

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikter kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Vi arbejder primært med fysiske forbedringer af cykelinfrastrukturen i kommunen, både internt og på tværs af kommunegrænser i regi af supercykelstisamarbejdet. Vi etablerer nye cykelstier, forbedrer eksisterende stier og arbejder med forbedret cykelparkering.

Sammen med 27 andre kommuner og Region Hovedstaden er Allerød Kommune med i Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen. Tilsammen arbejder samarbejdet med de fleste aspekter af kommunal og regional cykelfremme under overskrifterne infrastruktur, viden, kommunikation og udvikling med det formål at gøre det mere attraktivt og lettere for flere at tage cyklen på hele eller dele af pendlerrejsen. Som kommune med vejmyndighed er vores fokus især på at etablere infrastrukturen, men vi bidrager ligeledes til at indsamle og dele viden, sprede kommunikationen og sikre udviklingen af samarbejdet.

Vi deltager i Rådet for sikker Trafiks kampagner og vi har et løbende samarbejde med politiet i forhold til trafikikkerhed for cyklister.

Ved nybyggeri har vi mindste p-norm for cykelparkering.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Som kommune i Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen er vores rolle særligt at etablere infrastrukturen. På de 16 etablerede supercykelstier er cykeltrafikken i gennemsnit steget med 52 % fra før etablering til et år efter og med 75 % fra før etablering til de seneste cykeltællinger i 2023. Den stigning skyldes først og fremmest opgraderingen til supercykelsti – at der er etableret ensartet, sammenhængende, regional **cykelinfrastruktur** på tværs af kommuner, så det bliver muligt og nemt at cykle hele vejen til arbejde. Men det er også vores erfaring fra samarbejdet, at det er kombinationen af infrastruktur, viden, kommunikation og udvikling, der får flere til at cykle – **forudsat at infrastrukturen er i orden.**

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Som kommune i Supercykelstisamarbejdet ser vi det afgørende for effekten af cykelstrategien, at der først og fremmest investeres i mere og bedre cykelinfrastruktur og bedre cykelforhold. Samtidigt er det også vigtigt, at cykelstrategien sætter rammerne for et kontinuerligt og mangeårigt fokus på cykelfremme i Danmark. Som kommune kan det være svært at prioritere at etablere regional cykelinfrastruktur over lokale projekter. Derfor er der behov for, at de statslige medfinansieringsmuligheder er forudsigelige for kommuner, så der kan planlægges efter dem, ligesom det kan være en hjælp, at der udpeges forskellige prioriterede fokusområder for national støtte.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Erfaringerne fra Supercykelstisamarbejdet viser, at god, tilgængelig og pålidelig infrastruktur er afgørende for at folk vælger cyklen til i første omgang. Når en rute er forudsigelig, og man kan opretholde et godt flow, føler man sig som en prioriteret trafikant, og så bliver cykelturen det nemme valg. Dernæst kan tiltag som nedsat hastighed på vejene, økonomiske incitamenter til cyklister, gode cykelforhold på arbejdspladsen og bedre kobling til kollektiv transport også spille en stor rolle i at få flere til at cykle.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?</p> <p>Tid, vaner, komfort</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklisten.</p> <p>De 2 supercykelstiprojekter kommunen har været del i har påviseligt øget antallet af cyklister på strækningerne.</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Som kommune i Supercykelstisamarbejdet finder vi det vigtigt, at regional cykelfremme også indgår som et tema eller en indsats i den nationale cykelstrategi og f.eks. tænkes sammen med det store potentiale ved elcyklens udbredelse. Cyklen er ikke kun til de korte ture. Cyklen og især elcyklen har et stort potentiale på de længere distancer også. Og hvis flere danskere skal cykle, skal de regionale cykel-forbindelser prioriteres, og på nationalt niveau skal cyklen betragtes som et regionalt pendertransport-middel på lige fod med bil, bus og tog. Ved at indlænke det regionale perspektiv i cykelstrategien styrkes samtidig et fokus på koblingen mellem land og by.

Det er essentielt, at staten også tager ansvar for regional cykelfremme og hjælper med at understøtte både kommunernes og regionernes cykelfremmende indsatser. Med den nuværende fordeling af vejmyndighedsopgaver på cykelinfrastrukturområdet mellem kommuner og staten er det væsentlig, at den regionale cykling bliver varetaget og prioriteret af alle offentlige parter både nu og på sigt.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [1m@tm.dk](mailto:1m@tm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

##### **Tryghed**

I Ballerup Kommunes Planstrategi fra 2023 er det et fokusområde, at det skal være trygt at færdes på cykel – særligt i nærmiljøet omkring aktivitetscentre, institutioner, skoler og fritidstilbud. Vi udbygger stinettet og øger trygheden på de eksisterende stier samt afsøger muligheder for at lave særlige bilfrie zoner eller cykelgader omkring skoler og institutioner. Derudover arbejdes med undervisning og tilbud til skoler, som kan bidrage med at gøre skolebørnene trygge ved at færdes sikkert i trafikken.

##### **Trafiksikkerhed**

Hastigheden på kommunens vejnet skal være i overensstemmelse med områdets anvendelse. Hastighedsnedsættelser omkring skoler og på villaveje uden cykelsti øger trafiksikkerheden og følelsen af tryghed, og vil derigennem skabe bedre grobund for at cykle. Ligeledes er fokus på signalkryds og krydsningspunkter et vigtigt element i kommunens arbejde med cyklisterne sikkerhed.

##### **Pendling**

Ballerup Kommune har 20.000 daglige indpendlere og størstedelen af dem har potentiale for at cykle til arbejde. Sammen med 27 andre kommuner og Region Hovedstaden er Ballerup Kommune med i Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen. Her arbejdes med de fleste aspekter af kommunal og regional cykelfremme under overskrifterne *infrastruktur, viden, kommunikation og udvikling* med det formål at gøre det mere attraktivt og lettere for flere at tage cyklen på hele eller dele af penderrejsen.

##### **Kombinationsrejser**

Koblingen mellem cykelstinettet og den kollektive transport er et vigtigt fokuspunkt for Ballerup Kommune. Derfor arbejdes der målrettet på at sikre koblinger, adgange og cykelparkeringsforhold ved kommunens S-togsstationer og busstoppesteder.

##### **Mobilitetsnetværk**

Igennem mange år har Ballerup Kommune drevet et mobilitetsnetværk blandt kommunens mange virksomheder med det formål, at skabe dialog, inspiration og rådgivning i forhold til virksomhedernes egen indsats for at få flere medarbejdere til at vælge cyklen på arbejde.

##### **Byudvikling**

Det er et delmål i Ballerup Kommunes Klimahandlingsplan, at understøtte en byudvikling, der gør det attraktivt at være cyklist i Ballerup Kommune.

<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <p><b>Pendling</b> På de 16 etablerede supercykelstier i samarbejdet er cykeltrafikken i gennemsnit steget med 52 % fra før etablering til et år efter og med 75 % fra før etablering til de seneste cykeltællinger i 2023. Den stigning skyldes først og fremmest opgraderingen til supercykelsti – at der er etableret ensartet, sammenhængende, regional cykelinfrastruktur på tværs af kommuner, så det bliver muligt og nemt at cykle hele vejen til arbejde. Ballerup Kommune har aktuelt to supercykelstier. Det er vores erfaring fra samarbejdet, at det er kombinationen af god infrastruktur, viden, kommunikation og udvikling, der får flere til at cykle.</p>
<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p><b>Pendling</b> Som kommune i Supercykelstisamarbejdet ser vi det afgørende for effekten af den nationale cykelstrategi, at der først og fremmest investeres i mere og bedre cykelinfrastruktur. Samtidigt er det også vigtigt, at cykelstrategien sætter rammerne for et kontinuerligt og mangeårigt fokus på cykelfremme i Danmark. Som kommune kan det være svært at prioritere at etablere regional cykelinfrastruktur over lokale projekter. Derfor er der behov for, at de statslige medfinansieringsmuligheder er forudsigelige, så der kan planlægges efter dem, ligesom det kan være en hjælp, at der udpeges forskellige prioriterede fokusområder for national støtte.</p> <p><b>Kombinationsrejser</b> Med mange ind- og udpendlere er Ballerup Kommune – ligesom mange andre kommuner, afhængig af, at sammenhængen mellem cykelnettet og den kollektive transport fungerer.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p><b>Infrastruktur – et samlet net</b> Erfaringerne fra Supercykelstisamarbejdet viser, at god, tilgængelig og pålidelig infrastruktur er afgørende for at folk vælger cyklen til i første omgang. Når en rute er forudsigelig, og man kan opretholde et godt flow, føler man sig som en prioriteret trafikant, og så bliver cykelturen del nemme valg.</p> <p>Dernæst kan tiltag som nedsat hastighed på vejene, økonomiske incitamentter til cyklister, gode cykelforhold på arbejdspladsen og bedre kobling til kollektiv transport også spille en stor rolle i at få flere til at cykle.</p> <p><b>Kombinationsrejser</b> Det skal være trygt og sikkert at parkere sin cykel ved en station eller busstoppested, eller let adgang til at medbringe cyklen. Ligeledes er trygge og tilgængelige adgangsforhold nødvendige. Der skal i den forbindelse kigges på prisstrukturen af den kollektive trafik i forhold til at understøtte kombinationsrejser og være et økonomisk fordelagtigt alternativ til bilen.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p><b>Tid</b> Tiden angives ofte som en af de afgørende faktorer for fravalget af cyklen. Hvis man skal bruge ekstra tid på at finde den rigtige vej, køre en omvej eller vente længe på tog/bus i skiftesituationer, vinder bilen ofte over cyklen. Ofte kan der dog være tale om en fejlagtig opfattelse af tidsforbrugt på cykel kontra i bil inkl. kø i myldretiden.</p> <p><b>Dårlig infrastruktur</b></p>

Er infrastrukturen dårlig vedligeholdt, mangelfuld eller slet ikke eksisterende på den nødvendige strækning, vinder bilen ofte over cyklen.

#### **Utryghed**

Føles cykelvejen utryg leder det ofte til, at særligt forældre vælger at køre deres børn til skole eller i fritiden frem for at cykle.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har som helhed arbejdet bredt og kontinuerligt med regional og tværkommunal cykelfremme i hovedstadsregionen de seneste 15 år. Det har resulteret i en årlig stigning i cykeltrafikken på supercykelstierne de seneste mange år i takt med rutenettets udvidelse og supercykelstiernes udbredelse. Samtidig har deltagelsen i samarbejdet sikret en stærk intern politisk forankring af cykelfremme i vores kommune, som har været med til at få cyklisme og cykelfremme højere op på den politiske dagsorden – lokalt som nationalt.

Som kommune i Supercykelstisamarbejdet har vi haft stor glæde af de nationale cykelpuljer. Der er brugt ca. 340 mio. kr. på at anlægge de 16 eksisterende supercykelstier. Kommunerne har tilsammen finansieret 180 mio. kr., og staten har finansieret 160 mio. kr. Efterfølgende har kommunerne løbende opgraderet ruterne for egne midler. Cykelpuljerne har været afgørende for at kommunerne i samarbejdet har kunne prioritere at etablere tværkommunale supercykelstier i de kommunale budgetter. Indtil videre er ingen af de etablerede supercykelstier er blevet til uden statslig støtte fra cykelpuljerne.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

#### **Kombinationsrejser bør være et selvstændigt tema**

Cyklen skal ses som en vigtig brik i den samlede rejse – og også længere rejser end den gennemsnitlige cykeltur. Kombinationsrejser bør behandles selvstændigt i strategien og ikke som underpunkt til hverdagscyklning.

#### **National cykelfremme skal fokuseres hvor der er størst mulighed for positive afledte effekter**

Staten skal hjælpe med at understøtte både kommunernes og regionernes cykelfremmende indsatser. Der skal fokus på, at pengene bliver brugt, hvor der er flest mennesker og dermed større udfordring med bl.a. trængsel og trafiksløj

#### **Der skal større inddragelse af kommunerne i udarbejdelse af strategien**

Med den nuværende fordeling af vejmyndighedsopgaver på cykelinfrastrukturuområdet mellem kommuner og staten er det væsentlig, at den regionale cykling bliver varetaget og prioriteret af alle offentlige parter både nu og på sigt. Det er derfor vigtigt at kommuner og regioner bliver taget i ed undervejs og har mulighed for at bidrage til udformningen om indholdet af strategien.

#### **Regionalt cykelfremme bør indgå som et tema eller en indsats**

Cyklen er ikke kun til de korte ture. Cyklen og især elcyklen har et stort potentiale på de længere distancer også. Og hvis flere danskere skal cykle, skal de regionale cykelforbindelser prioriteres, og på nationalt niveau skal cyklen betragtes som et regionalt pendlertransportmiddel på lige fod med bil, bus og tog. Ved at indtænke det regionale perspektiv i cykelstrategien styrkes samtidig et fokus på koblingen mellem land og by.

**Supercykelsamarbejdet har lavet et stort forarbejde, som bør anvendes aktivt i strategien**

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har i 2024 overrakt en fælles politisk [deklaration med tre anbefalinger](#), som samarbejdet ud fra et regionalt perspektiv betragter som de vigtigste, til at styrke tværkommunal og regional cykelfremme i den Nationale Cykelstrategi. Opsummeret anbefaler vi sammen med de 27 andre kommuner og Region Hovedstaden, der udgør Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen;

- 1. Statslig målsætning om 20 % flere cykelture*
- 2. Tværsektoriel handleplan for realiseringen af cykelstrategien*
- 3. Samfundsøkonomisk udmøntning af cykelinvesteringer*

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Fyplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

God cykelparkering og wayfinding/ kommunikation / nudging.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Cykelparkering og byplanlægning (samarbejder mellem kommune og institution), nem tilgængelig, attraktiv og tryk cykelparkering nær indgange.

Ved spidsbelastninger er der særlige indsatser som midlertidige parkeringer (angivet tydeligt) og tydelig kommunikation.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Cykelparkering – almindelige, aflåste samt overdækkede muligheder.

Evt. kampagne for øget cykelfremme, forbud mod bilparkering (eller gøre det svært evt. betaling) + elcykler, da der er nem adgang til regional grøncykelsti.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

At det er nemt, billigt (studerende) + sundt, daglig motion (for de ansatte, voksne)

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Afstand fra hjem til uddannelse/arbejdsplads.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Cykelparkering med Frederiksberg Kommune (men om det reelt har betydet, at flere benytter cyklen er spørgsmålet? Men der er kommet mere ordnede forhold – overskuelige forhold.



Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	X
Trykbed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	X
Promovering af elcykler		x	x		X
Byplanlægning	x	x	x		X
Cykelparkering	x	x			X

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Cykelambassaden (Cycling Embassy of Denmark) er en forening og brancheorganisation bestående af en lang række offentlige organisationer (kommuner, regioner og statslige myndigheder), private virksomheder (rådgivere, producenter, transportudbydere osv.) samt NGO'er og brancheorganisationer.

Cykelambassaden har eksisteret i 15 år og Cykelambassadens formål er at udvikle Danmark som cykelland og brande og markedsføre Danmark som verdens bedste cykelland og førende leverandør af viden, dialog og innovation på cykelområdet.

Cykelambassaden ønsker at bidrage til at fremme cykllismen både i Danmark og i resten af verden, og foreningens medlemmer arbejder sammen om at udvikle og markedsføre Danmark som cykelland. Det sker gennem vidensdeling, kommunikation og udvikling af landets cykelkultur og cykelløsninger i et unikt samarbejde på tværs af virksomheder, offentlige myndigheder og organisationer.

Helt konkret bidrager samarbejdet i Cykelambassaden til:

- Vidensdeling og idéudveksling mellem forskellige typer af aktører på cykelområdet i Danmark
- Fælles markedsføring af danske cykelløsninger og Danmark som cykelland i udlandet
- At gøre dansk cykelviden let tilgængelig for både danskere og ikke-danskere
- At understøtte arrangementer hos de danske ambassader og repræsentationer i udlandet
- Afholdelse af Masterclasses, som retter sig mod bl.a. trafikplanlæggere og beslutningstagere
- Professionel håndtering af besøgende, faglige delegationer og pressehenvendelser

Der er i dag 27 medlemmer, heriblandt 3 kommuner, Region Hovedstaden, 16 private virksomheder (rådgivere og producenter) samt andre typer af organisationer som DSB, Vejdirektoratet, DI, Dansk Cykelturisme og Cyklistforbundet. Cykelambassaden er medlem af Cykelrådet og var sidste år den drivende kraft i forhold til opfølgning på Cykeldeklarationen.

Foreningens medlemmer arbejder individuelt med alle de listede temaer. Samlet er Cykelambassaden et forum, hvor mange forskellige aktører på tværs af sektorer drøfter problemstillinger og diskuterer løsninger inden for de forskellige temaer. Cykelambassaden er det eneste samarbejdsforum på cykelområdet, hvor erhvervslivet og andre kommercielle partnere samarbejder direkte med offentlige myndigheder og civilsamfundet.

Cykelambassaden som organisation er således også et konkret eksempel på, hvordan tankerne i "Deklaration om øget samarbejde for at fremme cykling i Danmark" fra 2022 kan omsættes til handling. Cykelambassaden vil således også fremhæve, at erhvervslivet bør prioriteres som fokusområde i den kommende danske cykelstrategi, som det bliver i både den tyske og den franske cykelstrategi samt i EU's cykeldeklaration.

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

I Cykelambassaden har vi erfaringer med, at erfaringsudveksling, videndeling, ideudvikling og sparring på tværs af sektorer er centralt i forhold til at sikre et fagligt stærkt grundlag for cykelfremme.

Særligt i forhold til at arbejde strategisk med cykelfremme og anvende cykelfremme som løftestang for at nå øvrige mål inden for områder som klima, sundhed, miljø, uddannelse og jobskabelse har vi erfaring med, at tværsektorielt samarbejde skaber rum til at både at tænke nyt, tænke ting sammen og finde bredere finansiering til løsningerne. Særligt hollænderne er dygtige til at samarbejde på tværs og tænke cykelfremme ind alle steder i forbindelse med byudvikling, kollektiv transport, sundhed, forsikringsbranchen osv., hvorfor det er værd at inspiration derfra.

Selv om vi i Danmark er blandt de to førende lande på hverdagscyklingsområdet, så kan vi i den grad lære af mange af de ting, der sker internationalt på cykelområdet. Vi skal i højere grad lokalt teste og afprøve nye innovative løsninger fra udlandet og samarbejde med udlandet om indsamling af viden og forskning i, hvad der virker.

Cykelstier og infrastruktur kan ikke stå alene. Odense Cykelby (1999-2022) viste, at en kombination af trafikal fredeliggørelse, udvikling og etablering af cykelvenligt byrumsudstyr samt kommunikation og kampagner målrettet specifikke målgrupper fra børnehavebørn til ældre skabte 20% mere cykling og 20% reduktion i ulykker med cyklister.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

I Cykelambassaden anbefaler vi, at der kommer et strategisk indsatsområde med fokus på at styrke cykelindustriens rolle for udbredelse af cykling i bred forstand (cykler, udstyr, digitale services, infrastruktur og byudstyr, oplevelser, viden og know-how), som det er tilfældet i både den franske og tyske cykelstrategi og i den europæiske cykeldeklaration. Her gælder desuden, at cykling er en kilde til vækst og beskæftigelse, både i de brancher, der producerer og forhandler cykelrelaterede produkter og services, og i de brancher, for hvem cyklister udgør en del af kundesegmentet for fx detailhandel, overnatning og forplejning.

Inddragelse og styrkelse af den private sektor kan ikke blot bidrage til mere cykling i Danmark, man styrker også den grønne omstilling, skaber nye job i Danmark og understøtter eksport af dansk know-how og produkter til udlandet.

Det er også en måde at skabe gode vilkår for innovation og nytænkning i forhold til cykelfremme og skabe rammer for strategisk samarbejde mellem civilsamfund og offentlige myndigheder.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

Tryk og sikker infrastruktur for cyklister er afgørende, især i form af sammenhængende infrastruktur på tværs af kommunegrænser, fx i form af supercykelstier, rekreative knudepunktsnetværk og regionale og nationale cykelruter. Men også trafikal fredeliggørelse, særligt i tættere bebyggede bydele, som fx hastighedsbegrænsninger i større områder og reduktion af gennemkørende biltrafik, har stor betydning for, hvor trygt og attraktivt det er at cykle for den brede befolkning. Dertil kommer kampagner, motiverende kommunikation og adfærdsmæssige tiltag til forskellige målgrupper fra relevante aktører, herunder aktivisering af foreninger, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner som facilitatorer/motivatorer.

Endelig kan fremhæves økonomiske incitament. En række europæiske lande har gode erfaringer med fx skattefritagelse af arbejdsgeverbetalt cykel, revideret kørselsfradrag til fremme af cykling, støtte til køb af (el)(lad)cykler, mv.



**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

Manglende eller utryk infrastruktur for cyklister på veje med for meget biltrafik i for høj fart, utryghed pga. mange forskellige trafikantgrupper på cykelstien, manglende sammenhæng i cykelinfrastruktur på tværs af kommunegrænser, byplanlægning, der favoriserer biltransport, og dårlig dækning i offentlig transport.

Men det betyder også meget, hvor nemt, tilgængeligt og økonomisk fordelagtigt, det er at købe, parkere og køre i bil, og hvor nemt, tilgængeligt og økonomisk fordelagtigt, det er at bruge kollektiv transport. Så længe vores byer og infrastruktur med sit design, planlægning og incitamentsstrukturer nudger danskere til at køre bil, så er det det, vi gør.

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

Etablering af Cykelambassaden for 15 år siden, og det arbejde medlemmerne løbende har udført, har bidraget positivt til cykelfremme på følgende måde:

- Vi har hvert år promoveret Danmark og dansk cykelviden, -know-how og -produkter i udlandet, både i forbindelse med den årlige internationale Velo-City-konference, men også gennem afvikling af master classes og samarbejder med de danske ambassader i udlandet samt gennem modtagelse af tusindvis af politikere, planlæggere og journalister fra udlandet i Danmark til cykelture og oplæg.
- Vi har sikret erfaringsudveksling og vidensdeling med udlandet gennem gennemførelse af studieture til udlandet for vores medlemmer, import af viden fra udlandet gennem internationale oplægsholdere til vores møder og webinarer, afrapportering fra internationale konferencer til vores medlemmer, samt afvikling af møder og master classes sammen med andre europæiske cykelambassader.
- Vi har med støtte fra Cykelpuljen ad to omgange sikret deling af viden på cykelområdet gennem opdatering og digitalisering af ldekatalog for cykeltrafik på både dansk og engelsk.
- Sidst men ikke mindst har vi bidraget til Cykeldeklarationen og til, at der blev udarbejdet en opfølgende analyse af de 31 aktørers ressourcer, planlagte indsatsområder og aktiviteter på cykelområdet. I den forbindelse tog vi også initiativ til en styregruppe, der sikrede, at der løbende sidste år blev fulgt op på deklARATIONEN, og at forskellige modeller for etablering og finansiering af et organ i stil med det Hollandske Tour de Force-samarbejde, der fremadrettet kunne sikre, at der blev fulgt op på deklARATIONEN. Vi har sat pris på Transportministeriets deltagelse og forventer, at indsigterne fra dette arbejde vil indgå ifm. udarbejdelsen af den nationale cykelstrategi.

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det mædsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

Konkret vil vi pege på følgende centrale punkter:

1. Den kommende cykelstrategi bør rumme en helt konkret målsætning for den ønskede cykelandel som strategien skal indfri. Målsætningen bør som minimum være den samme som den, 31 centrale aktører på cykelområdet blev enige om i forbindelse med "Deklaration om øget samarbejde for at fremme cykling i Danmark" i 2022, nemlig 20% flere cyklede ture i 2030 sammenlignet med 2022.
2. Der bør ske en langt bredere ressourcetilførsel, hvis vi som land skal nå målet om 20% flere ture på cykel i 2030. Cykeltrafik ligger i dag under Transportministeriet, men det at få flere danskere til at vælge cyklen rummer potentialer for en lang række andre ressourcetilførselsområder – sundhed, børn og unge, klima og miljø, erhverv osv. Der bør således både på ministerielt niveau og i forhold til den private sektor og civilsamfundet ske en bred, tværsektoriel aktivisering for at potentialet forløses, og vi som samfund kan høste de mange positive effekter ved øget cykling.
3. Danmark bør styrke det internationale samarbejde om at levere på cykelfremme i hele Europa og i langt højere grad trække på sin rolle som foregangsland for mange andre lande på cykelområdet. I

Holland understøtter staten internationale samarbejder og videndeling på cykelområdet indenfor både transport, erhvervsfremme og ulandsbistand. En tilsvarende proaktiv rolle bør Danmark også indtage.

4. Der bør igangsættes et strategisk samarbejde med den danske cykelindustri og relaterede erhverv, der har betydning for danskernes cykling, og som gennem en styrket erhvervsmæssig cykelindsats ligeledes kan bidrage til øget vækst og beskæftigelse i Danmark.
5. Strategien bør indeholde en cykelvenlig revision af Færdselsloven, der giver plads til innovation, forsøg og en mindre rolle til Politiet. Der er i dag alt for stor forskel på, hvordan Politiet fortolker og udmønter lovgivningen i forskellige dele i landet. Derfor bør Politiets mandat tydeliggøres og ensrettes i hele landet samt reduceres på nogle områder.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Trykbel og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Cyklistforbundet arbejder med alle temaer og virkemidler i Vejdirektoratets matrice på side 1.

Via vores fire landsdækkende kampagner hjælper vi børn og voksne op på cyklen og hjælper deltagerne til sunde og aktive transportvaner i hverdagen. Ca. 200.000 børn og voksne deltager årligt i vores fire kampagner:

- Børnehavekampagnen 'Vi Kan Cykle!'
- Skolekampagnen 'Alle Børn Cykler'
- Ungdomsuddannelsernes Fælles-Tour
- Kollegakampagnen 'Vi cykler til arbejde' og Vintercyklingsugen

Cyklistforbundet hjælper og inspirerer andre til at arbejde målrettet og ambitiøst med cykelfremme – bl.a. via følgende indsats:

- Vi støtter virksomheder, der ønsker at flytte medarbejdere, varer og ydelser fra bil til cykel – herunder via transportvaneundersøgelser, certificeringsordningen *Cykelvenlig Arbejdsplads CFE 2030* og rådgivning målrettet den enkelte virksomhed
- Vi tilbyder kommuner partnerskab på vores kampagner og støtter med vores cykelregnskabsgenerator kommuner i at udarbejde kommunale cykelregnskaber
- Vi tilbyder via vores cykellegekorps kompetenceudvikling til pædagoger, der ønsker at blive klædt på til at lege cykelleg med børnene og styrke børns cykelglæde og cykelsikkerhed
- Vi tilbyder med idekataloget *Bliv en cykelvenlig Skole* viden og inspiration til skoler, der ønsker at understøtte, at flere børn cykler til skole
- Vi udvikler med projektet *Cykelglad SFO* en model for, hvordan SFO'en kan blive en givende arena for cykelfremme blandt børn
- Vi udvikler med projektet *Cyklende Fællesskaber* en metode og model for, hvordan væresteder kan bruge cyklen som redskab til bedre mental trivsel for mennesker, der lever med psykisk sårbarhed
- Vi tilbyder med projektet *Cykling for Alle* et sæt anbefalinger til indsatsområder og inspirationsmateriale, der hjælper fagprofessionelle som fx trafikplanlægger, fysio- og ergoterapeut, sagsbehandler eller socialpædagog i at styrke cykling blandt mennesker med handicap



- Vi udvikler med projektet *Cykelvenlig stations- og byudvikling* viden og anbefalinger, der skal kvalificere byplanlæggere i kommunalt og øvrigt regi til at udvikle mere cykelvenlige kvarterer og stationsområder

Cyklistforbundet deltager bl.a. i:

- Det kommunale Cykelfagråd
- Cykelambassaden
- Det Europæiske Cyklistforbund, ECF
- Cykelpolitisk Tænk tank
- Færdselssikkerhedskommissionen
- Rådet for Sikker Trafik
- Cykelrådet

Derudover er Cyklistforbundet repræsenteret i hele landet med 39 lokalafdelinger og yderligere 20 repræsentanter, og yder politisk interessevaretagelse både lokalt og nationalt.

### **Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Vi ser institutioner, skoler og virksomheder som højrelevante arenaer for lokalt arbejde med cykelfremme og tilbyder konkrete anbefalinger, viden og støtte til at blive cykelvenlig skole og cykelvenlig arbejdsplads. Fx har Taastrup Realskole aktivt arbejdet med en skolecyklingsstrategi og opnået imponerende resultater ved at benytte Cyklistforbundets anbefalinger.

Vi har desuden gode erfaringer med aktiveringskampagner for børnehaver, skoler, ungdomsuddannelser, hvor vi med forskellige kampagnegreb inspirerer og støtter børn, unge og voksne til at cykle mere i hverdagen.

Men rådgivning og kampagner gør det ikke alene. Infrastrukturen og rammerne i øvrigt er afgørende - fx:

- Børn får lov til at cykle meget mere til skole, når forholdene er meget trygge, fx med under- og overføringer mv.
- God cykelparkering ved knudepunkter er udover god og velfungerende offentlig transport en gamechanger for at styrke cykling. Ved Odense Banegård er alle adgangsveje er dækket ind med cykelparkering 11 forskellige steder. Odense Banegård er nu den station i DK, som flest cykler til (50 %)
- Der er behov for supercykelstier og generelt god, sammenhængende cykelinfrastruktur ud og ind af byerne. Erfaringer fra Supercykelstierne i hovedstadsområdet viser, at det helt konkret flytter bilister over på cykel.
- Cyklen skal behandles som et attraktivt og prioriteret transportmiddel både i kommunal og regional planlægning. Der er behov for byplanlægning, hvor cyklen er en hverdag, hvor cyklen er

hovedtransportmiddel, tænkes ind fra start - gode cykelforbindelser, nær forbindelse til f.eks. supercykelstinetværk og andre højklassede cykelstier.

- Det er behov for at ændre skattelovgivningen i en cykelvenlig retning – erfaringer fra Tyskland, Sverige, Belgien m.fl. viser, at det virker
- Elcyklen er med dens længere radius en gamechanger, som gør cykelpendling realistisk for flere. Lån en elcykel-indsatser har fungeret godt i flere kommuner – dette bør udbredes.
- Gratis cykelmedtagning i tog og busser med høj frekvens, høj driftsstabilitet, pålidelighed sætter cykel+tog i en konkurrencedygtig position i forhold til bilen. Dog kan manglende kapacitet og kraftigt forøgede priser sætte en kæp i hjulet på en positiv udvikling. Muligheden for mere cykelmedtagning skal udformes, så det ikke tager plads fra passagererne.

#### Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- Lovgivning, fx
  - Skattelovgivning – der skal økonomiske incitamenter til at få folk til at erstatte bilture med cykelture
  - Hastighedsnedsættelser i byerne og generelt i et omfang, så cyklister ikke skal dele vejen med biler, der kører over 30 km/t. I den sammenhæng bør politiets ageren ensartes i hele landet samt mandat reduceres på nogle områder
  - Ændringer i færdselslov, bekendtgørelser og vejregler, der sikrer bedre rammer for cykelgader, ladcykellogistik, skole-zoner, cykelparkeringsforbud, cykling mod ensretning og regler for fjernelse af parkerede cykler
  - Trængselsafgift rundt om de større byer – der afspejler de reelle eksternaliteter for bilkørsel, og dermed vil stille cyklen mere fordelagtigt i konkurrencen med bilen
  - Regioner skal forpligtes til at udvikle skadestuedata-model ift. tilskadekomne i trafikuheld
  - Dispensation fra anlægsloft m. cykelinfrastruktur
  - National 1,5 meter-regel for overhaling af cykler på veje uden cykelstier
- Flere, bedre og sammenhængende cykelstier
  - Majoriteten af steder i DK kan fortsat ikke nås på en tryk og sikker måde på cykel. Hvor biler og cykler blandes, bør bilen ikke automatisk prioriteres på bekostning af cyklen.
  - Fremkommelighed i de større byer; udvidelse af cykelstier, parallelle forbindelser, grønne bølger for cykler
  - Holistisk tilgang til cykelstiens moderne miks, hvor ladcykler, e-løbehjul, speedpedelecs og meget andet i dag slås om pladsen – ændringer i lovgivning og bekendtgørelser.

- Det bør adresseres, hvordan hurtige/store/tunge nye cykelformer kan komme ud på vejen sammen med bilerne i byerne, så cykelstierne ikke agerer "skraldespand" for al ny mikromobilitet og dermed øger utrygheden (som vil koste cyklister)
- I de større byer vil pladsfordelingen mellem trafikantgrupper komme i fokus – og man vil selv i mindre byer blive overraskede over, hvor meget plads biler får
- Fokus på overordnet planlægning af cykelstier fx i form af en national stiplan, der skal sikre en større sammenhæng på tværs af kommuner og regioner og med god opkobling på supercykelstier og offentlig transport
- Påvirkning, aktivering og adfærdsændring
  - Aktiveringskampagner - indsatser målrettet befolkningen,
  - Oplysningskampagner - italesættelse over for befolkningen
- Vejdirektoratets cykelpuljer:
  - Højere tilskudsandel fra staten helt generelt for at prioritere cykelfremme
  - Fast årlig % af puljemidler til tværkommunale projekter (fx supercykelstier) samt højere finansieringsprocent på tværgående ruter
  - Generelt en økonomisk opprioritering af cyklisme
- Byplanlægning
  - Fremfor at planlægge byer bilcentrisk, hvor afstande øges, hvor mindre bysamfund underlægges de større, og hvor det kræver bil for at opnå en bestemt service, bør der planlægges, således at cyklen fungerer som det oplagte og attraktive transportmiddel i langt flere sammenhænge end i dag
  - F.eks. kan indsatser mod døde bymidter bruges til at forbedre cykelforholdene i mindre bysamfund og dermed styrke decentraliteten
  - Fokus på cyklers fremkommelighed bør ligestilles med hensyn såsom tryghed, sikkerhed, byliv, børneliv mv.

#### Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Tryghed
- Sikkerhed
- Bekvemmelighed
- Funktionstæthed – boliger, arbejdspladser, fritid
- Afstand
- Fremkommelighed
- Økonomi
- Tid

- Værdier
- Når cyklen er et opprioriteret transportmiddel
- Pålidelighed (fx ifm. kombinationsrejser)
- Flexibilitet
- Tryk, sikker parkering
- Cykelttyverisikring

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

- Samme som ovenstående med omvendt fortegn
- Alternative transportformers vilkår (fx hvordan cyklisme påvirkes, når forholdene for biler, offentlig transport mv. forbedres eller forværres)
- Manglende opprioritering af cyklister til vigtige steder, fx bycentre, uddannelse, større arbejdspladser

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

- Rådgivning af virksomheder, hvor virksomheder lærer at omstille til elladcykler fra bil
- Vores aktiveringskampagne *Vi Cykler Til Arbejde*, der får inkarnerede bilister til at blive cyklister og inspirerer virksomheder til at bakke op om cykelfremme
- Cykling for alle – fokus på handicappede og andre, der i dag har dårligere adgang til cyklen
- Cyklende fællesskaber – fokus på særligt udfordrede grupper, der opnår fællesskab og motion gennem cyklen
- Vores kompetenceudvikling af pædagoger til at styrke børns cykelsikkerhed og cykelglæde
- Vores generelle arbejde på tværs af arenaer; brancheorganisationer, fagforeninger

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

- Politisk handlerum
  - Der er brug for afklaring på, hvordan staten kan påtage sig mere ansvar på cykelområdet – fx når det kommer til relevante lovændringer inden for fx skatteområdet, politiets myndighedsudøvelse i forhold til hastighedsbegrænsninger, finansiering og myndighedsudøvelse ifm. etablering af supercykelstier.
  - Dette skal ses i lyset af de samfundsmæssige gevinster ved, at flere cykler mere. Det vil kunne mærkes positivt på folkesundhed og vil dermed reducere statens enorme

sundhedsudgifter. En cykelstrategi bør således også som minimum belyse, hvor udgifterne og indtægterne ifm. cyklisme i dag ligger – og gerne anvise mulige overflytninger for at få mere balance i regnskabet.

