så hurtigt at gå - og i hvert fald sundere. Eksemplerne på uheldige transportvaner er mange.

Trafikministeriets Miljøtrafikuge sætter spot på, hvordan vi hjælper miljøet og vort eget helbred, hvis vi vælger et alternativ til bilen. Sloganet lyder: Spring en køretur over - det aflaster.

"Selvom et effektivt transportsystem er en forudsætning for vort moderne samfund, er det ikke til at komme uden om, at trafikken har en række negative konsekvenser for vores samfund. Det drejer sig først og fremmest om de negative virkninger på miljøet i form af luftforurening, udledning af CO₂ og støj," siger trafikminister, Flemming Hansen (K).

Miljøtrafikugen satser kraftigt på lokale initiativer rundt omkring i landets kommuner. Tilmeldinger med lokale initiativer strømmer ind til det centrale Miljøtrafiksekretariat - 61 kommuner og tre amter er indtil videre kommet med.

"Der er ingen tvivl om, at de lokale initiativer vil være med til at give Miljøtrafikugen maksimal opmærksomhed. Det er de lokale borgere, som bedst ved, hvad de kan ændre i deres nærområde," slår trafikministeren fast.

*Læs mere på Miljøtrafikugens hjemmeside
<http://www.miljoetrafikant.dk>*

