



Danmark – op på cyklen!

Den nationale cykelstrategi

Juli 2014

Du er cyklist nummer

3124

i dag

af sammenlagt

20200

cyklister i år på
denne strækning



Danmark – op på cyklen!



En ny national cykelstrategi

Danmark – op på cyklen!

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN netversion: 978-87-91511-90-5

Forsideill.: Vejdirektoratet
Niclas Jessen, Panorama
Ulrik Jantzen

Forord

Vi har en lang tradition for at cykle i Danmark, og det gør os til noget unikt ude i verden. Den gode cykelkultur skal vi holde fast i og give videre til vores børn, så de kan få de samme glæder ved at færdes i trafikken på cykel.

Desværre cykler vi i dag mindre, end vi gjorde tidligere. Det er ret almindeligt for danskerne at sætte sig bag rattet i bilen – også på de korte ture. Det er mageligt, og det er nemt i en travl hverdag. Hvis flere skal op på cyklen, skal vi derfor gøre det mere attraktivt og dermed lettere at vælge cyklen til arbejde, i skole og på fritidsture. Det kan vi fx gøre ved at skabe bedre cykelstier, færre stop, sikre cykelparkeringspladser og nye cykelfaciliteter.

I regeringen arbejder vi for en grøn omstilling, og vi ønsker at fremme cyklisten, fordi cyklen er et billigt, sundt og forureningsfrit transportmiddel. Og fra statslig side har vi aldrig gjort så meget, som vi gør i disse år.

Så sent som i juni 2014 afsatte regeringen sammen med forligspartierne på transportområdet igen midler til cykelområdet. Danmark skal have flere supercykelstier og bedre cykelparkering for i alt 180 mio. kr. Vi har herudover udmøntet 175 mio. kr. til nye initiativer på både statsvejene og kommunernes vejnet. Og vi har etableret en ny Cykelpulje på 50 mio. kr. til nye cykel-løsninger og afsat 21 mio. kr. til en indsats mod højresvingsulykker.

Min vision er, at endnu flere skal opdage de mange fordele, der er ved at bruge cyklen i hverdagen. I byernes myldretidstrafik kan man glide forbi bilkøerne, og i de naturskønne områder kan man få nye oplevelser fra cykelsadlen – og samtidig få den daglige motion.

Samtidig skal det føles trygt og sikkert at bevæge sig ud på cyklen. Derfor skal vi fortsat have fokus på at indrette skoleveje og kryds, så endnu flere kan få glæde af at cykle i det daglige. Og så skal vi satse mere på sikker cykelparkering, så man kan regne med at finde sin cykel dér, hvor man sidst efterlod den.

Cykelstrategien er skabt i et samarbejde med en række organisationer og kommuner, der alle arbejder med at forbedre cyklisternes vilkår. Det er vigtigt at bruge de erfaringer, der allerede eksisterer, og bygge videre på det arbejde, som mange ildsjæle i hele landet har påbegyndt med stor succes. Jeg håber, at denne cykelstrategi vil inspirere til, at endnu flere danskere i alle aldre kommer op på cyklen.



Magnus Heunicke

Magnus Heunicke
Transportminister

København, juni 2014

Indhold

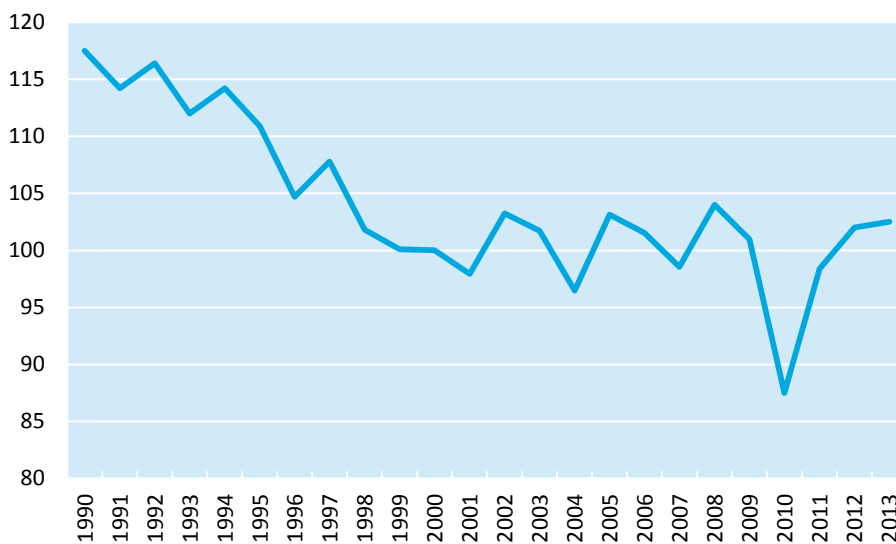
1. Sammenfatning	7
1.1. Tre søjler i den nationale cykelstrategi.....	9
HVERDAGSCYKLING	10
AKTIV FERIE OG FRITID.....	11
NYE OG SIKRE CYKLISTER.....	11
2. HVERDAGSCYKLING	13
2.1. ”Dør-til-dør-strategi”: Sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik	16
2.1.1. Bedre og sikker cykelparkering ved stationer og knudepunkter	18
2.1.2. Bedre muligheder for cykelpendling	20
2.1.3. Øget cykelfokus på arbejdspladsen.....	25
2.2. ”Mere pedal – tak”: Cykling på både korte og lange ture	28
2.2.1. Supercykelstier, også i mellemstore byer	30
2.2.2. Cykelbyer i hele landet	34
2.2.3. Højresving for rødt på udvalgte steder	38
3. AKTIV FERIE OG FRITID.....	41
3.1. ”Cyklen som hobby”: Rekreative cykelruter til aktiv fritid	43
3.1.1. Bedre skiltning og vejvisning på cykelstier	44
3.1.2. Flere rekreative cykelruter	44
3.2. ”Oplevelser på to hjul”: Større satsning på cykelturismen	47
3.2.1. Udvikling af cykelturisme i ekspertgruppe.....	52
3.2.2. Kåring af Årets cykelturistløsning	52
4. NYE OG SIKRE CYKLISTER.....	53
4.1. ”Børn i sadlen”: Tryggere cykelruter til skole og fritidsaktiviteter	56
4.1.1. Flere cykelstier ved skoler og fritidsaktiviteter	57
4.1.2. Skolecykelbyer med sammenhængende trafiksikkerhedsløsninger	58
4.2. ”Vær OBS på hinanden”: God cykelkultur giver bedre oplevelser på cykel.....	62
4.2.1. Målrettede indsatser for at sikre cyklister	63
4.2.2. Gode redskaber til undervisning i bedre cykelkultur	67
Bilag.....	69

1. Sammenfatning

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 1.1 | Trafikindeks over cykeltrafikens 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 transportturene i for-

bindelse med mærkbare forbedringer af de kollektive trafiktilbud i og omkring byerne.

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.

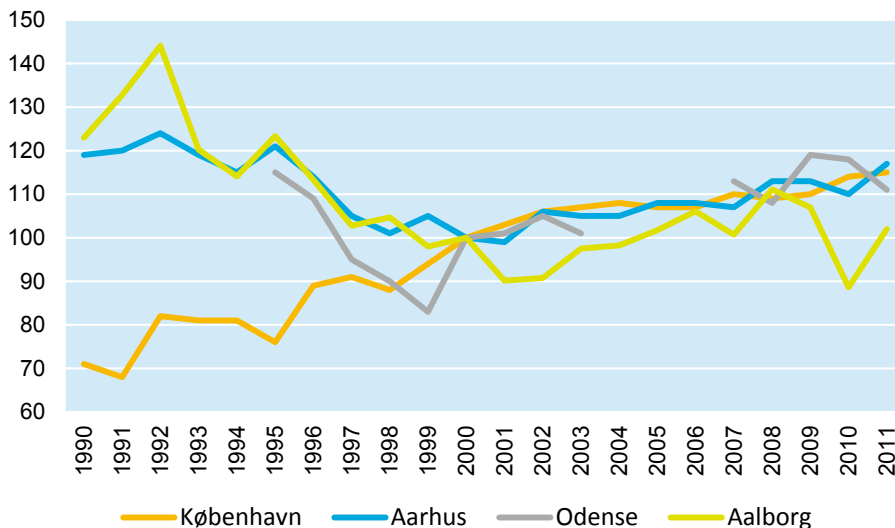
Udviklingen i cykeltrafikken i Danmark skal vendes, så flere igen vælger cyklen i hverdagen til både arbejde, uddannelse og fritidsinteresser. Børn er et særligt fokusområde. Langt flere børn bliver kørt til skole i bil i dag sammenlignet med tidligere. Det skal ændres - flere skal cykle i skole, fordi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

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 betyder 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 1.2 | 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 ad 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 indsats 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 trafikultur.

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.

2. HVERDAGSCYKLING

Øget mobilitet, renere miljø og bedre klima med cyklen som transportmiddel



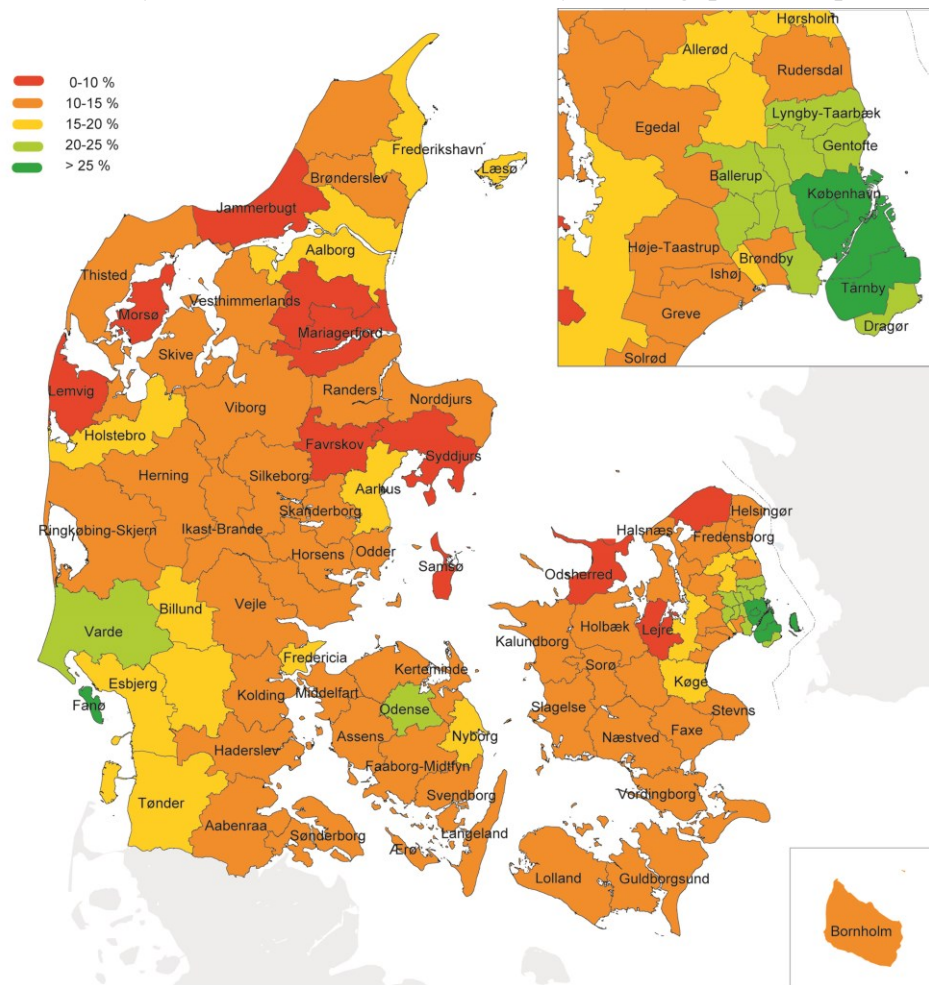
Foto: Vejdirektoratet

Cyklen skal være det naturlige valg for mange flere danskere som transportmiddel i hverdagen. Derfor skal der skabes bedre sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik – og det skal gøres mere attraktivt at cykle mere til arbejde og uddannelse samt i fritiden.

I hverdagen handler det om at komme hurtigst og bedst frem fra A til B. Mange danskere bruger bilen som deres foretrukne transportmiddel, men der er ingen grund til, at cyklen ikke kan være en større del af den daglige transport på både de korte og de lange ture.

Der er et klart potentiale for at øge brugen af cyklen som transportmiddel i de danske byer og bynære områder. Flere byer har vist vejen frem, men mange flere kan komme med.

Boks 2.1 | Cykelandele i landets kommuner (cyklen brugt på turen i pct.)



Anm.: Usikkerheden er større ved mindre stikprøver. Cykelandelene i små kommuner skal derfor tages med forbehold.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2010-2013 (kortillustration ved Vejdirektoratet)

Af kortet fremgår det, at kommunerne med de store byer gør det rigtig godt. Især i København bliver cyklen brugt flittigt. Men også i en ø-kommune som Fanø trives cyklisterne, og Varde Kommunes satsning på cykling placerer ikke kun kommunen højt på Danmarkskortet, men har også givet dem Cyklistforbundets pris som Årets Cykelkommune i 2014.

Det er altså muligt at arbejde med at få flere til at cykle, uanset om man har mange eller få indbyggere i kommunen – og uanset om det er en udpræget bykommune eller en landkommune. Der er også gode eksempler på, at nogle af de kommuner, hvor cyklen ikke bruges helt så meget som andre steder, alligevel formår at få flere borgere op på cyklen. Randers er et godt eksempel på, at en målrettet helhedssatsning på cykling har betydet, at flere randrusianere senest er begyndt at cykle.

Det er med andre ord muligt at gøre en forskel lokalt, hvis man vil udvikle cyklismen. De mindre gode byer skal hjælpes op på niveau med de bedste – der gerne skal udvikle sig videre og blive endnu bedre.

Cyklistforbundet har siden 2005 kåret Årets Cykelby/Cykelkommune, og kåringerne har vist, at der arbejdes med at udvikle cyklismen i hele landet. Kåringerne er tilfaldet: Varde, Randers, Herning, Helsingør, Ballerup, København, Aarhus og Bornholm.

Cyklistforbundets kåringer viser, at ved at prioritere cyklisternes forhold, kan man få flere til at vælge cyklen. Det handler om at have langsigtede strategier for, hvordan anlæg af nye cykelstier, sikre kryds og cykelparkering samt indsatser rettet mod forskellige borgergrupper kan være med til at fremme cyklismen i kommunen.

Cyklen som det naturlige transportvalg

Cyklen skal udvikles til at blive det naturlige transportvalg i mange flere danskeres hverdag. Det gælder både på de korte ture og på de lidt længere distancer, der også kan involvere kombinationsrejser med kollektiv trafik.

Mere cykling giver mindre trængsel på vejene, et sundere liv, og er desuden godt for både miljø og klima. Det gælder også for kombinationen af cykel og kollektiv trafik, som kan mindske trængslen og resultere i mere bæredygtige transportmønstre på længere ture.

Konkrete initiativer til mere hverdagscykling:

- Transportministeriet etablerer mange flere sikre og attraktive parkeringsmuligheder for cyklister på stationer og andre knudepunkter
- Transportministeriet nedsætter en følgegruppe, der skal undersøge mulighederne for at nedbringe antallet af cykeltyverier ved stationer, herunder udskrive en idékonkurrence
- Transportministeriet nedsætter en taskforce, der skal sætte fokus på parkeringsforholdene for cyklister ved anlæg af nye stationer
- Transportministeriet støtter supercykelstier for forbedret fremkommelighed i flere byer
- Transportministeriet støtter cykelbyer, der satser på at fremme cyklismen gennem helhedsorienterede løsninger
- Transportministeriet arbejder med højresving for rødt for cyklister i udvalgte kryds for at gøre det nemmere at være cyklist

Øvrige anbefalinger:

- Forbedrede muligheder for samspil mellem cykel og kollektiv trafik
- Øget cykelfokus på arbejdspladserne med nye cykelløsninger, pendlercykler og mobilitetsordninger

2.1. ”Dør-til-dør-strategi”: Sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik



Foto: Rie Visby, Transportministeriet

Der skal skabes meget bedre sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik ved hjælp af en ny Dør-til-dør strategi.