- Strategisk
  - Det er afgørende nødvendigt, at en cykelstrategi ser udover den nuværende cykelpulje og også opsætter mål, der kan rammesætte ambitionsniveauet for en ny infrastrukturaftale i 2030'erne.
  - Man bør derfor dele strategien op i en udmøntningsdel og en reel strategi, der ikke er bundet op på de afsatte midler i den eksisterende infrastrukturaftale, men af 20 % målet
  - Cykelstrategien bør tænkes sammen med en mere omfattende mobilitetsplan, der adresserer en langsigtet strategi for, hvordan investeringer i fremtiden skal foretages ud fra en betragtning om hvilken trafik vi vil have mere af
  - En cykelstrategi skal se på, hvordan man uden for de store byer kan øge konkurrencefordelen for cyklen over bilen
  - Cykelstrategien bør også adressere, om fx 1% stigning i cykeltrafik i udkantsområder er mere ønskeligt end 1% stigning i vækstområder.
  - Adressering af, at det kommunale anlægsloft er en strukturel stopklods, der hvert år forhindrer mange gode cykelprojekter i at blive realiseret
  - En cykelstrategi kunne tænkes at være opdelt i fx to kategorier;
    - Strategiske indsatser for "samfundsøkonomisk" cykelinfrastruktur der vil øge andelen af cyklister og have god samfundsøkonomi
    - Strategiske indsatser for "rettigheds-"cykelinfrastruktur, der vil øge andelen af cyklister også selvom disse ikke kan fremvise positiv samfundsøkonomi
- Tværpolitisk - en cykelstrategi skal kunne adressere tværministerielt
  - En cykelstrategi bør belyse, hvordan især provinskommuners lempelige planlægning dag for dag øger incitamentet til at køre i bil – samt anviser løsninger
  - Styrket folkesundhed (Sundhedsministeriet)
  - Reduceret cykeltyverier (Justitsministeriet)
- De af Vejdirektoratet fremsatte temaer, kan evt. udbygges således:
  - Hverdagscyklng: Genveje for cyklister og omveje for bilister i hele landet
  - Børne- og ungdomscyklng: Broer og tunneller
  - Rekreativ cyklng: Kobling til hverdagscyklisme i fx landområder
  - Cykelkultur med plads til alle: Den lavere middelklasse cykler mindst – og kæmper også mest med dårlig sundhed
- Analytisk og benchmarking

- Sammenlign investeringer i DK med Holland, Irland, Wales mv. og andre lande, hvor man markant har sadlet om, og fx har allokeret en større procentdel af det nationale cykelinfrastrukturbudget til cyklisme eller helt stoppet med investeringer i motorveje
- Det er generelt vigtigt i arbejdet med en cykelstrategi at være analytisk skarp og se på, hvordan forskellige områder skal performe på modal split på rejser u. fx 5 km i stedet for en generel modal split, hvor fx polycentriske byområder som Østjylland scorer dårligt (ikke fordi de er planlagt dårligt lokalt, men indgår i et anderledes byhierarki)
- Internationalt
  - Kan Danmark være en del af et europæisk cykel-kraftcenter, hvor digitale services, produktion, udvikling mv. tænkes sammen? Ideerne lever i EU's Cycling Declaration, hvor man specifikt forsøger at gøre EU mere uafhængigt af fx Kina
  - Udviklingsbistand hjælp til u-lande i form af knowhow (Udenrigsministeriet)

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungencykling	Fendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelpartering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Danmarks Cykleunion (DCU) er interesseorganisation for den idrætslige cykling i Danmark.

DCU's hovedformål er at fremme den idrætslige cykling. Det omfatter særligt, men ikke udelukkende;

- Understøttelse af foreninger

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Der er vist klare sammenhænge mellem at man dyrker idrætslig cykling og brug af cyklen til daglig transport. Idrætslig cykling har således stor effekt både direkte på folkesundheden, men også på de mange afledte positive effekter ved at de cykelsportsaktive også i højere grad tager cyklen til skole og på arbejde.

Idrættens analyseinstitut (IDAN) betegede i deres 2020-rapport den idrætslige cykling som en "megatrend". Det dækkede over at andelen af befolkningen der cyklede med motionsformål (ikke transport) var steget fra ca. 2% i 1993 til over 15% i 2020.

Der har været stor fremgang inden for alle cykle-discipliner, men udviklingen i antal aktive er i høj grad drevet af en betydelig interesse for terræn-cykling, dvs. cykling i naturen på MTB eller som gravel-cykling (grusvejscykling).

DCU har betydeligt fokus på at få børn og unge til at vælge cykling som idræt. Vi har haft stor succes med SKODA BØRNETOUR som er børnecykelløb for nybegyndere i alderen 3-15 år, og som afvikles på korte sikre rundstrækninger over hele landet fra april til september.



<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Sikre at børn og unge tidligt vælger et liv med cyklen som naturligt førstevalg</li><li>2. Faciliteter til cyklende i byer og i naturen.</li><li>3. Opprioritering af cyklende i trafikmønstrer i byerne.</li></ol> <p>Der skal arbejdes med forældrens rolle og styrkelse af børnerettede cykelfaciliteter inkl. de rent rekreative. Børn skal tænke sjov leg når de ser deres cykel.</p> <p>For både transportcykling og idrætslig cykling er adgang til faciliteter helt afgørende. Dvs. et godt net af veldimensionerede cykelstier både i byer, på landet hvor nødvendigt og i naturområder (typisk dedikerede grusstier og MTB-spor).</p> <p>Der etableres desværre fortsat mange løsninger for cyklister i byerne hvor de cyklende prioriteres lavt i trafikmønstrer. Her bør man skele til Holland hvor de cyklende prioriteres højt (f.eks. over gående).</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Transportcykling; 1) Sammenhængende cykelinfrastruktur, 2) Prioritering af cykling i trafikmønstrer, 3) Sikker cykelparkering ved destinationer</p> <p>Idrætslig cykling: Ønsket om fleksibel sund motion med mulighed for gode fællesskaber. Gode cykelstier både i byer og særligt i naturen. Let adgang og kort afstand til cykelfaciliteter (f.eks. MTB-spor og til mærkede ruter. God kultur i samfærdsel på veje.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Transportcykling (for) Stor afstand til destination, oplevet farlig cykelvej, oplevelsen af at biler prioriteres højere, ringe faciliteter ved destination (usikker cykelparkering, manglende omklædningsfaciliteter / mulighed for tørring af regntøj). "Bøvl" med reparation af cykel.</p> <p>Idrætslig cykling: Tab af faciliteter, skader, svigtende fællesskaber, nye interesser</p>

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Vi finder at mange af DCU's konkrete projekter især rettet mod styrkelse af foreninger og faciliteter har haft positiv betydning for cyklisme generelt. Vi har også klare indikationer på at den massive medieeksponering af elitecykling/professionel cykling virker styrkende på befolkningens lyst til at cykle.

DCU har blandt andet i samarbejde med DGI understøttet "OnTrail" programmet der har til formål at øge kvaliteten af og sikre ensartet kategorisering af de mere end 200 MTB-spor i Danmark. En indsats der har været afgørende for at mere end en halv million danskere kører MTB for motion.

DCU's arbejde med styrkelse af foreningerne har også store positive effekter. Mange steder er det foreningerne og de lokale frivillige der driver initiativer som styrker cyklisme i lokalsamfundene. En styrkelse af cykelmiljøerne er således en investering i at frivillige driver og fremmer faciliteter, mødesteder, træningsfællesskaber, initiativer der understøtter flere børn og unge på cykel og andre positive effekter

Mere end 13.000 børn har siden 2021 deltaget i Škoda BørneTour, og det kan mærkes hos de lokale cykelklubber, der oplever fremgang blandt de helt unge medlemmer. Škoda BørneTour er et led i Danmarks Cykle Unions arbejde med at tiltrække flere børn og unge til cykelsporten, og hver enkelt event afvikles i samarbejde med en lokal cykelklub, der efterfølgende inviterer deltagerne til et introforløb i klubben.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Det er vigtigt at den idrætslige cykling, både organiseret og selvorganiseret, prioriteres højt i en kommende cykelstrategi. Her et særligt fokus på gode faciliteter til børn og unges leg og færdighedsudvikling på cykler. Her primært på bynære sjove stier i naturen rettet mod børn i alle aldre, pumptrack-anlæg og MTB-anlæg i byer.

DCU foreslår desuden at separerede stier til cykling i naturen prioriteres meget højt. Interessen for cykling på grusstier og grusveje i det danske landskab er meget stor og stigende. Også så stor at der flere steder er trængselsproblemer i forhold til øvrige færdsel, f.eks. gående og ridende. Således fordrer en bæredygtig udvikling at det nationale net af cykelstier inkl grusstier styrkes og udvides.

Det er aktuelt en alvorlig bekymring at de nødvendige men også meget omfattende tiltag til styrkelse af naturværdier får negative konsekvenser for cykling i naturen som dyrkes af mere end en halv million danskere. Desværre indeholder naturprojekterne f.eks. Natur og Biodiversitetspakken ikke løsninger for de idrætsaktiviteter som ikke kan foregå i områder hvor der f.eks. etableres græsning. En kommende cykelstrategi bør således omfatte klare politikker om at rekreativ infrastruktur til cykling opprioriteres i de naturområder der ikke indhegnes til græsning. Samtidig skal man være opmærksom på at øget afstand til cyklefaciliteter som f.eks. MTB-spor vil få flere til at stoppe med idrætslig cykling.

Har I spørgsmål til spørgergammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Erne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Foreningen Dansk Cykelturisme er et partnerskab mellem offentlige og private aktører med det formål at udvikle rekreativ cykling og cykelturisme i Danmark.

Vi er i høj grad en udviklingsorganisation, der sætter gang i nye projekter og initiativer som for eksempel det nye rekreative cykelnet, der er blevet udviklet og testet i samarbejde med 5 pilotkommuner.

Vi har også forskellige mere driftsorienterede opgaver såsom at drive hjemmesiden [ruter.dk](http://ruter.dk), der er udviklet i samarbejde med VD, og som formidler de nationale cykelruter og EuroVelo-ruteme i Danmark. Vi sørger i den forbindelse også for, at de nationale cykelruter er opdaterede i GeoFA og OSM.

Endelig indsamler og producerer vi viden om rekreativ cykling og cykelturisme, som vi formidler via vores hjemmeside [cykelturisme.dk](http://cykelturisme.dk) og direkte til vores medlemmer. Ca. 6 gange om året udsender vi et gratis nyhedsbrev til alle interesserede.

Gennem vores 10-årige eksistens har vi både opbygget stærke og fokuserede kompetencer og et stort netværk i Danmark og udlandet, som vi kan trække på.

Siden 2016 har Dansk Cykelturisme været nationalt EuroVelo koordinationscenter for Danmark. EuroVelo er de europæiske cykelruter, der overordnet koordineres af ECF i Bruxelles. Dansk Cykelturismes direktør er formand for EuroVelo Council, der rådgiver teamet i ECF.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Det, der formentlig giver mest værdi for pengene, er bedre formidling af de cykelmuligheder, der allerede findes eller som jævnligt opstår. Vi ved, at der er en meget stor interesse fra turister for at cykle i Danmark (VisitDenmarks analyser), men det kan være svært at finde frem til gode cykelruter, hvis man ikke er stedkendt eller har besøgt Danmark før.

Formidlingen af især de nationale cykelruter fik et væsentligt løft med [ruter.dk](http://ruter.dk), og det er vigtigt, at denne side prioriteres fremover, og at den udbygges med øvrige relevante ruter.

Derudover har vi god erfaring med – sammen med kommuner – at lave simple og adfærdsændrende tiltag til fremme af cykling. Det kan være alt fra små, målrettede kampagner over bedre tilgængelighed af cykler til bedre vejvisning.

Lige så vigtigt er det at understøtte de kommercielle aktører, såsom cykeludlejere, overnattingsaktører, turoperatører m.fl., da de skaber den service, som er forudsætningen for at flere kan opleve Danmark på cykel.

Endelig mener vi, at det nye rekreative cykelnet (se [knudepunkter.dk](http://knudepunkter.dk) – tavlerne er i proces med at blive godkendt i VD – vil være det største enkeltstående, rekreative bidrag til opnåelse af 20%-målsætningen i Cykeldeklarationen.

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Først og fremmest hele tiden at arbejde for, at det skal være let for brugerne at finde frem til gode cykeloplevelser i hele landet via god formidling og vedligeholdt afmærkning af cykelruter.</p> <p>Dernæst at adressere adfædsændringer og i den forbindelse få kortlagt, hvilke barrierer, der står i vejen for mere cykling. Her kommer man ikke uden om, at der er grænser for, hvor meget man kan fremme cykling uden også at gøre transportformer, som man ønsker sig mindre brug af, mindre attraktive.</p> <p>Dernæst er det umådeligt vigtigt at få højet den strategiske planlægning af cykelinfrastruktur, så anlægsprojekterne fokuseres der, hvor det har størst effekt: sikre krydsninger, planlægning af cykelkoridorer, udbedre missing links, nedklassificering af veje osv.</p> <p>Endeligt bør der afsættes statslige midler til udrulning af det rekreative cykelnet. Det er i høj grad i national interesse med et sammenhængende net af cykelruter i høj kvalitet. Det nuværende rutenet bestående af nationale, regionale og lokale ruter har eksisteret i over 30 år, og det fortjener en overhaling og en opdatering. Det kan det rekreative cykelnet tilvejebringe. Samtidigt er det vigtigt at give de nationale cykelruter en opdatering med udgangspunkt i rapporten 'Input til forbedringer af de Nationale Cykelruter'.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Tryk og sikker infrastruktur for cyklister i hele landet. Og hvis cykling foregår på vejnettet, så er en hensynsfuld trafikultur med større overhalingsafstand og lavere overhalingshastighed essentiel.</p> <p>God kommunikation om cykelmuligheder: Hvis vi ikke fortæller, hvor mulighederne er, er det kun de stedkendte, der cykler.</p> <p>En levende og aktiv cykelkultur: Det har en voldsomt smittende effekt at se andre cyklister. Så det må være et hovedfokus i strategien at sørge for at puste liv i en aflagende cykelkultur.</p> <p>God afmærkning af cykelruter: God afmærkning skaber tryghed og "flow" på cykelturen. Samtidigt fungerer vedligeholdte skilte som små reklamesøjler for cykelture og giver indtryk af, at cyklister er nogle man gerne investerer i.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?</p> <p>Manglende eller utilstrækkelig information om cykelmuligheder: Hvis man ikke bliver inviteret ud, eller kan finde gode cykelmuligheder, så kommer man ikke afsted.</p> <p>Utryghed på vejene: Biltrafikken stiger, og biler bliver stadig større. Det skaber utryghed på de veje, hvor cyklister og bilister må deles om pladsen. Samtidigt er trafikulturen desværre tilfagende aggressiv.</p> <p>Derudover kan en meget skarp konkurrence fra udlandet betyde, at cykelturister ikke fravælger cyklen, men fravælger Danmark som destination til cykelferien.</p>

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

"Fremtidens Rekreative Netværk", støttet af Friluftsrådet: I projektet har vi udviklet og afprøvet et såkaldt knudepunktsnetværk i Danmark. Det er tavlerne til det netværk, der nu har opnået godkendelse i Vejdirektoratet. Se [knudepunkter.dk](https://www.knudepunkter.dk)

"Veje til mere cykling på danske feriedestinationer", støttet af Cykelpuljen: I projektet arbejder vi sammen med tre kommuner/feriedestinationer om at flytte småture fra bil til cykel. Projektet sigter mod at skabe adfærdssændringer ved først at analysere barrierer for cykling og dernæst fjerne disse barrierer.

"[ruter.dk](https://www.visitfjordlandet.dk/outdoor/cykeloplevelser/bedste-cykelruter/)" er etableret med midler fra Vejdirektoratet og formidler de nationale cykelruter samt EuroVelo-ruter i Danmark. Hjemmesiden blev lanceret i 2023 og i 2024 udviklede vi en iframe-løsning i tilknytning til siden, så ruter også kan vises på andre hjemmesider, eks. <https://www.visitfjordlandet.dk/outdoor/cykeloplevelser/bedste-cykelruter/>

"Kvalitetstjek af de nationale cykelruter", støttet af Cykelpuljen: Over en periode på 5 år har vi gennemcyklet næsten alle nationale cykelruter og efterfølgende udarbejdet ruterapporter med konkrete anbefalinger til vejmyndigheder. Senest har vi tjekket Hærvejsruten og udviklet en klassifikationsmodel.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Rekreativ cykling og cykelturisme er ikke kun godt for folkesundheden, som der står i kommissoriet. Det skaber i den grad også omsætning og dermed arbejdspladser i hele landet. Et forsigtigt bud er en turismeomsætning relateret til cykling på årligt 10 mia. kr.

De nationale cykelruter har i over 30 år været ryggraden i vores cykelrutenet, og de udfylder stadig en vigtig rolle. Men de trænger til en opdatering, hvis de skal kunne hævde sig i en stadig stærkere konkurrence fra udenlandske ruter, der tiltrækker op til 20 gange flere cyklister end de mest populære danske ruter.

Det er mindst lige så vigtigt, at der sættes fokus på kortere cykelruter, der inviterer til dagsture og udflugter. Her har Dansk Cykelturisme og Dansk Kyst- og Naturturisme i fællesskab udviklet og afprøvet et rekreativt cykelnet, som er klar til national udrulning. Det bør bestemt nævnes og prioriteres i strategien.

En akilleshæl i udviklingen i rekreativ cykling og cykelturisme har i mange år været en svag organisering, hvor mange vejmyndigheder (kommuner og stat), mange private aktører og nogle få nationale organisationer (VisitDenmark, Dansk Kyst- og Naturturisme, Dansk Cykelturisme m.fl.) i fællesskab står for at skulle skabe, vedligeholde, formidle og markedsføre et sammenhængende produkt på tværs af myndighedsgrensener og på tværs af offentlig infrastruktur og privat service. Det kræver en stor mængde koordinering, videndeling, fælles strategi m.m. I flere lande er man lykkedes med at skabe en stærk organisering – eksempelvis Schweiz, Holland, Frankrig – det bør tjene som inspiration for Danmark, så vi får mest mulig værdi ud af vores investeringer og indsats.

Har I spørgsmål til spørgergammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Trykbel og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Prævention af ulykker		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Dansk Erhverv arbejder med cykelfremme inde for både persontransport og erhvervstransport for samtlige af Dansk Erhvervs medlemmer. I Dansk Erhverv ser vi cyklen som en af de centrale løsninger i omstillingen af sektoren og både borgernes og virksomhedernes transportvaner. Gennem politisk interessevaretagelse understøtter vi cykelfremme både i kommunalt, regionalt, nationalt og EU-regi.

Dansk Erhverv støtter op omkring de udvalgte områder, men mener i øvrigt at erhvervscyklisme også bør indgå som et selvstændigt område på lige fod med de andre.

I forbindelse med Cykeltopmøde i København i 2022 underskrev Dansk Erhverv sammen med 30 andre offentlige og private aktører en fælles deklARATION for at styrke cykling i Danmark. Det gjorde vi, fordi det at få flere op på cyklen kan imødekomme centrale samfundsudfordringer såsom CO2-udledninger fra transporten, trafiksikkerhed, stigende trængsel, luftforurening og støj. Der til kan danskernes sundhed forbedres markant ved mere cykling, så den aktuelle stigning i livstilssygdomme, overvægt og fysisk inaktivitet kan afhjælpes. Fritidsture og rekreative oplevelser på cykel kan bidrage til at styrke turisme, vitalisere bymidter, og understøtte det gode børne-, unge- og ældreliv.

I Dansk Erhverv har vi en række medlemmer som vi samarbejder med, herunder Cyklistforbundet, Danske Cykelhandlere, cykelproducenter og distributionsvirksomheder der anvender, eller ønsker at anvende, cykellogistik i deres forretning. Vi mener at både virksomheder og medarbejdere har stor gavn af at cykle til arbejde og ved at øge brugen af cyklen som transportmiddel når man er på arbejde. I 2024 var Dansk Erhverv eks. ambassadør for Cyklistforbundets cykelkampagne 'Vi Cykler Til Arbejde', hvor vi både internt i organisationen og via offentlige kanaler, har støttet op omkring kampagnen.

Dansk Erhverv Transport har i efteråret 2024 lanceret et oplæg til en grøn mobilitetsplan, hvor vi foreslår at der igangsættes en række analyser, der skal bidrage til arbejdet for en samlet plan. Dette omfatter bl.a. fremme af mikromobilitet, hvor målet bør være at få så meget persontransport som muligt flyttet over på cyklen. Hertil bør det være en målsætning at erhvervstransport, både fragt og virksomhedsflåder, flyttes til ladcykler i et passende omfang. Vi foreslår derudover en række analyser af fremtidens mikromobilitet, der udforsker:

- Potentialer og udfordringer ved at udnytte mikromobilitet både i byer og mellem byer, som ligger i umiddelbar nærhed af hinanden.
- Potentialer for mikromobilitet i yderområder, herunder cykelfremme i landdistrikter, samt opkobling til den kollektive transport.
- Lovgivningsmæssige barrierer for at udnytte elektriske ladcykler til erhvervstransport.

Derudover deltager Dansk Erhverv i Cykelpolitisk Tænketaank.



**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Som erhvervsorganisation ser vi virksomhederne som en vigtig faktor hvad angår cykelfremme og det er en målsætning at så mange medarbejdere som muligt tager cyklen, og evt. kombinerer cykelpendling med kollektive transportformer, når de skal på arbejde. Derfor støtter Dansk Erhverv også op omkring Cyklistforbundets kampagnearbejde og tiltag om at blive cykelvenlig arbejdsplads.

Virksomheder har også et ansvar for at gøre det så attraktivt som muligt for deres medarbejdere, at vælge cyklen frem for særligt bilen. Dette kræver at rammevilkårene, der gør det muligt for virksomhederne at give disse incitamenter, er på plads. Her spænder særligt den nuværende skattelovgivning ben for virksomhedernes spillerum hvad angår cykelfremme på arbejdspladsen.

Vores erfaring er, at selvom det er langt billigere og sundere at cykle frem for eks. at tage bilen eller i mange tilfælde også offentlig transport, fravælges cyklen ofte som transportmiddel fordi det af nogle anses som "mere besværligt" og en fastgroethed i transportvaner. Vi mener derfor at det er vigtigt at fokusere på:

- Tryk, sikker og sammenhængende cykelinfrastruktur af god kvalitet, både i og udenfor byerne, også på tværs af kommuner og regioner med god opkobling på supercykelstierne og offentlig transport. Her spiller byplanlægningen en vigtig rolle, hvor cyklister og cykelinfrastruktur skal prioriteres og tænkes ind fra begyndelsen som en del af en bæredygtig og fremtidssikret planpraksis, samt best practice ift. cykelinfrastruktur.
- Skattelovgivningen skal tilgodesee cyklisme og det skal være muligt for virksomheder at levere attraktive cykelordninger for deres medarbejdere, eks. lån af elcykler, og belønne dem der cykler. Her kan peges på gode eksempler fra eks. Belgiens Employment Law.
- Forbedring af generelle cykelforhold. Cykelparkering skal eks. forbedres ved offentlig transport. Det skal være nemt, sikkert ift. tyveri og trygt at parkere sin cykel, ladcykel og elcykel. Arbejdspladser bør i øvrigt også sikre at der er gode cykelparkeringsforhold for deres medarbejdere og øvrige faciliteter som tørrerum og omklædningsrum, der også gør det attraktivt at cykle når det er dårligt vejr og på de længere distancer.
- Pendlercykling kan med fordel tænkes sammen med børnecykling, da mange pendlere afleverer deres børn i institution eller skole på vej til arbejde. Det skal være nemt og trygt at kombinere disse.
- Kultur, herunder virksomhedskultur, kan spille en stor rolle. Her har virksomhederne også et ansvar for, udover øvrige incitamenter, at sikre en god cykelkultur på arbejdspladsen.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Sikkerhed, herunder forbedring af standarder:

- Der bør indføres klare og bedre standarder for særligt ladcykler, der sikrer god kvalitet og sikkerhed for både cyklister og andre trafikanter. Dansk Erhverv ønsker som udgangspunkt ikke unødigt regulering, men skal cyklisme tages alvorligt som transportform, og cyklen som transportmiddel, og blive mere konkurrencedygtigt ift. passive transportformer, er der behov for at stille krav til branchen og cyklernes indretning eks. hvad angår stel og bremseevne. Vi forventer, at der de kommende år vil komme øget diskussion om pladskrav og sikkerhedskrav til både ladcykler (persontransport og til erhverv), elcykler, almindelige cykler og speed pedelecs på cykelstien.
- Eksempler på fornuftige standarder: *DSF/prEN 17860-5 - Cykler til person- og lasttransport – Del 5: Elektriske aspekter (forslag)*, der lægger sig op ad den tyske standard: *DIN 79010 - Cycles - Transportation bikes and cargo bikes - Requirements and test methods for single- and multi-track cycles*

- Behov for dialog om færdselssikkerhed som et vigtigt skridt mod større sikkerhed på cykelstien og i blandet trafik.

#### Bedre infrastruktur og byplanlægning:

- Som nævnt ovenfor forventer vi at pladsfordelingen bliver en vigtig faktor i arbejdet med cykelfremme. Dette bør sammentænkes med fremme af mikromobilitet og aktive transportformer i øvrigt. Vi ønsker ikke, at der opstår "kamp om pladsen" mellem disse aktører, men at der findes gode kompromisser. Dette bør også integreres i generel planpraksis og design.
- Ladcykler er for mange en god erstatning til bilen eller bil nr. 2. Det er vigtigt at ladcyklerne integreres i byplanlægningen og i infrastrukturen, både hvad angår cykelstier, parkering, cykelgader eller at tage vejbanen i brug – i sammenhæng med øvrige adfærdsændringer og sikkerhedsiltag.

#### Ændring af øvrig lovgivning:

- Skattelovgivning der giver virksomheder mulighed for cykelfremmende medarbejderordninger.
- Kørselsfradrag der giver større incitament til at vælge cyklen, både på de korte og lange distancer, som det foretrukne pendlertransportmiddel.
- Roadpricing eller lign. tiltag, der øger de økonomiske incitamenter til at lade bilen stå.
- Subsidiordninger til indkøb af ladcykler og elektriske ladcykler til særligt virksomheder evt. bundet op på kommercielle flåder.

#### Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Sikkerhed og tryghed på cykelstien.
- Mindre frygt for cykeltveri – kvalitetscykler, ladcykler og elcykler er for mange en stor investering (mange har også bil) – koblet op med sikker og tryk cykelparkering.
- Hjælp og støtte til at ændre sine transportvaner. Dette evt. understøttet af arbejdspladsen, der er med til at sikre god cykeltkultur og gode forbilleder.
- Mulighed for god kombination med offentlig transport og gode muligheder for at tage sin cykel med sig videre.

#### Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk travælger cyklen?

- Længere transporttid på de lange distancer. Her kan elcykler dog få en vigtig rolle.
- Allerede indlejrede transportvaner særligt i kombination med bilejerskab.
- Cykelfremme prioriteres ikke på arbejdspladsen.
- Manglende muligheder for at kombinere cykling med offentlig transport.
- Manglende sikkerhed på cykelstieme eller en manglende følelse af sikkerhed.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Bred politisk interessevaretagelse hvad angår cykelfremme og bistand af medlemmer.
- Deltagelse og bidrag på Cykeltopmødet i 2022, hvor vi underskrev cykeldeklarationen.
- Samarbejde og ambassadørskab for Cyklistforbundets kampagne 'Vi cykler til arbejde'.
- Rådgivning blandt vores 18.000+ medlemsvirksomheder hvad angår medarbejdertransport og erhvervstransport.
- Dialog med myndigheder hvad angår forbedring af cykelstandarder og sikkerhed.
- Deltagelse i Cykelpolitisk Tænketank.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

**Fokus på cyklisme og erhverv, herunder cykellogistik:**

- Dansk Erhverv mener, at der i en cykelstrategi bør indgå en selvstændig søjle der fokuserer på cyklisme og erhverv, herunder på cykellogistik og øvrig brug af cykler og ladcykler i forbindelse med erhvervstransport, cykelturisme, salg- og serviceerhverv, genbrug/genanvendelse, cykeldata etc.
- Med fokus på erhvervsøkonomiske potentialer indenfor eks. klima, miljø, trængsel, sundhed og arbejdskraft, og barrierer for cykelfremme indenfor erhverv.
- For mange virksomheder og særligt indenfor logistik og varelevering i de større byer, kan det være en god forretning at integrere ladcykler som en del af sin forretning. Cycling Industries Europe vurderer at ladcykler kan erstatte 1/3 af de leverancer der foretages i varebiler og godt halvdelen af turene der relaterer sig til diverse serviceopgaver. Vi vil gerne henvise til dette casestudie fra Belgien: [Data-driven Evaluation of Cargo Bike Delivery Performance in Brussels \(farrvysharry.com\)](https://www.farrvysharry.com/)
- Eksempler på dette er:
  - Fragt og godstransport på ladcykler med/uden trailers;
  - håndværkere og lign. der udfører service og kommer rundt via ladcykel;
  - selvstændige, butiksindehavere eller store og små virksomheder, der benytter cykler eller ladcykler til diverse arbejdsrelaterede formål.
- Derfili bør der ses på muligheden for at tillade trailers til ladcykler og elektriske ladcykler. Dette bør naturligvis implementeres i sammenhæng med øvrige tiltag omkring færdselssikkerhed og kvalitetskrav.

Øvrige bemærkninger:

- Analyse- og databehov: Det er vigtigt at der opnås større indsigt i generelle cykeldata ift. cykel-fremmefiltag, både nationalt og internationalt.

- Derudover mener vi, at det udover kvanitative data også er vigtigt at have fokus på hvordan kvalitative data i forbindelse med en strategi kan understøtte cykelfremme.
- En cykelstrategi bør have en holistisk tilgang til arbejdet med cykelfremme. Dette bør tage udgangspunkt i de mange samfundsudfordringer, såsom klimaforandringer, luft- og støjforurening, sundhedsudfordringer, trængsel mm., som cykelfremme er med til at imødegå. Derfor vil vi gerne opfordre til at der arbejdes med en strategi på tværs af ministerierne og styrelserne, så cyklisme i højere grad forankres på tværs af embedsværket og politisk.  
  
F.eks. bør cykelfremme ske i sammenhæng med øvrige tiltag der begrænser incitamenter til bilkørsel og -ejerskab.
- Flere sandkasse-projekter i forbindelse med cykelfremme – prøv nogle initiativer af, også selvom det er midlertidigt.

Dansk Erhverv bistår i øvrigt gerne yderligere i arbejdet med cykelstrategien.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikter kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Dansk Kyst- og Naturturisme er nationalt udviklingsselskab for kyst- og naturturismen i Danmark med operatøraftale med Erhvervsministeriet.

Som del af den nationale turismestrategi løfter vi opgaver der er med til at udvikle cykelturismen i Danmark.

#### Rekreativ cykling - konkret tiltag:

- **Nationalt rekreativt cykelnet – et cykelknudepunktsnetværk**

Dansk Kyst- og Naturturisme har i periode 2020-2024 stået i spidsen for et nationalt udviklingsprojekt på 20 mio. kr. finansieret af Erhvervsministeriet. Projektets formål er at sikre bedre vilkår for cykelturismen i Danmark.

Projektet har været en markant og omfattende indsats, der skal bidrage til at skabe en forandring af de rekreative cyklemuligheder i Danmark.

Vi har sammen med 30 kommuner udviklet en dataunderstøttet metode til planlægning og udpeging af cykelknudepunktsnetværk til kommuner. Med udgangspunkt i den metode har vi udpeget et – et såkaldt planlægningsnetværk som et første bud på til et nationalt cykelknudepunktsnetværk i Danmark. Netværket er dermed klar til udrulning.

Resultatet fra projektet er bl.a. et digitalt nationalt planlægningsnetværk dækkende 32.000 km. cykelvenlige strækninger forbundet af 8300 knudepunkter. Dette er forankret som datasæt i GeoFA i tæt samarbejde med GeoDanmark.

Af de 32 kommuner vurderes ca. 25 kommuner at være klar til at igangsætte etablering af vejvisning og formidling af cykelnetværket i hele eller dele af kommunen.

Det forventes at yderligere 30 kommuner vil igangsætte proces for planlægning af rekreativt cykelnetværk i deres kommuner i 2024/2025.

Vi har modtaget tilbagemeldinger fra kommunerne om, at de benytter metoden som analyseværktøj til at afdække kommunens samlede infrastruktur for rekreativ cykling og som støtte i prioritering af udvikling og forbedring af strækninger og rekreative forbindelser.

Metoden er udviklet i samarbejde med internationale og danske eksperter – herunder med Dansk Cykelturisme inspireret af deres indledende erfaringer i pilotprojektet "Fremtidens rekreative netværk".

Metoden er en systematisk, dataunderstøttet og tværfaglig tilgang, som vi ser som helt central i udrulningen af cykelknudepunktsnetværket i Danmark.

Se mere på [cykeloplevelser.dk](https://cykeloplevelser.dk)

### Cykling i landdistrikterne (områder for udvikling af kyst- og naturturismen)

Cykling i landdistrikterne har behov for et løft, idet cykelstier og veje ofte er mindre tilgængelige og mindre veludviklede sammenlignet med byområder. Dette kan gøre det mere besværligt og farligt at cykle, ligesom der kan mangle incitamenter til at cykle, eksempelvis pga. utilstrækkelige faciliteter. For at fremme cykling i landdistrikter er det vigtigt at adressere disse barrierer gennem investeringer i infrastruktur og incitamenter til at vælge cyklen som transportmiddel.

Hos Dansk Kyst- og Naturturisme arbejder vi tæt sammen med kommunerne om at forbedre turismeinfrastrukturen i det hele taget. Det gør vi via strategisk-fysiske udviklingsplaner. Behovet for at definere en strategisk indsats via kommuneplaner og turismepolitiske overvejelser er mere relevant end nogensinde, hvis vi skal sikre flere investeringer i en bæredygtig udvikling af kyst- og naturturismen i Danmark. Vi stiller sammen med kommunerne skarpt på fysisk planlægning som et vigtigt redskab til strategisk udvikling af feriesteder og destinationer. Det sker ved at inddrage turismens vækstmuligheder, lokalbefolkningens behov og hensynet til særlige natur- og kulturkvaliteter.

Konkret er der fokus på udvikling af rekreativ infrastruktur, herunder adgang og tilgængelighed til oplevelsesrig og tryk cykel- og vandreinfrasturktur i flere af de større planer, men i høj grad i de affødte lokale udviklingstiltag.

Det kræver at cykling prioriteres i planlægningen og at kommunerne udarbejder langsigtede planer for investering i cykelinfrastruktur, til gavn for både borgere og turister.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

I vores arbejde med at skabe bedre vilkår for cykelturismen i Danmark er planlægning af sammenhæng i del åbne land og mellem byer/oplevelser i landdistrikterne helt afgørende, og her kan man komme langt med et fokus på at **skabe tryghed og sikkerhed på allerede eksisterende infrastruktur** – både veje og cykelstier, frem for ved at anlægge ny infrastruktur.

Ved rekreativ cykling er målet ikke at komme hurtig frem, men at få gode cykeloplevelser i gode omgivelser - på en tryk og sikker måde. I Holland viser undersøgelser at 87% forbinder den ideelle cykeloplevelse med de omgivelser de cykler i og 72% nævner sikkerhed/tryghed som vigtigt. [Se bilag nr.4 \(Fietsplatform\)](#)

Der findes allerede rigtig mange cykelvenlige strækninger på mindre veje udenfor de større byer i Danmark. Det er et godt udgangspunkt for at fremme rekreativ cykling og dermed fremme cykling som helhed ved at øge tryghed og sikkerheden på den infrastruktur, der findes. [Læs mere her.](#)

Med tryghed og sikkerhed i forbindelse med rekreativ cykling bør der især være fokus på styrket og høj kvalitets vejvisning i landskabet, vej/sti forbedringer med fokus på tryghed og med fokus på de gode cykeloplevelser, forbedringer ved krydsninger af større veje samt hastighedsnedsættelse.

Cykelturens omgivelser er vigtige for at flere vælger at cykle rekreativt. Det er vigtigt, at der er adgang til oplevelser undervejs på turen og mulighed for at raste og handle. Vi skal planlægge cykelinfrastruktur, så del OGSÅ tager hensyn til dette parameter, da det gavner udviklingen i landdistrikterne og skaber vækst og omsætning i detailhandel og hos turistaktører.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

**Rekreativ cykling** – herunder cykelturisme kan bidrage til løfte hverdagscyklingen. I resultater fra Cykelturismebarometret fra 2022 viste at 4 ud af 10 af de adspurgte cykelturister vurderede, at deres ferieoplevelser har fået dem til at cykle mere i hverdagen. Rekreative cykelture skaber gode cykeloplevelser også for børn- og unge. Betydningen af rekreativ cykling i forhold til at løfte hverdagscykling skal derfor ikke undervurdes, ligesom den afsmittende sundhedsfremmende effekt også er af stor betydning, når det kommer til at skabe sunde cykelvaner med udgangspunkt i positive cykeloplevelser.

#### **Cykling i landdistrikterne**

Det er i landdistrikterne vi ser den største nedgang i cykling og det er her behovet for udvikling er størst. Vi vurderer, at udvikling af rekreative cykelmuligheder i landdistrikterne i kombination med andre mere direkte cykelstrækninger kan være med til at løfte udviklingen og skabe bedre sammenhæng og adgang. Det ser man i Holland, som et resultat af den differentierede udvikling af cykelinfrastrukturen, der finder sted her. Et tæt og sammenhængende net af cykelmuligheder både til rekreativ cykling og pendling taler sammen ind i en dagsorden for løft af landdistrikterne. [Se bilag nr. 5](#)

#### **Kombinationsrejser**

Øget fokus på kombinationsrejser kan understøtte vækst i de to ovenstående områder. Det vil derudover gavne kyst- og naturdestinationerne og landdistrikterne i det hele taget, at der sikres bedre adgang med offentlig transport og cyklen i kombination.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

De seneste års analyser fra VisitDenmark viser entydigt, at naturoplevelser og det at være aktiv i naturen har høj prioritet. Det er derfor vigtigt, at cyklen og adgang til gode cykeloplevelser – den rekreative cykling – prioriteres i den kommende nationale cykelstrategi.

Så i et perspektiv set fra rekreativ cykling, så vurderer vi at adgang/tilgængelighed til sikre og trygge cykeloplevelser er nødvendig for at folk vælger cyklen til. Det betyder helt konkret, at service og støttefunktioner skal være tilgængelige i form af nærhed til indkøb og bispising, el-lademuligheder samt mulighed for kombinationsrejse mellem tog/cykel eller bil/cykel.

Det er endvidere vigtigt at have et stort fokus på formidling/information om lokale/regionale cykeloplevelser til brugerne. Det kræver en investering i markedsføring og formidling af bl.a. det kommende rekreative cykelnet og de nationale cykelruter.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Manglende eller utilstrækkelig information om cykelmuligheder: Hvis man ikke bliver inviteret ud eller kan finde gode cykelmuligheder, så kommer man ikke afsted.

