



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

14. december 2021  
2021-3765

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 25. november 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

#### **Spørgsmål nr. 92:**

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 24. november 2021 fra Jørn Iversen ApS vedrørende regler for cyklers indretning og udstyr, jf. TRU alm. del – bilag 68.

#### **Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, som administrerer reglerne på dette område. Færdselsstyrelsen oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

”I relation til vægt- og dimensionskravene for cykler bemærkes, at det fremgår af bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v. (cykelbekendtgørelsen) § 5, stk. 3, at en cykel, hverken i belæst eller ubelæst stand, må have en større længde end 3,5 meter. Det fremgår af cykelbekendtgørelsen § 6, stk. 1, at en påhængsvogn til en cykel såvel belæst som ubelæst ikke må have en større bredde end 1 meter, at den samlede længde af cykel og påhængsvogn i belæst eller ubelæst stand ikke må overstige 3,5 meter og at påhængsvognens totalvægt ikke må overstige 60 kg. Såfremt påhængsvognen er forsynet med en påløbsbremse, må totalvægten ikke overstige 100 kg.

Det sammenkoblede vogntog bestående af en ”Fun2Go”-parcykel med en tilkoblet ”Funtrain”-påhængsvogn vil have en totallængde på knap 4 meter og vil med 4 voksne passagerer med en vægt på 80 kg have en totalvægt på 376 kg. Det fremgår af bilag 68, at det samlede vogntog overskrider de maksimale 3,5 meter med 40-50 cm, og at påhængsvognens totalvægt med to voksne passagerer vil overskride de maksimale 100 kg. Færdselsstyrelsen er enig i disse betragtninger, og kan yderligere konstatere, at påhængsvognens bredde på 113 cm overstiger de maksimale 100 cm.



Færdselsstyrelsen har i fastsættelsen af bestemmelserne om cykler og påhængsvognes maksimale vægt og dimensioner lagt vægt på, at cykelinfrastrukturen i Danmark sætter en naturlig øvre grænse for, hvor store cykler med og uden påhængsvogn, der kan færdes sikkert på eksempelvis cykelstier og gang- og stisystemer kan være. Det er således Færdselsstyrelsens vurdering, at et vogntog på 4 meter med en totalvægt på næsten 400 kg i mange situationer vil være til unødvendig gene og fare for de bløde medtrafikanter, som den skal færdes side om side med i trafikken.

Det er derfor Færdselsstyrelsens samlede vurdering, at de nuværende regler for cykler og påhængsvognes maksimale vægt og dimensioner afspejler de fysiske rammer, som cykelinfrastrukturen udgør, og derigennem sikrer den nødvendige færdselssikkerhed og tryghed for bløde medtrafikanter.

I relation til spørgsmålet om antallet af børn, der lovligt kan befordres på cykler bemærkes, at § 3, stk. 1, i cykelbekendtgørelsen bestemmer, at en cykel ikke må være indrettet til flere end 3 personer, og herudover må der medtages op til 4 børn ikke ældre end 7 år, såfremt reglerne i § 25 overholdes. Dette skal dog ske under hensyntagen til cykelbekendtgørelsens vægt- og dimensionskrav.

Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at de nuværende regler for befordring af børn på cykler udgør en generel barriere for virksomheder, dagtilbud eller private pasningsordninger. Det var således netop med henblik på at imødekomme et ønske fra dagtilbud og private pasningsordninger, at antallet af børn under 7 år, der lovligt kan befordres på cykel, i 2016 blev øget fra 4 til 6 børn.

Færdselsstyrelsen bemærker desuden, at det fremgår af Danmarks Statistik, at den gennemsnitlige normering for børn i daginstitutioner i alderen 3-5 år i 2018 og 2019 var henholdsvis 6,2 og 6,1 børn. Normeringen for året 2020 var 5,8 børn.

Den i bilag 68 foreslåede cykel "GOCAP" kommer til at veje 300-500 kilo, når den belæsses med 8 børn, oppakning og en fører. Efter Færdselsstyrelsens vurdering kan dette udgøre en betydelig udfordring for en fører uden den nødvendige erfaring med at føre en så tung cykel i trafikken, samtidig med at antallet af børn forøges og førerens udsyn m.v. herved kan svækkes.

Det er på baggrund af ovenstående Færdselsstyrelsens samlede vurdering, at de nuværende regler for befordring af børn på cykler udgør et færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt kompromis og

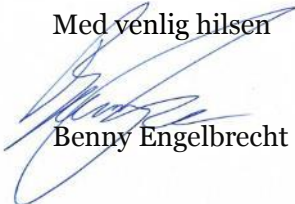


samtidig sikrer den nødvendige fleksibilitet i dagtilbud og private pasningsordninger.”

Som transportminister arbejder jeg aktivt på at forbedre trafikikkerheden for alle trafikantgrupper i Danmark. Heraf har jeg et særligt fokus på de bløde trafikanter. I lyset af ovenstående faglige vurdering fra Færdselsstyrelsen lægger jeg vægt på, at de nuværende regler for befording af personer på cykler udgør et færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt kompromis mellem daginstitutioners muligheder for befording af personer og færdselssikkerhed. Reglerne giver samtidig den nødvendige fleksibilitet i forhold til ønsket om at kunne befordre børnene på cykel. Derfor ser jeg på nuværende tidspunkt ikke nogen grund til at ændre reglerne for cyklers indretning og udstyr m.v.

Endelig skal jeg understrege, at erhvervsvirksomheder, herunder producenter, leverandører og forhandlere, m.v., som har interesse i at produktudvikle cykler for at forbedre mulighederne for, at flere plejehjemsbeboere kan beforders på cykler, er velkomne til at kontakte Færdselsstyrelsen med henblik på at få vejledning i de gældende regler på området.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht