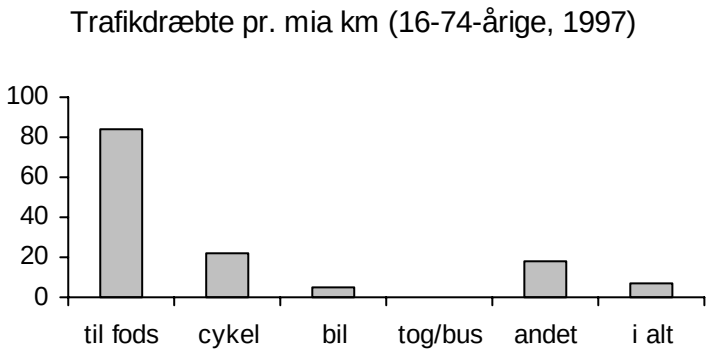
# Sund fornuft at fremme cykeltrafikken

**Cyklen beskrives indimellem som et "farligt" transportmiddel. Man kan imidlertid forvente et fald i cyklisternes risiko, hvis flere cykler. Tages cykeltrafikkens positive sundhedseffekt med i betragtning, er der slet ingen grund til bekymring: Det er i bogstaveligste forstand sund fornuft at fremme cykeltrafikken. Derimod kan man med rette rejse tvivl om, hvorvidt det kan betragtes som sikkert at køre i bil.**

*Af Thomas Krag*
*Dansk Cyklist Forbund*

Lars Klit skriver i Transportrådets Nyhedsbrev 4/1999, at det er "uetisk at lokke folk fra deres forholdsvis sikre biler over på en af de mest risikable transportformer vi har – med løfter om bedre sundhed”.

Hvis vi holder os til dødsulykker, hvor de mest pålidelige data foreligger, ser risikotallene således ud[1]:




Det fremgår, at cyklen næst bilen er det ikke-kollektive transportmiddel med den mindste risiko pr. kilometer. Men pr. tilbagelagt kilometer dør der 4-5 gange så mange cyklister som bilister, så diskussionen om sikkerhed ved fremme af cykeltrafikken er bestemt relevant.

Lars Klit er selv inde på, at selv en %-vis beskeden overflytning fra biltrafik til cykel vil medføre en fordobling af cykeltrafikken. Selv om det ud fra en totalbetragtning er rigtigt, at disse cykelture ikke giver nogen væsentlig ændring af biltrafikkens omfang, så passer det ikke nødvendigvis de steder, hvor man kan forvente de nye cyklister. Cykelture og korte bilture køres fortrinsvis i by- og boligområder, mens de færreste vil cykle de afstande, som vejer tungt i kilometerregnskabet for biltrafikken (39% af bilturene svarende til 84% af de kørte kilometer er på over 10 km)[2].

Noget andet er, at der er en tendens til, at risikoen for ulykker med cyklister er mindre, hvor der er meget cykeltrafik. Det er et billede, der tegner sig, når man sammenligner de europæiske lande[3,4]. En analyse af risikoen for cyklistulykker i danske byer viser også en omvendt sammenhæng mellem risiko og mængden af cykeltrafik[5]. Der er ligeledes en tendens til, at det samlede antal dræbte cyklister og fodgængere falder med stigende cykeltrafik[6].

Det skal også nævnes, at der efterhånden findes mange erfaringer med, at det i konkrete byer er lykkedes på én gang at forøge cykeltrafikken og gøre den væsentligt sikrere:

- I Wien faldt risikoen for cyklistulykker med 72% da cykeltrafikken blev 5-doblet 1983-1990[6]

- I Odense steg cykeltrafikken i de centrale bydele med 33% 1990-96 mens ulykkestallet for cyklister faldt[7]

- I Gävle (Sverige) steg cykeltrafikken 30% 1994-1997 samtidigt med at skadesantallet faldt i forhold til 1994[8]

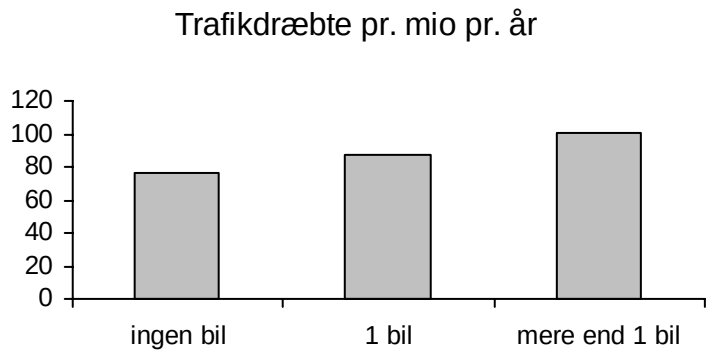
- I Københavns Kommune blev cykeltrafikken i Søsnittet mere end fordoblet 1978-1997 mens antallet af tilskadekomne cyklister faldt med 35%[9]