Cyklen i sammenhæng med den kollektive trafik

Mange danskere tager i dag bilen, fordi det er en let tilgængelig transportform, når bilen først er købt. Bilen giver individuel frihed til at rejse, hvorhen man vil. Når cyklen kombineres med bus eller tog får man imidlertid også en dør-til-dør-løsning, der tilgodeser individuelle behov og samtidig giver en sundere og grønnere transport.

Dør-til-dør-strategien peger derfor på nye initiativer, der kan skabe en bedre sammenhæng mellem cyklen og den kollektive trafik.

Boks 2.2 | Fra Turstart til Turmål med Dør-til-dør-strategien



I dag cykler 27 pct. af togpassagererne fra deres bopæl til stationen, mens 8 pct. cykler fra stationen frem til turmålet. Det vil sige, at mere end tre gange så mange bruger cyklen som tilbringer til den kollektive trafik end som frabringer.

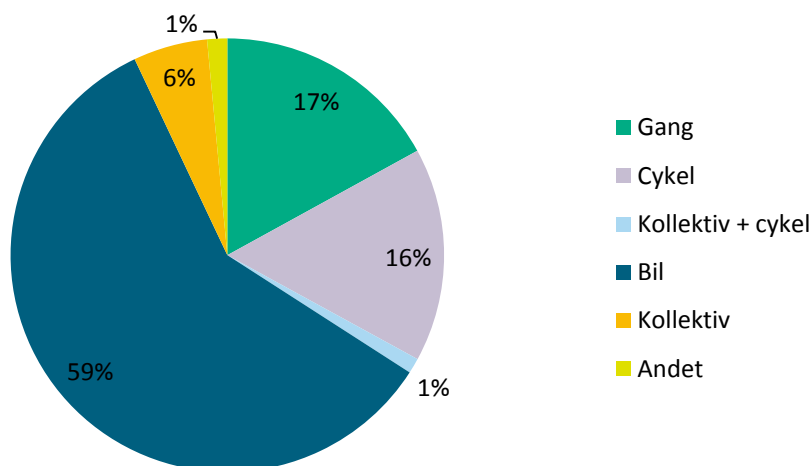
Det er dog ikke i sig selv problematisk. Det er helt naturligt at flere cykler til end fra stationen om morgenen, idet arbejdspladser ofte er tættere placeret

på stationer end boligområder, også uden for Hovedstadsområdet. Cirka 67 pct. af al nuværende frabringstrafik fra station til rejsmålet sker da også via gang. Udover de 8 pct., som cykler fra stationen til rejsmålet, vælger 18 pct. at tage videre med bus, mens de resterende 6 pct. tager bil fra stationen til rejsmålet.

Imidlertid kunne langt flere danskere vælge en grønnere transportløsning, end det i dag er tilfældet, jf. figuren nedenfor. Kombinationen af cykel og kollektiv trafik – i form af bus/tog – fylder meget lidt i transportbilledet i dag. Cirka 1 pct. af alle ture sker i dag med bus/tog kombineret med cykel undervejs på turen. Det tal kan blive meget større.

Til sammenligning bruges cyklen på 16 pct. af alle ture, mens 6 pct. af alle ture sker med kollektiv trafik. Bilen er danskernes favorittransportmiddel – den bruges på næsten 60 pct. af alle ture.

Boks 2.3 | Ture for alle turformål fordelt på hovedtransportmiddel samt kombinationen kollektiv trafik og cykel (pct.)



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2010-2013

Der er derfor et stort potentiale i at få flere til at se mulighederne for en reel dør-til-dør-løsning ved at kombinere cyklen med toget, så denne transportform i højere grad kan erstatte en del af bilturene. En kombination af cyklen og tog eller bus vil udgøre et realistisk og relevant alternativ for mange biltjendlere, som kan bevare den individuelle transportløsning og samtidig køre grønnere.

Dør-til-dør-strategien skal derfor sætte fokus på at gøre det let og fleksibelt at kombinere cyklen med den kollektive trafik, så langt flere vil synes, det er en attraktiv transportløsning. Cyklen kan dække et relativt stort område fra stationen, så man kan nå langt omkring på kort tid. Cyklen er samtidig fleksibel i forhold til fx bussen, hvor passagererne må vente på, at den kører fra stationen og muligvis ikke stopper foran arbejdspladsen.

Jo flere muligheder der er for at koble cyklen sammen med tog eller bus, jo flere danskere vil benytte sig af denne mulighed. Der kan imidlertid være

store forskelle på incitamentet til at kombinere cyklen og den kollektive trafik alt efter, hvor man fx arbejder og bor henne. Det er samtidig et problem, hvis der ikke er et stoppested tæt ved arbejdspladsen, eller hvis cykelafstanden bliver for stor.

I storbyerne vil der typisk være mange muligheder for at kombinere forskellige former for kollektiv transport og cykel. I mindre byer vil der måske kun være få buslinjer, hvilket også gør det relevant at overveje at tage cyklen hele vejen til stationen eller andre trafikknudepunkter.

Med cykel får man en markant større bevægelsesfrihed i forhold til kollektive trafikknudepunkter. Til fods kan man på ti minutter typisk tilbagelægge omkring 700 meter. På cykel kan man nemt nå tre gange så langt – det vil sige cirka 2 km. Det svarer til, at ”cykeloplandet” for kollektiv trafik alt andet lige er omkring ni gange så stort som ”gangoplandet”. Det øger passagergrundlaget – og overflytningspotentialer – betragteligt.

Nogle af de elementer, der kan have betydning for en god dør-til-dør-løsning, er blandt andet, om der er en god og sikker cykelparkering ved stationen, og om der er gode muligheder for at komme videre på ruten med enten bus eller tog. I frabringerenden kan eksempelvis pendlercykler være relevant, særligt hvis arbejdspladsen eller uddannelsesinstitutionen ligger et stykke fra stationen.

Man ved fra undersøgelser, at der i virksomheder, som er placeret i gåafstand fra velbetjente stationer, typisk vil være dobbelt så mange, som anvender den kollektive trafik, sammenlignet med virksomheder uden stationsnær placering. I sammenhæng med muligheden for få flere til at vælge kombinationen af cykel og tog/bus, bliver det derfor relevant at tale om et *cykelnærhedsprincip*.

2.1.1. Bedre og sikker cykelparkering ved stationer og knudepunkter

Der kan næsten ikke komme for mange cykelparkeringspladser ved stationerne, og der skal konstant være fokus på at identificere de steder, hvor der er størst behov.

For at sikre velfungerende faciliteter, der kan tiltrække flere cyklister, skal cykelparkeringen leve op til følgende målsætninger:

Boks 2.4 | Målsætninger for god cykelparkering ved stationer og knudepunkter

- Cykelstativerne skal placeres på en naturlig lige linje mellem ankomsten til stationsarealet og perronen – cyklisten skal ikke sendes på en omvej for at parkere.
- Der skal løbende sikres fri kapacitet – cyklisten skal opleve, at der altid er plads nok.

- Cykelstativerne skal indrettes, så det er nemt at låse cykelstellet fast til stativet – cyklisten skal opleve, at det er sikkert at efterlade cyklen.

Disse målsætninger for god cykelparkering skal realiseres i de fremtidige planer for flere og bedre cykelparkeringspladser, herunder som led i udmøntningen af Puljen til bedre adgang til den kollektive transport (DSB-puljen).

Bedre parkeringsfaciliteter skal desuden inkludere pladser til ladcykler og cykler med anhængere. De bliver stadig mere udbredte til fx at bringe børnene i børnehave, men udbuddet af cykelparkeringspladser er ikke fulgt med. Derfor står ladcykler tit lænket til den nærmeste lygtepæl.

Flere el-cykler stiller også krav til indretningen af cykelparkeringsfaciliteter, og ladestandere til el-cykler kan også tænkes med i cykelparkering.

En anden måde at imødekomme cyklisternes behov er ved at tilbyde relevante services ved parkeringsfaciliteterne. Flere steder i Hovedstadsområdet, fx i forbindelse med supercykelstier og ved stationer, er der etableret overdækket cykelparkering med gode stativer, cykelpumper samt trafikantinformation.

DSB har allerede moderniseret cykelparkeringen på mange stationer og har anlagt mange nye cykelparkeringspladser. DSB tilbyder desuden aflåst cykelparkering på over 80 stationer fordelt ud over hele Danmark.

Men der er fortsat behov for at udvikle sikre parkeringsløsninger til cykler, så brugerne kan føle sig trygge ved at stille cyklen ved stationen. Cykeltyveri er en af flere barrierer i forhold til at kombinere cykel og kollektiv trafik. Derfor skal muligheden for at sikre sin cykel mod tyveri også tænkes ind, når der etableres cykelparkering.

Indsats mod cykeltyverier

Som led i Dør-til-dør-strategien nedsætter Transportministeriet en følgegruppe, der skal indsamle mere viden om cykeltyverier ved stationer, og hvilke midler der kan tages i brug for at mindske risikoen for cykeltyveri ved stationer.

Derudover skal følgegruppen kigge på både danske og udenlandske erfaringer med sikker cykelparkering og bekæmpelse af cykeltyveri.

Der vil sideløbende køre en idékonkurrence fra juni-august 2014, hvor borgere kan indsende deres bedste idéer til at nedbringe antallet af cykeltyverier. Følgegruppen skal være med til at kvalificere idéerne ud fra medlemmernes viden om tyverisikring og parkeringsforhold ved stationerne.

Den ideelle løsning vil være sikker, fylde så lidt som muligt, nem at bruge i hverdagen samt billig at vedligeholde.

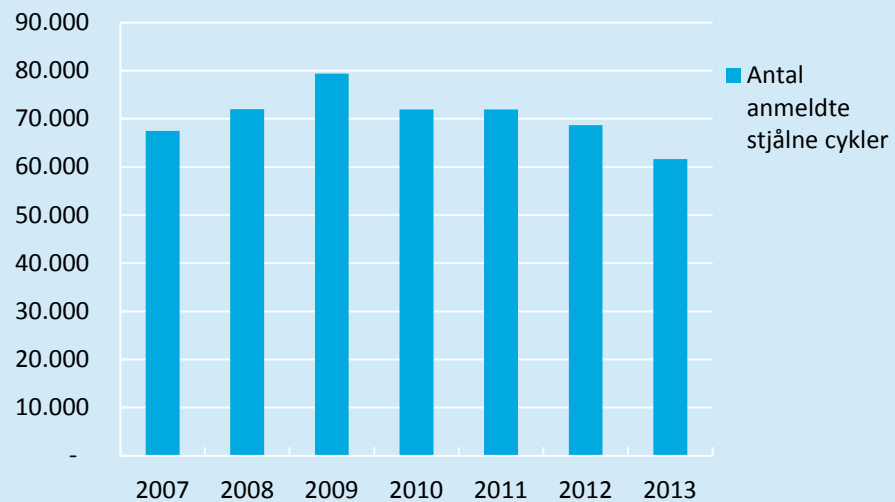
Visionen for Dør-til-dør strategien er, at det skal være ligeså attraktivt at tage cykel og kollektiv trafik som bil. Og så nytter det ikke noget, hvis cyklen ikke kan parkeres eller bliver stjålet.

Boks 2.5 | Anmeldte cykeltyverier i Danmark 2007-2013

Cykeltyveri er en gene for mange, uanset om cyklen primært bruges som transportmiddel i hverdagen eller som kilde til oplevelser og motion i fritiden.

I 2013 blev der anmeldt 61.613 tilfælde af cykeltyveri. Det er et fald i forhold til 2009, hvor der blev anmeldt næsten 80.000 stjalne cykler.

Uanset den faldende tendens over de seneste år, er cykeltyveri dog fortsat et stort problem i forhold til at vælge cyklen som det foretrukne transportmiddel.



Anm.: Oplysninger om antal cykeltyverier på Bornholm er mangelfulde fra og med 1. kvartal 2011.

Kilde: Danmarks Statistik

2.1.2. Bedre muligheder for cykelpendling

God og sikker cykelparkering er en forudsætning for, at flere vælger cyklen.

Derfor skal der både skabes gode muligheder for cykelparkering omkring supercykelstierne i tilknytning til kollektiv trafik, ved nye stationer, og andre steder hvor der færdes mange cyklister.

Erfaringer viser, at god cykelparkering ved større busstoppesteder også kan være med til at tiltrække flere cyklister.

Boks 2.6 | Bedre cykelparkering i Furesø Kommune

Grundelementerne i Furesø Kommunes arbejde er, at det skal være ”hurtigere, smartere, sjovere, sundere, bedre, billigere og mere klimarigtigt” for borgerne at komme frem.

Et af midlerne til at opnå dette mål er, at det skal være attraktivt at pendle på cykel, og at det skal være hurtigt at anvende flere typer af transportmidler, således at der opnås fleksibilitet i rejsen.

Opgradering af cykelstier til supercykelstier, samt væsentlige forbedringer af cykelparkeringsforholdene ved større busstop og stationer langs pendlerstierne er derfor et indsatsområde. Samtidig skal det være (tyveri-)sikkert at efterlade sin cykel for at stige om til andet transportmiddel.



Kommunen har i samarbejde med Bicycle Innovation Lab og HOE360 Consulting udviklet et cykelstativ, hvor det er stellet, der på en hurtig og let måde fastlåses.

Afstanden mellem de enkelte stativer medvirker også til, at det er hurtigt at parkere cyklen, og der er sat fokus på, at hele cykelparkeringsområdet skal virke indbydende, attraktivt og åbent.

Projektet med bedre cykelparkering i Furesø Kommune er støttet af Cykelpuljen hhv. Supercykelstipuljen.

Kilde: Furesø Kommune

Kapacitet til cykelparkering

Ved visse stationer, der har et stort trafikgrundlag, er der særlige kapacitetsudfordringer omkring cykelparkeringen. Og det vil ikke blive mindre med visionen om, at mange flere skal benytte kombinationen af cykel og kollektiv trafik.

Samtidig er det væsentligt at være opmærksom på, hvad udbygning af den kollektive trafik – fx i form af Metrocityringen i København og letbaner i de større byer – vil betyde for transportmønstre og behovet for cykelparkering.

Boks 2.7 | Cykelparkering og kapacitet i de største byer

Ved visse stationer er belægningsgraden for cykelparkering langt over 100 pct. Det gælder fx for Nørreport St., København H, Odense og Aarhus. Det vil sige, at der er et langt større behov for at kunne parkere sin cykel, end stationerne kan imødekomme med de parkeringsfaciliteter, de har i dag.

DSB har med udgangspunkt i Trafikstyrelsens passagerprognoser beregnet de fremadrettede behov for cykel- og bilparkeringspladser ved stationer. DSB forventer, at der i 2017 på fx Ny Nørreport vil være en belægningsgrad på cirka 150 pct., cirka 180 pct. for København H (inkl. kommende metrostation) samt en belægningsgrad på cirka 150 pct. ved Odense Banegård. DSB arbejder i øjeblikket med forskellige løsningsmuligheder for at adressere kapacitetsudfordringerne.

Nørreport vil have omkring 2.100 cykelparkeringspladser, når det fælles Ny Nørreport, med Banedanmark, DSB og Københavns kommune som fælles bygherre, er afsluttet ultimo 2014. Før den store ombygning gik i gang var der cirka 900 cykelparkeringspladser.

Kilde: DSB

Hvis man skal sikre nemme skift mellem cykel og tog eller bus, er det centralt at være opmærksom på de ofte komplicerede ejerforhold, som gælder omkring stationer.

Selve stationen vil typisk være ejet af trafikoperatøren, mens de omkringliggende arealer, som fx området foran stationen, typisk tilhører kommunen. Det er derfor væsentligt, at de forskellige aktører i samarbejde finder konstruktive løsninger på håndteringen af cykelparkering, herunder hvordan der etableres tilstrækkelige, tilgængelige og sikre parkeringsfaciliteter, som er placeret hensigtsmæssigt i forhold til både cykelvej og perroner.

Men det er ikke alene et spørgsmål om at opstille flere cykelstativer. Det er centralt at betragte byrummet omkring stationen som ét sammenhængende område, hvor der er let adgang til faciliteterne, og hvor det føles trygt og rart at færdes. Det medvirker til, at pladsen bliver bedre udnyttet, og at cykelinfrastrukturen hænger sammen med den kollektive trafik – samt at det fungerer rent æstetisk.

