

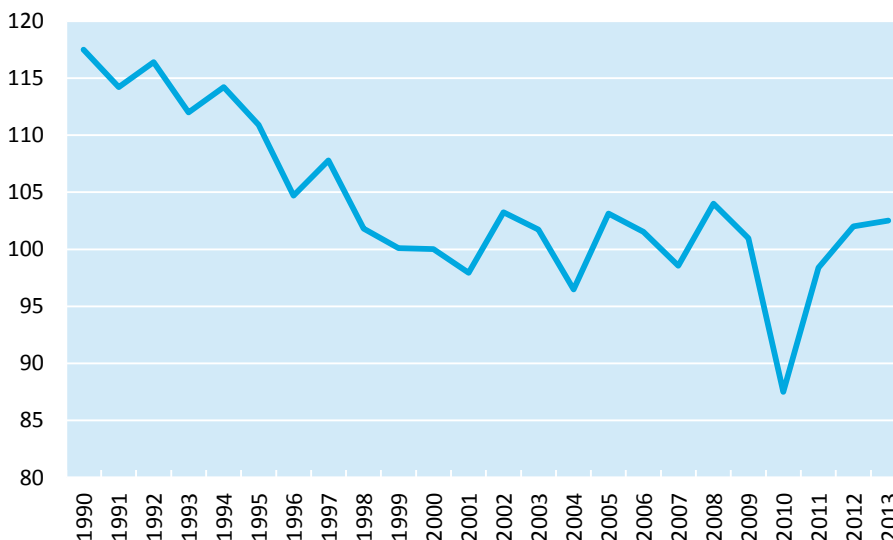
## Sammenfatning af den nationale cykelstrategi 2014: Danmark – op på cyklen!

Side 1/6

Selvom Danmark er et af verdens bedste cykellande, hopper danskerne ikke så ofte på cyklen, som tidligere. De gode cykelvaner er sat under pres, hvis man ser på udviklingen i cykeltrafikken over tid.

På nationalt plan cykler danskerne mindre i dag end i 1990'erne, som det fremgår af figuren herunder. Sammenholdes 1990 med 2013 er der sket et fald på mere end 10 pct. i cykeltrafikken på landsplan. Cykeltrafikken har imidlertid stabiliseret sig i 00'erne.

### Boks 0.1 | Trafikindeks over cykeltrafikkens udvikling på landsplan i perioden 1990-2013 (2000=100)



Anm. Inkl. knallert 30

Kilde: Vejdirektoratet

Hertil kommer, at der er sket en stigning i biltrafikken over tid. Danskerne synes altså i højere grad at tage bilen og lade cyklen stå.

I Danmark har man set et stigende bilejerskab gennem de seneste mange år. I 1970 var der cirka 0,2 personbil per dansker, mens tallet i dag er omkring 0,4. Med andre ord har fire ud af ti danskere en personbil. Når man har bilen stående, er det fristende at bruge den – også på de korte ture: En tredjedel af alle bilture er op til 5 km, og over halvdelen af bilturene er 10 km eller kortere. Hvis bare nogle af disse ture blev taget på cykel i stedet, kunne trafikbilledet se helt anderledes ud, trængslen kunne reduceres og miljøet kunne forbedres.

Også udbygninger og forbedringer af den kollektive trafik kan udfordre brugen af cyklen. Jo bedre tilbud i bus, metro og S-tog, desto mindre tilbøjelighed vil der være til at vælge cyklen som hovedtransportmiddel. Det kan således være



en udfordring at fastholde cyklens andel af transportturerne i forbindelse med mærkbare forbedringer af de kollektive trafiktilbud i og omkring byerne.

Side 2/6

Cyklen er altså i skarp konkurrence med de øvrige transportformer, men den har også sine fordele.

I forhold til busser og tog er cyklen lige ved hånden, og man kan selv bestemme sin rute – ligesom med bil. Og i forhold til bilerne bliver det mere attraktivt at cykle, når trængslen på vejene stiger. Cyklen fylder desuden væsentligt mindre end en bil både på vejene, og når den skal parkeres.

Cyklen er et nemt, billigt og tilgængeligt transportmiddel, der er økonomisk bæredygtigt – både for den enkelte cyklist og for samfundet. Der kræves ikke kørekort til en cykel, og man skal ikke betale for benzin eller billet, når man bruger cyklen. Hvis man bruger en gennemsnitlig cykel til 4.000 kr. til og fra arbejde i fire år, er ens transportudgift i størrelsesordenen 5 kr. pr. arbejdsdag.

Samtidig er cyklen et transportmiddel, der giver motion og dermed fremmer folkesundheden til gavn for både den enkelte cyklist og for samfundet. For hver kilometer, der bliver kørt på cykel i stedet for i bil i byen, kan sundhedseffekten for samfundet i form af forlænget levetid og forbedret helbred opgøres til næsten 7 kr.