Utryghed på vejene: Biltrafikken stiger, og biler bliver stadig større. Det skaber utryghed på de veje, hvor cyklister og bilister må deles om pladsen. Samtidigt er trafikulturen desværre tillagende aggressiv.

Derudover kan en meget skarp konkurrence fra udlandet betyde, at cykelturister ikke fravælger cyklen, men fravælger Danmark som destination til cykelferien.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

**Dansk Kyst- og Naturturisme har været repræsenteret i følgende:**

Ekspertergruppe for Cykelturisme knyttet op på den Nationale Cykelstrategi fra 2014.

Vejdirektoratets nuværende Cykelråd.

Vejdirektoratets arbejdsgruppe i forbindelse med udvikling af "Input til forbedringer af de Nationale Cykelruter".

**Grand depart og Topmøde 2022.**

Deltagelse og inddragelse i planlægning af Topmøde ifm. Grand Depart og samt deltagelse i udarbejdelse af deklaration for 20% mere cykling i 2030.

**Nationale Cykelruter**

Dansk Kyst- og Naturturisme har desuden i perioden 2018-2021 været involveret i de tværregionale samarbejdsprojekter med henblik på at skabe koordinerede udviklings- og markedsføringstiltag, i forbindelse med udvikling af Nationalrute 8 – Østersørutten og i markedsføring/formidling af N1 Vestkyststruten. Blandt andet er der udviklet en cykelguidebøger til begge ruter.

**Gode cykeldata til alle (Kommunernes Landsforening)**

For at kunne udvikle cykelinfrastrukturen hensigtsmæssigt og med et holistisk blik i planlægningen, er det vigtigt at kommunerne har et komplet overblik over deres cykelinfrastruktur, herunder hvor der er behov for at udvikle, lukke missing links, opgradere, sløjfe eller omlægge.

Det kræver indsigt og et stærkt datagrundlag. I projektet Gode cykeldata til alle har vi deltaget i en følgegruppe med mange relevante parter, der har bidraget til at skabe overblik, teste på kommunalt niveau og skabe gennemsigtighed i den data som ligger hos staten og kommunerne.

Projektet understøtter bl.a. datakortlægningsmetoden, der er udviklet under "Bedre vilkår for cykelturismen i Danmark" (se ovenfor), og har givet kommunerne et solidt handlegrundlag, som fremover kan bidrage til en klog udvikling af cykelinfrastrukturen i Danmark.

Projektet har netop modtaget midler til at fortsætte arbejdet, hvilket vi finder yderst positivt.

Se mere på <https://godecykeldata.dk/>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Vi vil gerne bakke op om, at der kommer repræsentanter i advisory board fra organisationer, der arbejder med rekreativ cykling, og vi stiller os gerne til rådighed for dette.

Derudover har vi følgende fokuspunkter:

- Vi ser gerne at "landzoneplanlægning" tilføjes som et virkemiddel i tabellen for mulige temaer/virkemidler. På den måde kan man have fokus på planlægning udenfor byzone/byplanlægning og tænke cykelnet og cykelinfrastruktur ind som en naturlig del af planlægning uden for de større byer.
- Til at understøtte udrulning af det rekreative cykelnetværk efter knudepunktssystematikken, ser vi det som en stor fordel at sikre en national ensartet tilgang. Der bør prioriteres midler i den kommende nationale cykelpulje til kommunal planlægningsproces for udrulning og til indkøb af materiel til vejvisning af det rekreative cykelnetværk.
- Øget fokus på og systematisk indsamling af viden om samfundsøkonomiske – og lokaløkonomiske afledte effekter af etablering af cykelinfrastruktur.
- Der bør afsættes midler, ikke bare til anlæg af ny infrastruktur og forbedring af eksisterende med klassiske virkemidler, men også med mere nyskabende/rekreative virkemidler, som eksempelvis forskønnelse af eksisterende cykelinfrastruktur så den rekreative værdi forøges. Det kan være beplantning langs cykelsti, mindre rekreative greb på eksisterende cykelstier eller på mindre veje.
- I Danmark har der i udviklingen af rekreativ infrastruktur, herunder til cykling og cykelturisme har i mange år været en svag organisering, hvor mange vejmyndigheder (kommuner og stat), mange

private aktører og nogle få nationale organisationer (VisitDenmark, Dansk Kyst- og Naturturisme, Dansk Cykelturisme m.fl.) i fællesskab står for at skulle skabe, vedligeholde, formidle og markedsføre et sammenhængende produkt på tværs af myndighedsgrænser og på tværs af offentlig infrastruktur og privat service. Det kræver en stor mængde koordinering og videndeling. I flere lande er man lykkedes med at skabe en stærk organisering – eksempelvis Schweiz, Holland, Frankrig – det bør tjene som inspiration for Danmark, hvor man med fordel kan arbejde på at få skabt et egentligt partnerskab omkring rekreativ infrastruktur. Partnerskabets formål kunne være at sikre en styrket koordination mellem nøgleinteressenter og en bred forankring af indsatsen i forhold til rekreativ infrastruktur (fx cykelruter, vandreruter, ridestier, m.v.)

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).

#### Bilagsliste:

##### Bilag nr. 1

[Metodehåndbog for planlægningsnetværk til digital visning](#) version 1 - udgivet af Dansk Kyst- og Naturturisme april 2024

##### Bilag nr. 2

[Cykelbarometret 2002](#) – udgivet af udarbejdet af Epinion i samarbejde med Dansk Cykelturisme, Nyborg Kommune og Destination Fyn.

##### Bilag nr. 3

[Cycling Holidays – Key figures 2021-2022](#), Fietsplatform 2022

##### Bilag nr. 4

[Recreational cycling The Netherlands](#), Fietsplatform 2023

##### Bilag nr. 5

[Regional cycle networks: For commuting, tourism or recreation?](#) EFC 2021

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelpartering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I FH har vi naturlig fokus på 3 områder omkring cykelfremme.

1. Ordentlige forhold for pendlermuligheder til og fra arbejde
2. Vores medlemmers sundhed
3. klimabelastning

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Pendlermuligheder: sikkerhed, lys, fremkommelighed

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Klimabelastning  
Sundhed

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Økonomi  
sundhed

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Dårlig cykelinfrastruktur  
Tid

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

I Dansk Metal, hvor jeg er næstformand, var vi meget involveret i forbindelse med Tour de France i DK  
Med fokus specielt på sundhed (projektet hed fra sofa til cykel)

Projektet var i samarbejde med en række andre organisationer, for eksempel Dansk Cyklistforbund

Undertegnede er også aktiv i cykellænetanken, hvor jeg repræsenterer FH

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Det vil uden tvivl fremme incitamentet hos vores medlemmer, hvis der kan laves en skatteordning, ala den tidligere PC bruttolønsordning.

Vi ved at en forhindring for mange af vores medlemmer til at cykle på job, er simpel, at de ikke har en cykel.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

Mvh.

På FHs vegne

René Nielsen

Næstformand Dansk Metal



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landedistrikter" afdække, hvordan cyklingen i langedistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i langedistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Danske Cykelhandlere er en over 120 år gammel brancheforening. Foreningen har både cykelhandlere og cykelleverandører/-producenter som medlem, pt. 350 virksomheder i alt.

Foreningens formål er at bl.a. at varetage og forbedre branchens faglige, uddannelsesmæssige, økonomiske og juridiske forhold. Derfor har en lang række af foreningens aktiviteter en direkte eller indirekte påvirkning i forhold til cykelfremme og udbredelse af cyklen og cyklismen.

**Aktuelle og relevante hovedpunkter:**

Medarbejderordninger / skattefordele ved at vælge cyklen, bedre kørselsfradrag for cyklister, tilskudsordninger som f.eks. i Norge og Sverige til erhvervelse af (el)cykel, forbedret sikkerhed på særligt (el)ladcykler, udbredelse af cyklens brug i forhold til logistik (f.eks. udbringning af pakker, den "rullende kaffebar", håndværkere kan nemmere komme rundt i indre by), bedre infrastruktur (cykelstier, cykelparkering, cyklen som kombinationstransportmiddel i forhold til bus, tog og færge), cyklen som hovedaktør i den grønne omstilling (klima, trængsel, folkesundhed, privatøkonomi), flere børn skal vælge cyklen.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Det skal være nemt og tilgængeligt at bruge cyklen – logistik, infrastruktur, parkering

Det skal være sjovt at bruge cyklen – gode cykelruter gennem flot natur

Det skal være sjovt at bruge cyklen – gode forbindelser og flotte ruter gennem byen – som i København

Sikker og nem transportvej – god asfalt/godt underlag, væk fra trafikerede veje (særligt skolebørn)

Ordenlige, sikre cykler – ændre særligt regler for og krav til bremses i cykelbekendtgørelsen

Gøre det attraktivt at købe og køre på cykel frem for bil – økonomiske incitament

Gøre noget godt for klimaet og den grønne omstilling

Velvære for den enkelte – "jeg møder frisk op på arbejde"

Undgå at holde i kø i indre by

Undgå at lede efter og betale for parkeringsplads til bil

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Medarbejderordninger  
Kørselsfradrag  
Sikker og vedligeholdt infrastruktur – særligt i forhold til skolebørn  
Sikre cykler  
Opleve noget, imens man cykler  
Velvære – folkesundhed  
Klima – den grønne omstilling

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Nemt og billigt i forhold til trængsel i bil  
Nemt og billigt at parkere i forhold til bil  
Være uafhængig – ikke sidde i bus eller tog (pendlere)  
Velvære  
Privatøkonomi  
Klima  
Hvis forældrene cykler, cykler børnene også

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Lang afstand  
Man bliver svedig på lange ture – gøre kombinationsrejser, hvor cyklen er inkluderet, bedre  
Regnvej (umuligt at ændre på)  
Usikker transportvej – tæt på (mange) motoriserede køretøjer  
Risiko for cykelttyveri

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Etablering af diverse cykelmesser  
Deltagelse i møde med Færdselsstyrelsen men henblik på forbedring af særligt ladcyklers sikkerhed – særligt i forhold til bremseevne  
Rundskrivelse til samtlige kommuner om at indkøbe sikre cykler til daginstitutioner, hjemmepleje mv.  
Mange forhandlermedlemmer har i samarbejde med forskellige kommuner etableret cykelbaner på diverse skoler – børnene lærer at cykle gennem leg  
Medstifter af og deltager i Cykelpolitisk Tænketank

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Vi ønsker, at der bliver medtaget følgende i den kommende cykelstrategi:

Medarbejderordninger / skattefordele ved at vælge cyklen, bedre kørselsfradrag for cyklister, tilskudsordninger som i Norge og Sverige til erhvervelse af (el)cykel, forbedret sikkerhed på særligt (el)ladcykler, udbredelse af cyklens brug i forhold til logistik (f.eks. udbringning af pakker, den "rullende kaffebar", håndværkere kan nemmere komme rundt i indre by), bedre infrastruktur (cykelstier, cykelparkering, cyklen som kombinationstransportmiddel i forhold til bus, tog og færge), cyklen som hovedaktør i den grønne omstilling (klima, trængsel, folkesundhed, privatøkonomi), få flere børn til at vælge cyklen.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk)

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungencyklng	Pendlercyklng	Cyklng i landsdistrikter	Rekreativ cyklng	Kombinationsrejser
Cykelstier	X	X	X	X	X
Tryghed og trafiksikkerhed	X	X	X	X	X
Promovering af elcykler		X	X		X
Byplanlægning	X	X	X		X
Cykelparkering	X	X			X

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

For regionerne har det stor prioritet, at vi får flere danskere op i pedalerne. Det er påvist, at det giver store sundhedsmæssige gevinster, og at det reducerer antallet sygedage, foruden en reduktion i trængslen på vejnettet. Derfor arbejder alle regioner med cykelfremme på flere niveauer. Der er store forskelle på geografien i regionerne, og derfor fokuserer regionerne på forskellige områder, og alle regioner kommer med hvert deres input. Der er dog flere områder som går på tværs, og gør sig gældende i de fleste regioner.

- **Kombinationsrejser**

At der er gode knudepunkter, der gør det lettere at kombinere en cykeltur med traditionel kollektiv transport, øger både antallet af cyklede kilometer, men øger også passagertallet i busser og tog. Det er også et tiltag, der kan gøre cyklen attraktiv uden for de store byer. Attraktive knudepunkter for cyklister betyder bl.a., at der skal være tilstrækkelig, sikker og overdækket cykelparkering til almindelig og ladcykel samt opladningsmuligheder til elcykler. Alle regioner arbejder derfor gennem investeringer og EU-projekter, for at skabe attraktive knudepunkter.

Foruden knudepunkter arbejder regionerne også for bedre muligheder, for at medbringe cyklen i den kollektive trafik.

- **Sammenhængende infrastruktur**

At der er god og sikker cykelinfrastruktur hele vejen fra A til B, har stor betydning for, om folk hopper op på cyklen. Regionerne kan ikke investere direkte i infrastruktur, men de har bl.a. taget initiativer til øget samarbejde mellem kommunerne og regionerne, og derigennem understøtter regionerne den kommunale planlægning af cykelstier i og på tværs af kommunerne. Fx medfinansierer man i Region- Hovedstaden og Midtjylland, sammen med kommunerne, supercykelstisekretariater.

- **Unge cykelvaner**

Når man først hopper af cyklen, er der mange der ikke kommer op igen. Derfor er det vigtigt, at man får gode vaner tidligt. Regionerne arbejder derfor målrettet på at skabe gode vaner for unge, især unge på ungdomsuddannelser. Det sker bl.a. gennem en fælleskampagne med alle regioner.

- **Strategisk fokus**

Alle regioner har lavet regionale udviklingsstrategier – bl.a. med et strategisk fokus på cyklisme og sammenhængen mellem transportformer og på at skabe bæredygtig transport, der bidrager til sundheden, luftforurening, mindre trængsel og klimaet mm.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [Sammen om fremtidens Syddanmark \(regionsyddanmark.dk\)](#), [Regional udviklingsstrategi \(regionh.dk\)](#), [udvikling-tæt-paa-dig-region-sjællands-udviklingsstrategi-2024-2028\\_web.pdf \(app-ssdkm-cms-prod-001.azurewebsites.net\)](#), [Ny regional udviklingsstrategi på vej - Regional Udvikling \(m.dk\)](#), [REGIONAL UDMIKLINGSSTRATEGI 2024-2027 \(m.dk\)](#)



<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <p>Regionerne har gode erfaringer med alle førnævnte områder, f.eks.;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ har man gode samarbejder med kommunerne på tværs af regionerne. I Region Hovedstaden, hvor man formelt har samarbejdet om cykelinfrastruktur i længst tid, er der indtil videre etableret 16 supercykelstier, som i gennemsnit har haft en stigning på 75% i cykelltrafikken. 14% af de nye cyklister kørte tidligere i bil. God cykelinfrastruktur skaber også værdi, selvom anslaget af cyklister er begrænset, da det i landdistrikter ofte er det eneste alternativ til bilen.</li> <li>▪ har man i Region Sjælland og Region Hovedstaden understøttet, at man gratis har kunne lade cyklen med på nogle privatbaner og i udvalgte kommuner. Movia har siden udbredt dette til hele området. Effekten afhænger af lokale forhold, men tidligere projekter har medført op til 7% flere passagerer i lokaltoget.</li> <li>▪ har Region Nordjylland gennem projektet "Vi cykler til toget" arbejdet for at forbedre forholdene for passagerer, der cykler til toget kombineret med målrettede kampagner. Det betød en vækst i antal rejsende fra disse stationer på 24,5% mod 13% på øvrige stationer i perioden.</li> <li>▪ Har alle regioner samarbejdet om en fælles kampagne på uddannelsesinstitutioner. Fælles-tour, som det første år havde 9.577 deltagere.</li> </ul>
<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Foruden de allerede nævnte områder, bliver det vigtigt fremadrettet, at;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ arbejde for at forbedre cykeldata, så beslutninger om fremtidige projekter kan ske på et oplyst grundlag.</li> <li>▪ indregne sundhedseffekterne ved planlægning af ny infrastruktur.</li> <li>▪ kigge på mulighederne ved delcykler, også uden for de store byer. I Region Midtjylland er der fx afsat en pulje som kan søges af små byer, til at lave forsøg med nye mobilitetsløsninger – herunder elcykler.</li> </ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ At det er nemt at vælge cyklen til. Dvs., at der skal være god og sammenhængende infrastruktur, gode muligheder for at parkere cyklen ved destinationen og gode muligheder for at kombinere cykelturen med anden kollektiv transport. På den måde bliver cyklen mere konkurrencedygtig ift. bilen.</li> <li>▪ At de unge får gode cykelvaner tidligt, og at de holder fast i de gode vaner. Mange unge skifter cyklen ud ved overgangen fra grundskole til ungdomsuddannelse, og når de fylder 18 år og får adgang til bil. Studier viser, at når de unge først er stoppet i pedaleme, er det svært at få dem tilbage igen.</li> </ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nem adgang til bil og dårlige cykelforhold – herunder manglende cykelinfrastruktur. Mange bilture er under 5 km, og kunne derfor nemt foretages på (el)cykel.</li> </ul>

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Supercykelsti samarbejdet i [Region-Hovedstaden](#) og [Midtjylland](#) samt cykelalliance Syd og cykelforum Fyn og [fælles om cykling i Region Sjælland](#). Alle projekter er med til at skabe samarbejde mellem kommunerne og regionen, så der skabes sammenhæng i cykelfremmende tiltag. I Nordjylland har Region Nordjylland taget initiativ til samarbejde med kommunerne, bl.a. via trafikelskabet, hvor en fælles beslutning og puljebænk betyder en væsentlig opgradering af knudepunkter med henblik på bedre vilkår for kombinationsrejser.
- Alle regioner er med i en fælles kampagne, "[fælles-tour](#)", som har til formål, at få flere til at cykle på ungdomsuddannelser.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Det er positivt, at der i en ny national cykelstrategi er fokus på konkrete tiltag og projekter. Men Danske Regioner anser det også for vigtigt, at cykelstrategien har et bredere strategisk fokus. Herunder:

- En national cykelstrategi bør tænkes på tværs af sektorer og ressortområder. Mere cykling er ikke kun godt for sundheden. Det er også med til at reducere CO2 udledningerne, mindske luftforurening og trængsel, er godt for samfundsøkonomien mm. Af den grund bør et større samarbejde mellem aktørene prioriteres, som i Nederlandene, hvor der samarbejdes mellem de nederlandske provinser og staten om innovations- og udviklingsprojekter, der kan løse en flæthed af udfordringer relateret til sundhed, trængsel, mangel på boliger mm.
- Lempeligere skatteregler. En stor udfordring for virksomhederne er skatteregler ved anvendelse af cykler. Fx at medarbejdere beskattes ved at tage firmacyklen hjem efter et møde, men ikke firmabilen, eller manglende befordringsgodtgørelse til cyklende medarbejdere med kortere end 12km til arbejde.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tmm@tmm.dk](mailto:tmm@tmm.dk).



### Til national cykelstrategi

Danske Regioner vil gerne kvittere for muligheden for at besvare spørgeskemaet til brug for vejdirektoratets og transportministeriets arbejde med en ny national cykelstrategi.

Danske Regioner arbejder for at skabe bedre sundhed og bedre mobilitet i byer og i landdistrikter. Cyklisme har her en vigtig rolle. Det forebygger sygedage<sup>1</sup>, giver bedre fysisk og mental trivsel<sup>2</sup>, mindsker trængslen på vejene og binder byer og landdistrikter bedre sammen. Alle regioner arbejder derfor aktivt med cykelfremme, og Danske Regioner hilser en ny national cykelstrategi velkommen.

#### Positive sundhedseffekter

En ny national cykelstrategi giver mulighed for at tænke nyt, og Danske Regioner vil bl.a. pege på fordelene ved at indregne sundhedseffekterne ved planlægning af ny infrastruktur, da beregninger viser, at 20% mere cykling ift. 2019 vil give 430.000 færre sygedage<sup>3</sup>.

#### Positive effekter for klima, miljø og trængsel

Mere cykling er ikke kun godt for sundheden. Det er også med til at reducere CO2 udledningerne, mindske luftforurening og trængsel og er godt for samfundøkonomien – særligt i større sammenhængende projekter. Af den grund bør mulighederne for et større samarbejde mellem aktørerne undersøges. I kommissoriet til en ny national cykelstrategi lægges der op til at hente inspiration fra bl.a. Belgien og Nederlandene, der har mange innovative tiltag. Et innovativt tiltag i Nederlandene er, at der samarbejdes mellem de nederlandske provinser og staten om innovations- og udviklingsprojekter, der kan løse en flæthed af udfordringer relateret til sundhed, trængsel, mangel på boliger mm.

Konkret har alle regioner gode erfaringer med cykelfremmende projekter fra forskellige geografier. Det er erfaringer, som vi gerne bidrager med, for at vi

<sup>1</sup> [regioner.dk/services/faktuelt/2021/flere-kilometer-paa-cykel-kan-give-milliardevinst-og-reducere-antallet-af-danskeres-sygedage/](https://regioner.dk/services/faktuelt/2021/flere-kilometer-paa-cykel-kan-give-milliardevinst-og-reducere-antallet-af-danskeres-sygedage/)

<sup>2</sup> [Cykling i hverdagen sænker dødeligheden markant og gør livskvaliteten for dem der cykler. \(idekatalogeforcycletrafik.dk\)](https://www.cykling.dk/nyheder/nyheder/cykling-i-hverdagen-saenker-doedeligheden-markant-og-gaer-livskvaliteten-for-dem-der-cykler-idekatalogeforcycletrafik.dk)

<sup>3</sup> [regioner.dk/services/faktuelt/2021/flere-kilometer-paa-cykel-kan-give-milliardevinst-og-reducere-antallet-af-danskeres-sygedage/](https://regioner.dk/services/faktuelt/2021/flere-kilometer-paa-cykel-kan-give-milliardevinst-og-reducere-antallet-af-danskeres-sygedage/)

samløst kan lave en cykelstrategi, der skaber forandring og får flere til at cykle. Flere af eksemplerne er omtalt i spørgeskemaet.

### Input til den nationale cykelstrategi

Danske Regioner anbefaler, at;

- der defineres en fast og ambitiøs målsætning, fx 20 pct. flere cyklede ture i 2030 ift. 2022. I 2022 skrev 31 organisationer under på en fælles cykeldeklaration med netop denne målsætning - herunder transportministeriet, alle fem regioner og Danske regioner<sup>4</sup>.
- der er fokus på borgere i alle aldre – herunder særligt på unge der fylder 18 år, hvor et stigende antal får adgang til bil, samt ved overgangen fra folkeskole til en ungdomsuddannelse, hvor mange vælger cyklen fra<sup>5</sup>.
- der er fokus på, at forskellige geografier kræver forskellige typer af cykelfremmende tiltag.
- der er fokus på den samlede rejse – herunder bedre mulighed for kombinationsrejser samt fokus på længere ture såvel som korte, da bl.a. øget salg af elcykler udvider rækkevidden.
- der er fokus på at etablere et sikkert og sammenhængende net af cykelstier, fx mellem den statslige og kommunale infrastruktur og på tværs af kommuner.
- der fokuseres på at forbedre og gøre cykeldata mere retvisende. Som eksempel arbejder regionerne med at forbedre datagrundlaget for cykelulykker, men der er behov for et større fokus og samarbejde på tværs af aktører.

Danske Regioner har, foruden dette indspil, givet svar til det fremsendte spørgeskema, og vi ser frem til den fortsatte dialog om en ny national cykelstrategi.

Den 31. maj havde Danske Regioner, Region- Syddanmark, Hovedstaden, Midtjylland og Nordjylland en fælles [krønik](#) i Jyllands-Posten. Hovedpointen var her, at der i en ny national cykelstrategi er brug for en national målsætning, fx 20 pct. flere cyklister. Og vi har brug for, at de statslige midler i højere grad prioriteres til de projekter, der giver størst værdi for pengene, samt et større fokus på mindre befolkede byer og landdistrikter, da bl.a. øget salg af elcykler har gjort cykelpotentialet større i hele landet.

---

<sup>4</sup> [cykeltopmøde-2022-deklaration-om-get-samarbejde-for-at-fremme-cyklere-i-danmark- 2424 \(4\).pdf](#)

<sup>5</sup> [Ungt Cykling - rapport til Cykeltopmødet 2022 \(altinet.dk\)](#)

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	X	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	X	x	x	x
Promovering af elcykler		X	x		x
Byplanlægning	x	X	x		x
Cykelparkering	x	X			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

I DGI arbejder vi for at styrke de frivillige lokale foreninger og engagere flest mulige danskere i idræt og motion. I brede samarbejde på tværs af samfundet bidrager vi til en aktiv cykelkultur. Både i hverdagen, hvor vi arbejder for gode cykeforhold for børn og unge på vej til fritidsaktiviteter, for de over 33.500 danskere, der som motionscykelister er medlemmer af vores 460 cykelklubber eller, når vi i DGI arbejder for gode forhold og adgang for at cykle i naturen.

I det regi har vi et eksplicit fokus på at udvikle og styrke foreningernes tilbud og aktiviteter til deres medlemmer for at skabe cykelfremme igennem:

- Idrætsfaglig rådgivning
- Kompetenceudvikling af frivillige, trænere & ledere med det formål at skabe endnu flere attraktive lokale foreningsfællesskaber.
- Vejledning, interessevaretagelse og sparring i forhold til danskernes cykling i en række konkrete sammenhænge. Det kan være særligt i naturen i form af anlagte og graduerede MTB-spor, stier samt veje og andre infrastrukturelle forhold.

Vi arbejder samtidig med et bredt sigte, hvor vi foruden vores medlemsklubber samarbejder omkring hverdagscyklisme og tværgående samarbejder, som øger cykelfremme for alle danskere.

DGI er også medunderskriver på "Deklaration om øget samarbejde for at fremme cykling i Danmark" fra 2022 med et mål på at vende udviklingen med en ambition om, at der i 2023 skal cykles 20 procent flere ture. Vi arbejder alene og sammen med en række andre medunderskriver for at indfri denne målsætning.



**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

I vores foreningsarbejde med cykelklubberne oplever vi en tydelig cykelfremmende udvikling iblandt vores seniorer og ældre målgruppe, hvor vi igennem de seneste år oplever en markant fremgang i medlemsantallet iblandt 60år+ medlemmer.

Vores arbejde med at graduere og udvikle/vedligeholde bæredygtige MTB-spor skaber motiverende cykelmiljøer i hele landet for unge som gamle og fremmer cykling i skoven og naturen på forsvarlig vis for både organiseret fællesskaber samt individuelle og private cykelfællesskaber. Dertil giver det mulighed for at finde frem til hvor sporene er og hvad der er det rigtige niveau til den enkelte mountainbiker/gruppe.

Vores brede uddannelsesarbejde af frænerne, ledere og frivillige indenfor landevejscykling, MTB og gravel skaber sikker og motiverende cykling, hvor blandt andet vores uddannelse af vejktajnere er efterspurgt og anerkendte.

Ved at understøtte en sikker og tryk arena for cykling fremmer vi mulighederne for at cykle iblandt andre brugere af veje og natur, hvor vi ved, at dette øger cykelfremmen iblandt hverdagscykling til gavn for samfund og folkesundhed generelt.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Udvikling af bevidst og hensynsfuld kørsel på stier, markveje og øvrig natur i forbindelse med gravelcykling. Gravel er et sted, hvor MTB var for 10-15 år siden, hvor vi ikke havde anlagte spor, gradueringer og bæredygtige vedligehold. Her er der en vigtig opgave i at formidle vores gravelkodeks og skabe sund og hensynsfuld cykelkultur i en arena, hvor mange færdes og mødes – i naturen.

Tryk og sikker cykling for børn og unge til- og fra skole, uddannelse, fritid og arbejde Skabe en tidlig, sund og tryk cykelfremme iblandt danskerne, så cykling bliver et aktivt tilvalg til gavn for personlige, fysiske og samfundsmæssige fordele.

Uddannelse og udvikling af god generel kørekultur iblandt cykelklubber, private (kommercielle) cykelfællesskaber, hverdagscykling og turisme.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

- Tryghed og sikkerhed
- Fællesskab og sjove oplevelser
- Motiverende cykelmiljøer, som rummer kompetencer og færdigheder (uddannede frænerne/instruktører), hvor vi oplever at organiseret cykelklubber tager ansvar for cykelfællesskabet.
- Graduerede spor og trykke arenaer (cykelbaner, nedlagte anlæg som flyvestation, køretekniske anlæg mm.).
- Inspirerende og lokale (nærliggende) faciliteter som innovative installationer som pumptracks, teknikområder og skiltede ruter i det rekreative landskab.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

- Utryghed og trafikale forhold med fare for personskade.
- Vejvrede og manglende viden/kendskab til hensynsfuld kørsel i naturen
- Uuddannede og manglende struktur i cykelmiljøerne
- Afstand til rekreativ cykling
- Cyklen – ikke at have en cykel til rådighed. Vi oplever igennem sociale sammenhænge, at flere ikke når til at vælge cyklen fra, da de ikke har en cykel til rådighed. Det være sig i boligsociale sammenhænge, B&U som skal med klassen på tur eller går ungdomsuddannelser, hvor der arbejdes med cykelfremme og træning.

<p><b>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</b></p> <p>I DGI har vi igangsat en række projekter og eksterne samarbejder med det formål at understøtte en sund cykelkultur i Danmark. Projekterne er både rettet mod den brede befolkning og de cykelaktive specifikt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ OnTrail – her arbejder DGI med graduering og vejledning/uddannelse af Mountainbikespor</li><li>▪ KØR MED GO' STIL – her arbejder DGI med at øge sikkerheden og reducere konflikterne mellem motionscyklister og de medtrafikanter og borgere, cyklisterne møder på deres ture.</li><li>▪ Kaptajnuddannelser– her arbejder DGI med foreninger om at uddanne kaptajner, som har til hensigt at sikre lede og føre turene an i forbindelse med træning og social rides i foreningerne.</li><li>▪ PUMP din Cykelklub– her arbejder DGI med skabe motiverende cyklemiljøer i cykelklubberne gennem foreningsudvikling og rådgivning.</li><li>▪ Gravelkodeks– her arbejder DGI sammen med DIF, DCU og Fritlustrådet om at skabe sund og forsvarlig kørekulture i naturen – særligt indenfor gravelcykling, som opleves at være i markant fremdrift.</li></ul>
<p>Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.</p> <p>I DGI bakker vi op omkring alt det fantastiske arbejde, som der ydes for at skabe de rigtige og mest forsvarlige vilkår for cykling i Danmark. Cykelinfrastruktur og formidling af hensynsfuld kørsel er afgørende herfor. Men vi ser gerne, at en kommende cykelstrategi også fokuserer på, hvordan vi kan skabe sunde og aktive fællesskaber med cyklen som middel. Cyklen forbinder mennesker og skaber glæde, hvorfor vi finder det væsentligt at en kommende cykelstrategi også fokusere på det som sker over cyklen – menneskerne som kører på dem.</p>

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelpartering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

I DI Transport arbejder vi for at cykling bliver et mere attraktivt valg for flere i fremtiden. Vi opfordrer til, at der fastsættes et nationalt mål om, at der skal cykles 20 pct mere i 2030.

Vi arbejder for, at der afsættes flere midler til cykelfremmeindsatser og at der kommer mere cykelvenlig skattelovgivning. Derudover støtter vi op om kampagner, vi er i dialog med virksomheder om deres rolle ift. at ændre medarbejdernes transportvaner, vi hylder virksomheder som gør noget særligt for at få flere til at cykle og så arbejder vi for at styrke kombinationsrejser.

#### **Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

For det første er det nødvendigt med ambitiøse og nationale mål, således at der sættes en retning som alle aktører i fællesskab kan pejle efter. Det er derfor vi sammen med 30 andre organisationer har tilsluttet os målet om 20 pct. mere cykling i 2030. Der mangler imidlertid et samlede organ som kan drive aktørerne til yderligere handling og til at få flere til at tilslutte sig. Det kunne være en opgave for Vejdirektoratet eller den kunne placere

En helhedsorienteret tilgang til cykelfremme er afgørende. Det er nødvendigt både at arbejde med infrastruktur og prioritering, kombinationsrejser og cykelparkering, policy, data og viden, tværfagligt og tværkommunalt samarbejde og andet.

#### **Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Det er vigtigt at forstå, at det er en kæmpe gevinst for samfundet, når flere vælger cyklen. Mere fysisk aktivitet er forebyggelse af sygdomme og færre biler på vejene er mindre trængsel og tidspil. Derfor opfordrer DI Transport også til, at der investeres mere i cykelfremme.

Det handler også om at få så mange forskellige aktører til at trække i samme retning og forstå hvad de kan gøre. Det kræver også, at flere statslige aktører involveres, da det ikke alene er noget, som kan håndteres i regi af Transportministeriet.

DI Transport opfordrer derfor til at der nedsættes en tværministeriel arbejdsgruppe, som kan sikre at flere initiativer trækker i samme retning op tværs af statslige aktører. Det gælder både Skatteministeriet ift. mere cykelvenlig skattelovgivning, Indenrigs- og sundhedsministeriet ift. forebyggelse, Børne- og ungdomsministeriet ift. skoler og uddannelsesinstitutioners rolle for børns transportvaner, Erhvervsministeriet ift. eksport af cykelløsninger, turismeperspektivet, Justitsministeriet ift. færdselsregler og hastigheder. Miljøministeriet ift. indsatser rettet mod byplanlægning og mange flere. Det er meget vigtigt, at de forskellige fagområder forstår, at de også har en aktie i at bryde den nedadgående spiral og samtidig tager et ansvar for del.

Arbejdspladser spiller en stor rolle ifl. medarbejdernes valg af transportform og derfor er det vigtigt at have særligt blik for deres rolle i indsatserne. Det er ikke alle arbejdsgivere som er bevidste om, hvilken rolle de kan spille ifl. medarbejdernes valg af transportmiddel og de ved heller ikke nødvendigvis, hvordan de skal gå til en sådan opgave. Der er brug for at understøtte dette arbejde.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

Organisationer som fx Cyklistforbundet og Københavns kommune har redegjort godt for dette i deres høringssvar

Som supplement dertil vil jeg lige fremhæve at byplanlægning spiller en afgørende rolle for valg af transportform. Hvis områder er indrettet så det er trygt, sikkert og hurtigt at cykle, så er der ingen tvivl om, at flere vil vælge den.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

Organisationer som fx Cyklistforbundet og Københavns kommune har redegjort for dette i deres høringssvar.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [imm@tm.dk](mailto:imm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungesykling	Penstler-cykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- Almindelig drift (asfalt vedligeholdelse af cykelstier)
- Forholdene ved omstigningsmuligheder cykel/busstoppesteder
- Trafiksikkerhed for cyklister

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- At kunne tilbyde et sammenhængende cykelstinet.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Primært et sammenhængende cykelstinet

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Sol og vind
- Afstand mellem bopæl og arbejde (Dragør Kommune er en bilpendlerkommune)
- Udbredelse af el-cykler

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- Afstand til arbejdspladsen
- Vejret

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Etablering af overdækket cykelparkering ved busstoppesteder

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Peudlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombiforrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Præsentation af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelsene i spørgeskemaet.

#### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

<p>Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Den samlede kundeoplevelse ved at kombinere cykel og tog, herunder adgangsveje til og fra cykelparkeringsområder, placering af cykelparkering ift. kundeflow, information og wayfinding samt tryghed ved at parkere sin cykel på stationen, herunder aflåst cykelparkering.</li><li>• Gratis medtagning af cykler i S-tog.</li><li>• Øge kapacitet til cykler i dobbeltdækkervogne.</li><li>• Etablering af delmobilitetsløsninger, herunder delecykler, på stationer hvor potentialet for at flere kombinerer tog og cykel vurderes stort. P.t. samarbejdes med Donkey Republic om at lave aftaler med virksomheder om at stille en cykel til rådighed for medarbejdere, når de skal cykle fra stationen til arbejdspladsen, dog kan alle frit benytte servicen fra stationen</li><li>• Samarbejde med Regioner og Kommuner omkring mobilitetshubs, fx i Rudersdal og Lyngby-Taarbæk kommune.</li><li>• Visionsprojekt Københavns Hovedbanegård. I dag er der 2600 cykelparkeringspladser ved Kbh. H, men det er muligt at etablere op til tre gange så mange i nye byrum og forpladser. Men det forudsætter betydelige investeringer fra alle parter. Cykelparkering bør indgå som del af et naturligt flow ifm. forpladser og mobilitetszoner. DSB ønsker, at der findes en langsigtet helhedsløsning. Primære interessenter: Københavns Kommune, DSB, Banedanmark og Metroselskabet.</li></ul>
<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Den gratis cykelmedtagning i S-tog bidrager til at gøre det attraktivt at vælge kombination af cykel og tog som transportmiddel.</li><li>• Placering af cykelfaciliteter i forhold til stationsområdet.</li><li>• Forskellige parkeringsstilbud afhængig af den enkelte station – eg. mulighed for aflåsning, overdækning, etc.</li><li>• Etablering af delmobilitetspartnerskaber som supplement til eksisterende transport fra station til arbejdspladser (last mile).</li></ul>

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At skabe de bedst mulige faciliteter på stationerne for at kombinere tog og cykel. Når kombinationen af cykel og tog bliver konkurrencedygtig på den samlede rejsetid, vil flere betragte muligheden som relevant. Det kan der arbejdes med ift. at skabe attraktive cykelveje i området omkring stationen, at placere cykelparkering hvor den ligger naturligt ift. kundenes videre vej med toget samt at sikre pæne og trygge cykelparkeringsfaciliteter, hvor kunderne har lyst til at parkere deres cykel.</li> <li>• At muliggøre brug af delecykler på stationer, hvor potentielle rejsende kan benytte cyklen som tilbringer- og frabringertransport mellem hjem og station og station og arbejde/studie. Det er typisk stationer hvor arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner ligger i en afstand, hvor gang vurderes at være for langt (ca. over 1,5 km) at potentialet vurderes størst for denne type løsninger.</li> </ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At rejsetiden hvor cyklen og toget kombineres er konkurrencedygtig med rejsetiden i fx bil</li> <li>• Når det er nemt og trygt at transportere sig til stationen på cykel og parkere den på stationen eller tage sin cykel med toget.</li> <li>• Vi ser de bedste resultater, når virksomheder, Regioner eller Kommuner køber cykler til medarbejdere eller borgere, da de bruges meget mere.</li> <li>• Gode forhold og placeringer omkring stationerne.</li> <li>• Nemt og billigt at skrive sig op, som bruger.</li> </ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvis kombinationen af cykel og tog giver en øget, samlet rejsetid.</li> <li>• Hvis det er svært at komme til og fra stationen på cykel.</li> <li>• Risiko for at ens cykel bliver stjålet på stationen.</li> <li>• U hensigtsmæssige parkeringsforhold og placeringer omkring stationen, det er vigtigt at nye services er i kundens flow.</li> </ul>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At det er gratis at medbringe cykler i S-tog</li> </ul> <p><b>Hellerup station – Forbedring af cykelparkering ved Ryvangs Allé</b>  Cykelparkering ved Ryvangs Allé var gennem en årrække præget af manglende kapacitet og uhensigtsmæssig placering i forhold til perroner mv. Herudover var der store problemer i forhold til at henstillede cykler blokerede for stationens adgangsveje.</p> <p>Ved at foretage en gennemgribende ændret planløsning for terminalforholdene herunder nedrivning af en bygning og nedlægning/flytning af de eksisterende cykelparkeringer blev cykelparkeringskapaciteten væsentligt forøget samtidig med en forbedring af fordelingen af de rejsende mellem tunnel og bro til perronerne.</p> <p><b>Renovering af cykelparkering i kælderens ved Lyngby Station</b>  Det underjordiske cykelparkeringsområde ved Lyngby Station blev betragtet som usikkert og i dårlig stand. Ved at forbedre belysningen, male området og tilføje mere overvågning, betragtes parkeringsområdet nu som et attraktivt sted at efterlade din cykel. Renoveringsarbejderne inkluderede også nye cykelpumper og batteriopladningsskab til elcykler for at imødekomme den stigende efterspørgsel på denne transportform.</p>



Etablering af delecykler på følgende stationer:

- Glostrup St.
- Malmparken St.
- Ballerup St.
- Helsingør St.
- Hillerød St.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Etablering af delemobilitet i nye områder, hvor operatørerne ikke opererer i dag, kan med fordel hjælpes i gang med støtte af offentlige midler.

Belgien og andre lande har gode effekter fra tiltag, hvor virksomheder kan søge om kompensering, hvis de tilbyder delemobilitetsservices til deres medarbejdere.

Skattemæssig fordel ved kombinationsrejser.

Skattemæssigt uklart på nuværende tidspunkt ift. om virksomheder kan tilbyde medarbejdere adgang til delecykler eller ej.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@yd.dk](mailto:jowa@yd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [yd@yd.dk](mailto:yd@yd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Feo- eller cykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I Division for Transport Science på DTU Management arbejder vi målrettet på at udvikle og anvende metoder og data, som kan benyttes til kvantitativt at belyse og analysere transportadfærd og samfundsøkonomiske effekter. Vi har stor erfaring med at rådgive offentlige myndigheder, og gennemfører forskningsbaseret myndighedsbetjening for Transportministeriet. Vores analyser har bl.a. vist, at investeringer i cykelinfrastruktur giver høje samfundsøkonomiske afkast, der langt overstiger afkastet fra andre transportrelaterede projekter, og vi har udviklet en metode, der kan bruges til at prioritere i rækkefølgen for, hvornår dele af et større netværk skal udvikles. Vi understøtter dermed, at transportpolitiske beslutninger kan baseres på et solidt vidensgrundlag og har i de senere år argumenteret for, at beslutninger inden for cykelfremme bør foregå på et vidensbaseret grundlag på samme niveau som det er tilfældet for f.eks. vej- og baneinfrastrukturinvesteringer. Det er ikke tilfældet i dag.

Forskning inden for cykling har været et fokusområde i Division for Transport Science på DTU i den seneste årrække. Vi har dermed opbygget et stort overblik over den akademiske litteratur på området, ligesom vi gennem deltagelse i nationale konferencer og øvrige aktiviteter (f.eks. Cykelrådet) har gode relationer til både private og offentlige aktører i Danmark, samt viden om nye problemstillinger relateret til nye cykeltyper herunder el-cykler. DTU har desuden stor erfaring med identifikation af faktorer af betydning for cyklisteres trafiksikkerhed og tryghed f.eks. gennem uheldsanalyser baseret på politeregistrerede ulykker samt samt nær-uheld f.eks. observeret vha. censordata fra > 100.000 cykelture.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Analyser viser at supercykelstierne i Hovedstadsområdet har været med til at øge cykling markant og vi har været med til at vise at der er god samfundsøkonomi investeringerne som især har fokus på pendlercykling. Vi mener, at en indledende national analyse af de foreslåede temaer inden for børne og unge cykling, pendlercykling, cykling i landdistrikter, rekreativ cykling samt kombinationsrejser bør tage udgangspunkt i Transportvaneundersøgelsen, som kan dække alle disse temaer. En sådan analyse sammenholdt med resultater i litteraturen, vil give de bedste input til den kommende cykelstrategi. På tværs af alle disse temaer kan vi bidrage med analyser af de samfundsøkonomiske effekter af konkrete tiltag samt hvordan konkrete faktorer som infrastruktur påvirker brug af cykel.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Vi har tidligere vist at der i en længere årrække især er sket et fald i brug af cyklen for børn og unge samt i områder uden for de større byer, som også beskrevet i Rich et al. (2023). Så ud over at fokusere på pendlercykling, som nævnt ovenfor, mener vi at det er vigtigt at fokusere på børne og unge cykling samt cykling i landdistrikter. Da forskning har påvist at cykelinfrastrukturen har markant betydning for efterspørgsel (Fosgerau et al., 2022), mener vi som udgangspunkt, at det vigtigste er at fastsætte, hvordan man kan udmønte statens investeringer i cykelfremme i en strategisk udvikling af cykelstinetværket, der sikrer øget cykling og højest muligt samfundsøkonomisk afkast samtidig med, at man tager højde for social ulighed og understøtter øget cykling i grupper med lav cykelfrekvens, for at opnå den bedst mulige mobilitet for alle. Vi mener, at det er vigtigt at gennemføre en udvikling af cykelstinetværket, således at det overalt i Danmark er muligt og trygt at tilvælge cyklen som det primære transportmiddel. Dette er ikke nødvendigvis en prioritering med det højeste afkast, men det vil give en nødvendig frihed til at vælge transportmiddel på tværs af geografi, alder og indkomstgrupper i Danmark.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Erfaringer inden for transportområdet viser, at tid er den vigtigste faktor, når det kommer til transport. Direkte ruter med færrest mulige stop er dermed afgørende for at få flere til at cykle. Derudover skal man sikre tilgængelig og sikker parkering.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Forskning har vist at tryghed (eller mangel på samme) er en barriere for at cykle (se f.eks. Sanders 2015). På DTU har vi tidligere undersøgt sammenhængen mellem cyklisteres tryghed og vejudformning (se f.eks. Møller og Høls 2008) og mener, at der er vigtigt med flere analyser af sammenhængen mellem tryghed og faktorer som vejbelysning, cykelinfrastruktur og andre trafikanters adfærd. Det er især vigtigt at undersøge, hvordan trygheden for forskellige typer af trafikanter (f.eks. børn eller personer med særlige behov) bliver påvirket forskelligt af de enkelte faktorer, da det vil påvirke disse gruppers tilbøjelighed til at vælge cyklen til. DTU har netop fået tilsagn fra Cykelpuljen om et projekt om børns transportvaner, hvor vi igennem en stor spørgeundersøgelse blandt forældre på skoler fordelt i hele landet, vil undersøge i hvor høj grad tryghed påvirker børnenes transport til skole.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

I Rich et al. (2021) beregner vi det samfundsøkonomiske afkast af en investering i et omfattende supercykelstinetværk i og omkring København. Med en intern rente på op mod 23% ligger projektet langt højere end de fleste vej- og baneprojekter i Statens infrastrukturplan 2035 og vi viser således, at når vi regner med standardiserede metoder, kan vi påvise, at det samfundsmæssigt er nyttigt at investere strategisk i infrastruktur. Artiklen benyttes ofte, når der skal argumenteres for at staten bør investere i cykling.



Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Tak for invitationen til at bidrage til den nye cykelstrategi. Det bliver især interessant at diskutere hvordan investeringer i cykling fremadrettet kan vurderes kvantitativt som beskrevet i kommissoriet. Vi håber vi kan være med til at komme frem til løsninger der både fremmer de bedste initiativer men også bliver overskuelige at implementere.

Hvis I har spørgsmål bedes I kontakte Lektor Anders Fjendbo Jensen, [afjje@dtu.dk](mailto:afjje@dtu.dk) tlf. 45256596

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

#### Referencer

Fosgerau, M., Paulsen, M., & Rasmussen, T. K. (2022). A perturbed utility route choice model. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 136, 103514.

Heinen, E., & Buehler, R. (2019). Bicycle parking: a systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour. *Transport Reviews*, 39, 630-656.

Møller, M., & Hels, T. (2008). Cyclists' perception of risk in roundabouts. *Accident Analysis and Prevention*, 40(3), 1055-1062.

Rich, J., Myhrmann, M.S., & Mabit, S.E. (2023). Our children cycle less - A Danish pseudo-panel analysis. *Journal of Transport Geography*, 106

Rich, J., Jensen, A.F., Pilegaard, N., & Hallberg, M. (2021). Cost-benefit of bicycle infrastructure with e-bikes and cycle superhighways. *Case Studies on Transport Policy*, 9, 2.

Sanders, R. L. (2015). Perceived traffic risk for cyclists: The impact of near miss and collision experiences. *Accident Analysis and Prevention*, 75, 26-34.

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikter kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af e-bicykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

**Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Udbygning af cykelinfrastruktur.

Kampagner. Både fra Rådet for Sikker Trafik, og egne.

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Vi har ikke enkle værktøjer til at måle om vores tiltag øger cykeltrafikken, forbedrer cykeloplevelsen, påvirker sikkerheden og øger oplevelsen af tryghed i trafikken.

Fornuften siger at jo bedre cykelruten er mellem job, uddannelsessted og hjemmel desto større er sandsynligheden for at cyklen vælges til. Samarbejdet omkring supercykelstien Frederikssund – København må udpeges derfor til det område med den bedste erfaring.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Cykelmønstret og cykelkulturen har ændret sig væsentligt, siden de første cykelstier blev anlagt i kommunen. Nu ser vi flere cyklister, bredere cykler og elcykler på stierne. Løbehjul er også begyndt at optræde på cykelstierne, og Vingegaard-effekten har sendt flere sports- og motionscyklister ud i trafikken. Dette betyder mindre plads per cykel og højere gennemsnitshastigheder, hvilket påvirker sikkerheden og trygheden.

I de kommende år bliver det derfor vigtigere at opgradere den nuværende cykelinfrastruktur til at matche den ændrede cykelkultur og de nye cykelmønstre. På denne måde kan vi fastholde de nuværende cyklister, før vi begynder at udvikle nye cykelruter.

Vi har fokus på skoleveje, for på den måde at gøre det nemmere at vælge cyklen på vejen til skole. Kampagner understøtter dette.

Vi skal også holde et vågent øje med elcykleme i den nærmeste fremtid. Hvordan udvikler ladeadfærden sig? Kommer der standarder for ladestik? Øges antallet af ulykker på cykelstierne? Bliver elcyklisternes ladebehov dækket hjemme og på arbejdspladsen, eller vil der være behov for flere ladestationer langs cykelruterne?

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

De vigtigste faktorer kan placeres under tre kategorier: bekvemmelighed, økonomi og sikkerhed. Disse faktorer kan også ses som hygiejnefaktorer, der både kan få folk til at vælge cyklen til og fra, afhængigt af om minimumskriterierne er opfyldt. Nogle faktorer kan vi påvirke i stor grad, andre i mindre grad, og nogle er helt uden for vores rækkevidde.

Afstanden mellem hjemmet og arbejdspladsen er en afgørende faktor for, om cyklen vælges. Fugleflugtsafstanden er fast og kan ikke ændres, men den tid, det tager at cykle, kan reduceres ved at optimere cykelruten med bredere stier, færre trafiklys og flere cykelbroer og tunneler. Subjektivt kan afstand opleves forskelligt; folk i god form eller med elcykler kan håndtere længere afstande, mens de med dårlig form eller dårlige cykler finder alle afstande for lange.

Vejr og helbred ligger uden for de områder, vi kan påvirke, men har med stor sikkerhed en afgørende betydning for, om cyklen vælges til eller fra.

**Bekvemmelighed:**

Dette omfatter ofte hygiejnefaktorer, der ikke nødvendigvis får folk til at vælge cyklen, men hvis de ikke er opfyldt, vil cyklen blive fravalgt. En enkel rute på cykelsti med få stop, passende afstand og gode parkerings- og lademuligheder ved destinationen fremmer cykling. Manglende bekvemmelighed ved alternative transportmuligheder, som fravær af siddepladser eller upålidelig offentlig transport, kan også få flere til at vælge cyklen.

**Økonomi:**

Dette omfatter ofte hygiejnefaktorer, der ikke nødvendigvis får folk til at vælge cyklen, men hvis de ikke er opfyldt, vil cyklen blive fravalgt. En enkel rute på cykelsti med få stop, passende afstand og gode parkerings- og lademuligheder ved destinationen fremmer cykling. Manglende bekvemmelighed ved alternative transportmuligheder, som fravær af siddepladser eller upålidelig offentlig transport, kan også få flere til at vælge cyklen.

Stigende priser på offentlig transport og højere priser på brændstof og øgede omkostningerne ved bilhold påvirker valget af cyklen som transportmiddel positivt.  
Er bilen først anskaffet er skal der nok større udsving til før den fravælges.

**Sikkerhed:**

Dette er ofte en årsag til at fravælge cyklen fremfor at vælge den til. En vigtig problematik er, hvor vendepunktet ligger for, hvornår sikkerheden er så utilfredsstillende, at cyklen fravælges til fordel for alternativ transport. Dette bør have mere fokus i fremtiden.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen fra?**

**Bekvemmelighed:** Manglende cykelstier, dårlige cykelruter og usikre parkeringsforhold gør cykling besværligt og utrygt. Effektiv og komfortabel offentlig transport tilbyder et mere bekvemt alternativ.

**Økonomi:** Billigere og bedre offentlig transport samt lavere bilpriser gør alternative transportformer mere attraktive. Cykeltyverier og hyppige reparationer kan være en byrde for cyklister.

**Sikkerhed:** Utryghed på cykelruten på grund af dårlige vej forhold, høj trafik og manglende belysning gør cykling mindre attraktivt. Flere børn køres til skole og fritidsaktiviteter, og lærer dermed i mindre grad end tidligere at fædes i trafikken.

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

**Supercykelstien Frederikssund – København**

Supercykelstien Frederikssundruten C97 går tværs gennem Egedal Kommune. Den starter i København ved Christiansborg og slutter ved Frederikssund Station. Supercykelstierne er et sammenhængende net af cykelpendlerruter af høj kvalitet i hovedstadsregionen. Ambitionen med Supercykelstierne er at skabe bedre forhold for cyklister og dermed give pendlerne et reelt alternativ til bilen - også på ture over fem kilometer. Det er planlagt at opstille ladestandere til elcykler på ruten, hvor den passerer S-togstationerne Ølstykke, Egedal og Veksø for at give yderligere incitament til at benytte cyklen til længere afstande.

Hvorvidt det har gjort en positiv forskel for cyklismen, står hen i det uvisse. Vi tror på det, men har ikke data til at understøtte vores antagelse.

**Øvrige bemærkninger.** Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Mål og milepæle for strategien, så effekten for vores kommune kan aflæses.

Værktøjer til indsamling af cykeldata: Hvor mange benytter stierne, hvornår bliver stierne benyttet, og hvor stort er potentialet. Værktøjer til estimering af trafik på nye cykelstier.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet.:

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på imed cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af eicykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- Partnerskab i Cykelalliance Syd.
- Stor fokus på at renovere og etablere veje og cykelstier, så der sikres en infrastruktur, der gør det attraktivt at færdes på cykel.
- Bilfri bymidter i sommermånederne.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Da vi er en lille ø, er der i forvejen rigtig mange indbyggere, som cykler. Derudover har vi en del cykelturisme, hvorfor vi har gode erfaringer med:

- Stor fokus på at renovere og etablere veje og cykelstier, så der sikres en infrastruktur, der gør det attraktivt at færdes på cykel.
- Bilfri bymidter i sommermånederne.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Det er vigtigt at cyklister føler sig trygge derfor er det vigtigt at vi fortsat har:

- Stor fokus på at renovere og etablere veje og cykelstier, så der sikres en infrastruktur, der gør det attraktivt at færdes på cykel.
- Bilfri bymidter i sommermånederne.

Da vi er en lille kommune med kun en medarbejder i forvaltningen, som arbejder med cykelfremme, er det vigtigt med et fortsat samarbejde og sparring i Cykelalliance Syd

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Tryghed
- Godt cykelnet
- Kultur og vaner

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- Bekvemmelighed
- Fysiske udfordringer

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Panorama cykelrute
- Gratis at medbringe cyklen på færgen.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungencykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Selvom FDM først og fremmest er en bilistorganisation, bakker vi også op om, at kollektiv trafik og cykling skal være et attraktivt alternativ, for dem der kan og vil transportere sig på denne måde.

Derudover arbejder vi generelt for en forbedring af trafikikkerheden på de danske veje, uanset om det er en bilist, en cyklist eller noget tredje, der kommer til skade.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Generelt mener FDM, at mobiliteten skal øges for alle, men det er nødvendigvis ikke det samme som at man kun kan øge mobiliteten for en transportgruppe ved at sænke mobiliteten for andre. Mobilitet er ikke et nulsumsspil og vi er fortalere for løsninger, der øger den samlede mobilitet.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Gode vilkår for cyklisterne, der ikke forringer forholdene for andre, mener vi er vigtige, ligesom et øget fokus på gøre kombinationsrejser attraktive og tilgængelige kan gøre en forskel – herunder ved en øget brug af samkørsel.

Eksempler på løsninger der giver cyklister en fordel, uden samtidigt at give andre trafikanter en bevidst ulempe er cykelbroerne over Københavns havn. Her gives cyklister en smutvej og tidsgevinst uden at forsinke andre trafikanter.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Først og fremmest skal det være let og tilgængeligt, ligesom man skal anerkende, at cyklen ikke nødvendigvis er bedste transportalternativ alle dage.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Mange transportopgaver er ikke muligt at løse med en cykel. Indkøb, hente og bringe børn og lange distancer, kan bl.a. efter omstændigheder gøre at cyklen ikke er et reelt alternativ.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

FDM har været involveret i en række kampagner, der har sat fokus på forholdet og konflikterne imellem (motions)cyklister og bilister, senest Transportministeriets kampagne "Vi deler vejen"

FDM er også aktuell med i projektet fra elitebilist til vanecyklist, der er støttet af Vejdirektoratets Cykelpulje.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Som nævnt finder FDM det vigtigt, at der er gode vilkår for cyklisterne, men det må ikke være på bekostning af alle andre trafikanter. Som statslig myndighed må Vejdirektoratet varetage alle borgere og trafikanters interesser, og man kan derfor fx ikke blot blindt fokusere på en enkelt transportform uden at skele til hvilke konsekvenser det kan have for andre trafikantgrupper.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).



## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I Forsikring & Pension arbejder vi på, at cykelejere kan få tryghed for at deres cykler ikke stjæles.

Vi arbejder for, at der etableres et fælles ejerregister og en mulighed for digitalt let, at kunne aflæse ejerforholdet i flere lag. Dels for samfundet, hvor generelle informationer om cyklen, og hvorvidt den er meldt stjålet, vises og dels en mulighed for politiet at se flere oplysninger som fx ejerforhold.

Vi mener, at ved at minimere risikoen for at få stjålet sin cykel vil flere vælge cyklen som primært transportmiddel, hvilket er til gavn for både danskernes sundhed og den grønne omstilling.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

At det skal være mere trygt at færdes som cyklist. Derfor vil vi støtte op om tiltag der fremmer trygheden. Det gælder fx kampagner for brug af cykelhjelm og game med fokus på at vælge hjelme med MIPS-teknologi. Vi ønsker at der oprettes en uvildig test af cykelhjelm fx via Varefakta for at forbrugere får oplyste valgmuligheder når de skal vælge cykelhjelm.

At trygge skoleveje vil bidrage til at flere vælger at cykle og på den måde får et naturligt alternativ til, at blive kørt i skole af forældre.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Tryghed for at man kan have sin cykel i fred uden den bliver stjålet.

Gode parkeringsforhold for cyklister – særligt ved stationer, uddannelsessteder og indkøbsområder.

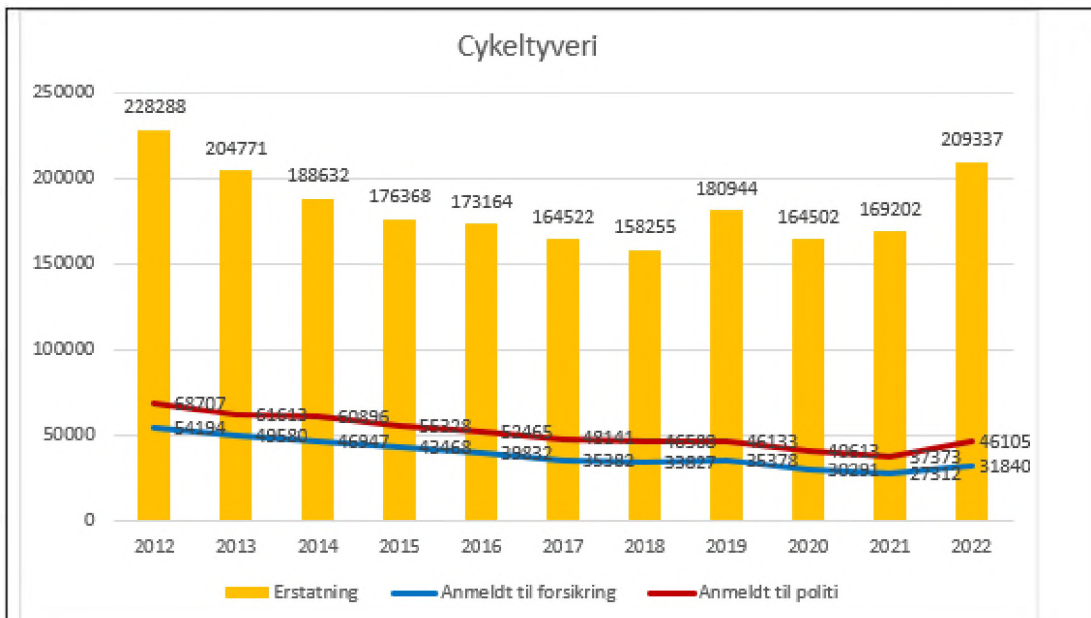
Lys på cykelstier og ved parkering, da det skaber tryghed.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

At de har fået stjålet deres cykel af flere omgange, og at de fx ikke kan få forsikret deres ladcykel, da risikoen simpelthen er for stor. I disse tilfælde vælger folk et andet alternativ, som ikke er cyklen.

Cykeltveri er et stigende problem. Antallet af cykler der stjæles, er i bedste fald konstant og ikke faldende. Når cyklerne samtidig er mere kostbare, så bliver erstatningsudgiften for fællesskabet ved med at stige.

I 2022 var erstatningsudgiften på 209 mio. og forventningerne er at det beløb stiger i 2024.



Kilde F&P samt Danmarks Statistik

Utryghed i trafikken – I byer gælder det ved smalle cykelstier der er uhensigtsmæssige, når ladcyklers bredde gør overhaling farlig. På landet langs større veje, hvor der ikke er cykelstier og sparsom belysning fravælges cyklen generelt.

Derudover fravælges cyklen, når der er usikkerhed omkring, hvorvidt den rent faktisk er til rådighed – derfor er det vigtigt, at vi gør en indsats for at stoppe cykeltyverier ved fx at indføre et ejerregister over cykler og et digitalt stelnummer.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Forsikring & Pension har i en årrække været en del af udvalget der godkender cykellåse. De godkendte cykellåse har bidraget til en reduktion af cykler der stjæles hvert år fra over 100.000 til 36.000 per år.

En del af vores medlemmer deltager løbende i forskellige initiativer for at afprøve yderligere sikrings tiltag, fx ved at tilbyde ekstralåse eller mærkningsordninger der kan hjælpe med at returnere fundne cykler.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [imm@imm.dk](mailto:imm@imm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Lændistrikter" afdække, hvordan cyklingen i lændistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i lændistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Bypånlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Fredensborg Kommune arbejder bredt med cykelfremme og er i gang med udarbejdelse af en Cykelplan for kommunen, der skal bidrage til at cykling bliver centralt og attraktivt for alle uanset alder, baggrund og bopæl.

Vi giver mulighed for at afprøve cykling som ny adfærd i hverdagen:

- Test af el- og elladcykel for borgere
- Elcykler på rådhuset (kommunens 2. største arbejdsplads) til arbejdsbrug og hjemtransport

Cykelfremme for børn og unge, færdselsundervisning og færdselspræventiv skoleindsats:

- Cyklistprøver i 3. klasse ved Dansk Skolecykling
- Cyklistprøver i 6. klasse i samarbejde med Nordsjællands Politi
- Cykelleg i børnehaver og kompetenceudvikling for pædagogerne
- Vurdering af skoleveje, vejtekniske løsninger og fredeliggørelse af veje omkring skoler.
- Trafikkonkurrence for 7. årgang indeholdende medieproduktioner ifl. sikker cykeladfærd og risikoadfærd for cyklister.

Kampagner og information:

- Vi cykler til arbejde (herunder konkurrencer, sundhedstjek og cykelreparation)
- Udarbejdelse af cykelkort for alle byområder, som bl.a. uddeles ved skolestart og ved turiststeder.
- Adfærd- og trafiksikkerhedskampagner fx '2 sek mere', 'Uopmærksomhed – kør cykel når du kører cykel' skolestartskampagnen 'Børn på vej', Alle Børn Cykler, 'God tur god stift' (adfærdskampagne for motionscyklister) og VD kampagnen 'Vi deler vejen'

Infrastruktur:

- Forbedring af cykelparkering ved busstoppesteder og stationer.
- Sti- og rutevejvisning for cyklister i alle bysamfund.
- Forbedre og udbygge cykelinfrastruktur hvor det muligt.
- Fortsat arbejde med oplevet trafiktryghed, fredeliggørelse af veje og skiltning af stier.

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Generelt er vores erfaring, at det er kombinationen af flere områder, der medfører en ændring – og at det er et langt sejt træk. Det kræver bl.a. en kombination af længerevarende indsatser, gentagelse af kampagner og infrastrukturelle ændringer – intet af det kan stå alene.

To konkrete eksempler, som vi har gode erfaringer med, er testordninger og forbedring af cykelparkering:

Test-ordninger: her får deltagerne mulighed for at afprøve den nye adfærd i deres hverdag, med så mange barrierer som muligt fjernet, i en længere periode (ca. 2 mdr.). Ved at afprøve det på egen krop, kan de få modarbejdet nogle af de negative fortællinger, de har omkring at cykle, samt at få skabt nogle nye – fx at det giver dem overskud og livsglæde at tage cyklen i stedet for bilen. Vores testordninger har generelt været meget populære, og vi får god respons (se nedenfor). Hvis deltagerne skal have succes kræver det dog, at infrastrukturen er i orden – ellers er det en barriere for at cykle (bl.a. vedligehold og tilgængelighed af stier, aflåst parkering mv).

Vores cykeltællinger på stationerne viser, at forbedring af cykelparkering på Kokkedal og Fredensborg station har medført en stigning af cykler på stationen (se nedenfor).

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Fredensborg Kommune er en udpendlingskommune, hvilket stiller krav til god og tilgængelig cykelinfrastruktur, både lokalt og regionalt på tværs af kommuner, hvis cykelpendling skal øges. Dertil kommer, at den stigende andel af nye typer cykler stiller stigende krav til cykelinfrastrukturen og cykelparkering ved relevante destinationer. Derfor kommer vi ikke uden om et fokus på infrastrukturelle indsatser. Er infrastrukturen ikke i orden, opleves det som en væsentlig barriere for at cykle. Infrastrukturelle indsatser er dyre og kan være udfordrende at få politisk prioriteret, hvorfor muligheder for statslig finansiering kan blive afgørende.

Ercykling er også i stigning i kommunen og er vigtig ift. at få borgere til at cykle længere og oftere, så mulighed for at prøve eller tilskud til at købe en elcykel er fortsat vigtig. Tilskudsmuligheder er pt. ikke muligt som kommune – her ville det være fint med muligheder for finansiering.

Derudover er det vigtigt at sikre fremtidens cyklister, da børn og unge cykler mindre i dag end førhen. Samt at gøre bilen mindre attraktiv og arbejde med de negative fortællinger, der er omkring cyklen (se nedenfor). Skal cyklisme øges er det afgørende at få ændret de samfundsfortællinger, der dominerer om bl.a. transport og hvad hverdagen / det gode liv skal indeholde (se nedenfor).

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

I vores test-ordninger har vi erfaret, at det ofte er faktorer som en oplevelse af frihed, nemmere hverdag, større overskud og motion, som vægter højt, når folk vælger cyklen til. Motiver for at vælge elcyklen til er ofte at transporten føles let (barrierer som vind, vejr og afstand mindskes), at man får motion uden at blive svedig, og at det er dejligt med en pause i hverdagen. Disse faktorer opdager folk ofte først efter at have afprøvet cyklen, enten i forbindelse med et cykellån eller en cykelkampagne (fx vi cykler til arbejde). Derfor er muligheden for at afprøve en cykel, eller elcykel, i sin hverdag i en længere periode vigtig for at cyklen vælges til på lang sigt.

Derudover er det vigtigt, at ruten opleves som sikker og tryk (bl.a. ift. belægning, belysning, trafik og sammenhæng af stinet), og at der er parkering hvor man tør efterlade sin cykel.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

At cyklen opleves som besværlig og tidskrævende – både ift. tid, afstand, hvor meget man kan have med, og at man kan komme til at svede. Cyklen sammenlignes med bilen, og det er især på de nævnte parametre, at den ikke kan leve op til, hvad folk forventer og forbinder med deres transportvalg. At cyklen opleves som besværlig er dog i høj grad styret af fortællinger og vaner om hvad deres hverdag ellers skal indeholde. Transportmiddel vælges efter, at andre ting kan gå op i hverdagen.

If. elcykler spiller økonomi også en stor rolle – elcykler ses stadig som et tilvalg til bilen og ikke som en erstatning.

Fredensborg Kommune har fire bysamfund og en masse landområder. Cykling i landområder er udfordret pga. afstand, manglende cykelinfrastruktur og tryghed på vejene - på landet vælger borgerne overvejende bilen.

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

Vores elcykeltest-ordninger har ført til, at flere deltagere er fortsat med at cykle, også i de tilfælde hvor det krævede køb af en cykel. I perioden 2019 til 2023 har vi lånt elcykler ud til borgere. 385 borgere tilmeldte sig fra 2019-2022. 47 % af dem svarer, at de cykler mere i fritiden efter udlånet. 61 % svarer, at de vil fortsætte med at cykle efter udlånet. I 2023-2024 udlåner vi elladcykler til børnefamilier. Indtil videre har der været omkring 90 tilmeldte (men kun kapacitet til at udlåne 10 elladcykler ad gangen). 5 ud af de første 10 familier, der lånte, havde stærke intentioner om at fortsætte med at cykle.

Testordninger er på lille skala, men skaber stor glæde blandt deltagerne. Vi har erfaret, at det virker at prøve adfærden på egen krop, og at det potentielt kan være værdi-ændrende. Desuden muliggør skalaen personlig kontakt, hvilket er en positiv drivkraft for at ændre adfærd.

Derudover har forbedring af cykelparkering medført flere cykler parkeret på stationerne.

På Kokkedal Station er cykelparkeringen blevet opgraderet med bedre stativer, mere belysning, flere pullerter (til fastlåsning) og særskilt ladcykelparkering. Evalueringen har foreløbigt vist øget brug af cykelparkeringen: højere belægningsgrad og samlet set 37 % flere cykler på stationen sammenlignet med tidligere.

Cyklistprøverne for 3. klasser og 6. klasser medfører flere cykelture i lokalområdet og et større fokus på cykling og trafikikkerhed for cyklister.

Som en del af vores pilotprojekt om cykelglade børnehuse i 2023-2025, har vi gennemført cykelleg i børnehaver. Både børn og pædagoger har været meget positive for cyklingen som en del af deres dagligdag og når de skal på ture i lokalområdet. Cykellegen har gjort en færdighedsmæssig forskel for børnene, og flere pædagoger er interesserede i at kunne gøre cykelleg en større del af hverdagen.

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

Som nævnt ovenover, vil det være hensigtsmæssigt med rammer for statslig finansiering og puljer, især målrettet infrastrukturelle indsatser, da disse er dyre og sværere at få politisk prioriteret.

Derfor vil det være hensigtsmæssigt at have fokus på konkrete initiativer for at gøre bilen mindre attraktiv. Forskning og kommunale erfaringer peger på, at det ikke er nok med indsatser der gør cyklisme mere attraktivt. Det kan vi ikke løfte alene som kommune – cykelfremme i kommunen og regionen skal understøttes af statslige indsatser.

Der er over de seneste år opbygget en væsentlig viden og kommunal erfaring om motiver og barrierer for at cykle. Det vil derfor være hensigtsmæssigt med et strategisk fokus på indsatser målrettet handling frem for vidensindsamling.

Den opbyggede viden og erfaring peger bl.a. på, at transportvalg er komplekse og påvirkes af mange forskellige faktorer. Af denne årsag er indsatser mere effektive, hvis de er holistiske, dvs. medlænker og laves på tværs af fagligheder. På den måde kan cyklen indtænkes som en del af bæredygtig hverdag. Denne tværfaglighed ville være fin at have med i den nationale strategi.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk)

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og uagescykling	Peadercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Trykbed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Præmonering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Vi har udført følgende typer tiltag indenfor de seneste år:

- Udvidelse af cykelstinetet.  
Fokus har afhængt af hvor i stinetet vi projektet befinder sig om det er sikkerhed eller fremkommelighed.
- Lukning af huller i stisystemet (missing links) for, at få mest muligt ud af eksisterende infrastruktur har vi fokus på at lukke huller i stinetet.
- Cykelfremmekampagner.
- Skoleindsatser rettet mod selvhjulpne elever. Det foregår primært i Børn & Unge afd.

Udvider cykelstinetet.  
Afhjælper problemer på cykelstinetet.  
Cykelframme kampagner.  
Skoleindsats ift. selvhjulpne elever.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Vi har ikke i den skala indsamlet data omkring effekterne af vores tiltag.

Foremølsen er, at skoleindsatser er de mest givtige.  
Det fjerner biltrafik fra skoleområderne, samtidig med at eleverne vænnes til at benytte cyklen.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Vi forventer at holde fast i de fokusområder vi arbejder med nu.  
For at få den fulde effekt skal det følges til dørs.

Udover at lukke huller i stisystemet handler det også om opdatering af ældre infrastruktur til nutidige standarder.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Bekvemmelighed, sikkerhed og tryghed.

Kendskab til eksisterende infrastruktur er også et relevant punkt at fokusere på.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Bekvemmelighed og/eller praktik.

Danskere er et bekvemligt folkefærd og et praktisk folkefærd, de vælger oftest det mest praktiske transportmiddel.

Afstand er også en betydende faktor, men den hænger sammen med bekvemligheden.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Det er vores indtryk at cykelfremme tiltagene i skolerne har en gavnlig effekt.  
Derudover kan vi se udvidelserne af infrastrukturen også har en gavnlig effekt, dog i mindre grad.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Økonomiske incitamenter. Det kan være befordring, betalingsparkering mm. alle aspekter der påvirker valget af transportmiddel.

