

Cyklen - meget mere end bare et transportmiddel

Vi skal udnytte cyklens enorme potentialer for at løfte store samfundsmæssige udfordringer så som udfordret folkesundhed, stigende trængsel og ønsket om menne-skevenlige byer. Cyklen skal inddrages som redskab for sundhedsfremme og grøn omstilling og skal prioriteres som sådan i investeringer og planlægning.

Vi bryster os af at være Cykellandet Danmark. Men fakta er, at børn og voksne cykler stadig mindre og kører stadig mere i bil. Det betyder, at vi som samfund går glip af de enorme samfundsmæssige gevinster, der er ved sund og aktiv transport i hverdagen.

Det er mere nødvendigt end nogensinde før, at vi vender udviklingen, så flere cykler mere. Alt for mange danskere dør for tidligt på grund af inaktiv livsstil. Vores veje i og omkring byerne er ved at sande til i bilkøer og biltrængsel. Vores verden er truet af massive, globale klimaudfordringer. Men en stærk cykelkultur og gode og trygge rammer for cykling kommer ikke af sig selv. Det kommer som resultat af visionære politiske prioriteringer, der understøtter de personlige transportvalg i hverdagen.

Syddansk Universitet har i en stor undersøgelse påvist et enormt potentiale for at få flere til at cykle mere. Knap 700.000 danskere cykler ikke til arbejde eller uddannelse, selv om de bor inden for afstande, som passer til henholdsvis en traditionel cykel (1-5 km) eller en elcykel (6-15 km).

Vi skal som samfund prioritere hverdagscykling i investeringer, mobilitetsplanlægning, byplanlægning og arbejdet med sundhedsfremme og grøn omstilling. Vi skal gå fra gode intentioner til konkret handling baseret på data og viden, som dokumenterer de mange fordele for den enkelte og samfundet ved, at flere cykler mere.

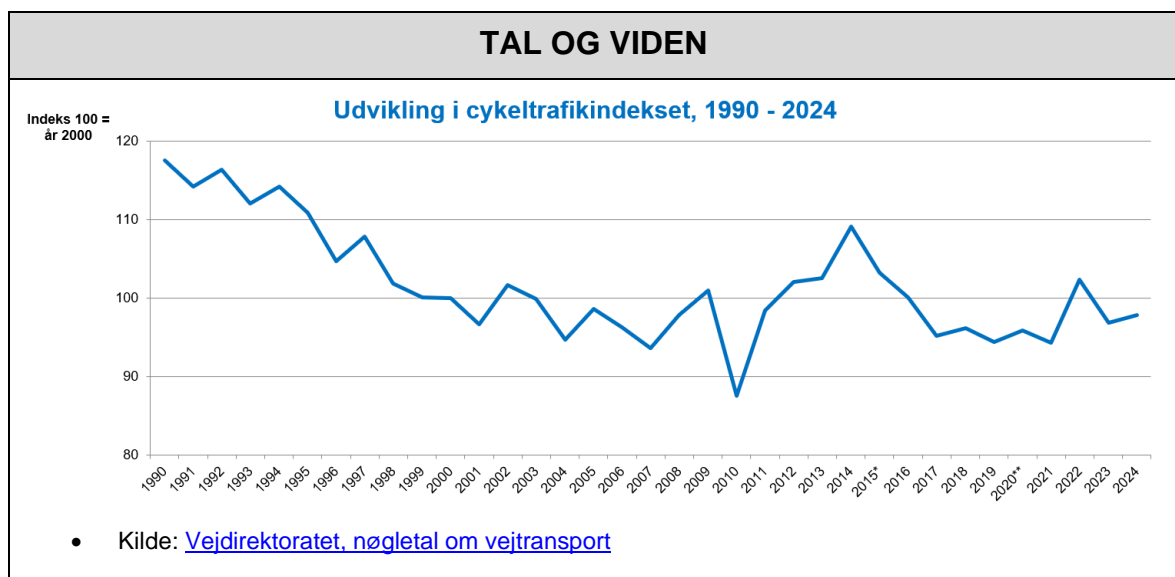
Vi skal prioritere cyklen som et centralt og ligeværdigt transportmiddel på linje med for eksempel bilen. Vi skal bekæmpe mobilitetsfattigdom forstået som manglende eller dårlig adgang til transportmuligheder for mennesker uden bil til arbejde, uddannelse, sundhedspleje og andre nødvendige aktiviteter.

DET MENER VI SKAL SKE

- **Paradigmeskifte:** Der er brug for en helt ny tilgang, hvor der kræves handling på tværs af ministerier og sektorområder, og hvor der følges op med en bred finansieringsmodel, der understøtter det. Ministerierne skal, som man kender det fra klimaområdet, forpligtes til at tænke cyklens potentialer med ind i løsninger, og der skal etableres et statsligt cykelorgan / en cykelstyrelse, der holder ministerierne op på det.
- **Statsligt niveau / lovarbejde:**