Navnlig i de større byer bidrager brugen af cyklen væsentligt til at holde trængslen på vejene nede. I gennemsnit krydser cirka 35.000-40.000 cyklister fx til hverdag Dronning Louises Bro og Knippelsbro i København. Hvis de i stedet havde taget bilen, var trafikken gået fuldstændig i stå.

Cyklen forurener heller ikke. Den udleder hverken skadelige partikler eller støjer på gaden. Når bilister lader bilen stå og tager cyklen i stedet, er de med til at gøre transporten grønnere og skabe et mere bæredygtigt samfund. Det gavner også kommende generationer.

Udviklingen i cykeltrafikken i Danmark skal vendes, så flere igen vælger cyklen i hverdagen til både arbejde, uddannelse og fritidsinteresser. Børn er et særligt fokusområde. Langt flere børn bliver kørt til skole i bil i dag sammenlignet med tidligere. Det skal ændres - flere skal cykle i skole, fordi små cyklister er fremtidens cyklister.

Danskerne har altid været glade for at cykle, også sammenlignet med andre lande. Cykeltraditionen skal Danmark holde fast i, for der er mange gode grunde til at prioritere cyklismen.

Det er et spørgsmål om at satse på mere cykling og blive ved med at finde nye løsninger, der gør det attraktivt at vælge cyklen som transportmiddel for både

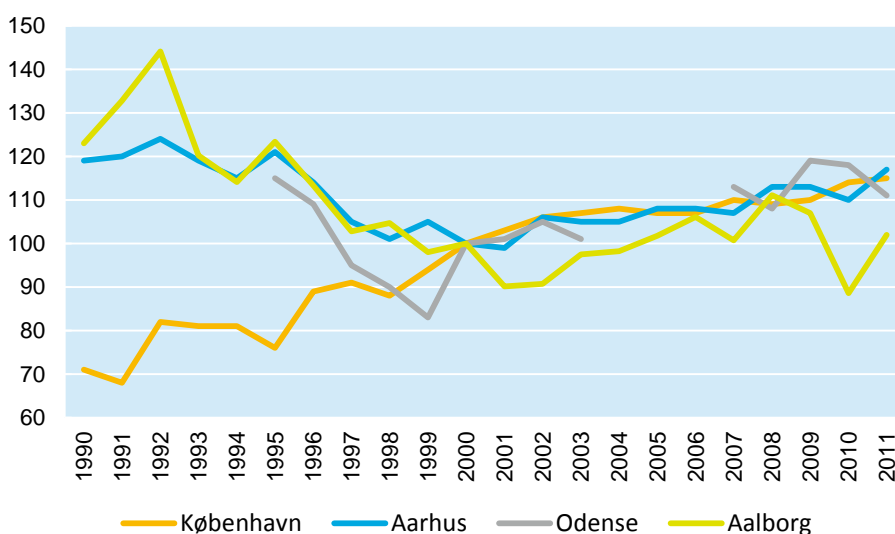


store og små. Når rammerne er der, for at man trygt og sikkert kan hoppe på cyklen, så giver man folk mulighed for at træffe det sunde valg.

Side 3/6

Betragtes udviklingen i cykeltrafikken i Danmarks største byer, er det tydeligt, at der er god grund til at gøre en ekstra indsats på cykelfronten. Det betaler sig nemlig at satse på mere cykling, for det gør en forskel. Det går faktisk rigtig godt flere steder – især i København. Også andre storbyer har formået at knække kurven, og cyklen har igen fået mere medvind.

#### Boks 0.2 | Trafikindeks over cykeltrafikkens udvikling i perioden 1990-2011 (2000=100)



Anm.: Der mangler anvendelige data for Odense for perioden 2004-2006.

Kilde: Vejdirektoratet og kommunerne

Den nye nationale cykelstrategi vil sætte fokus på både hverdagscykling, skolecykling og rekreativ cykling, så Danmark kommer op på cyklen.

### 1.1. Tre søjler i den nationale cykelstrategi

Den nye nationale cykelstrategi lanceres for at få flere til at cykle. Til at overveje, om cyklen kunne være en mulighed, næste gang man er på vej ud af døren. Og til at lade bilnøgler og buskort ligge derhjemme en gang imellem og i stedet opleve glæden ved at cykle.

Cykelstrategien skal være til inspiration for kommuner og andre aktører, der gerne vil være med i den grønne opstilling, og som ønsker at gøre en indsats på cykelområdet. Derfor bevilges der også fortsat midler gennem puljer, som kan være med til at sætte skub i nye cykelløsninger og fremme cykling.