Et forslag med noget skoleområde målrettet. "Supre sikre skoleveje (områder)".  
Forslag med et koncept i et større område omkring skolerne, med cykalfremmende tiltag.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikter kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af e-cykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Frederiksberg Kommune arbejder med:

- Etablering af cykelstier med fokus på trafikveje og skoleveje
- Er med i supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden, og etablerer supercykelstier
- Bakker op om Cyklistforbundets kampagner, og har tidligere også lavet egne kampagner målrettet cyklister
- Generelt trafikssikkerhedsarbejde som også omfatter cyklister
- Har gennem nogle år etableret mange nye cykelparkeringspladser
- I Mobilitetspolitik 2030, som blev vedtaget i marts 2024, prioriteres fødgængere og cyklister over kollektiv trafik og biler
- Gennemført skolevejsanalyser – senest i 2022

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- Ny/mere cykelinfrastruktur – fokus på sammenhæng og missing links
- Cykelstier betyder noget ift. at folk vælger cyklen, da det øger trygheden. Særligt for børn – og deres forældre måske endnu mere – er det uhyre vigtigt at forbedre trygheden for børn og unge på cykel. Alle erfaringer viser, at hvis man cykler som barn, er der meget større sandsynlighed for, at man vil vælge cyklen som transportmiddel, også når man bliver voksen. Man kan sige, at hvis ikke betingelserne for at færdes sikkert og trygt på cykel som barn er på plads, så er der ret stor sandsynlighed for, at barnet ikke vil vælge cyklen som transportmiddel som voksen
- Etablering af supercykelstier og markedsføring/kommunikation om disse
- God, tilstrækkelig og sikker cykelparkering – særligt ved stationer

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- At der afsættes flere midler til cykelområdet – også fra statens side, og at statens tilskudsandel øges ifm. puljer
- At både kommuner og stat tydeligt prioriterer cykling – frem for at staten bygger nye motorveje
- At lovgivningen på cykelområdet bliver mere lempelig – f.eks. bedre rammer for cykelgader, skole-zoner, cykelparkeringsforbud, cykling mod ensretning og regler for fjernelse af parkerede cykler
- At politiets rolle og mandat tydeliggøres og ensrettes i hele landet samt reduceres på nogle områder
- At skattelovgivningen ændres – så der f.eks. gives fradrag for kortere ture end 12 km, og en arbejdsgiver kan stille en cykel til rådighed for en ansat til brug for pendling mellem hjem og arbejde, uden at der skal betales skat, selv om cyklen også anvendes til private formål.
- At cykelinfrastrukturen udbygges, men samtidig også at den eksisterende infrastruktur vedligeholdes med særlig fokus på jævn belægning og vintervedligeholdelse
- At der sættes timetal på færdselsundervisningen på de enkelte årgange, da niveauet bliver meget forskelligt skoler og kommuner imellem, når faget er timeløst
- At der udarbejdes (aktive) trafikpolitikker på alle skoler – der skal være mere fokus på dem. Skoler og forældre er hurtige til at kontakte kommunen, hvis de oplever trafikale problemer – men hvordan kan de selv bidrage? Kommunen kan ikke løse alting med fysiske løsninger
- At der arbejdes med forældres opfattelse af oplevet tryghed kontra sikkerhed

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- At der er cykelinfrastruktur – og at den også er i sammenhæng med stationer, arbejdspladser osv.
- At folk oplever at det nemmeste og hurtigste er tage cyklen – og man får motion samtidig med
- At forældre oplever tryghed på skolevejen, så de tør lade deres børn cykle (jf. ovenfor)
- At der er en god og vedligeholdt cykelinfrastruktur
- Fortsat at kommunikere at det er hurtigt og nemt at vælge cyklen
- At gøre det besværligt og dyrere at vælge bil – særligt på de korte ture

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- At det er nemt at tage f.eks. metro
- At der mangler (sikker ift. tyveri) cykelparkering
- At der mangler cykelstifaciliteter langs større veje/skoleveje
- At man har vanen med at vælge bilen
- At forældre føler det er utrygt, at børnene cykler i skole
- At der er for mange bil-p-pladser, og det er billigt at parkere

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Etablering af cykelstier på alle kommunens trafikveje
- Etablering af supercykelstier, hvor der er sket markante stigninger i cyklistantallet
- Etablering af 'motorkøretøjer forbudt' omkring skolerne om morgenen

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive del her.

- Strategien bør også indeholde et fokus på drift, da det ikke er nok at etablere cykelinfrastruktur – den skal også vedligeholdes
- DTUs Transportvaneundersøgelse skal tilføres flere midler, så der kan gennemføres flere interviews, så kommunerne får et bedre datagrundlag
- Regioner skal forpligtes til at udvikle skadestuedata-model ift. tilskadekomne i trafikuheld, da cyklistuheld er kraftigt underrepræsenteret i politiets registrerede uheld
- Færre administrations-krav ift. ansøgning til cykelpuljen - f.eks. at formel godkendelse af ændringer i tidsplaner for projekter udgår, og der blot er et krav om at projekter udføres indenfor fx 6 år samt aflevering af årlige statusredegørelser og regnskab udgår, og blot udbetaling af tilskud efter behov eller ved afslutning af projekt
- Mange bække små – cyklistsignaler, fodhvilere - cyklister føler sig værdsat og prioriteret

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Peadercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Friluftsrådet er som paraplyorganisation hovedsagelig optaget af den rekreative cykling. For Friluftsrådet har dette emne dog i stor grad trådt ind i flere af de andre mulige temaer som er foreslået.

Fx:

Friluftsrådets medlemsorganisationer afvikler året rundt en stor mængde cykelaktiviteter. Mange af disse har børn og unge som målgruppe og der er solid erfaring med at udvikle og arbejde med cykelglæde.

Mange pendlere tager gerne en rekreativ omvej til og fra arbejde for at få en ekstra dimension på cykelturen. Her betyder det noget at der findes cykel-vejs alternativer der går naturnært uden at være en for stor omvej.

Særligt i landdistrikterne ser Friluftsrådet et stort potentiale i at udvikle de naturnære cykelforbindelser.

Gode muligheder for at medbringe cykler af alle slags inklusiv oppakning i offentlig transport har en stor betydning for fleksibiliteten i hvordan den rekreative cykling kan udfoldes.

Friluftsrådet har dog overordnet fokus på de store perspektiver og rammerne omkring ovenstående uden direkte at gå ned i helt konkrete initiativer – det overlader vi til vores medlemsorganisationer. Friluftsrådet har også en stor forståelse for hvordan initiativer der fremmer cykling kan have synergier til andre former for fritids aktiviteter.

<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <p>Friluftsrådet ser det grundlæggende som vigtigt at der findes god formidling – digitalt og fysisk - af cykelmuligheder samt at infrastrukturen hertil også leverer på de parametre som er vigtige. Herunder at oplevelserne undervejs på turen gerne må være god. For Friluftsrådet indebærer dette bl.a. en mulighed for at opleve landskabet og naturen.</p>
<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Friluftsrådet er af den opfattelse at mange af temaerne hænger sammen. Hvad vi gør i fritiden – den rekreative cykling har indflydelse på hvorledes vi færdes til hverdag – det bliver en livsstil for mange. Det er vigtigt at der bliver arbejdet – i flere forskellige sammenhænge – for at udbrede cykelkultur og -glæde, men infrastrukturen og mulighederne for at finde informationer om denne skal selvsagt følge med.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Tryk, sikker og oplevelsesrig (naturnær) infrastruktur.</p> <p>Let tilgængelig formidling af muligheder.</p> <p>Stærk cykelkultur.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?</p> <p>Manglende information om muligheder. Uvidenhed om hvor let det egentlig kan være at vælge cyklen. Bilibisme fokuseret kultur. Det kan være svært for alle de gode initiativer hvis de i høj grad kommer i karambolage med øvrig trafik. Fx kan det være en udfordring for et børnehold fra den lokale mountainbikeklub at finde en god vej fra et samlingspunkt i byen og ud til skoven.</p>

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Friluftsrådet har bidraget ind i en længere række projekter gennem årene der har udviklet særligt den rekreative infrastruktur.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Større fokus på afledte effekter af cykelkultur fx på arbejdspladser og omsætning fx relateret til rekreativ cykling og cykelturisme.

Der bør være et større fokus på hvordan mindre og lokale cykelrundturer med høj rekreativ værdi kan bidrage.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungcykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

<p>Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?</p> <p><b>Case: Furesø Kommune</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fremkommelighe<span style="color: red;">d</span> i forhold til Supercykelstier.</li> <li>- Fremkommelighe<span style="color: red;">d</span> og forbedring af forhold for cyklister på cykelstier.</li> <li>- Fremkommelighe<span style="color: red;">d</span> og forbedring af forhold for cyklister ved Kommunale institutioner og bygninger.</li> <li>- Bedre forhold for elcykler mm.</li> <li>- Specielt fokus på børn, skoler/institutioner og cykling, både direkte og indirekte ved sikre cykelvenlige omgivelser ved skoler/institutioner</li> </ul>
<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <p><b>Case: Furesø Kommune</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vi har ikke tid eller ressourcer til at samle erfaringer ind løbende fra vores projekter, medmindre det er en del af projektbeskrivelsen.</li> </ul>
<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p><b>Case: Furesø Kommune</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- At sikre en fortsat høj fremkommelighe<span style="color: red;">d</span> for cyklister. En del cyklister cykler hurtigere end tidligere. Nogle bruger e-bikes og andre sportscykler men fælles er en højere hastighed og dermed højere krav til belægning, skiltning mm. f.eks. skal vi have mulighed for sætte hastighedsgrænser på cykelstier!</li> </ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p><b>Case: Furesø Kommune</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- At cyklen er et reelt alternativ til bilen</li> <li>- At fremkommelighe<span style="color: red;">d</span> for cyklister er på niveau med biler</li> <li>- At kombinationsrejser med kollektive cykler er attraktive og konkurrencedygtige på pris og tid i forhold til bil</li> </ul>



Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Case: Furesø Kommune

- Bilejerskab
- Manglende fremkommelighed for cykler
- At driften af cykelstier og cykelinfrastruktur ikke er på niveau med de krav cyklister kræver i dag

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Case: Furesø Kommune

- Ingen bemærkninger

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Case: Furesø Kommune

- Retningslinjer for skiltning f.eks. i form af VD Vejregler mm.





Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af e-cykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Gentofte Kommune arbejder med områderne; pendlercykling, børne- og ungecykling, kombinationsrejser og i mindre grad rekreativ cykling, og vi benytter virkemidlerne herunder.

- Nye cykelstier, langs trafikveje, hvor der er "missing links".
- Opgradering til Supercykelstier.
- Trafiknudepunkter ved stationer med blandt andet forbedret cykelparkering.
- Krydsombygning til forbedring af trafiksikkerheden for cyklister.
- Etablering af ny og forbedring af eksisterende cykelparkering med fokus på handelsstrøgene.
- Cykelgade.
- 2 minus 1 vej.
- Højresving for rødt signal.
- Fodhvilere ved signalkryds.
- Nedtællingssignaler ved signalkryds.
- Cykelpumper.
- Vandpost.
- Cykelevents på skoler
- Kids Tour cykelarrangement
- Cyklistprøver mv. i skoleme
- Elcykler, som borgere kan låne.
- Fokus på at aktiv transport, herunder cyklisme, er sundhedsfremmende.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Effekten af nye cykelstier og Supercykelstier er bedst dokumenteret.

Desuden vurderer vi, at der er en akkumuleret effekt, når der etableres mange forskellige tiltag til fremme af cyklisme.

Det er vigtigt for forældre, at det er trygt at sende deres børn på cykel ud i trafikken. Derfor prioriterer Gentofte Kommune nye cykelstier langs overordnede trafikveje, hvor der er "missing links", så der etableres et sammenhængende cykelstinet. Desuden er forbedring af trafiksikkerheden for cyklister også vigtig i den sammenhæng.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- Nye cykelstier
- Opgradering til supercykelsti
- Brede cykelstier
- Forbedret trafiksikkerhed
- Ny og forbedret cykelparkering
- Nye trafikknudepunkter ved S-togs stationerne.
- Byplanlægning og infrastruktur – fokus på balance mellem omfanget af parkeringspladser til biler og cykelstier.
- Fokus på det sundhedsfremmende ved at benytte cyklen.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Gode og sikre cykelfaciliteter, herunder cykelstier og sikker stikrydsning samt gode cykelparkeringsforhold.

- Sammenhængende cykelstinet
- God fremkommelighed for cyklister
- Vedligeholdelse af cykelstier, jævn belægning
- Cykelparkering
- Kombination med offentlig transport
- Trafiksikkerhed og tryghed i trafikken

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- Det er en vane at benytte bilen.
- Ruten føles utryk (for børn)
- Dårligt vejr, nedbør og kulde
- Dårlig eller ingen cykelparkering
- Det er nemmere at parkerer bilen.

Ifølge den nationale cyklistundersøgelse oplever adspurgte borgere i Gentofte Kommune nedenstående gener som cyklist. Tallene i parentes angiver andelen af de adspurgte, som oplever den pågældende gene.

- Bilister (23 %)
- Dårlig/ujævn vedligeholdelse af cykelstier og veje (13 %)
- Manglende cykelstier (12 %)
- Andre cyklister (12 %)
- Parkerede biler på cykelstierne (11 %)

I den sammenhæng skal det nævnes, at 19 % angiver, at de ikke oplever gener ved at cykle i Gentofte Kommune.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Etablering af Supercykelstier: Allerødruen, Lyngbyruen og Kystbaneruten.

Ombygning af kryds til forbedring af trafiksikkerheden: Brogårdsvej/Søbredden ombygning fra rundkørsel til signalreguleret kryds, etablering af signalanlæg i krydset Klampenborgvej/Skovgårdsvej og ombygning af tre rundkørsler på Hyldegårdsvej i løbet af 2024 og 2025.

Nye cykelstier, som etableres i løbet af 2024 og 2025: Baunegårdsvej, Fuglegårdsvej, Gyldenlundsvej og den nordlige del af Ordrup Jagtvej.

Trafikknudepunkter ved Hellerup st, Vangede st., Charlottenlund st. og Kildegårds Plads.

Cykelgade på Kirkevej  
2 minus 1 vej på Traverbanevej

Forbedret cykelparkering langs handelsstrøg og udvalgte busstoppesteder.

Diverse mindre tiltag: Fodhvilere, cykelpumper, højresving for rødt, nedtællingssignaler i kryds og færgørnt for cyklister.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Fortsætte statslig medfinansiering af forbedret cykelinfrastruktur via cykelpuljen, trafiksikkerhedspuljen og pulje til cykelparkering. Denne medfinansiering sikrer, at cykelfremmende tiltag bliver etableret tidligere end hvis kommunen skal stå for 100 % finansiering.

Facilitere et struktureret samarbejde på tværs af DSB, Regioner, Vejdirektoratet og kommunerne til udarbejdelse af fælles projekter til fremme af cyklismen.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).



Gladsaxe Kommune hilser en national cykelstrategi velkommen. Nedenfor er vores bud på de elementer, som vi vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes:

give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

**Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

- Nye cykelstier
- Lavehastigheder på veje
- Stiforbindelser og smutveje
- Supercykelstier
- Skolezoner/hjertezoner
- Adfærdsændringer ved skoler/uddannelser m.v. og i samarbejde med erhvervslivet
- Kampagner
- Prioritering af cyklister ved større vejarbejder
- Gode cykelforhold ved ny lokalplanlægning
- Samarbejde med diverse organisationer; Cyklistforbundet, Det Kommunale Cykelfagråd, Cykelambassaden, Vestegnens TrafikSikkerhedsRåd

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

- Sammenhængende ruter – når missing links fjernes
- Gode cykelforhold ved skoler herunder ingen biler
- Samarbejde om adfærdsændringer
- Udlån af elcykel (tag helt med hjem)

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

- Børn/unges cykelvaner herunder bl.a. skolezoner/hjertezoner
- Nye cykelstier
- Adfærdsændringer ved skoler/uddannelser m.v. og i samarbejde med erhvervslivet bl.a. pendlervaner
- Kampagner
- Prioritering af cyklister ved større vejarbejder
- Supercykelstier, gerne i samarbejde med nabokommuner. Kræver statslig medfinansiering
- Lovgivning; Incitament til at vælge cyklen (bl.a. skattelovgivning)
- Lovgivningsmulighed for lavere hastigheder på veje i byzone

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

- Vaner og bekvemmelighed
- Bil er statussymbol og den er der i forvejen

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

- Supercykelstier
- Skolecykelstier

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

- Supercykelstier; Statslig styring og medfinansiering (en supercykelsti er dyr og tager alle pengene fra skolecykelstier og dem som får mest glæde af supercykelstien er nabokommunernes borgere)
- Højresving for rød herunder ved kryds ved motorveje
- Gen-fokus på de nationale cykelruter
- Statslig involvering i bedre viden om cykeluheld herunder skadestureregistreringer
  
- Krav til statslige projekter om at forbedre cykelinfrastrukturen
  
- Roadpricing
- Lovgivning; Incitament til at vælge cyklen (bl. a. skattelovgivning)  
Lovgivningsmulighed for lavere hastigheder på veje i byzone
  
- Medtænke medtagning af cykel/delemobilitet i offentlig transport herunder i takststrukturen
- Gode cykel P-forhold og -servicefunktioner ved de kollektive trafikknudepunkter

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

<p>Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?</p> <p>Glostrup Kommune er med i Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen sammen med 27 andre kommuner og Region Hovedstaden. Samarbejdet arbejder med de fleste aspekter af kommunal og regional cykelfremme under overskrifterne <i>infrastruktur, viden, kommunikation og udvikling</i> med det formål, at gøre det mere attraktivt og lettere for flere at tage cyklen på hele eller dele af pendlerrjisen. Som kommune med vejmyndighed er vores fokus især på at etablere <b>infrastrukturen</b>, men vi bidrager ligeledes til at indsamle og dele viden, sprede kommunikationen og sikre udviklingen af samarbejdet.</p>
<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <p>Som kommune i Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen er vores rolle særligt at etablere infrastrukturen. På de 16 etablerede supercykelstier er cykeltrafikken i gennemsnit steget med 52 % fra før etablering til et år efter og med 75 % fra før etablering til de seneste cykeltællinger i 2023. Den stigning skyldes først og fremmest opgraderingen til supercykelsti – at der er etableret ensartet, sammenhængende, regional <b>cykelinfrastruktur</b> på tværs af kommuner, så det bliver muligt og nemt at cykle hele vejen til arbejde. Men det er også vores erfaring fra samarbejdet, at det er kombinationen af infrastruktur, viden, kommunikation og udvikling, der får flere til at cykle – <b>forudsat at infrastrukturen er i orden</b>.</p> <p>Vi har også arbejdet med udlån af el-cykler, hvilket har været en stor succes, men vi ligger desværre ikke inde med data om hvorvidt folk er fortsat med at cykle efterfølgende.</p> <p>Desuden tror vi på, at når vi arbejder med at få børnene i skolerne til at cykle, så vil det give børnene en lyst til at blive ved med at cykle gennem hele livet.</p>

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Som kommune i Supercykelstisamarbejdet ser vi det afgørende for effekten af cykelstrategien, at der først og fremmest investeres i mere og bedre cykelinfrastruktur og bedre cykelforhold. Samtidigt er det også vigtigt, at cykelstrategien sætter rammene for et **kontinuerligt og mangeårigt fokus på cykelfremme i Danmark**. Som kommune kan det være svært at prioritere at etablere regional cykelinfrastruktur over lokale projekter. Derfor er der behov for, at **de statslige medfinansieringsmuligheder er forudsigelige for kommuner**, så der kan planlægges efter dem, ligesom det kan være en hjælp, at der udpeges forskellige prioriterede fokusområder for **national støtte**.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Erfaringerne fra Supercykelstisamarbejdet viser, at **god, tilgængelig og pålidelig infrastruktur er afgørende** for at folk vælger cyklen til i første omgang. Når en rute er forudsigelig, og man kan opretholde et godt flow, føler man sig som en **prioriteret trafikant**, og så bliver cykelturen det nemme valg. Dernæst kan tiltag som **nedsat hastighed på vejene, økonomiske incitament til cyklister, gode cykelforhold på arbejdspladsen og bedre kobling til kollektiv transport** også spille en stor rolle i at få flere til at cykle.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Vejret, samt at nogle forældre er bekymret for sikkerheden ved at lade børnene cykle selv, selvom sikkerheden ikke er et problem på den given strækning.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Som kommune har vi haft stor glæde af de nationale cykelpuljer. I Glostrup har vi lige nu 2 supercykelstier, og vi arbejder med at få den 3. Supercykelsti anlagt i forbindelse med letbanen langs med Ring 3. Vi arbejder til stadighed med at opgradere ruterne for egne midler.

Cykelpuljerne har været afgørende for at kommunerne i samarbejdet har kunne prioritere at etablere tværkommunale supercykelstier i de kommunale budgetter. Indtil videre er ingen af de etablerede supercykelstier er blevet til uden statslig støtte fra cykelpuljerne. Glostrup Kommune fik dog ikke del i midlerne til Roskilderuten, men har selv betalt for tiltagene. Det gør dog også, at det tager længere tid at få etableret de ønskede tiltag.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Som kommune i Supercykelstisamarbejdet finder vi det vigtigt, at både lokal og regional cykelfremme indgår som et tema eller en indsats i den nationale cykelstrategi og f.eks. tænkes sammen med det store potentiale ved elcyklens udbredelse. Cyklen er ikke kun til de korte ture. Cyklen og især elcyklen har et stort potentiale på de længere distancer også. Og hvis flere danskere skal cykle, skal de regionale cykelforbindelser prioriteres, og på nationalt niveau skal cyklen betragtes som et regionalt pendlertransportmiddel på lige fod med bil, bus og tog. Ved at indlænke det regionale perspektiv i cykelstrategien styrkes samtidig et fokus på koblingen mellem land og by.

Det er essentielt, at staten også tager ansvar for regional cykelfremme og hjælper med at understøtte både kommunernes og regionernes cykelfremmende indsatser. Med den nuværende fordeling af vejmyndighedsopgaver på cykelinfrastrukturområdet mellem kommuner og staten er det væsentligt, at den regionale cykling bliver varetaget og prioriteret af alle offentlige parter både nu og på sigt.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [irm@irm.dk](mailto:irm@irm.dk).



## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Tryghed på cykelstier  
Trafiksikkerhed

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Ikke målt direkte.

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Børns cykelvaner – cykle til skole.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Det har vi ikke det fulde overblik over. Men vi har de seneste år primært arbejdet med trafiksikkerhed og tryghed på cykelstierne.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Komfort i hverdagen med bil Vejret Utryghed i trafikken</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Vi oplever en stigende mængde henvendelser om bomme på cykelstier, der er til gene for ladcykler.  
Problematik omkring elcykler – hastighed.  
Vigepligt for cyklister i rundkørsler, hvor cykelstien krydser vejen et stykke fra rundkørslen (misforstås).

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ugescykling	Feodlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Præoverføring af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

1. "Selvkørende børn": tiltag i Klimaplanen, som handler om at få flere børn til at cykle, bl.a. med mulighed for lån af elcykel.
2. Ladestationer ved centrale stationer: Vi har søgt Vejdirektoratets pulje til dette.
3. Cykelsti langs Valbyvej: Vi har søgt Vejdirektoratets pulje til denne.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?  
*Etablering af nye cykelstier.*

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?  
*Pga. kommunens store geografi håber vi på, at eicyklismen bliver populær. Derfor håber vi på etablering af ny cykelstier langs de (lange) landeveje, etablering af lademuligheder på centrale stationer samt evt. mulighed for udlån/leje af eicykel.*

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?  
*Tid er afgørende, hvilket gør eicyklen til det meste relevante tilbud i Gråbskov Kommune pga. de store afstande. Herefter er cykelstier afgørende, så transporten kan foregå trygt og effektivt.*

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?  
*Tid og trafiksikkerhed. Vi har flere landeveje, der pt. ikke er egnede til tryk cykling.*

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

1. Etablering af cykelsti langs Østergade
2. Etablering af cykelsti fra Blistrup til Smidstrup
3. Etablering af cykelsti langs Bonderupsvejen



Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

*Det er afgørende for cyklismen i Gribskov Kommune at modtage puljemidler til etablering af nye cykelstier, så vi kan tilbyde trafiksikker cykling langs vores landeveje.*

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	X	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	X	x	x	x
Promovering af elcykler		X	x		x
Byplanlægning	x	X	x		x
Cykelparkering	x	X			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Vi forsøger at skabe et overblik over missing links. Det kan være mellem ruter, mellem cykelbaner og/eller mellem cykelstier.

Vi formidler og kommunikerer gennem Naturlandet Appen, hvor bl.a. ruter og faciliteter på ruterne er beskrevet.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Umiddelbart tror jeg børn er den "nemmeste" måde at påvirke. Børn kan påvirke forældre, og til er det forældre der vælger den lette løsning fordi det nemmest og hurtigst.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

I de her tider hvor økonomien er som den er, så bliver kommunikation af eksisterende cykelforhold vigtig. Men det er mere af nød.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Det kan være distancen. Korte ture kan være et tilvalg. Distancen øges med indtog af elcykler.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Vi har relativ stor kommunegeografi. Vi har relativt billige huspriser, og mange har råd til bil nummer to eller tre, det er nemt at hoppe i bilen.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Naturlandet, en app for specielt rekreativ cyklisme.

Vi indførte sammen med lollandsbanen og Lolland Kommune gratis cykler med offentlig transport, et forsøg på at få flere til at tage cyklen med på turen, og gøre det nemmere i hver sin ende af turen.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafiksikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkeering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Kommunen faciliterer netværkssamarbejde med alle kommunens skoler om trafiksikkerhed og cykelfremme herunder cyklistprøven.

Kommunen samarbejder med den lokale afdeling af Cyklistforbundet.

Cykelfremme indgår i såvel infrastrukturplaner som i Klimahandleplaner.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Anlæg af selvstændige cykelstier samt adfærdskampagner.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Bedre forhold for både cykelpendling samt den rekreative cyklisme. Forbedrede cykelparkering ved stationer og ved trafikane knudepunkter. Mulighed for opladning af elcykler.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Tryghed, vejret, afstand og interessante ting langs ruten.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Mangel på cykelfaciliteter, manglende kendskab til cykelstier, dårlige vaner.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Anlæg af cykelsti langs Hanehovedvej.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk)

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafiksikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

#### Stiplan 2020 – 2030 for Hedensted Kommune:

##### Vision og mål:

Hedensted Kommune vil fremme færdsel til fods og på cykel – både til hverdag og på fritidsture. Stiplanens vision er et sammenhængende og sikkert stinet i kommunen for både lokale borgere og besøgende.

Stinettet i Hedensted Kommune skal sikre gode rammer for cyklister og fodgængere. Det er sundt at bevæge sig og for de fleste er det at være selvtransporterende en stor frihed. Dette vil Hedensted Kommune understøtte. Cyklen skal på korte ture være et enkelt og attraktivt alternativ til bilen.

Det er målet at binde kommunens byer sammen internt og også skabe et velfungerende stinet til nabokommunerne. Et stinet, der kan være med til at fremme sundhed og gavne miljøet og reducere trængsel.

Hedensted Kommune har hvert år et stort antal besøgende og ønsket er, at de besøgende sammen med kommunens borgere har mulighed for at opleve kommunen på cykel eller til fods.

Trafiksikkerhedsplan 2019 – 2023, der fortsat er gældende. Planen arbejder generelt med trafiksikkerhed herunder også for cyklister.

Give gode forhold i forhold til cykelmuligheder omkring skole.

Lave sikre krydsninger af veje og kryds.

Er med i supercykelstisamarbejdet Region Midtjylland. Fremme af samarbejdet med overordnet supercykelnetværk.

Trafikkampagner, herunder kampagner til fremme af skolebørns cykling til skole.

Cykelknudepunktsnetværket vedr. cykelruler på veje til fremme for rekreativ cykling.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

At øge trafikikkerheden omkring skoler.

Trafiksikre krydsninger af veje og kryds.

Binde byer og bydele sammen med slisystemer.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

At øge trafikikkerheden omkring skoler.

Trafiksikre krydsninger af veje og kryds.

Binde byer og bydele sammen med slisystemer.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Gode og sikre cykelfaciliteter.

Kontinuitet i cykelstinet.

Motion

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Dårlig trafikikkerhed.

Manglende kontinuitet i cykelstinetværket. Nogle gange opleves det, at cykelruten er længere end f.eks. bilruten og samtidig mere bakket.

Komfort.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Anlæg af en ny cykelsti mellem bydelene Hedensted by og Løsning by.

Anlæg af manglende cykelforbindelse mellem Glud og Juelsminde, hvor ved der skabtes en sammenhængende cykelsti mellem byerne.

Anlæg af sti mellem Glud og Snaptun.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Evl. opstilling af ladestationer strategiske steder langs større stisystemer – særligt set i forhold til landområder.

Tilskudsmuligheder til cykelsliinfrastruktur for at fremme turismen og pendlingsmuligheder særligt set i forhold til gennemførelse af anlægsprojekter i åbent land, idet disse strækninger oftest er lange.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [icwa@vd.dk](mailto:icwa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@trm.dk](mailto:tm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Fyplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

*Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?*

Helsingør Kommune arbejder efter egen [Cyklisshandlingsplan](#) og har dertil en årligt ramme med budget til udmøntning, som hvert år prioriteres efter et indsatskatalog med konkrete indsatser. Dette katalog er i øjeblikket ved at blive fornyet, hvor der indarbejdes indsatser i en kombination af en faglig vurdering, samt en borgerhøring, hvor kommunens borgere kan komme med ønsker og forslag til projekter/indsatser

Helsingør Kommune arbejder primært med de 4 kategorier: Kombinationsrejser, Pendlercyklisme, Rekreative forbindelser og Skoleveje.

Helsingør kommune er desuden medlem af Supercykelstisamarbejdet og bidrager så vidt muligt til den fælleskommunale indsats, dog med den faktor at Helsingør kommune ligger yderst i netværket.

Helsingør kommune har desuden prioriteret en række konkret anlægsprojekter, som er decideret cykelanlæg i det nuværende budget (2024-27).

*Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?*

Pendlercyklisme og kombinationsrejser er umiddelbart der, hvor flest lader sig overbevise om, at cyklen sagtens kan benyttes, enten som primært transportmiddel eller i kombination med kollektiv trafik.

Og så er indsatsen omkring trafikundervisning og tidlig indsats i skoleme meget vigtig, hvis der på sigt skal være en effekt. Skolebørnene skal lære, at cyklen er det oplagte transportmiddel til kortere ture og lære tidligt, hvordan de skal opføre sig i trafikken.

<p><i>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</i></p> <p>Infrastruktur – der er simpelthen nødt til at være den nødvendige infrastruktur så cykelturen bliver nem, ligetil (og tryk). Det kræver en sammenhængende infrastruktur. I Helsingør Kommune arbejdes der på at skabe en sammenhængende cykelinfrastruktur sådan, at man som cyklist ikke skal opleve at være "tålt" på vejnettet, men er en prioriteret trafikant i den samlede infrastruktur.</p> <p>Det er klart de kortere ture &lt;5 km, der skal prioriteres at foregå på cykel. Der er et kæmpe potentiale for at mindske bilkørsel i bymidten og generelt fremme både sundhed og klima på en cykel frem for en bil.</p>
<p><i>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</i></p> <p>Det skal være nemt og behageligt. Der skal prioriteres gode cykelforhold på de "direkte ruter" til skole, butikker, kollektiv trafik og fritidsinteresser mv. Det betyder, at der skal være tilstrækkelige driftsmidler i budgettet til at holde cykelinfrastrukturen i god stand. Der skal være cykelparkering så tæt på målet, som muligt.</p>
<p><i>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</i></p> <p>At det er besværligt og at det føles utrygt. F.eks. når man skal parkere sin cykel langt fra slutmålet. At man skal køre på kørebanen på befærdede veje, især udenfor tættere bebygget område med højere hastighed.</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <p>Helsingør kommune har arbejdet målrettet med konkrete indsatser ift. cyklisthandlingsplanen de seneste år:</p> <p><b>Fremført cykelsti</b> Flere kryds er løbende indrettet så cykelstien er fremført, hvor der er vejbredde nok til at benytte den løsning. Denne løsning foretrækkes af cyklisterne</p> <p><b>Kombineret højresvingbane og cykelsti</b> I vejkryds hvor der ikke er vejbredde nok til fremført cykelsti er der flere steder indrettet kombineret højresvingbane og cykelsti. Denne løsning er meget trafikssikker, men opfattes af de fleste cyklister som værende utryk, fordi de skal placere sig sammen med de højresvingende biler.</p> <p><b>Cykelinfrastruktur indtænkes i lokalplanlægningen</b> I Helsingør Kommune indarbejdes krav om cykelinfrastruktur i lokalplaner, især i forbindelse med byudviklingsområder.</p> <p><b>Cykelinfrastruktur indtænkes i alle vejprojekter</b> I Helsingør Kommune er flere vejkryds ombygget til rundkørsler, hvor det i alle rundkørsler er prioriteret at tilvejebringe en ordentlig løsning for cyklister. All efter trafikmængder-, typer og den aktuelle placering er der forskellige løsninger enten med cykelinfrastruktur i rundkørslen, eller en tilbagetrukket cykelsti udenom rundkørslen.</p>

**Cykelsti Mørdrupvej - etape 1/3 (Pendler + Skoleveje)**

Mørdrupvej er én af de primære veje i Espergærde, hvor der er mange cyklister. Der er ikke cykelsti på hele strækningen, men der er planlagt etaper for at sikre cykelsti i begge retninger på hele strækningen

**Belysning af og ny krydsningshelle på Mørdrupvej (Pendlercyklisme + Skoleveje)**

Der sker flere krydsninger over Mørdrupvej ind mod Egebæksvang Skov, hvor der er etableret en krydsningshelle, så Mørdrupvej kan krydses i 2 tempi. Hertil er der suppleret med ekstra belysning og kantreflekser for at sikre så megen synlighed som muligt.

**Sti ved Kasserollen (Skoleveje)**

Etablering af sti direkte mellem skole og SFO, så eleverne selv kan transportere sig tryk og sikkert mellem skole og institution

**Cykelparkering Espergærde st. (Kombinationsrejser)**

Det eksisterende cykelparkeringsområde blev saneret med ny belægning og belysning for et mere visuelt tryk og sammenhængende område, især imellem parkering og perron. Derudover blev to ubrugte og mærke skure revet ned og erstattet med cirka 280 parkeringspladser i 2 etager. Derudover blev der indrettet et område forbeholdt ladcykelparkering.

**Cykelparkering Lokaltog stationer (Kombinationsrejser)**

Den eksisterende cykelparkering blev erstattet med en ny og mere tidssvarende cykelparkering og blandt andet opgraderet med overdækning og belysning. Projektet blev udført i samarbejde med Lokaltog og Region H

**Belysning Nørrevej (Pendlercyklisme + kombinationsrejser)**

Der er opsat ekstra belysning på en strækning med dobbeltrettet fællessti langs Nørrevej frem til Snekkersten st. for at sikre større tryk og bedre synlighed for cyklister og fodgængere, der bedre kan erkende hinanden.

**Cykelsti inspektion (Pendlercyklisme)**

Hele det overordnede rutenet blev gennemgået og der blev udarbejdet en rapport både med forslag til infrastrukturprojekter og til driftsindsatser

**Roadstuds-belysning på Skindersøvej (landzone) (Pendlercyklisme + Rekreative forbindelser)**

Langs Skindersøvej er en dobbeltrettet cykelsti i den ene side af vejen. Strækningen ligger primært udenfor byområdet og er derfor ikke belyst. Der er etableret "Roadstuds" som er LED-lamper, der automatisk oplader vha. sollys, og som oplyser strækningen tilstrækkeligt til at cyklisten kan orientere sig om vejforløbet, men uden lysforurening.

**Grusstier på Rørtang og Rolighedsmosen (Rekreative forbindelser + Pendlercyklisme)**

Der er etableret grusstier over Rolighedsmoserne og Rørtang, som er 2 naturområder i Helsingør Kommune. Stierne bidrager i høj grad til de rekreative cykelsture, men også til pendlercyklister, fordi flere lokale pludseligt kan skyde genvej igennem naturområderne på cykel.

**Oprydning og reparation af cykelskur på Helsingør Station (Kombinationsrejser)**

På Helsingør Station har Helsingør Kommune et anlæg med 2-etagers cykelparkering, som er flittigt benyttet, men som er over 10 år gammel og derfor haft brug for både reparation og større oprydning/rengøring, end den normale driftsindsats.

**Fodhvilere (Pendlercyklisme + Skoleveje)**

Der er opsat fodhvilere omkring Smakkevej i Snekkersten. Smakkevej er en fordelingsvej imellem to primærveje, som huser én af de største folkeskoler i kommunen. Smakkevej har dobbeltrettet fællessti i begge sider. Fodhvilerne er placeret i de signalregulerede kryds ved Klostermosevej og ved Rønnebær Alle.

**Cykelpumper (Kombinationsrejser)**

Der er opsat cykelpumper på hver af de tre kyslbanestationer, Helsingør, Snekkersten og Espergærde. Dette for at sikre at man roligt kan tage cyklen ned til stationen, og har mulighed for at pumpe den.

**Cykelsti Nordre Strandvej (Pendlercyklisme + Rekreative forbindelser)**

Nordre strandvej er én af primærvejene i Helsingør Kommune, tidligere en Amtsvej. Samtidigt er Nordre Strandvej en del af regionalcykelruterne 47 og 48. Der mangler cykelsti på dele af ruten og der er årligt de seneste 3 år lavet flere af etaperne.

**Stibomme (Pendlercyklisme)**

Født af cykelstiinspektion – bomme på stisystemerne er flere steder udskiftet til "svingbomme" så ladcykler kan passere. Flere af de ældre bomme er for smalle til ladcykler og faste, altså uden mulighed for at åbne. Flere steder er bommene fjernet og erstattet af stæler.

**Overkørsler på Agnetevej (Pendlercyklisme)**

Født af cykelstiinspektion – 22 sidevejsoverkørsler langs Agnetevej er bygget om med gennemført cykelsti og fortov, hvor der tidligere var neddykket overkørsel.

**Krydsningspunkt på Agnetevej (Pendlercyklisme)**

Født af cykelstiinspektion – Langs agnetevej er cykelstien indenfor tættete bebygget området enkeltrettet i hver side af vejen, og ved bygrænsen ændres forløbet til en dobbeltrettet cykelsti på den ene side af vejen. Der etableres et krydsningspunkt, som både sikrer en mere sikker og tryk krydsning, samt en hastighedsdæmpende effekt, idet krydsningshellen er placeret lige ved bygrænsen.

**Opgradering af Stubbedamsvej**

På Stubbedamsvej er der i dag cykelbaner, men et igangværende anlæg ombygger vejprofilen så der i fremtiden vil være cykelsti i begge sider af Stubbedamsvej.