- Lavere hastigheder for biler: 30 km/t skal være den nye normalhastighed i byområder. Kommunerne kan - efter en konkret vurdering - tillade hurtigere hastighed de steder, hvor der er god og sikker cykelinfrastruktur fx cykelsti i eget tracé
 - Afstandskrav til cyklister: Lovkrav om 1,5 m. afstand ved overhaling af cykler på landevejene, som det kendes fra en række europæiske lande
 - Cykelvenlige skatteregler: Fx bruttolønsordning for cykler og fri firmacykel, som vi kender det fra pendlerkortet i dag
 - Fritagelse fra det kommunale anlægsloft: Kommunernes udgifter til anlæggelse af cykelinfrastruktur skal fritages fra det kommunale anlægsloft
 - National stiplan: Et regionalt koordineret cykelstinet skal udpeges af alle landets kommuner, således at cyklen indgår i et samlet nationalt mobilitetstilbud for alle i alle dele af landet. Staten bør understøtte og finansiere koordinering og anlæg på tværs af kommunegrænser
 - Digitalt cykelejerregister: Kampen mod organiseret cykeltyveri skal opprioriteres med indførelsen af et statsligt forankret digitalt cykelejerregister og stelnummersystem (der samtidig vil lette håndteringen af herreløse cykler betragteligt)
- **Regionalt/kommunalt:**
 - Fremkommelighed: Fokus på cyklisters fremkommelighed bør opprioriteres i kommunal planlægning – fx udvidelse af cykelstier, parallelle forbindelser, grønne bølger
 - Sikre skoleveje: Fokus på cykelsikre skoleveje bør opprioriteres
 - Cykelparkering: Enhver cykeltur begynder og slutter med en parkeret cykel. Fokus på tryk, sikker og helst overdækket cykelparkering både ved trafikknudepunkter og i forbindelse med arbejdspladser samt uddannelsesinstitutioner bør opprioriteres
 - Supercykelstisnetværk og stiplaner: Etableringen af supercykelstisnetværk omkring de større byer bør opprioriteres. Der bør arbejdes med regionale og kommunale stiplaner
 - Cykelinfrastruktur: Den eksisterende cykelinfrastruktur i trængselsramte danske byer skal suppleres med ny cykelinfrastruktur, så der fra bycentre og ca. 12-15 km ud er (super)cykelstier i alle kompasretninger

Vedtaget af Cyklistforbundets hovedbestyrelse, 21. februar 2025



- Fra 2014 til 2021 er antallet af cyklister på danske cykelstier faldet næsten 14 procent.
Kilde: [DTU's Transportvaneundersøgelse 2021](#)
- Hvis danskerne cykler 10 % mere end i dag, vil det give over 235.000 færre sygedage og en samfundsøkonomisk sundhedsgevinst på 2,5 milliarder kroner. For Region Hovedstaden vil gevinsten være på over 1 mia. kr. Til sammenligning brugte Danske Regioner i 2017 ca. 15,3 mia. kr. på at drive almene lægepraksisser.
Kilde: [DI, 2022](#)
- Knap 700.000 danskere eller 30 % af personer over 15 år, der arbejder eller er under uddannelse, bruger ikke cyklen som transport, selv om de bor inden for henholdsvis 1-5 km (velegnet til traditionel cykel) eller 6-15 km (velegnet til el-cykel) af deres arbejde eller uddannelse.
Kilde: [Syddansk Universitet, Danmark i Bevægelse, 2023](#)
- Cyklen kan hjælpe med at reducere vejtransportens CO2-udledning. Hvis man pendler 15 km på cykel, i stedet for med benzinbil, sparer man ca. 1 ton CO2 udledning årligt. I 2023 udledte den danske vejtransport ca. 11 mio. ton CO2. Det svarer til over 25% af Danmarks udledninger.
Kilde: [Concito, 2024](#)
- Trængslen på vejene koster det danske samfund dyrt: Ifølge DI's beregninger beløber de samlede trængselsomkostninger sig til mellem 29,5 og 31,5 milliarder kroner om året (2019-tal).
Kilde: [DI](#)
- Den danske bilpark er i 2013-2023 vokset med en halv million biler. Det skyldes især, at flere familier ejer mere end én bil. I 2021 havde næsten hver femte familie i Danmark to eller flere biler
Kilde: [Danmarks Statistik, 2023](#)
- Den samfundsmæssige gevinst ved at erstatte en km i bil med en km på cykel er på 8,39 kroner. For elcykler er beløbet 5,36 kr. per km.
Kilde: [Transportministeriet](#) baseret på de [transportøkonomiske enhedspriser for cykling](#)
- Forskere har undersøgt effekterne af en lavere hastighed i 40 forskellige europæiske byer med flere end 200.000 indbyggere: En fartgrænse på 30 kilometer i timen i gennemsnit har reduceret antallet af ulykker, dødsulykker og personskader med henholdsvis 23, 37 og 38 procent.
Kilde: [Effectiveness of 30 km/h speed limit, Department of Transportation Planning and Engineering, National Technical University of Athens, 2024](#)
- Inaktivitet er danskernes næststørste dødsårsag efter rygning. Cykling reducerer risiko for tidlig død med 28%. Bare en times cykling om ugen forebygger livsstilssygdomme som hjertekarsygdomme og flere typer kræft m.m.
Kilder: [Sundhedsstyrelsen](#) og [Syddansk Universitet / professor Jens Troelsen](#)