Den nationale cykelstrategi hviler på tre søjler, der hver indeholder en række konkrete initiativer, som skal understøtte og øge anvendelsen af cyklen som transportmiddel, til gavn for både mobiliteten, miljøet og folkesundheden:



### HVERDAGSCYKLING

Mere hverdagscykling øger mobiliteten og giver renere miljø og bedre klima. Hvis flere vælger cyklen til arbejde og uddannelse til fordel for bilen, kan trængslen på vejene mindskes. Der hvor afstanden mellem hjem og arbejdsplads eller uddannelse overstiger cyklens muligheder, kan en grønnere transportløsning være at kombinere cyklen med tog eller bus. Det sætter Dør-til-dør-strategien fokus på. Det handler både om at sikre gode parkeringsforhold ved stationer og andre knudepunkter og om at etablere nye cykelløsninger på arbejdspladserne, så pendlerne får et incitament til at skifte bilen ud med cyklen – eventuelt i kombination med kollektiv trafik.

En anden strategi er at få flere til at træde mere i pedalerne til hverdag ved at skabe flere sammenhængende cykelruter. Flere steder i landet er der fx anlagt



supercykelstier for at tiltrække cykelpendlere. Og mange kommuner har lavet omfattende cykelindsatser, hvor både anlæg af nye stier, brug af cykelambassadører samt gennemførelse af cykelevents og kampagner spiller sammen for at få flere til at bruge cyklen i hverdagen.

Cykelbyernes initiativer sætter fokus på cyklen som transportmiddel, og giver mulighed for at finde nye glæder ved at cykle mere i hverdagen. Høj fremkommelighed er en væsentlig del af at skabe øget mobilitet. Derfor bliver der også arbejdet med forskellige tiltag, der skal gøre det nemmere at være cyklist. Det betyder blandt andet indsatser i forhold til at skabe færre stop på ruten med sammenhængende stinet, grønne bølger og smutveje for cyklister.

Desuden bliver der gennemført forsøg med højresving for rødt for cyklister i udvalgte kryds.

De mange forskellige cykelindsatser skal føre til, at borgere i alle aldre kommer mere op på cyklen i hverdagen – uanset om de skal ud på korte eller lange ture.

#### *AKTIV FERIE OG FRITID*

Men cyklen er ikke kun et godt transportmiddel i hverdagen. Det er også en nem og billig måde at komme ud og opleve Danmark på i fritiden. En øget brug af cyklen til både ferie og fritid kan give en sundere livsstil og nye oplevelser fra cykelsadlen.

Cykling kan blive en hobby for flere, hvis der tilbydes gode rekreative ruter, der både tilbyder muligheder for en afslappet tur i naturskønne omgivelser og mere krævende ruter for fx mountainbikes. Ruterne skal desuden være godt skiltet, så det er nemt at følge ruten og finde frem til egnens seværdigheder mm.

Hvis flere skal tage på opdagelser på to hjul, skal der skabes en god sammenhæng mellem cykelindsatserne, så de både rammer de rekreative cyklister og cykelturisterne.

For at få succes som cykeldestination skal der være et godt samspil mellem gode cykelruter, attraktive feriepakker og spændende oplevelser. Og det skal være nemt at overskue, hvor man finder cykelruterne, og hvordan man booker oplevelser og overnatning undervejs. En ekspertgruppe skal se på mulighederne for at udvikle Danmark som cykelferiedestination. Samtidig skal Årets cykelturistløsning kåres for at sætte fokus på de initiativer, der kan være til inspiration for andre aktører eller kommuner.

#### *NYE OG SIKRE CYKLISTER*

Et tredje vigtigt fokusområde er at skabe sikre veje og stier, så der kommer endnu flere nye cyklister. Børn skal kunne komme trygt til skole og andre fritidsaktiviteter, så cyklen bliver et naturligt transportvalg, og så de lærer at være en del af en god trafikultur.



Det er sundt at cykle, og derfor er det vigtigt, at både børn og forældre føler sig trygge ved skolevejen på cykel. De danske kommuner arbejder på flere måder med at gøre skolevejene mere sikre og med at sætte fokus på skolecykling gennem forskellige indsatser, skoleaktiviteter og cykelkampagner. Skolecykelbyer skal netop sikre trygge trafikikkerheds løsninger omkring skoler, så der sættes fokus på infrastrukturens sammenhæng med god trafik kultur.

Side 6/6

Nye anlæg af cykelstier og cykelkampagner kommer ikke kun skolebørnene til gode. Det gavner cyklister i alle aldre. Det skal være sikkert og føles trygt at sætte sig op på cyklen. Derfor vil Transportministeriet også fortsat have fokus på at forbedre risikozoner, herunder gennem en indsats mod højresvingsulykker samt sikring af jernbaneoverkørsler.