*Øvrige bemærkninger: Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.*

Helsingør kommune derudover følgende bemærkninger, hvoraf flere stemmer overens med oplægget fra Det kommunale Cykelfagråd:

**1. Lovgivning: Revision af færdselslov, bekendtgørelser og vejregler**

- Bedre rammer for ladcykellogistik, skole-zoner, cykelparkeringsforbud, cykling mod ensretning og regler for fjernelse af parkerede cykler. Det skal være nemmere at administrere cykeloprydning, så der opretholdes kapacitet
- Politiets rolle: Politiets mandat skal tydeliggøres og ensartes i hele landet samt reduceres på nogle områder
- Færdselsundervisning i skolerne – der bør sættes timetal på færdselsundervisningen på de enkelte årgange, da niveauet bliver meget forskelligt skoler og kommuner imellem, når faget er timeløst

**2. Data**

- DTUs Transportvaneundersøgelse: Tilføres flere midler, så der kan gennemføres flere interviews, så kommunerne får et bedre datagrundlag
- Regioner skal forpligtes til at udvikle skadestuedata-model ift. tilskadekomne i trafikuheld

### 3. Økonomi og finansiering

- Vejdirektoratets cykelpuljer: Færre administrationskrav ift. ansøgning f.eks. at formel godkendelse af ændringer i tidsplaner for projekter udgår, og der blot er et krav om at projekter udføres indenfor fx 6 år samt aflevering af årlige statusredegørelser og regnskab udgår, og blot udbetaling af tilskud efter behov eller ved afslutning af projekt
- Vejdirektoratets cykelpuljer: Højere tilskudsandel fra staten helt generelt, der viser at cykelfremme prioriteres
- Kvalificering af prisfastsættelsen af cykling i de samfundsøkonomiske enhedspriser
- Finansministeriet: Dispensation fra anlægsloft til projekter m. cykelinfrastruktur

### 4. Kombinationsrejser og kollektiv transport

- Øget samarbejde omkring kombinationsrejser med operatører.
- Nationalt koncept og screening målrettet forbedrede kombinationsrejseforhold.
- Nationalt delecycletilbud med sammenhæng til den kollektive transport, f.eks. adgang/betaling, og evt. rabataftale med pendlerkort eller rejsekort.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [imm@imm.dk](mailto:imm@imm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecyklning	Pendlercyklning	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	X	X	X	X	X
Tryghed og trafiksikkerhed	X	X	X	X	X
Promovering af elcykler		X	X		X
Byplanlægning	X	X	X		X
Cykelparkering	X	X			X

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Vi udbygger primært vores cykelstinet og laver en smule kampagner. Vi er årligt med på Dansk Cyklist Forbundets kampagner; vi cykler til arbejde, vi kan cykle og alle børn cykler. Vi har også tidligere lavet nogle lokale kampagner med kører ikke nogen for øjeblikket.

Som noget nyt har vi sammen med Dansk Skolecykling afholdt et kursus for ældre borgere om brugen af elcykler.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Vi har ikke tal der kan dokumentere, hvilke tiltag der flytter folk over på cyklen. Vi deltager i den nationale cyklist undersøgelse, der bliver lavet hvert andet år gennem Det kommunale cykelfagråd, men vi får desværre kun arbejdet en smule med undersøgelsen.



<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Udbygning af cykelstinetet samt færdselsundervisning i skoleme.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Motion og fleksibilitet (men del er blot en personlig fornemmelse)</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Dagligdags logistik (men del er blot en personlig fornemmelse)</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <p>Etablering af fællessti på Halvorsmindevej og Bagterpvej i Hjørring.</p> <p>Kursus for ældre borgere om elcykler.</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Jeg tror på at det ville være godt med fokus på følgende emner:

- Elcykler – De muligheder som elcyklen giver for at tilbagelægge en længere distance end en almindelig cykel + Undervisning til de ældre, der anskaffer sig en el cykel. Vi har i Hjørring Kommune haft et dødsuheld med en mand på 80 år, der på tragisk vis kom til at starte sin elcykel og kørte direkte ud foran en bil.
- Dagligdags udfordringerne, der spænder ben for at folk vælger cyklen. Særligt fokus på den fleksibilitet man kan opleve i familierne, hvis børnene lærer selv at cykle til skole.
- Udbygning af cykelstinetet.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og uagecykling	Penuller-cykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombifuresrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Præovering af e-cykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x	x		x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

##### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Vi har i Holbæk kommune udarbejdet en cykelstiplan og mobilitetsplan, hvori der i begge arbejdes mod at fremme cyklisme i kommunen. Derudover er der stor fokus på skolebørn i kommunen, hvor vi specielt søger at fremme cyklisme, cykelforhold, trafikikkerhed mm. i henhold til børn.

Begge kommunale planer lægger en ramme for, at der i de kommende år, bliver sat et yderligere fokus på cyklen som transportmiddel, v. bl.a. cykelfremme blandt ansatte, fremme brug af elcykel og generelt bedre forhold med fokus på cyklisme frem for bilisme.

Ligeledes deltager kommunen i en del cykelrelevante projekter så som bl.a. Børn som Trafik eksperter, Tryk elcykelparkering. Den sammenhængende rejse og diverse kampagner.

##### **Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Helt generelt er vores bedste erfaringer, at forbedring af forholdene for cyklister er nøglen til at fremme cykling – om det omhandler cykelstier, prioritering i kryds, bedre asfalt eller trafikikkerhed. Til de enkelte områder kan vi fremhæve:

I henhold til børn- og ungecykling viser vores erfaringer, at den bedste måde at tilgå gruppen, er at tage den direkte dialog med dem i institutionerne frem for at gætte sig til, hvilke behov de har, eller hvad der får dem til at cykle. For os er det rigtig svært at gætte os frem til, og vores erfaringer viser, at det sjældent er vores første indskydelse, der er det vigtige for børn og unge.

Pendlercykling & Cykling i landdistrikterne. Cykelstier...

Rekreativ cykling har vi ikke mange erfaringer med.

Kombinationscykling. Det er ikke noget vi har de store erfaringer med, men vi er begyndt i kommunen at sætte større fokus på området, og er begyndt at opstarte relevante projekter.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, I de kommende års arbejde med cykelfremme?**

I Holbæk kommune anser vi, at der er fire områder, der bliver vigtige i kommunens kommende arbejde med cykelfremme:

**Børn og unge:** Med de forhåbninger og behov vi har for fremtiden, i forhold til omstilling af transportformer og vaner, mener vi, at et fokus på dem der netop er kommet ud i trafikken og dem der er på vej ud i trafikken i de kommende år, er et essentielt arbejde – herunder også cykelfremme. Vi anser, at det er sværere at arbejde med cykelfremme blandt bilister, frem for børn og unge, der skal til at vælge deres fremtidige transportmiddel – ligeledes gælder det, at især unge fastsætter deres transportvaner og transportmiddel i deres teenageår. Cykelfremme blandt børn og unge skal derfor anses som værende et skridt mod forbedring af både sundhed, trængsel, CO2-neutralitet og trafikikkerhed.

**Pendler & cykling i landdistrikter:** Vi anser, at de temaer går hånd i hånd i vores øjne og i vores kommune. Meget af den interne pendling i kommunen foregår i dag ude i landdistrikterne og i bil. Et samspil mellem bedre cykelpendling og cykling i landdistrikterne bør derfor sammenkædes. Med en større og større prævalens af elcykler og elcykelparkeringsmuligheder, bliver tanken om cykelpendling også mere attraktiv, hvorfor vi forventer, at et fokus på dette område bliver rigtig vigtigt inden for de kommende år.

**Kombinationsrejser:** Som en del af et fokus på cykelfremme forventer vi også, at det bliver vigtigt at arbejde med kombinationsrejser, og dermed også langdistanceturene. Vi arbejder allerede med kombinationsrejser i forbindelse med first mile/last mile løsninger med borgere, der kommer med toget, men ser gerne, at der også bliver kigget på andre alternativer, som kan være med til at gøre kombinationsrejser mere attraktive.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

At det er nemt. Cyklen skal være mere attraktiv end bilen, og det skal være meget nemt – for folk opvejer graden af "nemhed" meget højt, så selv hvis de kan spare minutter, kræver det ekstra vilje at foretage skiftet fra bil til cykel. Ofte handler det også om en indsigt i tryghed/sikkerhed, som for flere ofte bliver oplevet anderledes mellem bil og cyklist.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

Nr. 1. Mangel på reel og sammenhængende cykelinfrastruktur. Derudover er vi også en geografisk stor kommune, hvorfor cykling for flere, slet ikke er inde i deres overvejelser. Sidst, er vejret i Danmark også omskifteligt, hvorfor bilen er mere attraktiv, når en så stor andel af vores borgere alligevel ejer en.

Man kan heller ikke komme uden om at snakke sikkerhed og tryghed, men det er sjældent derfor, at cyklen bliver FRavalgt, men snarere grunden – eller undskyldningen for - at den ikke bliver TILvalgt.

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

Vi har i foråret haft et projekt – Elever som trafikeksperter – i samarbejde med Trafik i børnehøjde, som vi oplevede gode erfaringer med, både i processen men også med resultatet. Det skal dog bemærkes, at projektet stadig er igangværende, men feedback fra elever og forældre har indtil nu være positivt.

Den sammenhængende rejse. Projektet er stadig i en forarbejdsfase, men vi forventer, at etablering og afprøvning af first/last mile løsninger som elcykler, løbehjul mv. og dertilhørende parkeringsmulighed på- og omkring Holbæk station, vil komme til at have en større positiv effekt på cyklismen. Her tænkes der konkret i muligheden for den mere fleksible transport til de nære destinationer til i forhold til stationen, hvor især de unge er den klare målgruppe.

Diverse cykelstipprojekter: Stigsbjergby - Mørkøv – Skamstrup, Cykelgaden Højen, Fjordstien og den kommende ombygning ved rundkørslen på Stenhusvej, hvor der forventes etableret en stitunnel (gymnasie, kostskole og privatskole)

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

Vi har været i dialog med "Det kommunale cykelfagråd" og bakker op om deres forslag til input:

**1. Lovgivning: Revison af færdselslov, bekendtgørelser og vejregler**

- Bedre rammer for cykelgader, ladcykellogistik, skole-zoner, cykelparkeringsforbud, cykling mod ensretning og regler for fjernelse af parkerede cykler.
- Politiets rolle: Politiets mandat skal tydeliggøres og ensartes i hele landet samt reduceres på nogle områder
- Færdselsundervisning i skolerne – der bør sættes timetal på færdselsundervisningen på de enkelte årgange, da niveauet bliver meget forskelligt skoler og kommuner imellem, når faget er timeløst

**2. Data**

- DTUS Transportvaneundersøgelse: Tilføres flere midler, så der kan gennemføres flere interviews, så kommunerne får et bedre datagrundlag
- Regioner skal forpligtes til at udvikle skadestuedata-model ift. tilskadekomne i trafikuheld

**3. Økonomi og finansiering**

- Vejdirektoratets cykelpuljer: Færre administrations-krav ift. ansøgning f.eks. at formel godkendelse af ændringer i tidsplaner for projekter udgår, og der blot er et krav om at projekter udføres indenfor fx 6 år samt aflevering af årlige statusredegørelser og regnskab udgår, og blot udbetaling af tilskud efter behov eller ved afslutning af projekt
- Vejdirektoratets cykelpuljer: Højere tilskudsandel fra staten helt generelt, der viser at cykel-fremme prioriteres

- Vejdirektoratets cykelpuljer: Fast årlig % af puljemidler til tværkommunale projekter (fx supercykelstier) samt højere finansieringsprocent på tværgående ruter
- Kvalificering af prisfastsættelsen af cykling i de samfundsøkonomiske enhedspriser
- Statslig prioritering af supercykelstier på statsveje/støtte til kommuner i forlængelse af statslige SCS-strækninger
- Finansministeriet: Dispensation fra anlægsloft m. cykelinfrastruktur

#### 4. Kombinationsrejser og kollektiv transport

- Øget samarbejde omkring kombinationsrejser med operatører.
- Nationalt koncept og screening målrettet forbedrede kombinationsrejseforhold.
- Nationalt delecykeltilbud med sammenhæng til den kollektive transport.

Vi foreslår også, at der kommer et større fokus på fysiske tiltag frem for kampagner, idet kampagner – målrettet mod cyklister – ikke influerer på bilisterne. Vi kan sende nok så mange kampagner afsted, men hvis forholdene for cykliste ikke er der, er der ingen der modtager kampagnen og reelt foretager et skifte.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af e-cykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

<p>Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?</p> <p>I Holstebro Kommune arbejder vi på at sikre gode cykelstifaciliteter og -forbindelser på tværs af kommunen. I praksis betyder dette, at der bl.a. søges midler fra Vejdirektoratets cykelpuljer til relevante projekter.</p> <p>I nogle tilfælde finansieres projekterne uden puljemidler.</p> <p>I år har kommunen valgt at deltage i Cyklistundersøgelsen for første gang, hvilket skal danne grundlag for fremtidens fokuspunkter for cykelfremme.</p> <p>Der arbejdes med punktet "Flere og mere på cykel" i kommunens Klimahandlingsplan, der inkluderer flere cykelfremmende projekter, såsom undersøgelse af mulighederne for kombinationsrejser, cykelbibliotek, potentiale for el-ladestander til cykler osv.</p>
<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <p>Cykelstier i landområder og missing links generelt, der f.eks. forbinder to byer plejer at få meget positiv opbakning fra de kommende brugere af cykelstien.</p> <p>Fokus på gode stiforbindelser ved nye udstykninger og sammenhængen til det øvrige stinet.</p> <p>Godt driftsniveau hele året rundt, herunder vinterbekæmpelse.</p> <p>At det skal være et nemt og godt alternativ til bilen, specielt på de korte til mellemlange ture.</p>

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Tryghed og trafikikkerhed er et meget stort emne ift. trafikken omkring skoleveje. Utrygheden skaber ekstra biltrafik og utryghed, så der bliver helt sikkert mere omkring sikre skoleveje, jf. eksempelvis puljen til hjertezoner eller lignende.</p> <p>Ladcykler. Der bliver flere i bybilledet, og der er ikke altid plads nok til dem, hverken på parkeringsstativet eller cykelstien. Der er forhåbentligt flere, der vælger at anskaffe en ladcykel i stedet for bil nummer to eller tre.</p> <p>El-cykler. Der kommer flere og flere el-cykler, og de kan have andre krav til serviceniveauet i det offentlige rum end "almindelige" cykler. El-cykler kan ønske muligheder for at oplade batteriet i offentligt byrum eller at kunne låse både cykel og batteri inde for at undgå tyveri.</p> <p>Cykelfaciliteter generelt. Brede cykelstier, mere cykelparkering, prioritering af cyklister i signalanlæg, supercykelstier osv. Opsætning af servicestationer og nemme kombinationsrejser.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>At cyklen giver mening som transportform ift. rejsen. Det skal være nemt og sikkert at bevæge sig frem, og destinationen skal være så tæt på cykelparkering som muligt, så der ikke bliver "spildtid", når man skal gå fra parkeringen til destinationen.</p> <p>At det kan være hurtigere og nemmere at tage cyklen på korte ture, hvor man ellers ville have laget bilen. Måske er der i forvejen mange biler, der skal deles om både vejen og parkeringspladser, hvor en cykel har større tilgængelighed.</p> <p>Geografien generelt har også betydning. Er der meget bakket eller lige vej? Er det åbent land, hvor vinden rusker eller inde i læ i byen?</p> <p>At cykelfaciliteterne er vedligeholdte, cykelstien har en passende bredde, at der er belysning o.l.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Ulemperne ved at cykle. Måske er vejret dårligt, kæden er hoppet af eller der mangler luft i dækkene. Det er vinter, og batterierne til cykellygterne skulle have været skiftet i går. På en almindelig cykel uden el får man pusten mere op, og det kan være træls at komme svedig på arbejde. Måske er cykelstierne ikke vedligeholdte ordentligt, og der er huller på stien eller manglende vinterbekæmpelse, eller cykelstien er for smal ift. antallet af brugere.</p> <p>Manglen på cykelfaciliteter er også en stor faktor, da det påvirker både sikkerhed og tryghed. Afstand er også en faktor, specielt hvis man ikke har en elcykel. Utryghed er generelt en stor faktor samt de individuelle færdigheder på cykel.</p>

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Anlæg af flere cykelstier de seneste år, både med og uden puljemidler. Specielt cykelstier i åbent land, der enten forbinder eksisterende stier som "missing links", eller giver helt nye stier mellem to byer er blevet etableret.

Inden for de sidste 10 år har Holstebro Kommune etableret omkring 25 km cykelsti fordelt på flere projekter.

Budgetmæssigt er der blevet tildelt flere midler til vedligehold af asfalt på cykelstierne.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Det er en rigtig god idé, at der kommer mere fokus på de forskellige kommuners udfordringer til cyklisme, som I selv skriver. Det er forståeligt, at eksempelvis anlægsprojekter der giver det største antal cyklister kommer i fokus, men de "mindre" kommuner godt kan blive lidt overset. Vores projekter giver måske ikke 1.000 flere cyklister på en given strækning, men måske kommer der 40, hvoraf nogle er elever, der nu kan transportere sig selv i skole eller til fodbold. Derfor er det godt, hvis der kommer fokus på, at en cykelsti er lige så meget værd for de få cyklister som de mange.

*Kommentar til afsnit 2.2.2 Børne- og ungdomsbolig*

I punktet "Infrastruktur: Kommunerne skal arbejde for en sikker cykelvej og et sikkert cykelmiljø omkring alle sine skole". Der er meget stor forskel på størrelsen af skoler og placeringen. I Holstebro Kommune har vi landsbyskoler, hvor mange af eleverne bliver kørt med skolebusser, fordi der er så stor afstand fra deres bopæl til skolen. Andre tiltag som f.eks. at forbyde trafik i visse tidsrum eller standsning- og parkeringsforbud på omkringliggende veje til skolen, kan i nogle tilfælde næsten udgøre forbud i hele byen. Derfor vil det være fordelagtigt, hvis der kommer mere fokus på de forskellige trafikale forhold, geografiske placeringer samt antallet af elever, når der skal udarbejdes strategier til sikre skoleveje, således ikke kun de store skoler med mange elever, der kan søge tilskud til puljer eller lignende.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk)

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Erste- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Høje-Taastrup Kommune har i foråret 2023 besluttet en cykelpolitik (<https://www.htk.dk/politik/politikker-og-planer/politikker-vedtaget-af-byraadet-2/cykelpolitik>), som har følgende mål:

- Prioritere at cyklisterne har gode forhold
- Sikre gode og trykke fysiske rammer for cyklister
- Gennemføre kampagner om cykling med fokus på sundhed, sikkerhed og miljø
- Støtte lokale og større cykelbegivenheder
- Samarbejde med frivillige og foreninger om at fremme cykling generelt
- Samarbejde med andre kommuner om cykelinitiativer i forhold til pendling
- Samarbejde med forældre, skoler og institutioner om at fremme at børn cykler

Cykelpolitikken skal ses i sammenhæng med bl.a. kommunens klimaplan, hvor det er målsætning at få 20% flere cyklister i 2030 ift. basisår 2017. Der til er der en kommende grøn mobilitetsplan på vej, som forventes at komme med bud på konkrete indsatser ift. cykelfremme.

Kommunen har arbejdet eller er undervejs med følgende typer indsatser

- Anlæg af cykelstier, herunder Supercykelstier
- Sikre skoleveje
- Cykelparkering ved bl.a. stationer, som kan understøtte kombinationsrejser
- Cykelladestanderer er på vej
- Cykelundervisning i børnehaver og skoler
- Cykelværksted i klubber
- Cykellegebaner
- Test en el-cykel
- Cykel-kampagner, VCTA, ABC m.m.
- Cykelkursus til minoritetskvinder
- Byplanlægning og byudvikling, der understøtter cyklisme

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Det er Høje-Taastrup kommunes erfaringer at borgerne efterspørger bedre cykelinfrastruktur, men at det ikke kan stå alene for ændre borgernes adfærd.

Det er en kombination af attraktiv og tryk cykelinfrastruktur, sikker cykelparkering, byplanlægning der understøtter cyklisme, samt at borgerne introduceres fysisk til cykeloplevelsen. Det kan fx være en introduktion ifm. børnehave og skole, eller som testforløb for voksne, der normalt ikke cykler.

Fx har der været positive erfaringer med skolecykelprojekt på Taastrup Realskole.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Vi forventer at følgende indsatser vil fylde:

- Tiltag i børnehaver og skoler, som kan få flere børn til at cykle
- Byplanlægning der understøtter cyklisme
- Forbedre cykelparkering ved stationerne, så vi fremmer kombinationsrejser
- Lukke missing links i cykelinfrastrukturen

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

- Sundhed, frisk luft, motion og bevægelse
- At det er nemt ift. hverdagslivet og de ærinder man har
- At cykelturen er grøn og inspirerende

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk ~~fra~~vælger cyklen?**

- Utryk cykelinfrastruktur og cykelparkering – især ved stationer og skoler
- Når det ikke hænger sammen med hverdagslivet ift. børn, indkøb og pendlingsrute
- Når man ikke har erfaringer med at cykle – fx hvis man kommer fra en minoritetsgruppe som ikke har tradition for at cykle
- Vejr og vind



Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Cykeltræning i børnehaver og indskolingen
- Cykelværksted i klubber
- Test en el-cykel

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

#### **Lovgivning og rammevilkår**

- Bedre rammer og vilkår for at arbejdsgiverbetalte cykler
- Bedre vilkår for transportfradrag for cyklister
- Klarere rammer og lovgrundlag for sammenhæng mellem kommunen og politiets mandat ift. øge trafikikkerhed igennem hastighedsnedsættelser
- Krav til færdselsundervisning i skolerne

#### **Data**

- Der mangler bedre datagrundlag for antal cyklister – især på kommuneniveau.
- Vi foreslår det bl.a. kan forbedres ved at undersøge og afprøve nye former for billige cykelsensorer.
- Samt at der tilføjes midler til at DTU Transportvaneundersøgelsen kan interviewe flere borgere, og dermed gøre det kommunale datagrundlag mere repræsentativt.
- Der bør også sættes yderligt skub på uheldsdata fra skadestuer, så vi får indsigt i noget af det nuværende mørketal for cykelulykker.

#### **Økonomi og finansiering**

- Statslig prioritering og finansiering af supercykelstier på tværs af kommuner.
- Højere tilskudsandel til kommunale cykelstier, der viser at cykelfremme prioriteres
- Statslig (med)finansiering til andre typer indsatser end infrastruktur, fx cykeltræning i skoler, kampagner og cykelparkering ved stationer

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk)

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelpartering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Skolecykling  
Kombinationsrejser  
Cykelparkering ved stationer og busstoppesteder  
Supercykelstier  
Forbedre belægningen på cykelstier  
Deltager i rådets kampagner  
Opsat elcykelparkeringsstativer

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Skolecykling  
Cykelparkering  
Kombinationsrejser

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Bedre fremkommelighed for elcyklister... Højere hastigheder

Skolecyklisme

Supercykelsti

Kombinationsrejser

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Sundhed

Etablere flere cykelstier, så der er et sammenhængende cykelstisnet

Kombinationsrejser

Fremkommelighed

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Dårlige belægninger

Tryghed og sikkerhed (fordi mange kører i bil i stedet for)

Manglende cykelkultur

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Cykelundervisning i skoleme

Politiets tilstedeværelse inden skolestart (info om vigtigheden ved at tage cyklen fremfor bilen)

Politiets tilstedeværelse omkring første skoledag

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.  
Samarbejdet mellem kommunerne i forhold til forbindelser på tværs af kommunegrænser er vigtigt.  
Tidligere har det været amterne, der stod for dem.  
Nærmere at tage cykler med i Kystbanen og gøre det gratis.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [irm@tm.dk](mailto:irm@tm.dk).

Kære Vejdirektoratet

Indenrigs- og Sundhedsministeriet

I Indenrigs- og Sundhedsministeriet har vi ikke umiddelbart noget til denne. Vi kan dog henvise til, at det bl.a. fremgår af Sundhedsstyrelsens forebyggelsespakke om Fysisk Aktivitet, at "Kommunen planlægger og videreudvikler den lokale infrastruktur, så den fremmer gang og cykling. Det kan fx ske ved at vedtage lokalplaner og gennemføre anlægsprojekter med målet om at skabe et sammenhængende cykelsti- og fodgængernetværk. Sikkerhed, tryghed, hurtighed, æstetik, fremkommelighed og fx god skiltning, er væsentligt at have fokus på, når kommunen forbedrer cykelinfrastrukturen. Løbende vedligehold og snerydning samt saltning i vinterhalvåret bidrager desuden til, at cyklister og fodgængere har sikre og bekvemme transportforhold."

Sundhedsstyrelsens forebyggelsespakke om Fysisk Aktivitet kan findes her:

[https://www.sst.dk/da/udgivelser/2018/Forebyggelsespakke-Fysisk-aktivitet.](https://www.sst.dk/da/udgivelser/2018/Forebyggelsespakke-Fysisk-aktivitet)

Mange hilsner

Anna

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungencyklning	Pendlercyklning	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafiksløberhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Supercykelstier, personale elcykler.

Aktiveringsprojekt med reparation af gamle cykler, til skolebrug. Forløb i skolerne samt kampagner



Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

(projekterne er nye og der er ikke draget konklusioner/erfaringer endnu).

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykeffremme?</p> <p>Vi skal arbejde med institutioner og skoler og skabe en ny kultur. Der er allerede rigtig gode slier, gode forhold for cyklister.</p> <p>Kortgrundlag – f.eks. google maps skal opdateres med cykelstier, så det er nemmere at finde rundt.</p> <p>Derudover kunne det være interessant at se på hvordan man kunne forbinde projekter som supercykelstier med den reiserende del af kommunens cykel infrastruktur samt kollektiv transport. I dag er den ene supercykelstie som går igennem kommunen ikke forbundet med S-togstationen, derimod kommer den til at gå lige ved siden af letbanestoppet ved idrætsområdet.</p> <p>Derfor er der både en opgave i at indrette cykelparkeringsområdet omkring letbanestoppet, som potentielt kan udvikle sig til at være et knudepunkt. Derudover kunne der være en vigtig opgave at arbejde med at forbedre cykelparkeringsområdet ved S-togstationen, samt arbejde med tilgængeligheden mellem S-togstationen og supercykelstien.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Sundhed, tilgængelighed (når den er der), lid, pris, nemt at find vej og tryghed.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Børn og unge er ikke opvokset med en kultur, hvor man cykler. Der er prestige i biler og i at køre sine børn til og fra aktiviteter.</p> <p>Dårlige cykelparkering med høj risiko for tyveri, utilgængelig infrastruktur.</p> <p>Tryghed – er der sikre cykelstier, god belysning og nem forståelig infrastruktur?</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@lrm.dk](mailto:tm@lrm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landedistrikter" afdække, hvordan cyklingen i langedistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i langedistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlæmmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme? JOOLL arbejder på at få flere ud at cykle ved at lave et koncept der gør det muligt for virksomhederne at tilbyde deres medarbejdere cykler som en del af deres lønpakke. Dette gøres mest effektivt ved at virksomheden betaler hele eller delvis af leasingydelsen således at medarbejderen alene beskattes pr måned.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen? Vi kan tydeligt se at mange gerne vil cykle oftere men ikke gør det fordi de ikke har udstyr der gør det bekvemt og sikkert nok. Samtidig bliver der skabt et positivt pres fra virksomheden som tilbyder JOOLL cykler til deres medarbejdere hvilket betyder at flere cykler oftere end hvis der ikke havde været en forventning fra arbejdsgiveren. Muligheden for at få cyklen igennem lønpakken flytter mange flere over på cyklen. Flere af de mere end 3.000 virksomheder har lykkedes med at fordoble andelen af cyklende medarbejdere på under et år.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme? Vi forventer at det bliver samspillet mellem at få arbejdspladsen delagtiggjort og få særligt kommunerne i gang med arbejdsgiverbetalte cykler der skal flytter flere 100.000 tilbage på cyklen. Prisen og bekymringen ved at købe en cykel skal fjernes som barriere og det er kun ved en yderligere delagtiggørelse af arbejdspladsen at dette kan ske. Vi har i forvejen verdens bedste infrastruktur, nu skal vi bare have nogle flere til at bruge det.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til? Bekvemmelighed, pris på bil/offentlig transport, tidsbesparelse på kortere afstande

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen? Pris, bekymring, risiko for tyveri, vejret, frygten for farer i trafikken.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen. Vi har skabt et koncept der gør det muligt for arbejdspladser at tilbyde cykler til en fast pris pr måned. Eksempelvis har en stor virksomhed gået fra at have omkring 20% der cyklede ofte til arbejde til at tæt ved 50% nu har en JOOLL cykel og bruger den ofte. Det er rigtig mange mennesker vi har hjulpet med at flytte over på cyklen.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Vi forslår helt konkret, 1) Højere skattefradrag til virksomheder, 2) Momsfradrag til virksomheder for udgiften til en cykel til medarbejderens private brug, 3) Flad lav skat for medarbejderen som eksempelvis en multimediebeskatning. Alternativt kunne man også fjerne skatten helt men effekten vil nok være minimal ifht. at få flere ud at cykle. 4) Overenskomstmæssig sikring af månedligt tilskud til en arbejdsgiverbetalt cykel på offentlige arbejdspladser

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk)



## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikter kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafiksikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- Udbygning af cykelsti-net – i det omfang der gives tilsagn om tilskud fra cykelstipuljen.
- Bæredygtighedsrådet i kommunen har udarbejdet et oplæg, "[Skab en cyklende kommune](#)" der bl.a. indeholder en anbefaling om en langsigtet og bæredygtig plan for cykelinfrastrukturen i Kerteminde Kommune. Denne har foreløbig været forelagt for kommunens Klima- og Bæredygtighedsudvalg, men der er ikke taget beslutninger i relation til oplægget.
- Kommunen arbejder i et vist omfang sammen med [ETKerteminde | Erhverv og Turisme i Kerteminde Kommune](#) omkring cykelturisme i kommunen.
- Kerteminde kommune deltager i et tværgående fynsk samarbejde omkring cyklisme via Cykelforum Fyn.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- I et vist omfang via skoleme. Kommunen har p.t. dog ikke den dedikeret medarbejder, der arbejder med udbredelse af cyklisme, og der er desværre ikke udsigt til at dette kan prioriteres økonomisk fremadrettet.
- Vigtig med sikre skoleveje og udbygning af gode og sammenhængende cykelsti-net. Også på tværs af kommunegrænser.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- Øget indsats for sikre cykelveje ved forbedret cykelsti-net.
- De gode eksempler fra andre kommuner (af samme størrelse som Kerteminde) der er lykkedes med forskellige indsatser

Som nævnt har vi i kommunen ikke en dedikeret medarbejder til området. Havde vi haft det, ville det bl.a. være:

- Kampagner for cykling i skoler og på arbejdspladser
- Promovering af elcykler. Vigtigt for landdistrikter som vores, hvor der er større afstande
- Sikker cykelparkering ved stationer, bus/tog

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Sikre cykelstier, især sikre skoleveje for alle.
- Oplysning - (øget bevidsthed) omkring den brede palette af positive effekter der er ved cykling.
- Motivation via arbejdspladser og skoler. Eksemplets magt.
- Praktiske tip til den daglige cyklisme

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- Hvis man er utryk ved at cykle – især ved manglende sikre cykelveje
- Hvis man ikke har været vænnet til at cykle regelmæssigt fra barnsben og fra ungdomsårene
- Vi har i kommunen gjort lokalbusserne gratis. Det har medført at nogle, bl.a. skoleelever, vælger bussen frem for cyklen.
- At forældre ofte kører deres børn til skole, fritidsaktiviteter m.v.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Vores fokus har primært være at arbejde for flere cykelstier i kommunen, som grundlag for at flere kan cykle sikkert.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

- Der bør tilføres flere midler i cykelsti-puljen.
- Fint at der kan gives tilskud til at små kommuner med mindre end 25.000 borgere har mulighed for at søge tilskud til at søge cykelstipuljen.
- Mindre kommuner har (som i vores tilfælde) vanskeligt ved at løfte opgaven, når der ikke er en dedikeret medarbejder til området vedr. cykelfremme. Man kunne som et alternativ forestille sig et rejsehold, der tog rundt til skoler, arbejdspladser m.v. i kommunerne.
- Kunne man lave et særskilt (højt) kørselsfradrag for folk, der cykler? (kunne sættes svarende til de sparede samfundsøkonomiske omkostninger.) Et beløb på 8 kr. pr. km. ville utvivlsomt få en del flere til at cykle.

Har I spørgsmål til spørgeskemaet kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@yd.dk](mailto:iowa@yd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [yd@yd.dk](mailto:yd@yd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

### Hørings svar: Input til ny national cykelstrategi

KL takker for muligheden for at komme med input til en ny national cykelstrategi. KL mener, det er en vigtig dagsorden, som har stor betydning for blandt andet den grønne omskilling, sundheden, mobiliteten, turismen og erhvervslivet.

KL ser frem til en strategi, der kan understøtte kommunerne med at fremme en mere grøn mobilitet og derved understøtter kommunernes arbejde med at realisere deres klimahandlingsplaner.

#### En samlet national mobilitetsplan

Forbedrede forhold for cyklismen har en betydning for mange områder. Derfor opfordrer KL til, at der i en strategi tænkes bredere end bare cykeltransporten. Der bør som minimum ses på koblinger til andre transportformer. På den baggrund finder KL det positivt, at der i kommissoriet også lægges op til et fokus på kombinationsrejser. Dette fokus bør dog være bredere, og derfor opfordrer KL til at samtænke en national cykelstrategi med øvrige strategier og initiativer inden for mobilitetsområdet.

#### Cykelinfrastruktur skal fremmes

KL finder det positivt, at der med infrastrukturaftalen 2035 er afsat midler til at fremme cyklismen. KL konstaterer, at midlerne er afsat for perioden 2022–2035. Det er KL's vurdering, at midlerne vil have størst effekt i forhold til at fremme cyklismen og den grønne dagsorden, hvis midlerne bliver prioriteret med afløb så tidligt i perioden som muligt, og håber i den forbindelse, at dette vil blive afspejlet i en kommende national cykelstrategi. I forbindelse med udmøntningen af midlerne opfordrer KL til, at staten har et fokus på at mindske de administrative byrder, når midlerne skal søges. KL opfordrer samtidig til, at der sikres en større transparens fra staten i information om tilskudspuljer og -kriterier.

KL opfordrer til, at en kommende national cykelstrategi har et væsentligt fokus på udbygningen af cykelinfrastrukturen i hele landet. En del af dette bør være en opmærksomhed på at styrke sammenhænge.

Dette kan blandt andet understøtte cyklen som pendertransport, men også andre interesser – herunder særligt turismen. Dette kunne eksempelvis være ved at sikre midler til realiseringen af cykelknudepunktsnetværket og en kvalificering af de regionale cykelruter.

Kommunernes mulighed for at etablere infrastruktur, der understøtter mere cyklisme, er afhængig af, at der er plads i kommunernes anlægs-

Dato: 27. juni 2024

Sags ID: SAG-2023-05257  
Dok. ID: 3457935

E-mail: LAHN@kl.dk  
Direkte: 3370 3343

Wedekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 2



ramme, uden det får konsekvenser for sikringen af velfærden. KL opfordrer derfor til, at investeringer i cykelinfrastruktur bør være undtaget fra anlægsloftet. Dette er ud fra en betragtning om, at det er vigtigt og akut, at få løftet den grønne omstilling.

#### **Fjernelse af lovmæssige barrierer for cykelinitiativer**

Cyklismen kan fremmes med forskellige virkemidler. Mest oplagt synes investeringer i infrastruktur. Men fokus bør være bredere. Derfor peger KL blandt andet på, en revision af skatteregler, som forhindrer øget cyklisme, bør indgå i arbejdet. Konkret peger KL på regler omkring medarbejdercykler til kørende personale i kommunerne.

I forbindelse med kommunale vejprojekter, herunder hastighedsnedsættelse, har politiet mulighed for at gøre indsigelser og herved forhindre gennemførelsen af projekterne. KL vil i den forbindelse opfordre til, at der i en national cykelstrategi arbejdes med en samlet pakke af tiltag, der kan være med til at fremme cyklismen og grøn mobilitet. Denne kunne omfatte en revidering af politiets indsigelsesret overfor mobilitets projekter, men justeringer af færdselsloven, vejregler, afmærkningsbekendtgørelse mv., med henblik på at fremme cyklismen.

#### **Udarbejdelse af analyser der kan fremme cyklismen**

KL konstaterer, at der med kommissoriet for en national cykelstrategi er et fokus på analyser, der kan være med til at fremme cyklismen. I den forbindelse peger KL på, at der er et potentiale i at se på cykelforbindelser på tværs af kommunerne, som kan understøtte mere cykelpendling. Samtidig bør der afsættes målrettede puljemidler, som kan fremme disse forbindelser.

KL opfordrer til, at de samfundsøkonomiske gevinster ved investeringer i cykelinfrastruktur og andre cykelfremmende initiativer i højere grad analyseres og vægtes, når der træffes beslutninger om midler til infrastrukturprojekter. KL finder, at der er store samfundsøkonomiske gevinster ved at investere i cykelinfrastruktur. Særligt vil der være umiddelbare sundhedsgevinster ved at få flere over på cyklen, og derudover kan der være gevinster i forhold til trængsel, støj og luftforurening ved at fremme tiltag, der kan få trafikanter til at skifte fra biler til cykler.

Kommunerne er en af de primære aktører, når cyklingen skal fremmes. Derfor opfordrer KL til, at kommunerne og KL løbende inddrages, når den endelige cykelstrategi skal udarbejdes.

Høringsvaret er med forbehold for politisk behandling i KL.