Boks 2.8 | Plads til flere cykler ved Horsens Station med DSB-puljen

I forlængelse af Horsens Kommunes beslutning om fornyelse af busterminalen ved Horsens Station, indgik Horsens Kommune og DSB en aftale om at gennemføre et fællesprojekt baseret på en fælles plan for disponering af stationsområdet.

Kommunen forestod fornyelsen af busterminalen, mens DSB stod for etableringen af 500 overdækkede cykelparkeringspladser i to etager i umiddelbar nærhed af nedgangen til perrontunnelen.

Omkostningerne til cykelparkeringspladserne ved Horsens Station udgjorde cirka 3,1 mio. kr. og blev afholdt af DSB.



Cykelparkering ved Horsens Station

Kilde: DSB

I forlængelse af aftale om En grøn transportpolitik fra januar 2009 har Transportministeriet indgået en aftale med DSB om, inden for rammen af 1 mia. kr., at etablere bil- og cykelparkeringspladser og dertil knyttede adgangsveje og omstigningsforhold ved stationer i hele Danmark i perioden 2009-2020.

DSB har i perioden 2009-2013 brugt cirka 165 mio. kr. til cykel- og bilparkeringsprojekter samt bedre adgangsforhold til den kollektive trafik, heraf cirka 1/4 til cykelparkering. De anlagte cykelparkeringspladser som følge af DSB-puljen er fordelt udover hele Danmark. Der er fx anlagt cykelparkeringspladser i Ballerup, Frederikssund, Grenå, Herlev, Horsens, Ringsted, Roskilde, Svendborg, Laven, Tarm, Køge, Aarhus H mv.

Puljen har foreløbigt resulteret i knap 4.000 nye cykelparkeringspladser ved togstationer over hele Danmark indtil videre.

Konkret i 2014 har DSB planer om etablering af cirka 4.000 yderligere nye cykelparkeringspladser rundt omkring i Danmark. De forventede anlægsomkostninger for cykelparkering i 2014 er cirka 18 mio. kr.

DSB oplyser, at der herudover undersøges muligheder for etablering af over 11.000 yderligere cykelparkeringspladser. DSB har særligt fokus på Københavns Hovedbanegård, hvor Banedanmark, Københavns Kommune, Trafikstyrelsen, Metroselskabet og DSB undersøger mulighederne for at udvide blandt andet cykelparkeringen med op til 2.000 pladser ved Tietgensbroen, i forbindelse med at Banedanmark skal gennemføre en større istandsættelse af Tietgensbroen inden for de næste 5-6 år. Derudover er DSB i dialog med

over er DSB i dialog med både Aarhus Kommune og Odense Kommune om plan og finansiering af større udvidelser af cykelparkeringspladser.

Især i Hovedstaden er der store udfordringer i forhold til at sikre tilstrækkelig kapacitet i cykelparkeringen. Der gøres allerede meget, men fx med Metrocityringens åbning og en letbane i Ring 3 vil det skinnnebårne kollektive trafiksystem blive ændret væsentligt. Det vil også få betydning for, hvilke stationer cyklisterne vil benytte. Derfor bliver der nedsat en taskforce, der får til opgave at anbefale, hvordan man bedst forbereder stationerne på de forventede ændringer i forhold til cykelparkering.

Taskforce Cykelparking får Trafikstyrelsen som formand og vil herudover bestå af DSB, Banedanmark og Metroselskabet. Taskforce Cykelparkering vil afrapportere til transportministeren i 2015.

Cykelmedtagning i S-tog

Cyklen kan i dag medbringes gratis i S-toget i Hovedstadsområdet.

Erfaringer fra S-tog har vist, at gratis medtagning af cykler medfører en markant stigning i antallet af medtagne cykler. Det kan imidlertid være en meget dyr løsning, fordi en passager med cykel fylder omkring to gange så meget som en passager uden cykel. Det giver også problemer, hvis cyklerne presser andre passagerer ud, sådan som det kan være tilfældet i myldretiden.

Uden for myldretiden, vil der ofte være overskydende kapacitet i togene og dermed vil der være plads til både cykler og passagerer. Det kan mennesker med fleksible arbejdstider og mange studerende have gavn af. Derudover kan kombinationen af cykel og tog give nye muligheder i forbindelse med fritidsinteresser, udflugter eller ferieture.

Boks 2.9 | Omkostninger ved cykelmedtagning i S-tog i myldretiden kontra udgifterne til at have en cykel nr. 2 ved endestationen

Omkostningerne ved at medtage en cykel i S-toget i myldretiden, er beregnet til 38 kr. pr. cykelrejse, såfremt der ikke er ledig kapacitet i toget.

Hvis det antages, at cyklen medbringes både morgen og eftermiddag i myldretiden, vil prisen pr. dag være 76 kr.

Der er således en stor udgift forbundet med at tilbyde gratis cykelmedtagning i myldretiden. Samtidig betyder flere cykler i togene, at der bliver færre siddepladser til passagererne.

Ud fra et samfundsmæssigt synspunkt er det derfor mere økonomisk, hvis man har en cykel på begge stationer, i stedet for at cyklen skal tages med i toget i myldretiden.

Det antages, at cykel nr. 2 koster 4.000 kr. at anskaffe. Hvis den antages afskrevet over fire år, er det 1.000 kr. pr. år.

Med godt 200 arbejdsdage på et år giver det en udgift pr. dag for cykel nr. 2 på cirka 5 kr., ekskl. vedligehold.

Hertil kommer almindelig vedligeholdelse af cyklen. Cyklistforbundet vurderer, at det årligt koster cirka 500 kr. at vedligeholde en cykel.

Pendlercyklerordninger kan være en mulighed for at have en cykel til rådighed i begge ender af turen.

Omkostningerne ved cykelmedtagning i myldretiden er altså mere end 10 gange højere, end hvis den enkelte pendler kan gøre brug af to cykler.

Ved ture i fritiden er det derimod sjældent en mulighed at bruge en cykel nr. 2, da disse rejser typisk foregår til forskellige destinationer. Men da rejserne til gengæld ofte foregår uden for myldretiden, vil der som regel være plads til at tage cyklen med i toget.

Det er typisk relevant at have to cykler, hvis man dagligt pendler mellem hjem og arbejde i myldretiden. Derfor kan det også være relevant for større virksomheder at stille pendlercykler til rådighed for deres medarbejdere.

Bedre og mere sikker parkering vil gøre det mere attraktivt at anskaffe sig en cykel nr. 2, der kan bruges mellem station og arbejdsplads eller uddannelsessted.

Skal man have sin cykel med i toget andre steder i landet og på længere strækninger, er der forskellige muligheder, alt efter hvor man skal hen og hvornår. Ofte vil man skulle købe billet eller klippekort til sin cykel på stationen. Forudbestilling og reservation er også ofte nødvendigt.

Der er således forskel mellem S-tog og regional- og fjerntog i forhold til muligheden for cykelmedtagning. Konkrete forhold som togenes indretning sætter praktiske begrænsninger for, hvad der er muligt.

2.1.3. Øget cykelfokus på arbejdspladsen

Virksomheder og arbejdspladser skal tage et større ansvar for bedre cykel-løsninger til medarbejderne. Med en aktiv cykelpolitik får virksomheder mulighed for at løfte et ansvar over for deres ansatte i forhold til at skabe en mere bæredygtig og fleksibel mobilitet samt sundere medarbejdere.

En virksomheds cykelpolitik kan indebære pendlercykelordninger, gode cykelparkeringsforhold på virksomhedens grund, tjenestecykler med henblik på transport i arbejdstiden, sikring af gode faciliteter for cyklende medarbejdere i form af omklædningsrum, badefaciliteter og håndklædeordning samt cykelservices som cykelpumpe og reparationsordning mv.

Ikke mindst større virksomheder med mange ansatte opfordres til at udarbejde mobilitetsplaner, hvor pendlercykler og sammenhæng mellem cykel og kollektiv trafik indgår som led i en række tiltag, der har til formål at ændre transportvanerne i en grønnere retning. Det kan også gælde ved deltagelse i kampagner samt ved test eller udlån af fx el-cykler.

Pendlercykler på arbejdspladsen

I mange tilfælde kan den enkelte virksomhed opbygge nemme og tilgængelige pendlercykelløsninger, der passer til virksomhedens placering og medarbejdersammensætning.

Det er også væsentligt at medtænke parkeringsløsninger for firmapendlercykler på stationer, så det bliver nemmere at kombinere tog og cykel, selvom arbejdspladsen ligger et stykke væk fra stationen.

Boks 2.10 | Pendlercykelordning på Regionsgården i Hillerød

Region Hovedstaden indførte i 2009 en pendlercykelordning mellem Regionsgården og Hillerød station. Ordningen skal lette adgangen til Regionsgården for de ansatte og har samtidig et sundhedsfremmende sigte.

Der indgår 30 cykler i ordningen, som står forskellige steder på Regionsgården og Hillerød station. Tager man en cykel fra stationen, skal den køres tilbage samme dag.

Alle cyklerne er udstyret med 3 gear, cykelkurv og lygter.

Cirka 75 medarbejdere er tilmeldt ordningen.



Kilde: Region Hovedstaden

En pendlercykel kan fx stilles til rådighed af arbejdsgiveren, som ønsker at medarbejderne kan få en nem, sund og fleksibel transportvej til arbejdspladsen.

Boks 2.11 | Om muligheden for en arbejdsgiverbetalt skattefri pendlercykel

Stilles en arbejdsgiverbetalt pendlercykel til rådighed for en medarbejder på hele strækningen mellem hjem og arbejde, vil medarbejderen have

cyklen til rådighed på sin private bopæl. Medarbejderen vil derfor være skattepligtig af pendlercyklen.

Omvendt er en arbejdsgiverbetalt pendlercykel skattefri for medarbejderen, hvis medarbejderen ikke har rådighed over cyklen på sin private bopæl, men alene gør brug af cyklen mellem en station eller lignende og arbejdspladsen. Der er i så fald tale om en form for fri befordring.

Der er således to betingelser for skattefriheden for medarbejderen:

1. Medarbejdere må ikke have cyklen med hjem eller i øvrigt anvende cyklen til private formål.
2. Medarbejderen må ikke tage befodringsfradrag for den strækning, hvor arbejdsgiveren dækker udgiften til transport ved at stille en cykel til rådighed.

Arbejdsgiveren har mulighed for at afskrive udgifter til anskaffelse af pendlercykler, som arbejdsgiveren vælger at stille til rådighed for sine medarbejdere, efter de almindelige afskrivningsregler. Forudsat at anskaffessummen for en pendlercykel ikke overstiger 12.600 kr. (2014-priser), kan pendlercyklen afskrives fuldt ud det første år.

Arbejdsgivers ret til at fratække moms af udgifter til anskaffelse og drift af pendlercykler afhænger dels af virksomhedens momsmæssige status, dels af anvendelsen af cyklerne.

Virksomheder, som udelukkende har momspligtige aktiviteter, har fuld fradragsret for moms af udgifter, som alene vedrører momspligtige aktiviteter i virksomheden. Hvis cyklen også anvendes til for virksomheden uvedkommende formål, herunder til indehavers eller medarbejders private brug, sker der en begrænsning i fradragsretten. Det vil sige virksomheden har da kun fradrag for den del af momsen, der skønmæssigt svarer til cyklens brug i den momsregistrerede del af virksomheden. Bruges cyklen udelukkende til indehavers eller medarbejders private brug, fx pendlerkørsel til/fra arbejde, har virksomheden ikke fradragsret for nogen del af momsen.

Virksomheder, som har både momspligtige og momsfrie aktiviteter, har delvis fradragsret for moms af udgifter til blandet anvendelse. Det vil sige, at virksomheden har fradrag for den del af momsen, som forholdsmæssigt svarer til omsætningen i den momsregistrerede del af virksomheden. Hvis cyklen også anvendes til for virksomheden uvedkommende formål, herunder til indehavers eller medarbejders private brug, sker der en yderligere begrænsning af fradragsretten. Bruges cyklen udelukkende til indehavers eller medarbejders private brug, fx pendlerkørsel til/fra arbejde, har virksomheden ikke fradragsret for nogen del af momsen.

Kilde: Skatteministeriet hhv. SKAT

Virksomheder og arbejdsgivere er afgørende aktører i forhold til at sikre et øget cykelfokus på arbejdspladserne til gavn for mere bæredygtige transportvaner.

Leje af pendlercykler

Flere danske byer har allerede ordninger med pendlercykelsystemer. Det gælder fx for Odense, Randers og København/Frederiksberg. DSB er involveret i by- og pendlercykelkonceptet, som findes i Hovedstaden. Baggrunden for engagementet er den alt andet lige begrænsede plads til cykler i togene.

Cykelsystemerne fungerer forskelligt i forhold til lejevilkår og prisstrukturer. På sigt vil det vise sig, hvor stort behovet er for disse systemer i de enkelte byer, særligt set i lyset af at mange danskere allerede har en cykel – eller sågar flere cykler. By- og pendlercykelsystemer kan dermed hurtigt blive begrænset til at være til gavn for byens besøgende og turister – eller når ens egen cykel er flad.

Hvis systemerne skal fungere optimalt skal der være nok brugere, der finder dem attraktive. Det kræver eksempelvis rimelige lejepriser, tilgængelighed, gode parkeringsmuligheder og nem oprettelse som bruger.

2.2. ”Mere pedal – tak”: Cykling på både korte og lange ture



Foto: Aalborg Kommune

Nye muligheder for cykelpendling giver bedre mobilitet, og gør det endnu lettere at vælge cyklen i hverdagen.

God fremkommelighed og direkte ruter er centrale indsatsområder, hvis flere skal pendle til og fra arbejde og uddannelse på cykel – og hvis det samtidig skal være attraktivt at tage cyklen på både de korte og de lange ture.

Cykling i hverdagen

Bortset fra de fire største danske byer befinder alle danske byer sig inden for et areal på 7x7 km svarende til 49 km². De fire største byer har tilmed en tæt bykerne.

På 15 minutter kan man på cykel typisk tilbagelægge 3 km. Det betyder, at man i en typisk by på 15 minutter kan nå ind til centrum på cykel fra næsten alle andre steder i byen.

Cyklen har med andre ord potentialet til at være et realistisk alternativ til bilen i alle landets byer, store som små. Det afgørende for, om der er cykelpotentiale, er afstanden til turmålet – og det hænger ikke nødvendigvis sammen med indbyggertal og bystørrelse.

I de største byer findes mange funktioner, fx dagligvarebutikker, i de forskellige kvarterer og dermed i cykelafstand til hjemmet. I de mellemstore byer bor mange i rimelig cykelafstand til arbejdspladser, fritidstilbud, kollektiv trafik og andre daglige gøremål. Og i de mindre byer vil man på et kvarter kunne nå alle dele af byen.

Spørgsmålet om bystrukturer og byfortætning spiller således også en rolle i forhold til transportmønstre. Byfunktioner, der er spredt ud over et større geografisk areal, resulterer i lange transportafstande, der vanskeligt kan betjenes ved cykel og gang, mens en tættere byudvikling skaber et godt udgangspunkt for, at flere naturligt vil cykle.

Boks 2.12 | Bystruktur og cyklisme – resultater fra et forskningsprojekt

Hvis danskerne skal cykle mere, skal byerne være meget omhyggelige med, hvordan de placerer deres forretninger, butikker, skoler og service.

Den gode cykelby er kendetegnet ved, at den holder tæt sammen på funktionerne. Den holder specielt sammen på butikkerne. Forretningerne ligger mellem 1 og 4 km fra borgernes hjem. Skoler og ungdomsuddannelser skal ligge inden for 3 km, og så skal der være et stort udbud af arbejdspladser og service inden for 4 km.

Det viser en undersøgelse, som Naturstyrelsen har fået udarbejdet af Københavns Universitet og Danmarks Tekniske Universitet.