Noget andet er, at cykeltrafikkens positive sundhedseffekt er betydelig. I og med, at en stor del af befolkningen har et meget beskedent fysisk aktivitetsniveau, er der store gevinster - også i forlænget levetid - at hente ved at cykle. Et skøn over vundne kontra tabte leveår som følge af den danske cykeltrafik viser, at de positive effekter af cyklingen i 1988 var over 10 gange større end de negative[10]. Lignende konklusioner er andre nået frem til, idet de sågar nævner en faktor 20 i de positive effekters favør[11].

I de senere år har sundhedsforskningen i stadigt stigende grad fokuseret på de positive effekter af en aktiv livsstil. Et charter fra verdenssundhedsorganisationen WHO om trafik, miljø og sundhed, der blev tiltrådt af medlemslandene i 1999[12], opfordrer til at fremme de fysik aktive transportformer gang og cykling. De målsætninger, som fremgår af Trafik 2005, ligger altså i god tråd med den nyeste viden og erkendelse på området.

Man kan med andre ord konkludere, at de undersøgelser af trafikkens helhedsvirkninger, som Lars Klit efterlyser, ikke blot er udført, men at man også på kompetent niveau har draget konklusionen af dem. Samtidigt kan man konstatere, at der foreligger et betydeligt datagrundlag, som dementerer de dystre forudsigelser, som Lars Klit gør sig til talsmand for.

Noget helt andet er, at det, der i sidste ende tæller for den enkelte, ikke er risikoen pr. kilometer, men den samlede risiko, som den pågældende har, givet vedkommendes brug af forskellige transportmidler. Beregninger på danskernes transportadfærd giver det måske overraskende resultat, at de, der ikke har bil, har den mindste risiko for at blive slået ihjel i trafikken[13]. Bilen kan derfor, sådan som den bruges i praksis, ikke betragtes som noget sikkert transportmiddel.




Det er derfor betænkeligt, at Lars Klit spreder et indtryk af, at det er sikrere at basere sin transport på brug af bil frem for brug af cykel. Det er det ikke. Medtages de positive sundhedseffekter er regeringens målsætning om at overføre bilture til cykel og gang derimod særdeles fornuftig.

*Tekst til billede af motorvej: En overførsel af bilture til cykel vil ikke i væsentlig grad påvirke biltrafikken væsentligt på det overordnede vejnet. Her er eksponeringen af cykeltrafikken dog også begrænset.*

*Tekst til byfoto med cyklister: Overflytning af bilture til cykel vil fortrinsvis være et byfænomen. Her kan man forvente, at forholdene for cyklister bliver betydeligt sikrere.*

---

[1] Ulykkesrisiko er beregnet for de 16-74 årige ud fra Danmarks Statistiks data for ulykker indberettet af politiet og TU (Transportvaneundersøgelsen) 1997.
[2] TU 1997
[3] Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (Flemming Hansen), "Cyclists' Safety in Europe", 1994
[4] Christer Hydén, A. Nilsson og Ralf Risser: WALCYNG i Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, Bulletin 165, 1998.
[5] Søren Underlien Jensen, Stads- og Havneingeniøren 9, 1998.
[6] VCÖ Verkehrsclub Österreich, "Strassen zum radfahren", Wissenschaft & Verkehr 2/1995, Wien 1995.
[7] Oplysninger fra Odense Kommune.
[8] Ingamej Pereira og David Eldrot, "Satsning på cykel i Gävle", Velo Borealis '98 Konferansekompendium, 1998.
[9] Københavns Kommune, Færdselstællinger og politiregistrerede ulykker.
[10] Thomas Krag, Safety – an Achilles Heel for Cycling, Velo-city Copenhagen 1989
[11] Mayer Hillman for British Medical Association i bogen ”Cycling – Towards Health and Safety”, Oxford University Press, 1992
[12] WHO Charter on Transport, Environment and Health kan ses på internettet på www.who.dk/London99
[13] Thomas Krag, ”Transportmiddelvalg og ulykkesrisiko”, Trafikdage i Aalborg, 1999