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen  
*Specialkonsulent*

Dato: 27. juni 2024

Sags ID: SAG-2023-05257

Dok. ID: 3457935

E-mail: LAHN@kl.dk

Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

www.kl.dk

Side 2 af 2

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Cykelstier/cykelruter, cykelparkering, cykelfaciliteter herunder pumper, ladestander og servicestationer, kampagner, drift og vedligeholdelse af cykelinfrastruktur, projekter med trafik på skole lokalt med elever som trafikeksperter.

Hvilke af områdene har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?  
Drift og vedligeholdelse betyder meget for borgerne, samt at der er cykelinfrastruktur.

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme? Helt klart at arbejde med komforten for cyklisten og have dem i fokus. Derfor vigtig med jævn asfalt, jævn op og nedkørsel, fejning, rydning og saltning af stier, god omkørsel ved vejarbejde og god reetablering, beskæring af beplantning langs med sti.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til? Komfort og føle sig prioriteret.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen? Manglende cykelsti eller dårlig komfort og lav prioritering i trafikken. Men største betydning er nok at det er let at anskaffe sig bil og man bruger den så snart man har den. Evt. arbejde mere med økonomiske incitamenter i hverdagen, så man vælger cyklen.</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen. Et godt projekt er et vi lavede sammen med Dalby Skole, hvor elever blev gjort til trafikeksperter og vi sammen med elever og skoleledelse fik analyseret problemstillinger relateret til deres skolevej, samt udviklet løsninger i fællesskab. Vigtig at skolevejen er tryk og sikker og vi arbejder med adfærden så flere vælger (får lov til) cyklen til skole.</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Håber vi kommer til at arbejde med økonomiske incitamenter, så det fordrer at flere vælger noget lidt mindre bekvemt end bilen herunder cyklen, kollektiv trafik eller samkørsel. Mennesker drives tit af tidsbesparelse eller penge.

Derudover håber jeg der kommer national retning på hvordan vi arbejder med ruter, knudepunkter (cykel) og sammenhængende cykelinfrastruktur og hvad en supercykelsti er i hele landet og ikke kun regionalt.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [imm@imm.dk](mailto:imm@imm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Færdler-cykling	Cykling i landdistrikter	Rekreative cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Præoverføring af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I Københavns Kommune arbejder vi for at gøre cyklen til det oplagte valg for alle i byen. Til dette formål anvender vi forskellige virkemidler for at fremme cykling. Dette kan ske enten ved hjælp af strategisk planlægning og fysiske tiltag, såsom at bygge ny eller ombygge eksisterende infrastruktur. Eller det kan ske ved hjælp af regulering, ved hjælp af prioriteret drift såsom signaloptimering samt snerydning og meget andet.

Københavns Kommune arbejder desuden på tværs af forvaltningerne med indsatser, der påvirker mobilitetsområdet. Eksempler på dette er undervisning om trafikantadfærd og færdselsundervisning i skolerne, cykling i udsatte byområder, cyklende turister i København, medarbejdercykling og meget andet. En mere helhedsorienteret tilgang til cykelområdet kan øge synergien på tværs af politiske målsætninger, transportformer og trafikale effekter, da der er stor indbyrdes sammenhæng mellem disse.

København skal være en by med høj livskvalitet og rum for alle. Den skal være en 15-minutters by, hvor de fysiske rammer for hverdagslivet skaber de bedste forudsætninger for, at daglige gøremål, som fx arbejde, indkøb, uddannelse, kultur- og fritidsaktiviteter og sundhedsfaciliteter, ikke er mere end et kvarter væk med cykel, gang eller kollektiv transport.

I Høringsudgaven af Københavns Kommunes Kommuneplan 2024 er følgende målsætning beskrevet. Biltrafikken skal i 2030 maksimalt udgøre 20 % af alle ture, der foretages i København, mens antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport.

Et centralt element i arbejdet med mobilitet i Københavns Kommune er samarbejdet med kommunerne i Hovedstadsområdet. Derfor samarbejder København med de øvrige kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden om at etablere et samlet net af supercykelstier med henblik på at skabe god fremkommelighed for cykler over længere distancer. Derfor henviser vi også til Supercykelstisamarbejdets input, som Københavns Kommune kan tilslutte sig i sin helhed.

Københavns Kommune samarbejder desuden sammen med Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden om en tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet med henblik på at øge vidensgrundlaget om den tværgående mobilitet i hovedstadsområdet og udvikle scenarier, der imødekommer en fælles vision for fremtidens mobilitet.

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Som beskrevet ovenfor er indsatsen i København ikke fokuseret på et område, men på flere områder både i forhold til tiltag og i forhold til samarbejde. Københavns Kommune har i årtier arbejdet med cykelfremme og det er netop den helhedsorienterede tilgang til cykelfremme, der har været en central del af indsatsen i København.

Det er nødvendigt både at arbejde med **infrastruktur og prioritering, kombinationsrejser og cykelparkering, policy, data og viden, tværfagligt og tværkommunalt samarbejde**. Dette bør også være den overordnede tilgang til den nationale cykelstrategi. I anledning af Tour de France og Cyklens År 2022 underskrev 32 organisationer en deklaration om 20 % mere cykling i Danmark i 2030. Med deklarationen er der for første gang vedtaget et nationalt mål for cykelandelen. Deklarationen lægger op til samarbejde på tværs af civilsamfund, offentlig og privat sektor.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelramme?**

I Infrastrukturplanen 2035 er der afsat 3 mia. kr. til cykelfremme. Det er 1,86 % af de 161 mia. kr., som aftalen samlet investerer i infrastruktur. Cyklen stod til sammenligning for 13,72 % af alle rejser i 2023. Hvis strategien har til formål at løfte cykelandelen i Danmark – hvilket bør være hovedformålet – er det nødvendigt at tilføje mere økonomi til cykelinfrastruktur. Dette kunne være ved at tilføre tilbageløb fra andre projekter i Infrastrukturplanen 2035 eller ved, at Transportministeriet i højere grad arbejder for at EU-midler kan benyttes til cykelinfrastruktur.

Københavns Kommune vil desuden nævne fem områder, som vurderes at være af særlig relevans for udviklingen af en ny national cykelstrategi. Områderne uddybes i nedenstående spørgsmål.

- 1) Infrastruktur og prioritering
- 2) Kombinationsrejser og cykelparkering
- 3) Policy
- 4) Data og viden
- 5) Tværfagligt og tværkommunalt samarbejde

Den nationale cykelstrategi bør have et fokus på at sikre langsigtede og kontinuerlige rammer for cykelfremme således, at – særligt – kommunerne kan planlægge, prioritere og igangsætte de bedste og mest givtige cykelindsatser. Det betyder, at cykelstrategien skal sikre at rammerne for cykelfremme i Danmark – herunder de statslige medfinansieringsmuligheder er forudsigelige for kommuner, så der kan planlægges efter dem blandt i forhold til de kommunale budgetforhandlinger.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

Finansiering af cykelinfrastruktur er af væsentlig betydning for cykelfremme. Derfor er statens medfinansiering et væsentligt element i arbejdet med cykelfremme i Danmark. Det er dog værd at bemærke, at der findes mange tiltag, der kan gøre det mere attraktivt at vælge cyklen til, hvis vi investerer klogere og indretter lovgivningen på en måde, der tilgodeser cyklende.

Herunder er opilstet udvalgte tiltag inden for de nævnte områder.

- 1) Infrastruktur og prioritering
  - Cykelinfrastruktur skal etableres på en ensartet måde, der sikrer komfort, flow, tryghed og sikkerhed for cyklende i alle aldre med forskellig fysisk og psykisk formåen.
  - Cykelstrategien bør adressere, hvordan hurtige/store/tunge nye cykelformer kan komme ud på vejen sammen med bilerne i byerne. Dette kan være med til at øge trygheden på cykelstierne.



- I prioriteringen af finansiering af statslige midler til infrastruktur er de samfundsøkonomiske modeller i nogen grad begrænset til at vurdere anlægsomkostninger og rejsetimesændringer. Der er i modellerne meget stort fokus på at regne på en lille del af de effekter, som trafikale tiltag har. Der er behov for nye værktøjer til at vurdere projekter på, der bedre favner bredden i effekter inden for by- og transportplanlægning. Og der er særligt behov for, at værktøjerne snakker bedre sammen på tværs af staten, regionerne og kommunerne.
- 2) Kombinationsrejser og cykelparkering
- Cykelstrategien bør sikre, at samarbejdet mellem kommuner, regioner, stat og trafikvirksomheder prioriteres, så barriererne ved kombinationsrejser fjernes. Samarbejdet kan indeholde:
    - o Finansieringsmodel for cykelparkering ved stationer.
    - o Nationalt koncept for forbedrede kombinationsrejseforhold.
    - o Delecykellilbud med sammenhæng og udgangspunkt til den kollektive transport med inspiration fra Holland.
    - o Nyt nationalt digitalt stelnummersystem udviklet i samarbejde med Politiet.
- 3) Policy
- Københavns Kommune vil opfordre til, at der tages udgangspunkt i 20 %-deklarationen og at cykelstrategien tager stilling til, hvor de ekstra cykelture skal komme fra.
  - Cykelstrategien bør indeholde en gennemgang af færdselslovgivningen således, at kommunerne sikres bedre rammer for etableringen af eksempelvis cykelgader, tryghedszoner, hastighedsbegrænsninger, ladcyclogistik, cykelparkeringsforbud og regler for fjernelse af parkerede cykler.
  - Københavns Kommune oplever at politiets rolle i forhold til at give samtykke til kommuners vejprojekter ikke understøtter kommunernes (og statens) ønske om cykelfremme. Desuden er oplevelsen, at politiet ikke vurderer projekter ensartet på tværs af politikredse. Cykelstrategien bør adressere denne problemstilling.
  - Kommunerne bør have bedre mulighed for at etablere trafikforsøg og midlertidige tiltag. Det vil betyde, at kommunerne hurtigere og mere omkostningseffektivt end i dag skal kunne gennemføre tidsbegrænsede indsatser med forbedrede byrum og/eller forbedrede forhold for eksempelvis cyklister og gående.
  - Regeringen og KL har i forbindelse med Aftale om kommunernes økonomi 2025 aftalt at fortsætte det flerårige samarbejdsprogram, der har til formål at understøtte kommunernes arbejde med at nedbringe deres udgifter til administrative opgaver. Cykel- og vejområdet kan med fordel indgå i arbejdet med regelforenkling både i forhold til ønsket om at nedbringe administrative opgaver i stat og kommuner samt i forhold til at fremme cykling.
  - I forhold til statslig medfinansiering bør cykelstrategien prioritere Supercykelstierne på statsveje samt støtte til kommuner i forlængelse af statslige SCS-strækninger. Desuden er den nuværende medfinansieringsgrad af tværkommunale projekter fornuftig og med til at fremme infrastruktur på tværs af kommunegrænser.
  - Staten kan desuden fritage tværkommunale, regionale cykelinfrastrukturprojekter samt større cykelforbindelser (eksempelvis cykel- og gangbroer) fra de kommunale anlægslofter.
- 4) Data og viden
- Oplægget til cykelstrategien lægger op til øget fokus på data og vidensindsamling, som Københavns Kommune kun kan støtte op om. Københavns Kommune vil i den forbindelse anbefale, at staten sikrer et bedre vidensgrundlag eksempelvis ved at understøtte bedre data fra DTUs Transportvaneundersøgelse i alle kommuner.
  - Cykelstrategien bør også adressere og understøtte igangværende initiativer på cykeldataområdet i Danmark og i EU, hvor særligt arbejde med Urban Mobility Indicators vurderes at være relevant.
  - Københavns Kommune vil desuden understrege vigtigheden af korrekt og bedre ulykkesdata. Ved at indsamle korrekt data for cykelulykker, sikrer vi at de initiativer, der tages for at øge trafikikkerheden, faktisk virker:
    - o Ulykker med cyklister er stærkt underrepræsenterede i de officielle ulykkesstatistikker.

- Det er afgørende for at øge sikkerheden for cyklister at der systematisk indsamles viden om tilskadekomne cyklister, for at sikre at initiativer for at øge antallet af cykelture i Danmark, sker på en måde så færrest mulige cyklister kommer til skade.
- Det bør således gøres til en indsats i den nationale cykelstrategi, at bedre data om flere ulykker.

5) Tværfagligt og tværkommunalt samarbejde

- Cykelstrategien bør adressere og skabe bedre mulighed for at tværfagligt og tværkommunale samarbejder om cykelfremme. Opbakningen bag 20 %-deklarationen viser tydeligt, at der er bred opbakning til cykelfremme i Danmark på tværs af stat, regioner, kommune, civilsamfundsorganisationer og det private erhvervsliv. Københavns Kommune vil opfordre Transportministeriet til at udnytte denne brede forankring til at involvere andre fagministerier, så cykelstrategien kan blive så ambitiøs som muligt. Inspirationen kan findes i Belgien, som beskrevet nedenfor.
- Cykelstrategien bør ligeledes adressere tiltag, der ikke nødvendigvis relaterer sig til cykelinfrastruktur, men i højere grad handler om adfærd. Det kan eksempelvis være storskala-initiativer med udlån el(lad)-cykler, økonomiske incitamenter, cykelmåltal på offentlige arbejdspladser og handleplaner og meget andet.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

Vejdirektoratet har i analysen "Hvorfor stiller vi cyklen" fra 2019 peget på en række faktorer og barrierer, når folk fravælger at cykle. Det drejer sig om for lange transportafstande, travlhed i hverdagen, så den ikke kan gå op med cykel, at det ikke opleves som trygt eller sikkert nok at cykle, at det er mere bekvemmeligt at tage bilen, og endelig er der en tendens til, at hvis man først er holdt op med at cykle, tager man det ikke uden videre op igen.

Undersøgelsen peger på, at initiativer, der øger sikkerheden og trygheden i trafikken, er vigtige. Det drejer sig bl.a. om cykelstier, adskillelse af tung trafik ved boligområder og skoler, bedre belysning og bedre belægning på steder, hvor det er tiltrængt. Der kan i arbejdet med trafikikkerhed findes inspiration i færdsels-sikkerhedskommissionens handlingsplan.

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

De ovennævnte input er skrevet på baggrund af den erfaring Københavns Kommune har med konkrete projekter inden for cykelfremme nationalt og internationalt.

Et projekt, der i høj grad arbejder med mange af de områder, der er nævnt ovenfor, så er det Supercykelstisamarbejdet i Hovedstadsområdet. På de 16 etablerede supercykelstier er cykeltrafikken i gennemsnit steget med 52 % fra før etablering til et år efter og med 75 % fra før etablering til de seneste cykeltællinger i 2023. Stigningen i cykeltrafikken skyldes blandt andet opgradering af cykelinfrastruktur på tværs af kommunegrænser. Desuden arbejder samarbejdet med kommunikation, samarbejde med private virksomheder, videns- og dataopsamling, wayfinding og policyudvikling.

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

Foruden de ovennævnte bemærkninger vil Københavns Kommune opfordre Transportministeriet og Vejdirektoratet til at inddrage øvrige ministerier, kommuner, regioner og andre organisationer i det videre arbejde med strategien. Københavns Kommune stiller sig til rådighed i forhold til at deltage i såvel styregruppe, arbejdsgrupper og advisory board.

Derudover vil Københavns Kommune anbefale, at Transportministeriet og Vejdirektoratet lader sig inspirere af kollegaerne i Belgien, der i september 2021 vedtog en national cykelstrategi. Strategien indeholder 52 konkrete og målbare tiltag og involverer en række øvrige ministerier. Strategien løber fra 2021 til 2024 og evalueres hvert år i september.

Københavns Kommune vil desuden opfordre til, at Cykelstrategien også ser på de øvrige transportmidler. Cykelstrategien bør tænkes sammen med en mere omfattende mobilitetsplan, der adresserer en langsigtet strategi for, hvordan investeringer i fremtiden skal foretages ud fra en betragtning om hvilken trafik vi vil have mere af

Desuden bør cykelstrategien adressere Danmarks helt særlige styrkeposition på cykelområdet. Danmark har et potentiale i forhold til at blive en del af et europæisk cykelklynge samarbejde, hvor produktion, udvikling, rådgivning mv. tænkes sammen og forbedres. Med EUs Cykeldeklaration er der sat ambitiøse målsætninger om at øge cyklismen i EU, og her har Danmark og danske virksomheder stor erfaring. Et samlet fokus på den danske cykelindustri, kan derved både støtte den samlede europæiske cykelmålsætning, og skabe nye muligheder for vækst, innovation og beskæftigelse i Danmark. Samtidig er cyklismen en integreret del af den internationale fortælling, som både direkte og indirekte bidrager til Danmarks brand som et land med fokus på livskvalitet, sundhed og bæredygtighed. En national cykelstrategi bør derfor også inkludere et fokus på hvordan cyklen og cyklismen, kan bidrage til at styrke den internationale branding af Danmark.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Fremovering af elcykler		x	x		x
Fyplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

**Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

I Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder vi primært med cykelinfrastruktur (inkl. den løbende drift og vedligehold) og trafikssikkerhed/tryghed for cyklister. De fysiske rammer til cykling kunne forbedres i mange steder, for eksempel burde de større bysamfund som fx Borup, Ejby og lille Skensved have cykelstier til Køge by, mellem hinanden og til de andre større bysamfund og også gerne mod rejsmål i nabokommunerne.

Kommunen har ikke et dedikeret cykelbudget, men vi søger årligt den statslige cykelpulje for medfinansiering.

Der er fokus på cykling i byplanlægning og lokalplanprocesser, så når nye byområder planlægges, er der fokus på at tænke cykelinfrastruktur ind fra starten af.

Vi arbejder også løbende med trafikssikkerhed og tryghed, både baseret på uheldsdata og på borgerhenvendelser. Køge Kommune har netop fået en ny trafikssikkerhedsplan. Det betyder, at vi har et opdateret datagrundlag for trafikssikkerhedsarbejde, men er ikke afsat midler til en indsats.

Vi deltager også i de nationale kampagner for trafikssikkerhed, men arbejder derudover ikke med bløde tiltag.

Vi arbejder meget målrettet på at hæve niveauet for belægningen på cykelstier. Det udløser jo ikke en pludselig vækst, men er med til at fastholde cyklister og øge komforten. På den længere bane tiltrækker det også nye cyklister.

Der er også etableret flere 2-1-veje i de seneste år, som også understøtter cykling.



**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Vi har gode erfaringer med konkrete infrastrukturprojekter, som forbedrer cyklisternes komfort, fremkommelighed, sikkerhed og tryghed. I landområderne kan en ny cykelsti betyde, at nye grupper kan og tør cykle, fordi det ikke længere sker på en smal landevej med mange og hurtige biler.

I byområder, hvor vi har den basale infrastruktur på plads, kan mindre forbedringer øge flowet for cyklister, gøre dem mere synlige i trafikken og i bybilledet og forbedre cykeloplevelsen.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Vi forventer at koblinger mellem sundhed og cykling får øget opmærksomhed og vi kan samarbejde med andre dele af kommunen for at fremme cykling på den måde.

Der er et godt grundstinet i flere byer, men når vi kommer uden for byområderne, handler det helt banalt om at der er meget dårlige muligheder for at vælge cyklen, hvis man skal cykle på de mindre veje hvor der er meget biltrafik og der køres hurtigt.

Fortsæt fokus på at udbygge cykelstier der hvor de mangler, men også generelt prioritering af cyklisme, i strategisk planlægning, byudvikling og drift.

Der er gang i byudvikling i vores kommune, derfor er der i de kommende år fokus på at udbygge cykelinfrastruktur i takt med at der bliver opført boliger og institutioner. Det er vigtigt, at gode mobilitets tilbud er på plads, når folk flytter ind og skal pendle, og ikke kommer som en eftertanke.

Vi håber også at kunne samarbejde mere med skolerne angående cykelfremme. Det kan handle om de fysiske rammer, men også adfærdsskift.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

Tilstedeværelse af sikre og trygge ruter, overkommelig distance, oplevelse af god fremkommelighed, fleksibilitet (fx nemmere parkering end med bil), sikre parkeringsmuligheder.

Det at have de gode rammer på plads overflytter dog ikke folk automatisk fra bil til cykel.

Nationale initiativer, der giver et økonomisk incitament eller tilskyndelse til at vælge cyklen, vil vurderes at kunne understøtte den lokale overflytning markant.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

For langt til rejsemålet, utryk eller oplevelsesfattig rute, tanken om dårligt vejr, behovet for at transportere andre eller større indkøb. Dyr kollektiv transport fremmer ikke øget cykling til stationen, selv om der ligger et kæmpe potential netop her ift. til klimagevinst og sundhed.

Bosættelsesmønstre og økonomiske strukturer, som understøtter privatbilismen (parcelhusområder med lav tæthed som ligger langt fra stationerne, pendlerture som kun er blevet længere med tiden, øgede boligpriser i større byer, som skubber folk væk fra hvor de arbejder).

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

Cykelsti på Ølbyvej har vist en klar forøgelse af antallet af cyklister og øget tryghed, hvilket også fremgår af evalueringen, der er sendt som projektafslutning til cykelpuljen.

Der laves løbende mindre tiltag og forbedring af cykelforhold, som ikke er skælsættende, men er med til at hæve niveauet og fremkommeligheden og dermed både er med til at fastholde cyklister og tiltrække nye cyklister. Fx ny asfalt, cykling tilladt på tværs af en plads, forbedret udformning af cykelstier ved ombygninger, ny opstrøbing som 2-1-veje.

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

Forvaltningen vurderer at nedenstående indsatser vil kunne medvirke markant til at øge antallet af cyklister i en kommune som Køge:

- Bedre mulighed ift. retningslinjer for at gennemføre og afprøve nye tiltag, der fremmer cykling.
- Vejdirektoratets cykelpuljer: Højere tilskudsandel fra staten helt generelt, der viser at cykelfremme prioriteres, samt at der afsættes et større beløb end hidtil. Der kan skeles til den hollandske model for tilskud.
- Vejdirektoratets cykelpuljer: Fast årlig % af puljemidler til tværkommunale projekter, samt højere finansieringsprocent på tværgående ruter, da det for kommuner kan være svært at løfte forbindelser, der ikke kun er målrettede egne borgere.
- Nationalt koncept og screening målrettet forbedrede kombinationsrejseforhold, herunder et nationalt delecykeltilbud med sammenhæng til den kollektive transport.
- Der er en stor sundhedsgevinst ved cykling. Ved at fx give fradrag til køb og brug af cykler kan der på en gang opnås en sundheds- og en klimagevinst.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk)



## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelpartering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- Tryk cykelparkering
- Tyveri af batterier til elcykler
- Sammenhængende cykelstinet
- Sikre skoleveje (Der er udarbejdet et heatmap over skoleelevers ruter)
- Cykelstier i åbent land (én cykelsti hvert 4-5 år)

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- Etablering af cykelstier
- Sikre skoleveje (gælder både strækninger/kryds/overgange)
- Flere cykelfaciliteter

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Etablering af sammenhængende cykelstinet</li><li>- Gode parkeringsmuligheder ved kombinationsrejser</li><li>- Tryk cykelparkering</li></ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Komfort</li><li>- Tryghed (traffiksikkerhed og tyveri)</li><li>- Nemhed</li></ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Utryghed</li><li>- Distance</li><li>- Mangel på kombinationsrejser</li><li>- Dovenskab</li></ul>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bedre og flere faciliteter til parkering af cykler på stationer</li><li>- Etablering af cykelstier</li></ul>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungencykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Kombinationsrejser som primært fokus

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Vi ved, at god og attraktiv cykelparkering ved (metro)stationer er vigtigt for at understøtte kombinationsrejser. Desuden kan muligheder for medtagning af cykel på transportmidler også være med til at understøtte kombinationsrejser.

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>At samtænke forhold for cykler og forhold for fodgængere som tilbringertrafik/kombinationsrejser med kollektiv transport, så der skabes gode incitamenter for at vælge bæredygtig mobilitet.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>God og attraktiv cykelparkering og generelle gode forhold for cyklister (cykelstier, prioritering i lyskryds mm.) Enkle rejseregler for cykelmedbringning</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Vejret... Besværlige skiftesituationer ml. cykel/andet transportmiddel Dårlig cykelparkering</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <p>Innovationsprojekt om forbedring af fremtidig cykelparkering ved metrostationer som samarbejde med Kbh. Kommune</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Analyse og sammenfatning af principper for god cykelparkering</li><li>- Udarbejdelse af koncepter for god cykelparkering ved metrostationer (under og over jorden samt i gadeplan)</li></ul> <p>Igennem projektet er viden om god cykelparkering blevet forankret i organisationen, hvor fokus ikke kun bør være på kvantitet men også kvalitet af cykelparkering. Bl.a. er nogle af konklusionerne implementeret i M5-projektet.</p> <p>Mindre projekter i samarbejde med hhv. Københavns og Frederiksberg Kommune til at forbedre cykelparkeringsforhold ved eksisterende stationer.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Test af nye slisker og dynamisk skilt ved Amagerbro station, der har til formål at øge brug af cykelkælder (forventes afsluttet i Q4 2024)</li><li>- Cykelparkeringskælder v. Frederiksberg station</li></ul>



Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Ønske om strategi, pulje eller andet initiativ, der kan understøtte processer på tværs af trafikskaber og kommuner ift. drift/etablering af cykelparkering ved stationer. Også gerne på tværs af regioner/geografi. Dette for at undgå, at ansvaret for god cykelparkering ved stationer falder mellem mange forskellige stole, og i stedet kunne investere på dette område til gavn for brugere/passagerer og for at understøtte kombination af bæredygtige transportformer.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeskræmme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- Stiplan
- Trafiksikkerhedsplan
- Cykelpuljeansøgninger
- Cykelparkering/byplanlægning

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- Cykelinfrastruktur

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- Cykelinfrastruktur

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Cykelinfrastruktur
- Tryghed/trafiksikkerhed

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- Manglende cykelinfrastruktur
- Manglende tryghed/trafiksikkerhed
- Store afstande (landkommune)

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Stiplan – input over hvor der skal være stier
- Trafiksikkerhedsplan – argumenter til hvorfor der skal laves stier konkrete steder
- Dueholmkilen – Cykelpuljeprojekt
- Sti til Jesperhus Feriepark – Cykelpuljeprojekt

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

- Der er store forskelle afhængigt af hvilken kommune man sidder i
  - o By/land
- Der er forskel på hvor meget man i kommunerne har arbejdet med cykelfremmende tiltag
- Det er ikke nødvendigvis de samme personer der forvalter transportstier og rekreative stier i kommunerne

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk)

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungesykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Trykbed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Prævention af e-cykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelsene i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Movia har arbejdet, og arbejder fortsat med en række initiativer for at fremme cykling i kombination med kollektiv mobilitet, herunder:

- Løbende rådgivning af kommuner og regioner i Movias ejerkræds om synergierne ved kombination af gode forhold for cykler og kollektiv transport. Her er særligt de enkelte mødesteder som stationer, stoppesteder og busterminaler vigtige for den gode kombinationsrejse.
- Forsøg og trinvis implementering af cykelmedtagning hos Moviabusser og Lokaltog, herunder gratis cykelmedtagning.
- Undersøgelser af kombinationsrejser med cykel og kollektiv transport

#### **Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Overvægten af rejser med kollektiv transport sker til fods, hvor rejsen starter og slutter med en eller flere kollektive transportformer. Dog er der store muligheder for at udvide passagerområdet til den kollektive transport, hvis de kollektive rejser suppleres med cykling. Det vil give de rejsende en øget mulighed for at nå deres destinationer, særligt hvis der er bedre muligheder for at supplere med egen cykel undervejs, eller benytte sig af deleordninger til mikromobilitet (f.eks. løbehjul, cykel).

I forhold til at forbedre kombinationsrejser med cykel har Movia og Lokaltog oplevet:

- En stigning i antal passagerer i Lokaltog i forbindelse med cykelmedtag på banerne i Nordsjælland
- At gode muligheder for at bruge kollektiv transport forlænger rækkevidden på sin cykeltur, eller at cyklen kan lages med til en destination for at supplere køreplanen med en cykeltur hjem.
- Gode stoppestedsforhold med fin cykelparkering øger attraktiviteten og tiltrækker cyklister og passagerer, men det kræver en lokal analyse og udpegning af de enkelte stoppesteder.
- Regionale og S-bus buslinjer viser sig som en særlig vigtig destination for cyklister (referencer til superskiftet).



**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, I de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Det er vigtigt at se cykling som en af flere transportmuligheder, hvis man vil fremme mobiliteten for den del af befolkningen, der bruger den brede vifte af muligheder som samkørsel, gang, bus, tog eller deleordninger. For at styrke viften af bilfrie rejser kræves:

- En teknisk og politisk dialog om kombinationsrejser med kollektiv transport og cykler, peger på to skoler: Enten er cyklen med på hele turen og den private cykel kan bruges som en forlængelse og supplement til den kollektive rejse, eller cyklen holdes ude af kollektiv transport og fokus skal være på gode parkeringsmuligheder ved stationerne i supplement med muligheder for dele- eller lejecyklar. Begge retninger har fordele og ulemper. Centralt står dog spørgsmålet om pladsen til cyklen skal findes ved og i stationernes indretning, eller i den kollektive transport, hvor busser og tog skal indrettes med tilstrækkelige flex-områder.  
I Danmark kan man tage cyklen med i den kollektive rejse i busser, S-tog, DSB-tog, Lokaltog og letbanerne, mens man i Holland har satset mere på gode forhold for cykelparkering ved stationerne.
- Parkeringsforhold for cykler ved stationer og knudepunkter
- Adgangsforhold til stoppesteder, busterminaler osv.
- Øget fokus på samfundsøkonomi ved cyklisme

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

- For at kunne vælge cyklen til, er der behov at kunne støttes i de rejser og det mobilitetsbehov, som ikke kan dækkes af en cykel. Det er en fælles forudsætning for transportformer der ikke bygger på et privat bilejerskab, at man kan supplere sit transportbehov med en vifte af forskellige transportformer, som tog, bus, taxa, samkørsel osv, som til sammen danner en sammenhængende rejse.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

- Hvis man aktivt fravælger cyklen, så kan det bunde i en tankerække om, hvordan man skal gennemføre sin sammenhængende rejse. Hvis det ikke er muligt at tage sin cykel med på hele turen, parkere den sikkert eller den "strander" et sted undervejs på rejsen, så vil det have en betydning for et fravalg.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Movia har rådgivet kommuner om god cykelparkering og dokumenteret efterspørgsel og effekter af bedre forhold for cyklister. Se mere på 0111.05.F.Guide til god cykelparkering (moviatrafik.dk)
- Cykelmedtagning i bus og Lokaltog har gjort en positiv forskel for cyklismen.
- Movia har løbende samarbejde med virksomheder om medarbejdernes muligheder for bæredygtig mobilitet, hvor resultater, værktøjer m.m. er samlet på Bæredygtig Pendling (moviatrafik.dk). De virksomheder der har øget deres fokus på bæredygtig pendling har oplevet et stigende antal medarbejdere der bruger cyklen.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

- Kombinationsrejser kan give både flere cyklister og flere rejsende i den kollektive transport
- Cykelstrategien bør se bredere end blot cyklen, men
- Samtænkning mellem bus og cykling, både på landet hvor der mangler cykelstier og sikkerhed, mens der i de tætte byer kæmpes om pladsen mellem bus og cykel

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- Anlæg af cykelstier
- Trafiksikkerhedsprojekter
- Tryk cykelparkering ved letbanestationer og trafikknudepunkter
- Cykelknudepunktsnetværk
- Forsøg med elcykler i hjemmeplejen
- Deltagelse i Supercykelstinetværket i Region Midtjylland

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Vi har størst erfaring og historik med anlæg af cykelstier og trafiksikkerhedsprojekter. Det er de primære anlægsmæssige og synlige tiltag der skal til for at gøre det trygt for borgere at vælge cyklen. Her prioriteres anlæg for skoleelever højest.

Supercykelstinetværket handler mest om at få koordineret med nabokommuner, om hvilke strækninger vi sammen skal prioritere, for at sørge for skabe god sammenhængende cykelinfrastruktur på tværs af kommunerne. Samarbejdet har dog endnu ikke materialiseret sig i kommuneoverskridende cykelsti for Norddjurs' vedkommende.

Forsøg med elcykler i hjemmeplejen kan både give sundhedsmæssige, økonomiske og klimamæssige fordele, og måske være med til generelt at skubbe til at flere vælger cykel/elcykel.

Tryk cykelparkering og knudepunktsnetværk handler mere om at få flere til at kombinere cykel og kollektiv trafik samt rekreativ cykling, og er derfor ikke så højt prioriteret, og det er samtidig de områder, hvor vi har mindst erfaring.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Der er stor mangel på cykelstier og mange farlige steder på vejnettet i Norddjurs Kommune, hvorfor det fortsat er den store prioritering at få anlagt cykelstier og afhjulpel trafikfarlige steder på vejnettet. Det er den basale cykelinfrastruktur, som mangler.

Norddjurs Kommune har lidt under 37.000 indbyggere, og anlægsrammen og øvrige prioriteringer i den ramme gør, at Norddjurs Kommune blot anlægger 1-2 km cykelsti om året. Men Norddjurs Kommune har 1.000 km kommunevej og over 50 km fra den ene ende til den anden gennem meget sparsomt befolkede områder. Det er derfor vanskeligt for Norddjurs Kommune at lave en optimal cykelinfrastruktur for alle borgere. Fokus er på skoleelevers cykelvej til skolerne.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Tryk cykelvej, hvor man er adskilt fra biler og lastbiler. Sikre krydsningsmuligheder. Tryk cykelparkering.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Store afstande. Dårlig cykelinfrastruktur, som gør det utrygt at cykle. Dårlige muligheder for at parkere cyklen, f.eks. af frygt for hærværk eller tyveri.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Det bedste projekt Norddjurs har været med i de seneste mange år, er etableringen af banestien mellem Allingåbro via Auning og Pindstrup til Ryomgård i Syddjurs. Den er meget populær og har givet en unik dedikeret cykelinfrastruktur, hvor man er helt fri for bil og lastbiltrafik, og som binder en række bysamfund sammen. Samtidig var det et billigt projekt, hvor man fik meget cykelsti for få penge, fordi man i forvejen havde et etableret og stærkt funderet tracé man kunne etablere cykelstien på.

I Supercykelstinetværket for Region Midtjylland samarbejder vi med Randers Kommune med ideen om at fortsætte banestien fra Allingåbro via den nedlagte bane helt ind til den blå bro i centrum af Randers, via Uggelhuse, Assentoft, Romalt etc. Lykkes det, vil der være sammenhængende cykelsti helt fra Kolind midt på Djursland og ind til cykelstinet i Randers Centrum. En strækning på 40 km.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Generel kommentar ift. finansiering af cykelstier og andre cykelfremmende tiltag, som er det største problem vi har. Det mest begrænsende ift. etablering af cykelstier i Norddjurs er anlægsrammen. Størstedelen af denne bliver ædt op af nødvendige anlæg for at opretholde vores vejtransport og velfærdsinstitutioner, så det er svært for vores politikere at prioritere midler til cykelsti. Den statslige cykelstipulje kan hjælpe med, at man prioriterer cykelsti, men på grund af anlægsrammen vil det i så fald være på bekostning af andre kommunale anlæg som kan være vigtige for borgere og politikere.

Hvis man fra statslig side virkelig gerne vil fremme bestemte former for udvikling, f.eks. bedre cykelinfrastruktur, så kunne man overveje om man skulle gøre det muligt for kommuner at få undtaget projekter fra anlægsrammen, hvis de er medfinansieret af statslige puljemidler. Det vil gøre det væsentligt nemmere for kommunalpolitikere at prioritere cykelsti.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Erne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategi, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelsene i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Trafiksikkerhedsplanen i Nordfyns Kommune tager udgangspunkt i en række temaer frem for lokaliteter. Følg evt. linket til vores hjemmeside: [Trafiksikkerhed - Nordfyns Kommune](#)

Der arbejdes primært med cykelfremme igennem temaerne 1-3

Trafiksikkerhedsplanen beskriver bl.a.: ” Visionen om det sikre og trygge trafikmiljø understøtter kommunens vision om også at skabe grundlaget for det sunde liv. Det skal være det umiddelbare valg at gå og cykle på de korte og mellem lange ture, fordi man kan færdes trygt og sikkert som fodgænger og cyklist.”

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Det er vores erfaring, at Vejdirektoratets cykelpulje, er og har været helt afgørende ift. at skabe det sikre og trygge trafikmiljø for cyklisterne imellem kommunens større bysamfund. Erfaringsmæssigt tilbyder kommunens gamle amtsvej ikke tilstrækkeligt plads til at cyklister føler sig trygge.

Nordfyns kommune har igennem de seneste 8-10 år modtaget støtte til etablering af dobbeltrettede cykelstier imellem:

- Morud-Søndersø
- Skamby-Søndersø
- Morud-Bredbjerg

Nordfyns Kommune har netop via Cykelpuljen 2024 fået tilsagn om støtte til en dobbeltrettet cykelsti imellem, Bogense-Særslev. Denne cykelstiforbindelse håber vi at kunne realisere indenfor en nærmere årrække. Ligeledes håber vi og arbejde for, at det inden for en lidt længere årrække blive muligt at forlænge denne cykelstiforbindelse helt til Odense. (Bogense-Særslev-Søndersø-Odense)

Vi har løbende suppleret de større projekter igennem etablering af 2-1 veje og få kortere cykelstiforløb. Senest har det igennem kommunens trafiksikkerhedspulje været muligt at afsætte midler til gadebelysning af en ældre smal dobbeltrettet cykelsti på en strækning imellem Veffinge og den dobbeltrettede cykelsti imellem Morud-Søndersø.