Kilde: Bystruktur og cyklisme, IGN Rapport (marts 2014) og Naturstyrelsen

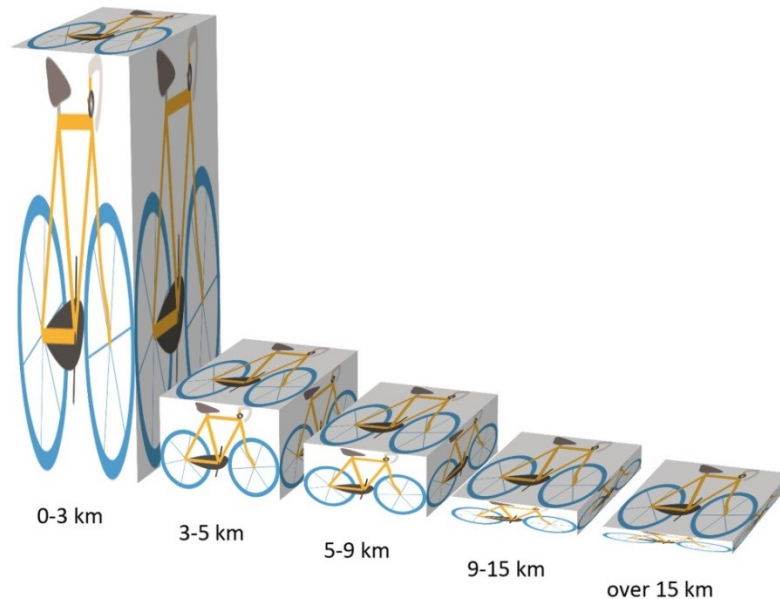
Rundt omkring i Danmark foretages der i bymiljøerne mange korte bilture. I dag er cirka en tredjedel af alle bilture 5 km eller derunder. Mange af disse korte bilture kunne erstattes af cykelture.

Samtidig er der potentiale for at bruge cyklen som transportmiddel på de længere distancer, det vil sige ture på 5-10 km og derover, mange flere steder i landet. Det er særlig relevant i sammenhæng med pendling til arbejde og uddannelse.

Cyklen bruges langt overvejende på de kortere ture, som det også ses af illustrationen nedenfor.

Cykelture på 3 km eller derunder udgør cirka 70 pct. af alle cykelture i dag, mens cykelture over 15 km alene tegner sig for cirka 2 pct. af samtlige ture. Betragtes alle cykelture over 5 km, udgør de cirka 15 pct. af alle cykelture.

Boks 2.13 | Cykelture og turlængder



Kilde: Illustration ved Transportministeriet med udgangspunkt i Transportvaneundersøgelsen (2012)

2.2.1. Supercykelstier, også i mellemstore byer

Nye supercykelstier kan have et stort potentiale for at få flere til at cykle – også over de længere afstande i de store og mellemstore byer.

For at fastholde og videreudvikle en bedre mobilitet gennem cykling skal hovedkorridorerne for cyklisterne opprioriteres og videreudvikles. Der skal sættes skub i udviklingen af et sammenhængende, strategisk net af supercykelstier, der er koblet sammen med trafikknudepunkter.

Supercykelstier med få stop i vejkryds og høj standard kan rykke grænserne for, hvad der opleves som en acceptabel og naturlig cykelafstand. Og gennem opkoblingen til kollektive trafikknudepunkter – hvorved cykel og kollektiv trafik kan kombineres – kan brugen af cyklen øges yderligere.

Boks 2.14 | Eksempel – Frederikssundsruuten

Lokalt såvel som regionalt udgør Frederikssundsruuten et vigtigt alternativ til bilen mellem Frederikssund og København.

Dens direkte forløb langs med jernbanen væk fra den trafikerede Frederikssundsvej, samt koblingen til stationerne gør den til et attraktivt tilbud til en bred målgruppe af cyklister. Cykelpendlere – og andre cyklister – kan hermed kombinere deres cykeltur med den kollektive trafik afhængigt af vind, vejr og humør.

Frederikssundsruten har fået cirka 6 mio. kr. i tilskud fra Cykelpuljen og cirka 11,5 mio. kr. fra Supercykelstipuljen.

Kilde: Vejdirektoratet

Størstedelen af alle cykelture – cirka 70 pct. – er på 3 km eller derunder. Danskerne er således mere end parate til at bruge cyklen på denne type korte distancer, som tilmed gør det muligt for mange mennesker at nå kollektive trafikknudepunkter på cykel. Supercykelstier skal dermed også ses som et element i Dør-til-dør-strategien.

Bedre ruter for cykelpendlere

Supercykelstier har til formål at forbedre forholdene for cyklister og særligt pendlere, så flere vælger cyklen frem for bilen på de længere afstande.

Derfor er det vigtigt at have fokus på at forbedre cyklens konkurrencedygtighed i forhold til andre transportmidler, når der arbejdes med cykelpendling og supercykelstier. Det kan fx ske ved at skabe bedre forhold for cyklisterne med mere service, gode parkeringsmuligheder ved stationer og flere sammenhængende cykelstier, der giver mulighed for at komme hurtigere frem på cykel med færre stop. I forhold til almindelige cykelstier er supercykelstierne forbedret på en række konkrete områder.

Boks 2.15 | Eksempler på forbedringstiltag ved supercykelstier

- Grøn bølge i lyskryds
- Opdeling i Hurtigbane og Komfortbane
- Markeringslys langs supercykelstien
- Park and bike (parkeringsfaciliteter)
- Komfortudstyr som fx fodhvilere
- Servicestationer med fx cykelpumpe, drikkevand mv.
- Adskillelse af buspassagerer og cyklister



Foto: Hovedstadsregionens Supercykelstier

Der arbejdes allerede med supercykelstier i en række af de større byer i Danmark.

Boks 2.16 | Cykelpendlerruter i Aalborg

Aalborg Kommune har de seneste år arbejdet med en differentiering af ruterne i cykelrutenettet. Som øverste niveau ligger cykelpendlerruter, som har et højt serviceniveau.

Cykelpendlerruterne er etableret på centrale pendlingsruter i Aalborg og Nørresundby mellem større bolig- og arbejdsområder. Cykelpendlerruterne fokuserer på at skabe gode betingelser for særligt de kortere pendlingsture op til 5 km.

Der er allerede etableret cykelpendlerruter på tre strækninger og yderligere to er under planlægning. I Aalborg Kommunes nye Cykelhandlingsplan opstilles principkrav til blandt andet ruternes udformning, skiltning, snerydning og servicefaciliteter.

Evaluering af den første cykelpendlerrute til Aalborg Universitet, som blev etableret i 2011, viste en stigning i antallet af cyklister på cirka 20 pct.

Aalborg Kommune har fået tilskud fra Cykelpuljen.

Kilde: Aalborg Kommune

Men supercykelstier er ikke alene relevant i de største byer, men også i byer i 'mellemstørrelsen', hvor der allerede arbejdes med cykelfremme.

Viborg Kommune har med tilskud fra Cykelpuljen gennemført store dele af projektet Den Midtjyske Cykelstjerne. Projektet består af en række stier mellem Viborg og byens opland med udgangspunkt i Viborg Banegård. Det primære formål med etableringen af Den Midtjyske Cykelstjerne er at skabe optimale forhold og sammenhængende cykelmuligheder mellem boligområder og arbejde samt uddannelsesinstitutioner både i kommunen og over kommunegrænserne til nabokommunerne, indtil videre især mod Skive og Vesthimmerland. Muligheden for at kombinere cykel og kollektiv trafik ved banegård og rutebilstation er vigtig i den forbindelse.

Herning Kommune har med udgangspunkt i kommunens klimaplan fået tilskud til projekterne Herning Cykler, fase 1, 2 og 3, som blandt andet med fokus på pendlerture satser på gennemførelse af en række supercykelruter til blandt andet Snebjerg, Gellerup og Tjørring, som alle er under anlæg og forventes færdige i 2014. Næste fase bliver en supercykelrute mellem Herning og det nye regionshospital (supersygehus) i Gødstrup, som ifølge Trafikaftalen for 2014 vil modtage tilsagn om tilskud fra Cykelpuljen 2014.

I andre mellemstore byer som eksempelvis Svendborg og Helsingør er der allerede gjort meget for at øge cykeltrafikken for blandt andet pendlere. Helsingør har satset på at skabe helheds løsninger for cykeltrafikken, herunder med nye cykelstier i bymidten og bedre cykelparkering ved stationen. Svendborg har især satset på at forøge cykeltrafikken gennem kampagne-

virksomhed, men også med nye stier og forbedrede cykelløsninger omkring havnen og skolerne.

Supercykelstier kan udbredes til flere byer, ligesom der også uden for de største byer kan satses helhjertet på at øge pendlercyklismen. Også el-cyklen kan bidrage til, at flere får lyst til at cykle over længere afstande, især hvis ruterne – i form af supercykelstier – er hurtige og nemt tilgængelige.

I takt med at cykelmængderne stiger, især i de større byer, vil kapacitetsudvidelser i form af supercykelstier desuden medhjælpe til at forebygge trængselsproblemerne på cykelstierne.

El-cykler

Der er et potentiale i el-cyklen, som giver en mulighed for at pendle over længere afstande, og som samtidig tilbyder et mere miljøvenligt valg end en knallert eller en scooter.

El-cyklen kan fx betyde, at flere vil benytte supercykelstierne til længere pendlerture på arbejde eller til uddannelse.

Og i landområder, hvor afstande til daglige gøremål som indkøb og fritidsaktiviteter samt fx kollektiv transport kan være længere, kan el-cyklen også betyde, at flere vil holde fast i cyklen som transportmiddel. På el-cykel bliver afstande, bakker og modvind ganske enkelt meget mere overkommeligt for både unge og ældre.

Der er derfor et potentiale til, at flere vil tage cyklen til sig som transportmiddel og dermed vil kunne cykle mere og længere i dagligdagen.

I Randers har det vist sig, at kommunens udlån af el-cykler til pendlere, der har mere end 5 km på arbejde, har fået flere til at vælge cyklen – også efter låneperiodens ophør. Ifølge Randers Kommunes evaluering er nogle endda begyndt at bruge deres almindelige cykel mere, og deltagerne er generelt blevet mere fysisk aktive.

Senest er Randers Cykelby begyndt at udlåne trehjulede el-cykler til borgere, der har svært ved at holde balancen på en almindelig cykel. De trehjulede el-cykler skal hjælpe til at få mere motion ind i hverdagen, og cyklerne giver samtidig øget mobilitet og frihed til at komme rundt i et større geografisk område. Cyklerne er finansieret af Sundhed og Ældre i Randers Kommune og udlånes i et halvt år ad gangen.

El-cyklen har i de seneste år vundet indpas, og den bruges i det daglige af flere og flere mennesker. Udviklingen går stærkt, og cyklerne bliver gradvist både bedre og billigere.

El-cyklen kan også have stor betydning for at få især ældre til at bruge cyklen mere, en gruppe der ellers traditionelt cykler mindre end andre aldersgrupper.

2.2.2. Cykelbyer i hele landet

For at videreudvikle cykeltrafikken i Danmark og sikre mere grøn mobilitet er det vigtigt at fortsætte med at udbrede cykelbykonceptet. Det giver en helhedsorienteret tilgang til at fremme mere cykling på både de korte og længere ture.

Potentialet for at få flere til at lade bilnøglerne ligge og i stedet hoppe på cyklen findes i byer over hele landet. Men det kræver villighed til at ændre adfærd, og det er en udfordring – også når det gælder transportadfærd og transportmiddelvalg.

Derfor er det vigtigt at kombinere forskellige tiltag, der spænder bredt. Fra investeringer i infrastruktur i form af nye cykelstier, cykelparkering og servicefaciliteter til mere ”bløde” tiltag som cykelkampagner, information om cykelruter og cykelambassadører i kommunerne.

Boks 2.17 | Cykelbyen – helhedsorienteret fremme af cyklisme

Cykelbybegrebet handler om en helhedsorienteret tilgang til cykelfremme gennem forskellige former for tiltag.

Det er karakteristisk for en cykelby, at der sættes ind på mange fronter for at få borgerne til at cykle mere. De forskellige indsatser hænger sammen og supplerer hinanden, så der opnås størst mulig effekt.

Det er i cykelbyprojekter relevant at se på muligheden for tværgående kommunalt sektorsamarbejde, fx ved at inddrage både skole- og sundhedsforvaltningen i sammenhæng med indsatser til cykelfremme.

Herudover kan det i en cykelby være relevant at arbejde med forsøg, som involverer hastighedszoner og differentierede hastighedsgrænser i byområderne – særligt omkring større trafikerede veje. En lavere hastighed for bilerne vil være et effektivt redskab til at undgå flere cykelulykker og medvirke til at gøre det mere sikkert og trygt at færdes på cykel.

Kombinationen af anlæg af nye stier og kampagner er desuden vigtig. Kampagner kan medvirke til, at flere vælger cyklen som transportmiddel, hvis de bliver opmærksomme på fordelene ved at cykle eller muligheden for at prøve nye tiltag som fx lånecykler, nye rutenet eller bedre faciliteter på cykelstierne. Brug af cykelambassadører samt tilrettelæggelse af cykelevents og cykelløb kan være med til at sætte fokus på cyklen som transportmiddel til både hverdag og fritidsaktiviteter.

Kampagner kan også fokusere på god og hensynsfuld trafikadfærd – til gavn for både sikkerheden og trygheden. Langt de fleste tilhører mere end én trafikantgruppe. Mange cyklister er også bilister eller buspassagerer osv. Dermed bærer alle et ansvar for en god og sikker trafikultur.

Cykelbyer i både små og store kommuner

I sammenhæng med Cykelpuljen er der i perioden 2009-2014 givet tilskud til cykelbyprojekter i 22 kommuner fordelt over hele landet. Blandt andet har Aalborg, Randers, Aarhus, Odense, Næstved, Herning, Lolland, Horsens, Albertslund, København og Favrskov opnået tilskud til cykelbyprojekter i deres kommuner.

Især København er kendt som cyklernes by, også uden for Danmarks grænser. På en hverdag bliver der i København cyklet næsten 1,3 mio. km.

Men helhedsorienteret cykelfremme sker også uden for de største byer, og der er mange gode erfaringer med cykelbyprojekter i hele landet.

I Horsens Kommune tyder investeringer i nye cykelstier, trafiksikre skoleveje, bedre service for cyklister og cykelkampagner fx på en stigning i cykeltrafikken. Horsens Kommunes cykelandel er siden 2006 steget fra 8,7 pct. til 12,4 pct. i 2012. Over tid bliver det muligt at se, om der er tale om mere vedvarende tendenser.

Boks 2.18 | Cykelbyprojekt: Randers Kommune – Byen i bevægelse

Gennem anlægsprojekter, borgerinddragelse og brug af cykelambassadører har Randers Kommune markedsført Randers som cykelby. Blandt sidegevinsterne er bedre folkesundhed, mindre forurening og større klimabevidsthed.

Kommunen har siden 2011 gennemført cykelprojekter i forstæderne Hornbæk og Dronningborg og har i 2014 igangsat et nyt stort cykelprojekt i Randers Sydby. På baggrund af Trafikaftalen fra 2014 fortsætter kommunen med at lave pendler- og skolecykelruter til og i de tre oplandslandsbyer Langå, Assentoft og Spentrup.

I Hornbæk er der blandt andet etableret sikre skoleveje, sammenhængende cykelstianlæg og sikre krydsninger. En cykelrampe binder nu Hornbæk sammen med Midtbyen, hvor 'Cykelringen' med skiltning og afmærkning samt overdækket cykelparkering giver cyklisterne i Randers Midtby bedre forhold.

I Dronningborg har cykelbyen afholdt en række cykelaktiviteter, som cykelevents, familieture og BMX-shows på en nyanlagt BMX-bane. Derudover har kommunen udlånt el-cykler og tilbudt gratis spinningtimer til ansatte på de samarbejdende virksomheder samt udlånt løbecykler til de lokale børnehaver i bydelen.

Ifølge Cykelregnskabet 2012 for Randers Kommune er cykeltrafikken steget med 45 pct. fra 2009 til 2012, fra en andel af cykelture i kommunen på 11 pct. i 2009 til 16 pct. i 2012. Langt flere cyklister føler sig trygge i trafikken, og tilfredsheden med Randers som cykelby er også steget markant.

De mange nye tiltag førte til, at Randers blev kåret til Årets Cykelkommune 2013 af Cyklistforbundet.

Randers Kommune har i perioden 2009-2013 fået tilskud på cirka 9 mio. kr. til projektet "Randers Cykelby - Byen i bevægelse" og vil på baggrund af Trafikaftalen fra 2014 få tilsagn om yderligere tilskud på 2,6 mio. kr.



Her ses cykelevent i Randers Sydby, hvor børn kunne samle påskeæg på en 2,5 km lang cykelrute. Cykelambassadør, Ronnie Schwartz, trak efter løbet lod om cykelpræmier, som deltagere, der havde fået stemplet deres kort undervejs på ruten, kunne vinde.

Kilde: Vejdirektoratet og Randers Kommune

Som det fremgår, er tankegangen omkring cykelbyer relevant i hele Danmark. Derfor skal der fortsat arbejdes med og udvikles cykelbyprojekter i hele landet. Ikke bare i de større byer, men også i de mindre provinsbyer ligesom cykelbyindsatser kan strække sig over større områder i en kommune.

Resultaterne fra Odenses cykelbyprojekt viser med al tydelighed, at det betaler sig at investere i bedre forhold for cyklister.

Boks 2.19 | Effekter af Odense Cykelby

Odense var i perioden 1999-2002 udpeget som Danmarks Nationale Cykelby. Fra projektet kan følgende resultater fremhæves:

- 20 pct. færre ulykker – mange cyklister giver mere synlighed
- 2.100 ekstra leveår
- 33 mio. kr. i sparede sundhedsudgifter

Kilde: Odense Kommune

En del af at skabe en god cykelby er blandt andet også at sikre bedre fremkommelighed for cyklister. Det kan gøres på flere måder. Smutveje for cyklister er en mulighed – et andet redskab er grønne bølger.

Boks 2.20 | Grønne bølger for cyklister øger fremkommeligheden

Der arbejdes i København med grønne bølger på nogle af de mest brugte cykelstrækninger, fx Nørrebrogade og Østerbrogade.

Grønne bølger øger fremkommeligheden for cyklister – man kommer hurtigere frem, fordi man ikke skal stoppe ved for mange lyskryds.

De eksisterende grønne cykelbølger går ud på, at lyssignalerne er programmeret, så cyklisterne møder grønt lys, når de kører i et jævnt og almindeligt tempo (20 km/timen).

I retning mod byen er den grønne bølge slået til morgen/formiddag, når cyklisterne skal på arbejde. I retning ud af byen er der grøn cykelbølge om eftermiddagen/aftenen, når cyklisterne skal hjem.

Strækninger med grøn cykelbølge er i København markeret med et specialdesignet skilt og særlig afmærkning på cykelstiens asfalt.

Etablering af grønne bølger på Nørrebrogade har tidligere vist markante rejsetidsforbedringer med 12 pct. for cyklister for det første forsøg i 2004. Den permanente grønne bølge viste, at rejsetiden for cyklister kunne reduceres med over 2 minutter og hastigheden kunne øges med over 5 km/t.

Der arbejdes desuden på at etablere en grøn bølge version 2.0 på Østerbrogade, baseret på adaptiv styring af signalerne. Bølgen justerer sig løbende efter antallet af cykler og busser på vej mod de enkelte kryds, baseret på reeltidsdata fra fx spoler, radarer, kameraer og GPS. Bølgen spiller bedre sammen med busdriften, og tager højde for cyklisternes faktiske hastighed, der kan ændre sig ved fx modvind.

Specialdesignet skilt og afmærkning, der markerer strækning med grøn bølge i København



Foto: Ursula Bach, Københavns Kommune.

Det er centralt, at kommunerne er tovholdere på cykelbyprojekterne. Kommunerne har lokalkendskabet, og det er langt overvejende på de kommunale veje, man cykler. Statens opgave er at støtte kommunernes helhedsorienterede cykelbyindsatser gennem gode rammer, der fremmer brugen af cyklen som transportmiddel.

2.2.3. Højresving for rødt på udvalgte steder

Der er mange forskellige virkemidler, der kan forbedre cyklisternes mobilitet. Det kan blandt andet være i form af smidigere færdselsregler for cyklister, der hvor det er muligt, uden at andre trafikanter generes.

Muligheden for at tillade højresving for rødt for cyklister kan øge fremkommeligheden og dermed gavne cyklismen. Herudover vil højresving for rødt sandsynligvis resultere i færre cyklister, der kører på fortovene.

Det bør ikke være en generel indførelse af højresving for rødt lys, men en mulighed, der skal gælde de konkrete steder, hvor færdselsforholdene og hensynet til de øvrige trafikanter tilsiger det. Muligheden vil være rigtig god nogle steder og mindre god andre steder, blandt andet på grund af konflikter med fodgængere.

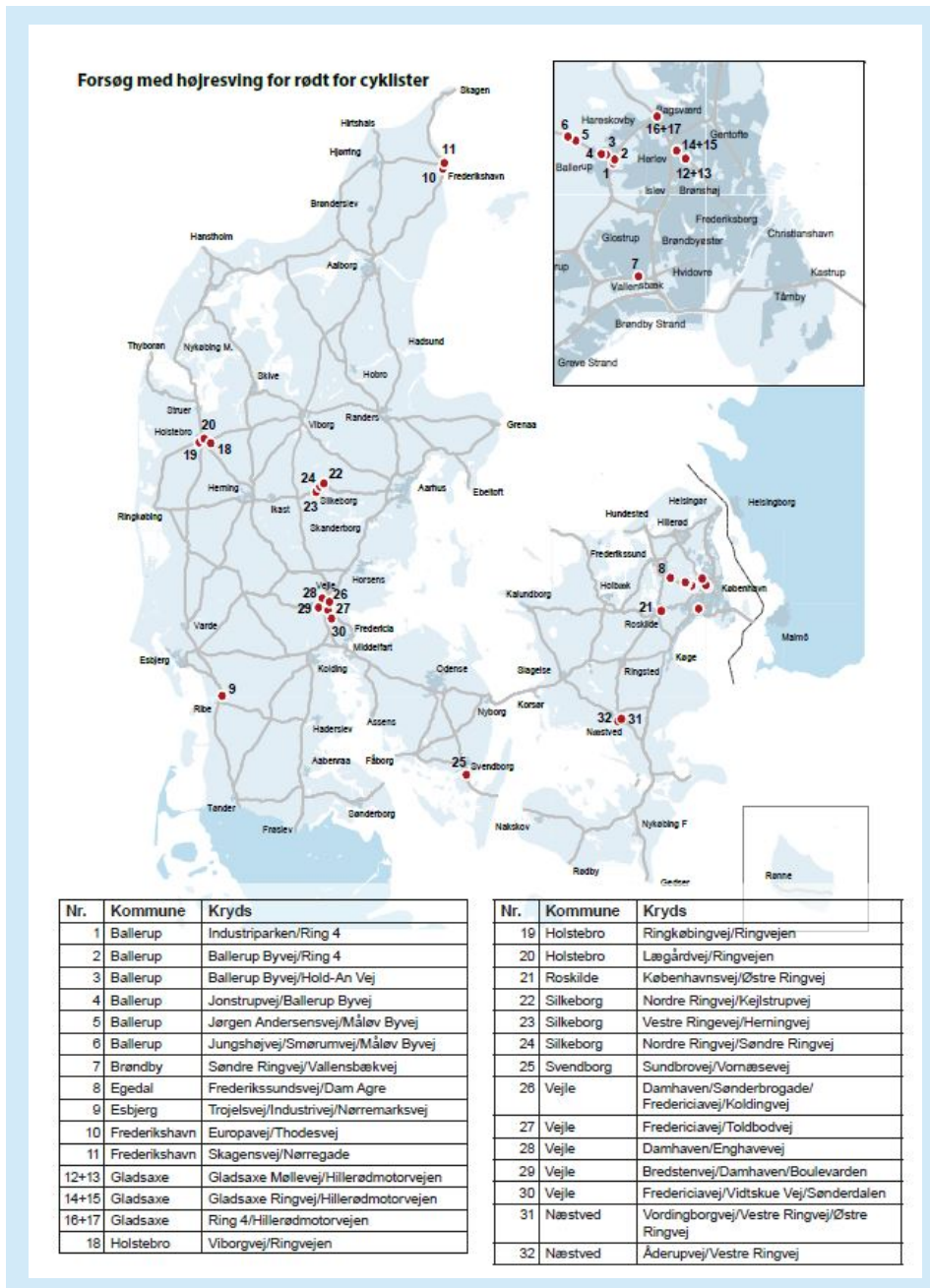
Der er mulighed for konkret at godkende højresving for rødt for cyklister i dag. Vejdirektoratet kan give en kommunal vejbestyrelse dispensation til, at cyklister må svinge til højre for rødt lys. Ordningen skal forinden godkendes af politiet.

Forsøg med højresving for rødt på statsvejnettet

Senest har Vejdirektoratet etableret et større antal forsøgssteder på statsvejnettet. Krydsene er fordelt i hele landet, men primært på statsveje i og ved større byer, hvor der er flest cyklister.

Boks 2.21 | Forsøgskryds på statsvejnettet

Kortet viser, hvor Vejdirektoratet indtil videre har etableret forsøgskryds med højresving for rødt for cyklister på statsvejnettet:



Kilde: Vejdirektoratet

De to første forsøgskryds på statsveje blev åbnet den 21. november 2013. Det drejer sig om krydsene Gladsaxe Møllevej/ Hillerødmotorvejen og Mørkhøjvej/Hillerødmotorvejen, som begge ligger i forbindelse med supercykelstien *Farumruten* mellem Farum og København. Der er tale om rampekryds. Krydsene knytter ruten til byområderne Gladsaxe og Mørkhøj til Farumruten.

Boks 2.22 | Forsøg med højresving for rødt for cyklister i Gladsaxe

Krydset mellem Gladsaxe Møllevej og Hillerødmotorvejen er et eksempel på et forsøgskryds med højresving for rødt for cyklister.

Som det ses, er der cykelsti ved Gladsaxe Møllevej, som er delt i ligeud- og højresvingsbane.



Kilde: Vejdirektoratet

Forsøget med højresving for rødt for cyklister på statsvejnettet strækker sig frem til udgangen af 2015. Formålet med forsøget er at udbrede højresving for rødt for cyklister som led i at gøre det nemmere at være cyklist. Forsøget skal inspirere kommuner til at lave tilsvarende forsøg og skabe klarhed over, hvornår højresving for rødt er hensigtsmæssigt.

Vejdirektoratet har udarbejdet en inspirationspjece til kommunerne med gode råd og vejledning til, hvornår og hvordan kommuner kan lave forsøg med højresving for rødt for cyklister henset til vej- og trafikforhold mv., herunder også fodgængere.

Det er især på det kommunale vejnet i byerne, at tiltaget vil være relevant, da det er her, der færdes flest cyklister.

I forhold til et konkret forsøg i Roskilde, hvor det siden december 2011 har været muligt for cyklister at svinge til højre for rødt i tre T-kryds i byen, viser erfaringer, at der ikke observeres flere farlige situationer. Vejdirektoratets dispensation til forsøget i Roskilde løber frem til 2015.

Vejdirektoratet har som led i forsøg med højresving for rødt for cyklister på statsvejnettet ligeledes udarbejdet konkrete retningslinjer, som politiet kan anvende i forbindelse med sagsbehandlingen af kommuners ansøgning om godkendelse af ”højresving for rødt”-kryds for cyklister.

3. AKTIV FERIE OG FRITID

Sundere livsstil og nye oplevelser med rekreativ cykling



Foto: Panorama, Niclas Jessen

Der skal være bedre betingelser for en aktiv fritid på cykel. Derfor skal rekreativ cykling og cykelturismen understøttes gennem forbedringer i infrastruktur, tilgængelighed og nye oplevelser.

Der er færre, der cykler på landet end i de store byer i Danmark. I landdistrikter og landsbyer med under 2.000 indbyggere cykles der i gennemsnit cirka 0,7 km pr. person pr. dag mod cirka 1,4 km i de mindre og mellemstore provinsbyer (10.000-99.999 indbyggere). I København og på Frederiksberg cykles der væsentligt mere. Her cykler hver person i gennemsnit cirka 3,3 km om dagen.

På landet er afstandene til fx skole, arbejde, indkøb og fritidsaktiviteter ofte større end i byerne. Derudover er hastighedsgrænsen på landeveje markant højere end i byområder, typisk 80 km/t, og ulykkerne på landevejene er ofte mere alvorlige. Det kan i sig selv føre til, at det kan opleves utrygt at færdes på cyklen. Det betyder alt andet lige, at cyklen bliver mindre attraktiv som det daglige transportmiddel på landet.

I landområder skal der derfor arbejdes med andre typer af indsatser end i byerne.

Der er dog stadig behov for at sætte fokus på, hvad både landdistrikter og byer kan tilbyde af cykeloplevelser, så der er flere, der får øjnene op for at benytte cyklen i fritiden og på ferieture. En aktiv fritid på cykel gavner sundheden, og cykelferier harmonerer med bæredygtighed og en grønnere transport.

Cykling i fritiden

Hver dansker cykler i gennemsnit cirka 60 rekreative kilometer om året. Det kan sagtens blive til langt flere kilometer cykeloplevelser, da de danske cykelstier både løber gennem skov- og naturområder, langs kysterne og ved kulturhistoriske seværdigheder.

I Danmark er der cirka 12.000 km skilte cykelruter. Det giver gode muligheder for at opleve Danmark fra cyklen, når man nemt kan orientere sig om ruten undervejs, og det skal man blive endnu bedre til at tilbyde.

Cykling og cykelkultur er også noget, mange udlændinge forbinder med Danmark. Blandt vores nærmeste naboer nævner 70 pct. cyklen som noget af det, de forbinder med Danmark – på højde med vindmøller og kun overgået af smørrebrød.

I 2011 var der, ifølge VisitDenmark, cirka 1,2 mio. cykelturister i Danmark – 15 pct. flere end i 2008. Cykelturisterne omsatte i 2011 for cirka 5,5 mia. kr. Det understreger potentialet for en fortsat forbedring af vilkårene for cykelturisme.

Konkrete initiativer til mere cykling i fritiden:

- Transportministeriet arbejder med bedre skiltning af de nationale cykelruter
- Transportministeriet nedsætter en ekspertgruppe til at udvikle cykelturismen og kåre Årets cykelturistløsning

Øvrige anbefalinger:

- Flere rekreative cykelruter
- Et godt sammenhængende net af cykelruter med god tilgængelighed, også i forhold til cykelturister

3.1. ”Cyklen som hobby”: Rekreative cykelruter til aktiv fritid



Foto: Vejdirektoratet

Flere gode cykelprojekter på det rekreative område kan give flere en aktiv fritid på cykel.

Cykling i rekreative områder muliggør fysisk aktivitet ude i naturen i attraktive rammer. Det giver både mulighed for at få nye oplevelser og motion. Dermed er det også til gavn for befolkningens sundhed og forebyggelse af fx livsstilsstilssygdomme.

Næsten alle i Danmark har en cykel. Derfor er det nemt at benytte sig af mulighederne for at hoppe i cykelsadlen, hvis man fx vil på udflugt, dyrke motion udendørs eller søge nye oplevelser i naturen. Det primære turformål for den rekreative cyklist er selve cykelturen og oplevelserne knyttet hertil. Det er lysten, der driver værket og ikke et egentligt transportbehov.

Som led i at skabe bedre muligheder for en mere aktiv fritid for danskerne er det også vigtigt at øge adgangen til den umiddelbart nære natur – og dermed til rekreative oplevelser – for befolkningen i byerne.

Idealet er at skabe bedre, mere velholdte, sammenhængende og tilgængelige cykelruter.

Rekreative cykelruter er et godt eksempel på et område, hvor flere – også statslige – aktører spiller en rolle. Det skal være opmærksomhed herpå, så det kan udnyttes proaktivt, at endnu flere tager cyklen ud i naturen.

3.1.1. Bedre skiltning og vejvisning på cykelstier

Det skal være nemt at finde vej til attraktive og dejlige naturoplevelser i hele Danmark. Tydelig skiltning i forbindelse med rekreative cykelruter og vejvisning til attraktioner er derfor vigtig.

Når man sidder over morgenkaffen en søndag morgen, er det mere oplagt at beslutte sig for en cykeltur i det grønne, hvis man ved, hvor man kan finde rekreative cykelruter, der passer til både humør, vind og vejr.

For at bidrage til, at danskerne cykler flere rekreative kilometer, skal der også sættes fokus på sammenhængene i det rekreative cykelrutenet, da der findes forskellige rutenet i Danmark.

Forbedret skiltning af cykelruter kan give bedre cykeloplevelser målrettet både rekreative cyklister og cykelturister. Skiltningen bør tilgodese, at attraktive cykelruter kan løbe på tværs af eksisterende ruter og rutenetværk, kommunegrænser mv.

Desuden skal det være nemt for turister at orientere sig om særlige turistvenlige ruter, der fx kan føre gennem naturskønne områder eller forbi kulturelle attraktioner.

I dag findes der 11 nationale cykelruter, der tilsammen danner et landsdækkende rutenet. De forløber langs attraktioner og seværdigheder i smukke naturområder med service og overnatningssteder. Det er de kommuner, som cykelruten løber igennem, der udpeger, planlægger og ændrer ruterne. Kommunen indberetter til og søger godkendelse hos Vejdirektoratet i forbindelse med omlægning eller ændringer af eksisterende ruter eller i forbindelse med udpegning af nye ruter.

Der kan være behov for forbedringer på ruterne, både i forhold til skiltning, linjeføring, belægning, navngivning, nummerering, digital registrering mv. Et mere sammenhængende rekreativt rutenet kalder også på koordination i forhold til planlægning og udvikling af både regionale og nationale cykelruter for at sikre en bedre udnyttelse af ruterne og for at sikre et forbedret samspil mellem de to rutenetværk.

3.1.2. Flere rekreative cykelruter

Det er væsentligt, at rekreative cykelruter muliggør forskellige former for aktivitet i fritiden. Det skal være muligt at tage en behagelig og afslappende cykeltur i naturskønne omgivelser. Samtidig skal der også være mulighed for en mere aktivitetsmættet tur – fx på mountainbike i skoven.

Rekreative cykelruter kan med fordel integreres i større rekreative områder, fx i forbindelse med etablering af nye nationalparker.

Udvikling af cykelruter med rekreativt formål kan tage udgangspunkt i flere af nedenstående kriterier, som Samarbejdsudvalget vedrørende Servicevej-

visning og Turistinformation anvender ved vurdering af ændringer i de nationale cykelruter.

Boks 3.1 | Karakteristika ved gode rekreative cykelruter

Sikkerhed og tryghed: En rute bør ikke flyttes fra cykelsti i eget tracé til cykelsti langs vej – eller fra cykelsti langs vej til ingen cykelsti. En rute bør som udgangspunkt ikke omlægges fra en mindre trafikeret vej til en mere trafikeret strækning, hvor størstedelen af trafikken udgøres af biler og lastbiler, eller hvor omlægningen medfører, at et øget antal trafikerede vejkryds skal passeres.

Turisme: Et nyt ruteforløb bør forbedre oplevelsesværdien langs ruten, herunder forholde sig til hvilke kultur- og naturmæssige turistattraktioner, der vil øge oplevelsesværdien samt potentialet for at tiltrække flere cyklister. Ruteomlægningen skal forholde sig til nærheden af nationale seværdigheder.

Service: Et nyt ruteforløb bør øge det potentielle serviceniveau langs ruten, således at mulighederne for overnatning, indkøb, cykelreparation, bispisning mv. forbedres.

Komfort: En ruteomlægning bør ikke medføre forringet komfort, fx flere stigninger, omlægning fra asfalteret vej til grus- eller jordveje eller et større antal 90 graders sving, med mindre forhold vedrørende mulighed for oplevelser, service eller forbedringer i sikkerhed taler herfor (fx kan ulempen ved bakker godt opvejes af, at seværdigheden er værd at cykle efter).

Skiltning: En rute bør skiltes i overensstemmelse med Vejdirektoratets retningslinjer (også i bykerner) samt sikre sammenhæng til fx regionale og lokale cykelruter.

Meningsfuldhed: En national rute er en hovedåre, der meningsfuldt fører cyklisten fra knudepunkt til knudepunkt. En omlægning bør ikke betyde en tydelig oplevet omvej i forhold til den korteste cykelvenlige vej. Alle ruter bør begynde og ende i et trafikalt knudepunkt med servicefaciliteter og mulighed for oplevelser. Der bør sikres forbindelse til det europæiske rutenetværk, EuroVelo.

Kilde: Samarbejdsudvalg vedrørende Servicevejvisning og Turistinformation

Disse kriterier og retningslinjer kan finde anvendelse og tjene til inspiration i forbindelse med udvikling af rutenettet, herunder også i forhold til ruter der henvender sig til et internationalt publikum. Dermed er der sammenhæng mellem indsatser til fremme af den rekreative cyklisme og indsatser til fremme af cykelturisme.

Boks 3.2 | På to hjul ved Københavns gamle forsvarsværk

I forbindelse med revitaliseringen af Københavns Befæstning var et af målene at udnytte området til cykling, fordi det gav mulighed for at fortælle stedets militære historie og etablere en god cykelsti.

Der er blandt andet etableret fire cykeludfordringsbaner, som er cykellegepladser, og lavet inspirationsvideoer med tips og tricks. Samtidig formidles historien om ordonnanserne, der for over 100 år siden cyklede med beskeder mellem de mange forter og batterier. Der er også lavet to cykelruter, hvor man med en app kan få historien om befæstningen og dens attraktioner.

Med en fælles cykelstrategi for de ni kommuner langs befæstningen er der skabt sammenhæng mellem anlæggene i kommunerne. Det har blandt andet resulteret i store forbedringer af cykelstien langs Vestvolden med ny asfalt og belysning og med broer, så området ikke kun fungerer til rekreativt brug men også til pendling.

Cykeludfordringsbane ved Rødovre



Foto: Jeppe Carlsen

Kilde: Kræftens Bekæmpelse og Vejdirektoratet

3.2. ”Oplevelser på to hjul”: Større satsning på cykelturismen



Foto: Randers Kommune

Cyklen spiller en vigtig rolle for Danmarks turisme, for Danmark er berømt som cykelland. Det forpligter i forhold til de faciliteter, der tilbydes besøgende på cykel fra både ind- og udland.

Cykelturister er aktive turister, som især vælger Danmark på grund af naturen og de mange kyststrækninger.

Cykelturismen i Danmark dækker over mange former for besøgende med forskellig cykel- og ferieadfærd og dermed forskellige behov. Der kan sondres mellem to grupper af cykelturister:

- **Deltidscykelurister:** Cykler korte ture og eventuelt en lang tur eller et par lange ture i løbet af ferien. Det kan eksempelvis være ægteparret, der cykler en aftentur, familiefaren, der cykler et par kilometer fra sommerhuset til bageren om morgenen, eller en børnefamilie på en dagstur med madpakken. Denne gruppe vil formentlig være tilbøjelige til at anvende de mindre sløjferuter, som er kortere rundture, hvor der ofte indgår en række oplevelser undervejs. Denne gruppe vurderes at udgøre 75 pct. af cykelturisterne i Danmark.
- **Fuldtidscykelurister:** Cykler væsentlig mere end deltidscykelurister. De kan være ankommet til Danmark på cykel og cykler ofte lange ture på over 10 km. Disse cyklister vil formentlig være tilbøjelige til at benytte specielt anlagte cykelruter, som binder landet – eller dele af landet – sammen. De vil typisk have cykler og cykeludstyr af en høj kvalitet. Denne gruppe vurderes at udgøre 25 pct. af cykelturisterne i Danmark.

Mere cykelturisme på hele landets rutenet

Målrettede initiativer på både de stræk af statsvejnettet som indgår i de nationale ruter, kommunernes rutenet på landet og på rutenettet på småøerne vil skabe grobund for mere cykelturisme. Danmarks stærke position i konkurrencen om at tiltrække cykelturister skal fastholdes og fortsat udbygges.

Boks 3.3 | Bornholm – en attraktiv cykeldestination

På trods af krævende bakker og konstant vind fra havet er cykling på Bornholm uhyre populært. Mere end halvdelen af tyske turister svarede i 2010, at de havde cyklet under deres ferie på Bornholm, over en fjerdedel af de danske turister ligeså, mens hele 83 pct. af ”andre nationaliteter” havde været i sadlen.

Øens overkommelige størrelse indbyder til cykling, men der findes andre destinationer i Danmark, der har den samme ”omkreds” og en mere velegnet topografi.

Forskellen er, at Bornholm har valgt at gøre gode cykelmuligheder til en styrkeposition. Der er en veludviklet cykelinfrastruktur, blandt andet nedlagte jernbanespor, nem cykelmedtagning i øens busser, velfungerende systemer for medtagning af cykler på bus og færge fra fastlandet, specialiseret turoperatør og generelt opmærksomhed på segmentet cyklende turister. Bornholm har hermed grundlaget for at tiltrække de turister, der ønsker en aktiv ferie - og som er villige til at betale for den.



Foto: Destination Bornholm

Kilde: Cyklistforbundet

I sammenhæng med fysisk infrastruktur er det et spørgsmål om strategisk velplacerede og velholdte cykelruter med en høj grad af tilgængelighed. Populære cykelruter og ruter med potentiale for at tiltrække flere cykelturister bør være i fokus.

I arbejdet med cykelturisme bør der være opmærksomhed på at skabe et attraktivt udbud af oplevelsesrige cykelruter med en høj grad af kørekomfort, der også henvender sig til et internationalt publikum.

Boks 3.4 | Powered by Cycling: Panorama

I projektet Powered by Cycling: Panorama har VisitDenmark, Østdansk Turisme og en række øvrige parter arbejdet med at gøre to nationale ruter mere attraktive for cykelturister og rekreativ cykling.

I Østdanmark drejer det sig om Gedser-København-ruten, der er en del af den internationale Berlin-København rute. På den danske del af ruten blev der i 2013 opgjort knap 10.000 fuldtidsturister, som kørte hele ruten. I Vestdanmark har arbejdet været centreret omkring Vestkyststruten, som er en del af den internationale Nordsørute.

Der er udviklet 26 nye Panoramaruter, som alle for en kortere eller længere strækning deler forløb med de to nationale ruter. Panoramaruterne er tilrettelagt, så de fører cyklisterne ud til områdernes seværdigheder og skønne pletter på de bedste og trykkestegte veje.



Foto: Panorama, Niclas Jessen

Kilde: Østdansk Turisme

En fremadrettet udbygning af ruter målrettet cykelturister, skal finde sted dér, hvor det giver mening. Der skal derfor også tænkes i sammenhængende planer for, hvordan cykelturismen kan udvikles regionalt for at sikre en strategisk indsats.

Der sættes ind med målrettede initiativer, der fremmer cykelturismen på udvalgte dele af det statslige rutenet, som indgår i cykelrutenettet, ligesom staten skal støtte initiativer for mere cykelturisme langs de kommunale rutenet på landet og på småøerne.

Et særligt fokus på småøerne er vigtigt, blandt andet for at sikre vækst og beskæftigelse i områder med et begrænset befolkningsgrundlag.

Gennem Cykelpuljen er der allerede bevilget midler til cykelprojekter på statsveje, tilskud til cykelturistprojekter i kommuner og organisationer samt en særlig pulje målrettet udviklingen af cykelturisme på de mindre danske øer med op til 1.200 indbyggere.

Boks 3.5 | Cykelsafari på Fur

Cykelprojektet på Fur består af flere forskellige tiltag, der alle sigter på at gøre det mere attraktivt at være cykelturist på øen:

En eksisterende stenmelssti på øen er blevet asfalteret, så den er mere robust og behagelig at cykle på.

Tre nye ruter er blevet skiltet, så de er mere tilgængelige: En butiksroute, en bakkerute og en kyst rute, der tilsammen fører cyklisterne rundt på størstedelen af øen.

Langs de etablerede cykelstier er der lavet en række serviceforbedringer i form af rastesteder med borde, bænke, shelters og en bålhytte.

Der er udviklet et nyt cykelkort over Fur, hvor de tre ruter og øens seværdigheder er indtegnet.

Skive Kommune har modtaget 1,1 mio. kr. i tilskud til projektet fra Cykelpuljen via den særlige ordning for småøer.

Kilde: Vejdirektoratet

Samspil mellem aktører skaber bedre cykeloplevelser

Cykelturisme handler om meget mere end cykelstier og skiltning af ruter.

Udover adgang til gode oplevelser, seværdigheder undervejs på cykelturen og god kørekomfort, skal cykelruter til cykelturister være kendetegnet ved et godt og varieret udbud af tilknyttede overnatnings- og spisemuligheder samt servicemuligheder i form af blandt andet transport af bagage og cykler.

Hvis forholdene omkring en cykelrute er gode, vil der være grobund for, at private aktører kan tilbyde og udbygge de nødvendige overnatnings- og spisemuligheder mv.

Boks 3.6 | Regeringens Vækstplan for dansk turisme

Den 20. januar 2014 offentliggjorde regeringen sin Vækstplan for dansk turisme.

Visionen for vækstplanen er, at dansk turisme og oplevelsesøkonomi frem mod 2020 skal opnå vækstrater på mindst samme niveau, som forventes i de øvrige europæiske lande.

Udviklingen af cykelturisme af international klasse indgår som ét af flere indsatsområder i vækstplanen. Målsætningen er, at Danmark skal kunne

hævde sig i den internationale konkurrence som en attraktiv cykelturismedestination.

Baggrunden for vækstplanen er blandt andet, at væksten i dansk turisme er gået i stå. Fra 2007-2012 har Danmark oplevet en tilbagegang i den udenlandske turisme, mens Europa som helhed er gået frem. Danmark har dermed tabt markedsandele i forhold til sine europæiske konkurrenter. Udviklingen dækker imidlertid over et todelt billede. Der har på den ene side været vækst i storby- og erhvervsturismen, mens der på den anden side har været et betydeligt fald i kyst- og naturturismen.

Kilde: Regeringens Vækstplan for dansk turisme

Skal Danmark have succes som cykeldestination kræver det et godt samspil mellem gode cykelruter, attraktive feriepakker og spændende oplevelser.

Boks 3.7 | Indsatser for at fremme cykelturismen i Danmark

Fra statslig side arbejdes der på flere fronter med at udvikle cykelturismen i Danmark. Dette sker blandt andet inden for rammen af regeringens vækstplan for dansk turisme og Miljøministeriets arbejde med en national friluftspolitik.

Miljøministeriet har igangsat udviklingen af nye frilufts- og ferietilbud, der skal koble gode friluftstilbud inden for blandt andet cykling med turismeerhvervets tilbud.

Erhvervs- og Vækstministeriet arbejder med at opbygge den erhvervs-mæssige serviceinfrastruktur i tilknytning til ruterne, så feriegæster oplever, at der både er gode muligheder for forplejning, overnatning og cykel-service på ruterne.

Derudover er der taget initiativ til et nyt netværk og center for international cykelturisme, hvor aktørerne bag de internationale cykelturismesruter i Danmark skal samarbejde om udvikling, drift og markedsføring af cykelturisme.

VisitDenmark er i gang med at udarbejde en landsdækkende bookingplatform – Denmark Direct – der skal gøre det nemmere for turister at booke oplevelser og hele feriepakker. Den nye bookingplatform skal fx gøre det nemt online at booke en samlet cykelferie i Danmark med overnatning, forplejning og oplevelser undervejs. Initiativet vil sætte øget fokus på Cykeldanmark som feriedestination og vil kunne danne udgangspunkt for en bred markedsføring af Danmark som cykelland.

Kilde: Erhvervs- og Vækstministeriet

En veludviklet og tilgængelig infrastruktur er således kun én af flere centrale forudsætninger for, at et område kan blive en attraktiv cykelferiedestination. Indsatser skal ske, hvor der er cykelturismepotentiale og involvere de relevante aktører.

3.2.2. Udvikling af cykelturisme i ekspertgruppe

En styrkelse af cykelturismen er en opgave, der skal løftes af mange myndigheder og organisationer både lokalt, regionalt og nationalt for at imødekomme cykelturisternes forskellige behov.

Cykelturister kan blandt andet tiltrækkes gennem et bredt samarbejde, der sikrer et godt og sammenhængende rutenet med tydelig skiltning, digitale planlægningsmuligheder og gode servicefaciliteter på ruterne.

Transportministeriet vil derfor nedsætte en ekspertgruppe, der skal diskutere mulighederne for at udvikle Danmark til en endnu bedre feriedestination for cykelturister. Det omfatter blandt andet, at der med relevante aktører arbejdes med, hvordan der skabes gode sammenhængende ruteforløb med god tilgængelighed for både herboende og internationale cykelturister. Desuden bør det indgå, hvordan man kan opnå en velfungerende og tidssvarende digital adgang i forhold til ruter, seværdigheder, spise- og overnatningsmuligheder mv., så det er let at være cykelturist.

Ekspertgruppen vil i sit arbejde også forholde sig til øvrige igangsatte initiativer med relevans for cykelturistområdet og vil koordinere eventuelle tiltag med de relevante parter.

I arbejdet vil der også være fokus på synergimulighederne mellem rekreativ cykling og cykelturisme.

3.2.3. Kåring af Årets cykelturistløsning

Sideløbende med ekspertgruppens indsats, vil der også blive sat fokus på det arbejde, der allerede er i gang flere steder i landet for at gøre Danmark kendt som cykelland for turister. Det skal ske med kåringen af Årets cykelturistløsning.

Med Årets cykelturistløsning bliver det muligt at promovere og udbrede de gode cykelturistløsninger, der findes rundt omkring i Danmark. Herved kan succesfulde initiativer også tjene til inspiration andre steder i landet.

Der etableres med kåringen af Årets cykelturistløsning en årlig tilbagevendende begivenhed, der kårer det initiativ eller den løsning, der på fornem vis fremmer cykelturismen. Det kan være et lokalt, regionalt eller nationalt initiativ.

Panelet, der kårer Årets cykelturistløsning, vil blive sammensat bredt af ledere og andre nøglepersoner fra cykel- og turismebranchen.

4. NYE OG SIKRE CYKLISTER

Trygt til skole og andre aktiviteter med god trafikultur



Foto: Ulrik Jantzen

I Danmark cykles der mere end i de fleste andre lande, men der er alligevel sket et fald i cykelomfanget. Det er vigtigt at holde fast i den gode cykelkultur, så endnu flere kommer op på cyklen. Det gælder ikke mindst for skolebørnene, som er fremtidens cyklister.

Store som små skal føle sig trygge, når de begiver sig ud i trafikken på cykel. Det handler både om at tage et personligt ansvar for at indgå i en god og respektfuld trafikultur, når man færdes i trafikken, og om at indrette vejene så det er sikkert, og cyklisterne føler sig trygge – og så det er nemt at overskue færdslen. På den måde kan det sikres, at alle generationer kan få glæde af at vælge cyklen som transportmiddel.

Sundt at cykle til skole

At skabe god trafikultur og sikre veje og cykelstier har ikke mindst betydning for skolecyklingen, som er fundamentet for, at børn i en tidlig alder lærer at færdes sikkert i trafikken.

Man ved, at der er mange positive effekter forbundet med, at børn cykler – både på kort og langt sigt.

Fx peger resultaterne fra Masseeksperimentet 2012¹ på, at børn – der cykler eller går til skole – meget bedre kan koncentrere sig i skolen sammenlignet med børn, der kommer i skole med bil, bus eller tog. Den positive betydning af at cykle eller gå til skole viste sig endda at være større end betydningen af at spise morgenmad eller få et måltid i skolen.

Også Svendborg Kommunes store skoleidrætsprojekt – Svendborg Projektet – har bidraget med en række forskningsresultater om fysisk aktivitets positive indvirkning på børn. Projektet indebærer, at alle børn i 0.-6. klasse har seks timers idræt om ugen frem for to. Dette har vist gode effekter på både børnenes sundhed og koncentrationsevne. Resultaterne fra Svendborg Projektet viser, at der på skolerne generelt er færre konflikter i skolegården og mere koncentration og ro i timerne.

Når motion har så stor en indvirkning på børnenes hverdag, er det derfor vigtigt, at forældrene overvejer, om det er nødvendigt at køre børnene i bil til skole hver dag, som mange gør i dag.

I perioden fra 1978-2000 blev antallet af børn mellem 6 - 10 år, der blev kørt til skole i bil mere end fordoblet (fra 10 pct. til 23 pct.) Tallet har i 00'erne stabiliseret sig. I 2009 blev 24 pct. af børnene kørt til skole i bil, og det er alt for mange. Det ser ikke bedre ud for de større elever. I gennemsnit cykler kun 44 pct. af de 10-16 årige til skole, viser tal for perioden 2007-2012.

Samtidig peger undersøgelser på, at op mod $\frac{2}{3}$ af børn og unge i aldersgruppen 11-15 år ikke lever op til Sundhedsstyrelsens anbefaling om 60 minutters fysisk aktivitet om dagen.

Skolecykling kan derfor være et væsentligt redskab til at få sundere børn og unge.

Hvis flere skal tage cyklen i skole kræver det, at børn og deres forældre føler sig trygge ved skolevejen og de trafikale forhold omkring skoler og ungdomsuddannelser, så cyklen kan blive deres hovedtransportmiddel.

Det stiller krav til både stat og kommuner om at indrette veje og stisystemer, så det er sikkert og føles trygt at færdes i trafikken for alle. Og det stiller krav til skoler og forældre om at lære børnene om en sikker og god trafikultur.

Øget trafiksikkerhed

Heldigvis er trafiksikkerheden i Danmark blevet markant forbedret over den seneste årrække. Det gælder også for cyklister. Antallet af cyklistulykker med personskader er mere end halveret siden år 2000. Det samme gør sig gældende for antallet af dræbte cyklister.

¹ Masseeksperimentet 2012 er resultatet af et samarbejde mellem Forskningscenter OPUS og Dansk Naturvidenskabsformidling. Resultaterne fra Masseeksperimentet blev præsenteret af professor Niels Egelund på en OPUS-konference i november 2012.

Det er ligeledes væsentligt, at antallet af ulykker pr. cyklet km er halveret siden år 2000. Cykeltrafikarbejdet har været relativt stabilt siden 00'erne samtidig med, at der har været et markant fald i antallet af cyklister, der kommer til skade eller dræbes i trafikken. Med andre ord er det generelt blevet mere sikkert at cykle.

Cyklister er imidlertid bløde trafikanter, og der er stadig cirka fem gange større risiko for at blive dræbt i trafikken, når man kører én kilometer på cykel frem for i bil.

Der skal således fortsat være fokus på de områder, hvor man erfaringsmæssigt ved, at der er behov for et vedholdende fokus.

Der skal herudover løbende være opmærksomhed omkring de særlige behov, andre befolkningsgrupper kan have, herunder i forhold til ældrecykling. Arbejdet med trafikikkerhedsindsatser og sikre og trygge skoleveje kommer alle cyklister til gode – og kan derfor også bidrage til at både unge og ældre cykler mere.

Konkrete initiativer til mere sikkerhed og tryghed for cyklister:

- Transportministeriet støtter udbygning af cykelstier ved skoler og fritidsaktiviteter
- Transportministeriet arbejder for skolecykelbyer med sammenhængende trafikikkerhedsløsninger ved skoler
- Transportministeriet sætter ind over for risikozoner, herunder med en indsats mod højresvingsulykker og sikring af baneoverkørsler

Øvrige anbefalinger:

- Videreudvikling af redskaber til undervisning i bedre cykelkultur

4.1. ”Børn i sadlen”: Tryggere cykelruter til skole og fritidsaktiviteter



Foto: Odense Kommune

Flere børn og unge skal cykle i skole og opleve, at det er både trygt og sikkert.

Der skal tages særligt hensyn til børn og unge i trafikken, fordi de er nogle af de mest sårbare trafikanter. En sikker og tryk cykelvej for børn og unge til skole og fritidsaktiviteter er med til at skabe fremtidens cyklister – og bidrager dermed til mere cykeltrafik i et langsigtet perspektiv.

Man kan nemmere fastholde cykling i voksenlivet, hvis man som barn og ung får en tryk og nem start på cykellivet via gode, sikre og trykke cykelruter til skole og fritidsaktiviteter. Ifølge Cyklistforbundets Skolecyklingshåndbog (2013) viser erfaringer, at jo tidligere børn lærer at cykle, desto nemmere har de ved at blive sikre cyklister. Det betyder derfor også, at de tidligere får en forståelse af at indgå i en god trafikultur i samspil med andre trafikanter.

Cykling giver samtidig børn og unge adgang til den frihed, der følger med individuel transport. På cykel opnår børn og unge denne frihed langt tidligere, end de vil kunne tage deres første kørekort til knallert eller bil.

På trods af indsatsen, er den mere langsigtede tendens over de seneste mange år desværre klar: Antallet af børn, der cykler til skole, er faldet. Det er derfor nødvendigt at undersøge, hvor der kan sættes ind i forhold til at vende denne udvikling.

Boks 4.1 | Flere børn sikkert og trygt på cykel i skole – hvordan?

I Cyklistforbundets Skolecyklingshåndbog (2013) peges der på en lang række interventionsredskaber for mere skolecyklings:

- Tiltag rettet mod praksis: Cykelleg, cykelprøver og kampagner.
- Tiltag, der er beregnet specifikt til undervisning: Færdselsundervisning, herunder ”Se min cykel”, kampagnematerialer, der kan bruges i undervisningen og ”Find din sikreste skolevej”.
- Tiltag rettet mod cyklen: Værksted og kursus i vedligehold.
- Adfærdsregulering blandt andet gennem trafikregulering: Hastighedsregulering, trafikadskillelse, begrænsning af biler ved skolen, trafikpolitik, herunder hjelmpolitik og voksenskolepatrulje.
- Fysiske forandringer, skiltning og generel markering af, at ”dette er en skolevej”. Infrastruktur i form af stier, kryds, cykelparkering og vedligeholdelse.

Skolecyklingshåndbogen er udgivet med tilskud fra Cykelpuljen og Trygfonden.

En del af en god trafikultur er også at tage stilling til egen sikkerhed. Rigtig mange børn og unge vælger fx at køre med cykelhjelme.

Ifølge Rådet for Sikker Trafik brugte 82 pct. af børn under 11 år cykelhjelme i 2012, og blandt unge mellem 11-15 år brugte 40 pct. cykelhjelme. Det er naturligvis et personligt valg, om man vil køre med cykelhjelme, men ved uheld kan risikoen for hovedskader reduceres med 44 pct., hvis man har cykelhjelme på.

Når det er sagt, er det naturligvis vigtigt, at veje og cykelstier er indrettet så sikkert som muligt, så infrastrukturen hjælper til med at skabe trygge forhold for cyklister.

4.1.1. Flere cykelstier ved skoler og fritidsaktiviteter

Cykelstier ved skoler og fritidsaktiviteter skal udbygges, så cyklen bliver et naturligt og trygt transportmiddel for langt de fleste børn og unge til både skole og fritidsinteresser.

Det handler blandt andet om at sikre krydsningspunkter i forhold til skærende veje samt at separere cykelstier fra vejen. Det gælder både i byen og på landet.

Også på statsvejene fokuseres der på tiltag, der kan bidrage til mere sikre og trygge skoleveje, ved at prioritere såkaldte ’missing links’ og tilfælde, hvor statsveje kan udgøre en barriere for den sikre og trygge skolecykelvej.

Cykelpuljen har sat fokus på cykling til skole og fritid som ét af de indsatsområder, der er blevet prioriteret, både i forhold til tilskudsprojekter og statsvejsprojekter.

Boks 4.2 | Cykelpuljeprojekt - "Sikre skoleveje i Ringkøbing-Skjern"

I Ringkøbing-Skjern Kommune har der længe været behov for at sikre to strækninger, der har forbindelse til tre skoler i kommunen – Højmark Skole, Lem Skole og Bork Skole.

Behovet for en cykelsti mellem Højmark og Lem var stort, da elever fra Højmark Skole skifter til Lem Skole, når de når 7. klassetrin. Samtidig skal mange børn også frem og tilbage mellem Lem og Højmark uden for skoletiden, da de følger fritidsaktiviteter i de to mindre byer.

Politiet har klassificeret strækningen som en 'farlig skolevej', og børnene har derfor i vid udstrækning været henvist til at tage bussen eller blive kørt af deres forældre.

Der er derfor anlagt to nye cykelstier på de to strækninger.

Desuden er der som en del af projektet blevet udarbejdet en trafikpolitik på de tre skoler, der omdeles til forældrene. Den omhandler blandt andet P-forholdene ved skolerne, sikre skoleveje og skolepatruljerne.

Projektet har modtaget cirka 1,7 mio. kr. i tilskud fra Cykelpuljen.



Kilde: Vejdirektoratet

Ved planlægning af tiltag til mere sikker og tryk skolevejstrafik er det vigtigt at inddrage skolerne for at maksimere effekten af indsatserne. Desuden er det vigtigt med tilstrækkelig cykelparkering ved skoler og fritidsfaciliteter.

4.1.2. Skolecykelbyer med sammenhængende trafikikkerheds-løsninger

Med konceptet Skolecykelbyer skrues der op for både ambitioner og innovative cykelløsninger rundt omkring i landets kommuner for at få flere børn til

at cykle til skole. Skolecykelbyer skal have fokus på sammenhængende trafikikkerhedsløsninger samt sikkerhed og tryghed ved skolecykling.

Skolecykelbyer kan være et indsatsområde for kommuner, der vil vende udviklingen, så flere børn helt naturligt tager cyklen i skole.

Når børn cykler i skole, er det med til at gøre dem sundere og forbedre deres koncentrationsevne, ligesom det fremmer deres selvstændighed. Cyklen kan også bruges aktivt i skolehverdagen, fx når en klasse skal på tur. Der er således mange gode grunde til at satse på mere cykling i skolen.

I skolecykelbyer skal sikkerhed og tryghed også være i fokus som led i den lokale trafikpolitik. Derfor er skolerne en central medspiller.

Det centrale er, at det er de konkrete forhold i de enkelte kommuner og ved de enkelte skoler, der er afgørende for hvilke løsninger, der er bedst egnede til at skabe øget sikkerhed og tryghed og herved fremme skolecykling.

Givet de lokale forhold vil der således være mange forskellige gode løsninger rundt omkring i landet. Langt størstedelen af landets skole- og fritidsaktiviteter ligger langs de kommunale veje. Derfor er det også en kommunal opgave at løfte skoletrafikken.

Der er mange forskellige virkemidler, der kan flytte flere børn over på cyklen. Fra kampagner til skoleaktiviteter og til fysiske anlæg af cykelstier og adgangsveje.

Kampagner kan blandt andet være med til at gøre skolebørn – og forældre – mere opmærksomme på de mange fordele ved at cykle i skole. Lokale tiltag som cykelbarometre eller deltagelse i nationale kampagner som børnemotionskampagnen ”Alle Børn Cykler” kan også være med til at ændre vaner og etablere et fællesskab om, at ”her tager man cyklen eller løbehjulet i skole”.

Lokale forsøg med bilfri zoner eller zoner med lav fart kan også være med til at pege på, om lavere hastighed kan få flere til at tage cyklen i skole.

Sikringen af et bedre samspil mellem skolevejstrafik med cykel og anden trafik kan desuden ske ved at skabe adskilte adgangsveje omkring skoler, der hvor der er mulighed for det. Adskilte adgangsveje, hvor der skabes sikre og trygge forhold for cyklende og gående skolebørn, bidrager til, at konflikter mellem biler og cyklende eller gående skolebørn undgås. Det vil i sig selv gøre det nemmere at vælge at cykle i skole.

Det er dog langt fra alle skoler, der har en placering, hvor man kan skabe adskilte skoleveje mellem cykler og øvrig trafik. Derfor må man hele tiden overveje nye måder at skabe sikkerhed for cyklisterne.

En mulighed, som mange skoler også benytter sig af, er at have skolepatruljer. Skolepatruljerne øger sikkerheden – især for fodgængerne – og medvirker til at gøre opmærksom på, at det er en skolevej, man færdes på.

Mange kommuner arbejder allerede i dag med forskellige indsatser for mere skolecykling.

Boks 4.3 | Cykelglad Skole i Odense

Hovedtanken med Cykelglad Skole er, at cyklen kan integreres i og berige undervisningen og derudover øge mulighederne for at komme på ture.

Tiltagene på Ejerslykkeskolen i Odense har blandt andet været:

- Introaktivitet til alle lærere og pædagoger om cykling og integrering i undervisningen
- Uddannelse af 20 lærere til cykelinstruktører
- Cykelgedag for 6. klasser for at motivere dem til at fastholde deres cykelvaner
- Pimp din cykel – værksted hvor børnene kunne give deres cykler et personligt præg
- Cykling som valgfag med cykellege, cykeltræning og værksted mm.



Effekterne på Ejerslykkeskolen har blandt været, at antallet af børn, der cykler i skole, er steget fra 37 pct. til 40 pct. på to år.

Cyklen bliver også brugt meget mere aktivt i undervisningen. Før projektets start i 2011 havde kun 38 pct. af lærere og pædagoger prøvet at inddrage cyklen i undervisningen, mens tallet er steget til 67 pct. i 2013. Samtidig siger 87 pct., at de bruger cyklen oftere i undervisningen end før projektet.

Elevernes forbedrede køretekniske evner og forbedrede orientering i trafikken betyder også, at langt flere lærere og pædagoger føler sig trygge ved at tage eleverne med på cykeltur end tidligere.

Odense Kommune har modtaget 6,3 mio. kr. fra Cykelpuljen til Odense Cykelby, hvor Cykelglad Skole er ét af ni delprojekter.

Nogle børn kan af forskellige årsager ikke nødvendigvis cykle i skole, men ankommer med bus eller bil. Derfor er der behov for, at skolevejene indrettes, så der er plads til forskellige trafikanter, der alle kan komme sikkert frem, som også eksemplet herunder fra Skanderborg viser.

Boks 4.4 | Kampagnen ”De Ualmindelige” i Skanderborg Kommune

Skanderborg Kommunes kampagne ”De Ualmindelige” havde fokus på, at forældre, der kører deres børn i skole, gør skolevejen usikker for børnene. Kampagnen hyldede i stedet ’de ualmindelige børn’, der selv transporterede sig til skole – på gåben, på cykel, på løbehjul, med bus eller lignende.

Kampagnen bestod af to elementer:

1. Fysisk lukning af skoleveje
2. Kommunikation af budskaber om selvtransporterende børn

Skanderborg Kommune lukkede vejene omkring tre skoler. Den manglende mulighed for at gøre ’som man plejer’, gav incitament til at prøve noget nyt.

Desuden blev alle forældre og børn opfordret til at afprøve nye transportvaner til og fra skole under konceptet ”De ualmindelige”. Budskaber med fokus på fordelene ved, at børn bruger deres egne kroppe som transportmidler, blev kommunikeret via forskellige kanaler.

Et væsentligt element var at fremhæve dem, der gør det rigtige – *de ualmindelige*. Derved undgik man kritik af dem, der pga. handicap eller særlige omstændigheder helt legitimt transporteres i bil.

Kampagnen var bygget op om ’de ualmindelige’. Helt almindelige børn blev af kommunen tildelt heltestatus og fremhævet som ualmindelige, hvis de transporterede sig selv i skole. Den grafiske stil var et tegneserieunivers med reference til heltedyrkelsen i gamle comic books.



I kampagnen indgik en cykelhjelmkonkurrence, hvor de store elever kunne tage et billede af sig selv med cykelhjem på og tage sig selv i Instagram. Konkurrencen satte fokus på, at det er cool at bruge hjelm.

En effektmåling af kampagnen viste blandt andet et fald på 25 pct. i biltrafikken omkring de involverede skoler, 1.500 forældre blev direkte påvirket af lukning af skoleveje, og der var mere end 9.000 besøgende på deualmindelige.dk i den 4-ugers kampagneperiode i 2013.

Kilde: Skanderborg Kommune og KL

Kampagnen i Skanderborg har taget udgangspunkt i de lokale forhold. Det vil man også skulle andre steder for at skabe et bedre samspil mellem cykler, fodgængere og biler.

Som led i arbejdet med Skolecykelbyer sættes der også fokus på innovative cykelløsninger med formidling af best practices. Heri kan også indgå et fokus på hindringer og barrierer, der bremser kommunerne i at udbygge og gennemføre indsatser for mere sikkerhed og tryghed i skolevejstrafikken.

4.2. ”Vær OBS på hinanden”: God cykelkultur giver bedre oplevelser på cykel



Foto: Vejdirektoratet

Trafiksikkerhed for cyklister, og særligt børn, er et vigtigt område. Trafikuheld med personskader har store omkostninger både for dem som rammes, deres pårørende og for samfundet som helhed.

De gennemsnitlige uheldsomkostninger ved hver personskade, som følge af en trafikulykke udgør knap 2,7 mio. kr. (2014-priser) for samfundet. Heraf udgør de cirka 700.000 kr. personrelaterede omkostninger til behandling og

indkomstoverførsler samt produktionstab. De resterende cirka 2,0 mio. kr. svarer til velfærdstabet for samfundet.

Trafiksikkerheden i Danmark er blevet markant forbedret over de seneste mange år, så trafiksikkerhedsarbejdet virker.

4.2.1. Målrættede indsætter for at sikre cyklister

En fortsat indsats for mere sikkerhed og tryghed for bløde trafikanter, som cyklister, er dog stadig væsentlig i forhold til at gøre cyklen til et mere attraktivt – og naturligt – transportmiddel i danskernes hverdag.

Trafiksikkerhedsarbejdet har især ligget i regi af Puljen til bedre trafiksikkerhed, som har til formål at intensivere indsatsen for at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, herunder via forbedringer af trafik-anlæg, kampagneindsætter, bedre ulykkesstatistik og tilskud til årets trafiksikkerhedsbyer.

Forbedret sikkerhed for cyklister i kryds

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at en styrkelse af trafiksikkerheden skal prioriteres med henblik på at fastholde den faldende tendens i antallet af dødsulykker.

Konkret på cykelområdet er et vigtigt fokusområde sikkerheden for cyklister i kryds.

Kryds udgør en særlig udfordring i mange situationer på grund af selve skiftet fra, at cyklister og bilister er adskilt til, at cyklister og bilister færdes på samme areal. Det influerer på både den trafiksikkerhedsmæssige risiko og på oplevelsen af tryghed i trafikken.

Langt de fleste ulykker med cyklister sker i byområder og ofte i kryds. Derfor er det især bedre krydsudformninger, der kan bidrage til at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne cyklister.

Boks 4.5 | Når hårde og bløde trafikanter skal deles om pladsen – forudsætninger som kan være med til at mindske risikoen for cyklistulykker i kryds

- Bilernes hastighed skal være lav i krydsningspunkterne. Virkemidlerne kan fx være overkørsler fra sideveje, smalle tilfarer ind i kryds og rundkørsler og mindre dynamiske (afrundede) hjørner.
- Cyklister er så synlige som muligt i og op til krydsene.
- Bilister og cyklister er opmærksomme på hinanden, fx er en afkortet cykelsti en mulighed for at øge den gensidige opmærksomhed inden det egentlige konfliktpunkt. Man skal dog omvendt være opmærksom på, at en afkortet cykelsti for mange cyklister kan føles mere utryg.
- Så enkle og overskuelige kryds som muligt, så der er mindst mulig distraktion fra andre, irrelevante forhold.

Udover anlæg og forbedringer af kryds med henblik på at øge cyklisters sikkerhed er det også væsentligt med udvikling og formidling i forhold til den seneste viden om sikre krydsudformninger mv.

Boks 4.6 | Forbedret trafiksikkerhed ved Hammelev, Haderslev Kommune

I Hammelev har en simpel krydsombygning af et trebenet kryds ved Hammelev Bygade og Ribevej haft markant betydning for trafiksikkerheden.

Cykelstien er flyttet cirka 15 meter ind ad Hammelev Bygade, og der er lavet vigepligt for cyklisterne.



Kilde: Vejdirektoratet og Haderslev Kommune

Der skal i sammenhæng med trafiksikkerhedsarbejdet og cykelfremme også være fokus på samspillet mellem sikkerhed og tryghed. Det, som kan betegnes som sikkert, opleves ikke nødvendigvis som trygt – eller omvendt.

Indsats mod højresvingsulykker

Højresvingsulykker mellem ligeudkørende cyklister og højresvingende lastbiler er ofte af særlig alvorlig karakter.

Omfanget af højresvingsulykker har været generelt faldende siden 2000. Det gælder både i forhold til antallet af dræbte og antallet af tilskadekomne cyklister. Højresvingsulykker mellem en lastbil og en cyklist sker oftest i byområder.

Danske erfaringer viser, at blandt andet nedenstående tiltag kan medvirke til at øge opmærksomheden i kryds, så ulykker mellem ligeudkørende cyklister og højresvingende lastbiler bedre kan undgås:

- Tilbagetrukket stopstreg for biltrafikken
- Separat grønt lys for cyklister
- Fjernelse af skillerabat mellem kørebane og cykelsti
- Oplysningskampagner særligt rettet mod cyklister og lastbilchauffører

I 2013 kunne der konstateres en stigning i antallet af dræbte cyklister i højresvingsulykker sammenlignet med de tidligere år. I 2013 kostede de såkaldte højresvingsulykker syv cyklister livet. 13 cyklister kom til skade i højresvingsulykker, og antal tilskadedekomne var dermed højere end året før.

Derfor blev der igangsat en forstærket indsats, som mandede ud i en ny strategi for forebyggelse af højresvingsulykker, der blev offentliggjort i marts 2014.

Strategien er beskrevet i et katalog, der er udarbejdet af Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Rigspolitiet. Kataloget indeholder en række adfærdsmæssige, køretekniske og vejtekniske tiltag og initiativer, der kan udbredes og igangsættes i samarbejde med kommunerne og branchen.

Transportministeren har i første omgang valgt at gå videre med især tre forslag fra strategien:

1. Cykelbokse
2. Undervisningspakke til chaufføruddannelsen
3. Videndeling med kommunerne

Boks 4.7 | Cykelbokse på vejen skal forhindre højresvingsulykker

En cykelboks er et ekstra venteareal til cykler, som er placeret foran bilernes stoplinje i højresvingsbanen. Den er markeret med et hvidt cykelsymbol og en stoplinje.



Boksen gør dels cyklister, der holder for rødt, mere synlige for biler og lastbiler, dels sikrer boksen, at cyklisterne kan passere krydset før den øvrige trafik, og lastbiler eksempelvis drejer til højre.

Der er i dag kun få cykelbokse i Danmark, men der er mange i gadebilledet i Holland og i større byer som Stockholm og London.

Kilde: Vejdirektoratet

Samtidig med den forstærkede indsats på Transportministeriets område, intensiveres også politiets indsats.

Fortsat forbedring af sikkerheden ved overkørsler på banenettet

Der arbejdes ligeledes for at forbedre sikkerheden ved overkørsler af jernbanenettet.

Bedre sikkerhed omkring overkørsler ved jernbanen kommer både cyklister og andre trafikanter til gode. Det kan fx have stor betydning ved overkørsler, hvor der er pendlertrafik eller på strækninger, der fungerer som skoleveje. Sikring af overkørsler bidrager også til at gøre eksempelvis cykelferien eller den rekreative cykeltur på landet til en bedre og mere tryk oplevelse.

Indsatsen retter sig især mod at nedbringe antallet af overkørsler ved enten at sikre eller helt nedlægge usikrede overkørsler. Usikrede overkørsler skal forstås som overkørsler, hvor der ikke er nogen form for elektronisk advarsel eller sikkerhedsbom.

Boks 4.8 | Indsats for sikkerhed og tryghed ved overkørsler på jernbanenettet

Banedanmark har cirka 700 overkørsler. Omkring 440 af disse er sikret ved enten helbom, halvbom eller advarselsanlæg. Godt 260 overkørsler er ikke sikret med automatiske sikkerhedsanordninger.

Når Banedanmark sikrer eller nedlægger en overkørsel, foregår det på én af følgende måder:

- Overkørslen lukkes og der henvises til anden eksisterende færdselsvej
- Overkørslen sikres til et hel- eller halvbomsanlæg
- Overkørslen lukkes og der etableres anden vejadgang - et erstatningsanlæg, typisk en erstatningsvej langs banen, men i enkelte tilfælde med en ny niveaufri skæring

Banedanmark lukker ingen overkørsler, før der er sikret en adgangsvej andetsteds.

Som følge af lukning af usikrede overkørsler, vil trafikken ledes gennem et nærliggende overkørselsanlæg, som således vil opleve en øget trafik. Sådanne anlæg vil derfor typisk blive opgraderet til enten et hel- eller halvbomsanlæg.

I de seneste år har Banedanmark endvidere forøget sikkerheden i 10 eksisterende bomanlæg gennem supplerende med stikbomme eller opgradering fra halv- til helbomsanlæg.

Boks 4.9 | Sikring af jernbaneoverkørsel ved Alken

Sti- og halvbomme er med til at tydeliggøre for cyklister og andre trafikanter, at der kommer tog i en overkørsel.



Kilde: Banedanmark

Der blev i aftalen om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 afsat 36 mio. kr. årligt i perioden 2014-2018 til denne indsats for nedbringelse af antallet af usikrede overkørsler. Allerede oktober samme år valgte man dog at fremrykke initiativer og målet er, at samtlige usikrede overskæringer på Banedanmarks net enten vil være nedlagt eller sikret med udgangen af 2018.

Der vil fortsat være fokus på at gøre de sikrede overkørsler mere sikre.

4.2.2. Gode redskaber til undervisning i bedre cykelkultur

For yderligere at understøtte at flere børn og unge igen begynder at tage cyklen i skole, er det vigtigt stadig at videreudvikle redskaber til undervisning i trafiksikkerhed og god cykelkultur.

Det kan også være udvikling af nye materialer, interaktive værktøjer mv., der fremmer den gode cykelkultur. Det er væsentligt, at redskaberne er tidsvarende og medvirker til at forbedre forståelsen for og kendskabet til, hvordan man færdes trygt og sikkert på cykel i trafikken.

Transportministeriet vil indgå i et konstruktivt samarbejde med relevante parter og stille viden til rådighed for videreudvikling af redskaber til undervisning i bedre cykelkultur.

Det er blandt andet væsentligt med større viden om fx fordelene ved at bruge cykelhjelme, betydningen af både lys og reflekser, samt hvor svært lastbilchauffører kan have ved at se cyklister på gaden.

Boks 4.10 | Færdselslære i skolen

I færdselslære undervises elever i at færdes i trafikken. I forhold til cykling trænes elevernes teknik og færdigheder samt deres bevidsthed i forhold til at begå sig i trafikken. Det drejer sig fx om at give tegn i tide, overholde vigepligt og orientere sig grundigt, før man handler. Endelig trænes elevernes bevidsthed om, hvor stort et ansvar de har for egen og andres sikkerhed, når de bevæger sig rundt i trafikken til fods og på cykel. I udskolingen lærer eleverne også om farerne ved at blande rusmidler og trafik.

På 3. og 6.klassetrin afholder en del skoler ”cyklistprøver”, som skal teste elevernes færdigheder og viden på det givne tidspunkt. Her bliver eleverne fx sendt ud på en cykelrute, hvor der er indlagt forskellige udfordringer. Herudover kan der være en mindre, teoretisk test som eleverne gennemfører på internettet.

Kilde: Undervisningsministeriet

Ligeledes er det væsentligt, at redskaberne til trafikikkerhedsundervisningen også medvirker til at højne børns forståelse for, hvordan andre trafikanter agerer i trafikken, så de får en bedre indsigt i god trafikultur. Interaktionsforståelse er dermed også vigtigt i redskabskassen.

Bilag

Den nye nationale cykelstrategi er blevet til i et samarbejde med en række kommuner og aktører på – og med relevans for – cykelområdet.

Transportministeriet har blandt andet haft nedsat en arbejdsgruppe. Gruppen har udvekslet idéer og erfaringer, som har været til inspiration for udarbejdelsen af cykelstrategien.

Deltagere i arbejdsgruppen:

- Transportministeriet (Center for Veje og Broer)
- Vejdirektoratet
- Cyklistforbundet
- VisitDenmark
- KL (ved Odense Kommune)
- Det Rådgivende Cykelorgan (ved Rådet for Sikker Trafik)
- DSB
- Københavns Kommune
- Aalborg Kommune
- Herning Kommune
- Svendborg Kommune

Der er også udviklet en række arbejdsrapporter om de temaer, der har været centrale at belyse i cykelstrategien. Arbejdsrapporterne fungerer som uddybende bilag til den nye nationale cykelstrategi.

Arbejdsrapporterne kan findes på Transportministeriets hjemmeside: www.trm.dk under temaet Ny national cykelstrategi.

Arbejdsrapporterne omhandler følgende emner:

- Hvor står vi nu – cyklingens omfang og den igangværende indsats
- Cykelturisme og rekreativ cykling
- Effekter af cykling (sundhed, miljø mv.)
- Cyklen og den kollektive trafik – belysning af transportsammenhænge
- Cykelfremme i byer og kommuner af forskellig størrelse hvad virker hvor?
- Sikkerhed og tryghed på cyklen

Udover arbejdsgruppen har en række øvrige kommuner, ministerier og andre aktører desuden bidraget til arbejdet.