Gode stiforbindelser ifm. nye udstykninger i kommunens større bysamfund (Bogense, Otterup, Søndersø og Morud) prioriteres ligeledes højt.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Fysiske forhold (tryghed og trafiksikkerhed)  
Adfærds- og holdningspåvirkning

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Fysiske forhold (tryghed og trafiksikkerhed)  
Adfærds- og holdningspåvirkning

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Manglende fysiske forhold (manglende tryghed og trafiksikkerhed)

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Se besvarelserne ovenfor

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungesykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

<p>Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Løbende udbygning af cykelstinet</li><li>• Vedligeholdelse af cykelstier</li><li>• Kampagne for cyklisme - også til skole</li></ul>
<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <p>Vi har ikke et datagrundlag at svare ud fra, men vores erfaring er følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 2 minus 1 veje bliver modtaget positivt af cyklister</li><li>• Tryghedsskabende tiltag, eksempelvis blå cykelfelter.</li></ul>

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Holdningsændring – det er for nemt at tage bilen, da mange råder over en bil.</li><li>• Gøre det mere besværligt at tage bilen – svække fremkommeligheden for biler centralt i bymidter, så cyklen bliver mere attraktiv.</li><li>• Cykelpulje er vigtige fremadrettet, da kommunal økonomi ikke er tilstrækkelig.</li></ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Det skal være nemt – tidsmæssigt på niveau med bilen (primært korte ture) på tværs af midtby.</li></ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Utryghed på cykelruten</li><li>• For lavt serviceniveau</li><li>• For lange distancer</li></ul>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Etablering af 2 minus 1 veje og cykelstier i eget tracé</li></ul>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

- Arbejdet med fremme af cyklisme skal forankres på tværs af fagområder og myndigheder, da cyklisme har mange snitflader f.eks. sundhed, miljø, skole, politi og vejmyndighed. Det handler også om ressourcer, da de enkelte fagområder/myndigheder ikke kan løfte opgaven alene.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ugecykling	Frødlerscykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Prævention af ulykker		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- Udbygning af infrastruktur
- Mobilitetsplanlægning
- Etablering af hjertezoner (I Odense kaldet fodgænger – og cykelzoner)
- Tæt samarbejde med skoler og børneinstitutioner
- Realisering af ambitiøs grøn mobilitetsplan herunder
  - Etablering af cykelgader eller shared space
  - Arbejde med skolebørns trafikvaner
  - Fredeliggørelse af byrum og lokalområder
  - Prioritering af fodgængere og cyklister i alle signaler
- Samarbejde med virksomheder
  - Det grønne transportstempel
  - Vi kører grønt – kampagne
- Samarbejde med ungdomsuddannelser
- I perioder har der været gennemført lokalt udarbejdede kampagner – eks. udlån af både el-cykler, ladcykler og el-ladcykler
- Kommunen deltager som oftest i nationale kampagner vedr. cykelfremme fx Alle børn cykler, Vi cykler til arbejde mv.
- Odense Kommune har igennem mere en 25 år arbejdet med at gøre cykling den foretrukne transportform
  - Regnsensor i signaler
  - Cykelbarometer
  - Adfærdstiltag fx Uddeling af bikezack mv. med henblik på overførelse af indkøbsturene i bil til cykel

<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykling med børn – både på skoler og mindre børn i både børnehaver og vuggestuer. Det giver rigtig god mening, da man her kan bruge cyklen som løftestang for andet. I Odense har man også – godt nok begrænset – erfaring med at gøre børn med diagnoser selvtransporterende.</li> <li>• De skoler hvor færdselsundervisning er der typisk flere som cykler. Færdselsundervisning er en løftestang. Derfor bør færdselsundervisning opgradere og ikke være et timeløst fag. I dag er det afhængig af en enkelt lærer/skoleleder hvordan færdselsundervisningen prioriteres.</li> <li>• Odense har en virkelig god cykelinfrastruktur</li> <li>• Odense har haft held med kombinationsrejser med cykling til toget ved bl.a. at etablere mange og gode cykelparkeringspladser.</li> <li>• På de bynære placeret forvaltninger har Odense Kommunes egne medarbejdere ikke adgang til parkering.</li> <li>• Udlån af el-ladcykler og el-cykler. Vi har gode erfaringer med, at deltagere efterfølgende køber en elcykel/el-ladcykel.</li> <li>• Etablering af hjertezoner</li> </ul>
<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De korte ture – eks. i Odense er 33% af alle ture under 5 km foretaget i bil.</li> <li>• Fortsat fokus på børn og unges transportvaner.</li> <li>• Øget bekymring blandt forældre – tryghedsfølelse når de sender deres børn afsted på cykel</li> <li>• Helhedstænkning – Det er blevet relativt set billigere at have en bil. Vi ser målgrupper som har adgang til en bil nu, som de ikke havde tidligere fx 45% af gymnasieelever kommer i bil. Vi ser familier med flere end 2 biler.</li> </ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi ser, at de skoler, hvor vi gør det mere besværligt at komme til skole i bil – her rykker andelen af børn som cykler sig markant.</li> <li>• Vi kan se at de arbejdspladser (kommunale) hvor der ikke er mulighed for parkering – her er andelen af medarbejdere som cykler høj.</li> <li>• Forbud, pris og convenience</li> <li>• God cykelinfrastruktur fx cykelgader, 2-1 vej mv.</li> </ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?</p> <p>Uendeligt mange ting, men faktum er, at det over de sidste år er blevet markant billigere at have en bil. Vi ser nu familier med mere end 2 biler. Det er let og det er billigt og man føler en frihed.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bil som statussymbol</li> <li>• Det er naturligt at have en bil. Bliver opfattet som frihed</li> <li>• Tidspres i hverdagen. Følelsen at hverdagen ikke kan hænge sammen uden bil.</li> </ul>

- Elcyklens ry – nogen segmenter fravælger stadig elcykler i stedet for bilen ud fra manglende identifikation (det er for ældre)
- Forældre vil have kontrol.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Cykelleg
- Cykelglad skole
- El-cyklen
- Etablering af cykelstier
- Smutveje på cykel
- Cykelinfrastruktur – mange års fokuseret forbedring i Odense.
- Begrænsning af antallet af P-pladser
- Realisering af cykelhandlingsplanen og arbejde med Odense som cykelby

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

- Det nytter ikke noget at øge kørselsfradrag og gøre det billigere at købe en bil, hvis man vil have flere til at cykle.
- Hver gang vi laver nogle fysisk vil vi gerne følge op med fx nogle kampagner, derfor bør der i være mulighed for støtte til kampagner i den nationale cykelstrategi.
- En dem om at få emptynesters og ældre på cykel
- Odense kommune kan ikke få politiets godkendelse til etablering af 2-1 veje – derfor mener vi at politiets mandat bør synliggøres og ensrettes i hele landet. 2-1 veje er ofte eneste mulighed for at etablere cykelinfrastruktur steder hvor der aldrig kan prioriteres en cykelsti. Det er virkelig ærgerligt at denne mulighed er taget fra os.

Odense Kommune vil meget gerne deltage som ressourcer og bidragsyder.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ugesykling	Peudler-cykling	Cykling i landdistrikter	Bekræstiv cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Byrådet i Odsherred har afsat 19 mio.kr. til at lave cykelstier i kommunen. Hertil en ansøgning til VD på cykelstiprojekt efter strategien havn-lil-havn, som skal være Odsherreds bidrag til den nationale cykelrute nr. 2, som binder landsdele sammen for rekreativ og pendlende cykling, og som binder Aarhus og København sammen. Fokus her er cykling i nationalt og regionalt perspektiv som rekreativ værdi, men med afledt effekt på lokal pendling for børn, unge og voksne på sikker skoleveje og trafik.

Vi har fondsansøgning i gang til projekt, hvor vi vil afprøve og arbejde med forskellige løsninger, der har fokus på at styrke cyklisme i lokalmiljøer, hvor vi forbinder eksisterende cykelinfrastruktur og udbygger byrum og nærmiljø med cyklisme for øje, og med ønsket om at skabe flere cykelbrugere til morgendagens cykelstier. Et projekt hvor vi knytter cyklismesatsning med sundhedsindsats, skoletrafik, nedbringelse af co2 (klima), kollektiv trafik og byudvikling sammen.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Bedst erfaring knytter sig til cyklismeindsats overfor børn og unge, fremtidens cyklister. Demæst er der stort fokus på tryghed og trafiksikkerhed.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Vi ser det vigtigt, at vi sætter alle områderne i spil på én gang. Når vi arbejder med cyklismesatsning i lokalmiljøer, skal vi have fat hele vejen rundt med sundhedsfremme, byplanlægning, trafiksikkerhed, cykelstier og veje m.fl.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Helt afgørende er oplevelsen af at kunne have let adgang til cykelmuligheder, sikkerhed og sammenhængende cykelveje. Dernæst har det betydning at der er kobling til kollektiv trafik, at vi gøre det let at anvende cykel til og fra kollektiv trafik.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Vane! Og det forhold at det kan opleves ulrygl at cykle.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Vi er i gang med projekter, men afventer effekt.



Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Cyklisme i landdistrikter bør være et stærkt fokus. Både i relation til at cyklisme kan understøtte den kollektive trafik, når disse sammentænkes og udvikles sammen.

Demæst at VD påtager sig en større rolle i, at kunne sætte nationale strategier for cyklisme. Nationale cykelruter i sin helhed er i dag helt afhængig af, at kommunerne kan afsætte midler til cykelstier. I landdistrikterne er det vanskeligt at løfte denne opgave, da det ofte er tale om dyre løsninger med dobbeltrettede cykelstier i eget tracé. Kunne VD påtage sig anlæggelse og drift af de nationale ruter, ville kommunerne i langt højere grad kunne udbygge underarter af flere forskellige typer.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [ipwa@vd.dk](mailto:ipwa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Fyplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

##### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Randers Kommune fremmer cyklisme ved blandt andet at:

- etablere, renholde og forbedre cykelstier,
- køre cykelkampagner – herunder "Vi Cykler Til Arbejde",
- udlåne cykelparkering i aflåste skure ved Busterminalen i Randers og på Langå Station,
- udlåne elcykler til borgere, der har mere end 5 kilometer til arbejde,
- stille bycykler til rådighed (leje) for både borgere og turister (Donkey cykler med 30 minutters gratis anvendelse),
- promoverer forskellige cykelruter i området
- have specielle cykelvenlige undervisningsforløb for skoleelever ("Cykelvenner")
- anbefalede skoleveje
- Skolernes trafikpolitikker
- Randers Cykelby

##### **Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

- Kampagner
- Udlån af elcykler
- Anlæg af cykelstier

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Anbefalede skoleveje orientering og kendskab ved udrulning af disse.

Fokusområde i vores nye Trafiksikkerhedsplan med lette trafikanter.

I Randers Kommune tror vi på, at der særligt skal være fokus på børne- og unge cykling samt cykling i landdistrikterne:

Vi lægger stor vægt på at forme gode cykelvaner hos børn og unge, da denne alder er afgørende for at etablere sunde vaner, der forhåbentlig følger dem til voksenlivet. Desuden skaber det mere sikre omgivelser ved bl.a. skolerne, hvis forældre ikke behøver at køre deres børn til og fra skole og fritidsaktiviteter. Dette øger sikkerheden for både cyklister og fodgængere, samtidig med at det reducerer miljøpåvirkningen og støjen.

Gode faciliteter for cyklister med få stop på cyklisters rute.

Desuden ser vi det væsentligt at fremme cykling i vores landdistrikter. Som en stor kommune med et omfattende opland ser vi et betydeligt potentiale for intern transport mellem mindre bysamfund og ind til Randers by via cykel. Med elcyklernes udbredelse bliver det endnu mere realistisk at erstatte bil nummer 2 eller 3 med en cykel. Dette kræver dog tilstrækkelige cykelfaciliteter for at undgå, at cyklister afskrækkes af manglende infrastruktur eller farlige ruter på landevejene.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

Jf. vores Cykelregnskab 2021 svarer randrusianerne, at de vælger cyklen fremfor andre transportmidler med 3 svarmuligheder:

- 75 %: Jeg får motion og frisk luft (sundhed)
- 42 %: Cyklen er hurtigere og nemmere
- 33 %: Jeg kan godt lide friheden ved at cykle

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

- Afstand
- Manglende infrastruktur
- Helbred

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

Projektet "Cykling i byen" havde en kampagne *Cykelduellen*, Regionshospitalet dystede med kommunens administration. De 20 cykelambassadører lånte en elcykel i 8 måneder og endte alle med at købe cyklerne efter projektet. Projektet fik støtte fra cykelpuljen.

Aflåste cykelparkeringspladser Busterminalen og Langå Station.

Bycykler

Udlån af elcykler

Skolevejprojekter – fx Hverdagscykling i oplandsbyer med støtte fra cykelpuljen

Konkrete cykelstier på skoleveje og forlængelse af eksisterende cykelstier til oplandsbyer.

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

1. Lovgivning: Revision af færdselslov, bekendtgørelser og vejregler
  - Behov for ny lovgivning for kommunens mulighed for at tilbyde strøm fra cykelladestander.
  - Andre regler for færdsel i cykelgader, så cykling har første prioritet i gaderne.
  - Lettere regler for indsamling af parkerede cykler.
  - Færdselsundervisning i skolerne – der bør sættes timetal på færdselsundervisningen på de enkelte årgange, da niveauet bliver meget forskelligt skoler og kommuner imellem, når faget er timeløst.
2. Data
  - DTUs Transportvaneundersøgelse: Tilføres flere midler, så der kan gennemføres flere interviews, så kommunerne får et bedre datagrundlag
  - Regioner skal forpligtes til at udvikle og støtte op om skadestuedata-model ift. tilskadekomne i trafikuheld
3. Økonomi og finansiering
  - Vejdirektoratets cykelpuljer: Højere tilskudsandel fra staten helt generelt, der viser at cykelfremme prioriteres
  - Vejdirektoratets cykelpuljer: Fast årlig % af puljemidler til tværkommunale projekter (fx supercykelstier) samt højere finansieringsprocent på tværgående ruter
  - Statslig prioritering af supercykelstier på statsveje/støtte til kommuner i forlængelse af statslige SCS-strækninger
  - Finansministeriet: Dispensation fra anlægsloft m. cykelinfrastruktur
4. Kombinationsrejser og kollektiv transport
  - Idekatalog for målrettet forbedrede kombinationsrejseforhold.



Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Prøvevisning af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

<p>Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?  <i>Der er de senere år etableret flere cykelstier i kommunen. Grundet kommunens aktuelle økonomi er udbygning af cykelstinet dog sat i bero.  Der er tidligere arbejdet med ankomstarealerne til kommunens skoler bla. med henblik på at få flere til at benytte cyklen.  Kommunen er aktiv ift. fremme af den rekreative cykeltrafik, bla. ifm. hærvejsrute, lade-stander til cykler ved turistmål mv.</i></p>
<p>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?  <i>Kommunen har ikke konkrete verificerbare erfaringer fra de enkelte områder, cykelstiprojekter, men generelt vurderes projekter, hvor cykelstien kan udgøre et sikkert og hurtigt alternativ til bilen, at have de bedste effekter.</i></p>
<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?  <i>Udbygning af cykelstinet, og ændre transportvalget, så cyklen bliver det mest attraktive transportvalg til skole, fritid, og generelt på de kortere ture under 5 km.  Opgradering af trafikknudepunkter med henblik på bedre service ifm. kombinationsrejser, vurderes også at være et væsentligt virkemiddel.  Fokus på alternative transportformer ifm. lokalplanlægningen.</i></p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Undgår køørsel, ingen parkeringsproblemer</li> <li>• Tilgængeligheden af cykelstier og sikre cykelruter, gode forhold ifm. pendling til kollektiv transport</li> <li>• Kort afstande til indkøbsmuligheder, arbejde, skole mv.</li> <li>• Omkostningseffektiv transportform, cyklen er nem at parkere og vedligeholde.</li> <li>• Miljøvenlig transportform.</li> <li>• Økonomi, motion og sundhed.</li> </ul>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utryghed ved at færdes i trafikken</li> <li>• Det er mere bekvemt at tage bilen – ikke svedig når man kommer frem mv.</li> <li>• Dårligt vejr/lig – regn, sne</li> <li>• Tidsforbrug</li> </ul>

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

*Anlæggelse af cykelstier langs Nibevej, Hønehøjvej, samt skolerute i Støvring, vurderes at have en positiv forskel, for cyklister som færdes langs vejene.*

*Rebild Kommune har udviklet en række rekreative vandrestier og cykelruter, og udarbejdet tilhørende kortmateriale. Deltager i udvikling af Hærvejsruten, lade-mulighed for elcykler*

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

*Det bør gøres nemmer og gratis, at få vist regionale og lokale cykelruter på mobiltelefonen f.eks. i google maps. Det vil animere flere til at bruge cyklen ifm. rekreation.*

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [fowa@vd.dk](mailto:fowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Præoverføring af ecykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I regionen har vi begrænsede muligheder for at investere i cykelinfrastruktur. Vi kan investere i cykelparkering i relation til kollektiv trafik, men ikke cykelstier. Derfor har vores cykelfremmeindsats især fokus på at understøtte den kommunale cykelplanlægning og adfærdsregulerende tiltag. Vi har erfaring med følgende indsatsområder:

- **Understøtte tværkommunal infrastruktur.**  
Regionen har igangsat og medfinansierer Supercykelstisamarbejdet, der med stor succes fremmer tværkommunal cykelinfrastruktur.
- **Bedre muligheder for kombinationsrejser.**  
Regionen har investeret flere millioner kroner på at løfte kvaliteten af cykelparkeringen ved den regionale kollektive trafik og på at fremme mulighederne for at medbringe cykel i den kollektive trafik. Fokus har især været på kvalitet, og har haft fokus på sikre og trygge løsninger – bl.a. ladcykelparkering, opladningsmuligheder for elcykler og god belysning.
- **Udbrede delmobilitet udenfor de større byer.**  
Regionen finansierer og koordinerer flere projekter for at fremme delecykelløsninger udenfor de større byer, herunder også udvikling og test af hubs. Bl.a. i kommunerne langs den kommende letbane og i Rudersdal.
- **Fremme cykelvaner på ungdomsuddannelser.**  
Regionen har et godt samarbejde med ungdomsuddannelser ift. fordeling af gymnasieelever. Vi har udbygget samarbejdet til at fremme mobiliteten og antallet af grønne rejser, da flere og flere unge fravælger cyklen og den kollektive trafik – bl.a. gennem den tværregionale cykelfremme kampagne Fælles-Tour.
- **Skabe bedre cykeldata.**  
God cykeldata er desværre ofte en mangelvare og kan være afgørende i cykelplanlægningen. Derfor har regionen fx udviklet det Regionale Cykelregnskab, og arbejder for at forbedre cykelulykkesdata, hvor der mangler sammenhæng og samarbejde imellem forskellige aktører og dataregistre – begge til stor gavn for de kommunale cykelplanlæggere.
- **Fremme cykling blandt egne medarbejdere.**  
Region Hovedstaden har ca. 40.000 medarbejdere. Hvordan vi kommer til og fra arbejde har stor indflydelse på klima og trængsel. Derfor har vi igangsat flere tiltag for at fremme cykling blandt medarbejdere – bl.a. test-en-elcykel og etableret stationscykelordning.
- **Ladcykelkatalog målrettet erhvervsbrug.**  
Regionen har udarbejdet et katalog over ladcykler til erhverv som en del af arbejdet med bylogistik og fremme af bæredygtige transportløsninger.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Vi vurderer at alle førnævnte indsatsområder har haft positiv indflydelse på at få flere til at vælge cyklen, men særligt:

- **Understøtte tværkommunal cykelinfrastruktur.**  
I gennemsnit er cykeltrafikken på de 16 etablerede supercykelstier steget med 52 %, fra før ruteme blev etableret til et år efter rutemes åbning. Derudover viser de årlige cykeltællinger fra 2023, at effekten af ruteme over længere tid er langt større. Fra de 16 ruters respektive førmålinger til cykeltællingerne i 2023 er der målt en gennemsnitlig stigning på 75 %. Af de nye brugere på cykelstierne kørte 14% tidligere i bil.
- **Bedre muligheder for kombinationsrejser.**  
At kombinere cykel og kollektiv trafik øger fleksibiliteten og reducerer den samlede rejsetid. Ifølge undersøgelser er der et potentiale for at øge antallet der cykler til stationer med op til 15% på landsplan. Derfor medfører bedre forhold for kombinationsrejser flere cyklister og flere passagerer i den kollektive transport. Effekten afhænger af de lokale forhold, men tidligere cykelparkeringsprojekter har medført op til 19% flere passagerer, mens gratis cykelmedtagning i Lokallog har vurderet at have medført 7% flere passagerer. **Fremme cykelvaner på ungdomsuddannelser.**  
Fælles-Tour kampagnen kørte første gang i foråret, hvor ca. 10.000 unge deltog. Kampagnen gentages igen til næste år og skal bidrage til at vende udviklingen at antallet af cykellure blandt elever på ungdomsuddannelser er faldet med 40% siden 2010.

Vi ser desuden et stort potentiale i udbredelsen af delemobilitet, men da det er helt nye projekter, hvor delecyclerne først kommer på gaden efter sommerferien, ved vi endnu ikke hvor positiv indflydelse delecycler får på at få flere til at vælge cyklen.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- **Understøtte tværkommunal cykelinfrastruktur.**  
Der er et fortsat stor behov for at understøtte den tværkommunale cykelinfrastruktur. Supercykelstisamarbejdet har en vision om 850 km Supercykelsti, hvorfor der fortsat er et stort potentiale for at øge antallet af cyklister og cykelture i Region Hovedstaden. Det kræver dog fortsat understøttelse gennem statslig medfinansiering af implementering af Supercykelstierne. En øget statslig medfinansiering og dispensation fra anlægsloftet til tværkommunale projekter vurderes at medføre hurtigere realisering af Supercykelstier.  
I takt med, at elcykleme udgør en stigende andel af cykler på cykelstien, kan cykelinfrastruktur som supercykelstier spille en vigtig rolle i at sikre cykelinfrastruktur, der i højere grad passer til elcyklisterne behov.  
Som supplement til et stærkt regionalt net af cykelinfrastruktur, er det også yderst vigtigt at sikre en god sammenhæng til og kvalitet af det lokale net af kommunal cykelinfrastruktur, så vi får et finmasket og attraktivt sammenhængende net af cykelinfrastruktur.
- **Fremme kombinationsrejser**  
Der er et stort potentiale ved at forbedre forholdene for kombinationsrejser. Cykelparkeringsforholdene kan og bør forbedres ved flere stationer og større busstoppesteder, og der bør tænkes i bedre koblinger mellem eksisterende cykelstier og den kollektive trafik.
- **Udbrede delemobilitet udenfor de større byer.**  
Vi ser et stort cykelfremmepotentiale ved delemobilitet. Delemobilitet er desuden en vigtig del af flere kommuners klimaplaner, men der er behov for koordinering og finansiering for at sikre tværkommunale ordninger, så delecyclerne kan anvendes på tværs af kommunegrænser. Dette er en udfordring for kommunerne.



<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Grundlæggende skal det være attraktivt at tage cyklen. God, tryk og sikker cykelinfrastruktur. Når der anlægges Supercykelstier i Region Hovedstaden er det eksisterende cykelstier, der opgraderes, hvor der især er fokus på god fremkommelighed og tryk.</p> <p>Størstedelen af dem som tilvælger cyklen, gør det fordi det er den letteste måde at komme fra A til B. Derfor er det vigtigt, at der både fokuseres på at udvikle højklasset direkte cykelinfrastruktur, men også god cykelinfrastruktur, som kobler til det kollektive net af busser og tog. Lelheden gør sig også gældende for skift mellem transportformer, hvor skiftet mellem cykel og det kollektive skal være gnidningsfrit.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?</p> <p>Nem adgang til og gode vilkår for anvendelsen af bilen er den primære årsag. Der er for mange bilrejser under 5km. Manglende tryk og sikkerhed og manglen på god infrastruktur vurderes som øvrige vigtige årsager. Det kan både være på (manglende) cykelstier, men også ved cykelparkering, hvor manglende tryk og sikkerhed for om ens cykel bliver stjålet kan medføre fravalg.</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Udbredelsen af Supercykelstier i Region Hovedstaden. Regionens udviklende og koordinerende rolle samt finansiering af Supercykelstisekretariatet har haft afgørende indflydelse på udbredelsen af Supercykelstier og løftet af den tværkommunale cykelinfrastruktur i regionen. Supercykelstier er dokumenterbart en af de mest effektive indsatser for cykelfremme og et fuldt udbygget net af supercykelstier vil kunne bidrage væsentligt til at øge andelen af cykelture.</li> <li>2. Bedre cykelulykkesdata. Alvorlige cykelulykker registreres og behandles af politiet og regionernes hospitaler, men der er et stor skyggetal omkring mindre alvorlige cykelulykker, hvor politiet ikke involveres. Derfor arbejder regionen på at forbedre vidensgrundlaget for cykelulykker og sammenhængen imellem forskellige dataregistre.</li> </ol>
<p>Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.</p> <p>En national cykelstrategi bør tænkes på tværs af sektorer og ressortområder. Mere cykling er ikke kun godt for sundheden, hvor det bidrager til en sundere befolkning med færre sygedage. Det er også med til at reducere CO2 udledningerne, mindske luftforurening og trængsel samt er godt for samfundsøkonomien.</p> <p>Statslig medfinansiering har været afgørende for anlægget af Supercykelstierne i Region Hovedstaden. For at fremskynde udbredelse ser vi dog behov for bedre vilkår:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det kommunale anlægsloft er en udfordring for udbredelsen af Supercykelstier, da kommunerne sjældent har mulighed for at anlægge samtidig grundet loftet. En dispensation vil gøre det lettere at koordinere og udbrede Supercykelstier på tværs af kommunerne.</li> <li>2. En højere statslig medfinansiering vil gøre det lettere for kommunerne at finde midler til at prioritere og anlægge Supercykelstier.</li> <li>3. Faste årlige puljer gør det lettere for kommunerne at planlægge.</li> </ol> <p>Regionen har tidligere arbejdet med cykelfremme blandt private virksomheder gennem projektet Moving People. En stor udfordring for virksomhederne er skatteregler ved anvendelse af cykler. Fx at</p>

medarbejdere beskattes ved at tage firmacyklen hjem efter et møde, men ikke firmabilen, eller manglende befordringsgodtgørelse til cyklende medarbejdere med kortere end 12km til arbejde. Derfor vil Region Hovedstaden anbefale, at den nationale cykelstrategi også vil have fokus på bedre skatteregler og økonomiske incitamenter for at tage cyklen.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ugecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Præoverføring af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

I Region Midtjylland arbejder vi med cykelfremme på forskellig vis. Vi ser cykelfremme som en vigtig del af sundhedsfremme. Derfor arbejder vi med cyklisme ved bl.a.:

- **Cykelfremme for unge på ungdomsuddannelser:**
  - Det sker både som en del af kampagnesamarbejde med de øvrige regioner og Cyklistforbundet i kampagnen Fælles-Tour, der skal få flere unge til at cykle og afprøve cyklen som transportmiddel til og fra uddannelse
  - Det sker igennem EU-projekter om mobilitetsadfærd, hvor vi forsøger at få flere unge til at rejse bæredygtige til og fra uddannelse, herunder bruge cyklen til og fra skole.
- **Cykelfremme igennem tværkommunalt samarbejde i form af Supercykelstissekretariatet i Midtjylland, hvor 12 kommuner og Region Midtjylland samarbejder om at skabe gode, sammenhængende cykelkorridorer med en god standard af infrastruktur, der rækker på tværs af kommunegrænserne.**
- **Kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv trafik. At der er gode knudepunkter, hvor man kan kombinere cykel og kollektiv transport er vigtige. Derfor arbejder vi med at få gode kombinationsrejsemuligheder. Det sker blandt andet igennem Supercykelstissekretariatets arbejde og igennem EU-projekter. Hertil kan også hævnes samarbejde med Midttrafik om medtagning i udvalgte regionale busser og Aarhus Letbane.**
- **Cykelfremme i landdistrikterne med forsøg med at promovere el-cykel-løsninger, der skal vise at en elcykel kan være med til at erstatte eller være supplement til bilen.**
- **Cykelfremme på større virksomheder igennem forskellige projekter, hvor vi arbejder for at få flere til at cykle til og fra arbejde (pendlercykling). Det sker bl.a. i et bæredygtige pendlingsprojekt i samarbejde med Business Park Skejby.**
- **Cykelfremme for børn igennem EU-projekt, MOVE, hvor vi sammen med kommune og trafiksel-skab i arbejder med at fremme bæredygtig transport igennem en mobilitetskampagne rettet mod 4.- 6. klasse.**

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Region Midtjylland har gode erfaringer med samarbejder med kommunerne. Det er vigtigt, at der bliver skabt god og sammenhængende infrastruktur, som også går på tværs af kommunegrænserne. Supercykelstisamarbejdet er derfor afgørende. Det er vigtigt med god dialog på tværs af kommunerne om ruteføring af cykelstier samt hvilke standarder af cykelstier, der anlægges, da det giver den bedste samlede oplevelse for borgerne. Hertil skal der tænkes i både gode parkeringsforhold og sammenhæng med den kollektive trafik, så vi får et sammenhængende transportsystem.

Dertil er kampagner, der fokuserer på at få flere til at cykle og som italesætter cyklens gode egenskaber, et godt supplement til god infrastruktur. Fx: kampagnen Fælles-Tour havde 9.577 tilmeldte i hele landet i kampagnens første år (2024).

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, I de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Alle områder er vigtige at tage fat på. I Region Midtjylland vil vi gerne fremhæve at det er vigtigt at sikre god og sammenhængende infrastruktur - også på tværs af kommunegrænserne. Det skal sikres gennem gode muligheder for samarbejde på tværs af kommuner.

Det er også vigtigt at fremhæve cyklen som et vigtigt transportmiddel på nationalt plan, fremhæve at cyklen er god for folkesundheden og som et transportmiddel, der kan forbinde mobilitetssystemet sammen med fx kollektiv trafik.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

- At der er god og tryk infrastruktur, så der ikke opstår utrygge og/eller farlige situationer for de aktive trafikanter og at det er nemt at komme frem til sin destination. Det vil gøre det nemmere at vælge cyklen til.
- At der er gode, trykke parkeringsforhold til cyklen ved destinationen og gode muligheder for at kombinere cykelturen med kollektiv transport.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

- At der er nem adgang til bil og bilparkeringspladser, samtidig med dårlig infrastruktur og/eller dårlige parkeringsforhold for cyklister.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Supercykelstisamarbejdet i Midtjylland, hvor alle partnerne arbejder for at skabe en sammenhængende infrastruktur, der skal komme borgerne til gavn på tværs af kommunegrænserne.
- Fælles-Tour, som skal få flere til at cykle til og fra uddannelse.

**Øvrige bemærkninger.** Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

I Region Midtjylland hilser vi en ny cykelstrategi velkommen.

Vi ser gerne, at der fokuseres på, hvordan vi kan skabe en ambitiøs national strategi, der skal få flere til at cykle og at der medfølger puljemidler til at understøtte ambitionerne. Der er mange organisationer og virksomheder, der er ambitiøse på cyklens vegne, det kan bl.a. ses i cykeldeklarationen, som vi var medunderskrivere af i 2022 i forbindelse med Tour de France-starten i Danmark.

Når det er sagt, så ønsker Region Midtjylland at cyklisme bliver set som en del af en mobilitetsplan for Danmark, cyklen kan ikke komme alle udfordringer med trængsel og CO<sub>2</sub>-udledning til livs. Derfor er det vigtigt, at der bliver fokuseret på sammenhæng mellem transportformer, hvor der skabes gode knudepunkter, hvor der let og trygt kan skiftes mellem cykel og kollektiv trafik.

Brug data og skaf gerne mere data om danskernes cykelvaner, så man har de bedste forudsætninger for at lave god infrastruktur og gode løsninger, der passer til befolkningen.

Mere lempelige skatteregler, så det bliver nemmere for virksomheder at få deres medarbejdere til at anvende cyklen.

Har I spørgsmål til spørgeskemaet kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikssikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Region Nordjylland arbejder med unge til ungdomsuddannelser - både med cykel som primære transportmiddel, men i særdeleshed som transport frem til den kollektive trafik. I Nordjylland har mange langt til deres nærmeste ungdomsuddannelse. Faktisk kan 25% ikke transportere sig på cykel eller med kollektiv trafik på under 45 minutter til nærmeste ungdomsuddannelse. Her er en kobling af fx ekspresbusser og cykel et vigtigt redskab.

I Nordjylland bor ca. 200.000 svarende 30% af regionens borgere i landdistrikter. Det betyder, at der er lange distancer og der sjældent er cykelinfrastruktur. Men cyklen kan bruges som en del af en samlet tur fx til og fra arbejde. Region Nordjylland har derfor sammen med Nordjyllands Trafikselskab fokus på gode faciliteter ved kollektive knudepunkter og mulighed for at medbringe sin cykel i bus og tog.

Det er vigtigt at se cyklen som et redskab i en sundhedsdagsorden. Region Nordjylland har i forbindelse med [MASTERPLAN for Nordjylland 2040 - Fælles om bæredygtig mobilitet](#) fra 2019 opstillet et mål om, at der skal cykles 20% mere i Nordjylland svarende til 200 m mere hver dag for alle nordjyder. Det ville give en sundhedsmæssig gevinst på 163 mio. kr. årligt.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Vi har bedst erfaring med at arbejde med en blanding af fysiske tiltag og adfærdspåvirkning gennem dialog, inddragelse og kommunikation. I et projekt med kombinationsrejser på vores lokalbaner til Skagen og Hirtshals lavede vi fysiske tiltag i form af mere cykelparkering, overdækninger, pumper m.m. Samtidig havde vi dialog med de lokale og havde massiv kampagneindsats både på stationerne, i togene og via trafikskabets sociale medier. Det havde en god effekt.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykeffremme?

Arbejdet med at få unge til at bruge cyklen har høj prioritet. Det kræver en benhård indsats ift. adfærdændring hos en gruppe, der har god adgang til en bil og hvor mange ikke synes det er attraktivt at bruge cykel. Det passer ikke ind i deres selvforståelse eller den gruppedynamik. Her ser vi det som afgørende, at der bliver et godt samspil mellem forskellige organisationer (kommuner, regioner, folkeskoler, ungdomsuddannelser m.fl.) om at sikre kontinuitet fra cykelindsatser i indskolingen helt frem til ungdomsårene.

Det er også vigtigt at arbejde med cyklen som en del af hverdagsmobiliteten generelt. Det gælder både at tilvælge cyklen på de kortere ture til arbejde, uddannelse mv. og som en del af en rejse med kollektiv trafik. Men også at du kan cykle med børnene i børnehave eller til indkøb i dit nærområde, selvom du er nødt til at benytte bilen til en længere pendlertur – nordjyderne pendler i gennemsnit ca. 25 km hver vej.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Sundhedsgevinsten for den enkelte er afgørende i valget mellem cykel og bil. Udenfor de større byer betyder det at cykle, at man bruger længere tid på sin transport. Her er det et væsentligt argument – særligt for de voksne – at man så har fået sin daglige motion.

I de større byer er tidsgevinster, genveje og nem parkering afgørende for at cyklen vælges til. Det skal være nemt og enkelt.

Incitamentsstruktur har også betydning i det store billede. De billige små biler har haft stor betydning for hvordan de unge transporterer sig. I Nordjylland benytter ca. 1/3 af alle de unge til en ungdomsuddannelse bil som daglig transport. Når vi gerne vil have flere unge til at cykle, skal de små biler ikke være så billige. Når først de har fået deres første bil, er de svære at få ud af bilen igen.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

For de voksne: at det tager længere tid

For de unge: at de har fokus på at være en del af fællesskabet – de vil ikke svede, få uorden i hår eller tøj og dermed skille sig ud. Og så er det blevet nemt at benytte bil med flere biler i husstanden og forældre der har flere hjemmearbejdsdage.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Vi cykler til toget – puljeprojekt med fokus på kombinationsrejser på lokalbanestrækningerne til hhv. Skagen og Hirtshals. Vi etablerede sammen med NT, Nordjyske Jernbaner samt Frederikshavn og Hjørring Kommuner cykelparkering, overdækninger, ladcykelparkering, pumper m.m. samt gennemførte en kampagne og dialog med borgerne. Det betød en vækst i antal rejsende fra disse stationer på 24,5% mod 13% på øvrige stationer i perioden.

Sammen med NT opgraderer vi knudepunkter særligt i landdistrikter mhp. bedre forhold for og muligheder for kombinationsrejser. Her er forholdene for cyklister afgørende i samspil med bl.a. ekspresbusser i en fælles nordjysk plan for fremtidens kollektive trafik. Vi har til gode at se en målbar effekt, da opgraderingen kun lige er påbegyndt.



Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Et fokus på en sammenhængende cykelfremmeindsats fra barn til ung. Det vil blandt andet sige, at cykelindsatsen ikke må glemmes, når den gode indsats i indskolingen er klar. En kontinuerlig indsats vil uden tvivl betyde, at flere unge vil cykle også når de skal på ungdomsuddannelse og senere måske tager en videregående uddannelse.

Regionerne kunne med fordel få en større rolle ift. de tværkommunale indsatser, herunder mandat til at få en større rolle i forbindelse med anlæg af ny cykelinfrastruktur. Det gælder fx ved stiforbindelser frem til kollektive knudepunkter, som vi ved har stor betydning for omfanget og oplevelsen af kombinationsrejser. Her er det i dag afhængig af pressede kommunale budgetter om denne kobling til et bycentrum, en skole eller andre vigtige mål, bliver prioriteret.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	X	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	X	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Fyplanlægning	X	x	x		x
Cykelparkering	X	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- **Kombinationsrejser med cykel**  
Region Sjælland arbejder bl.a. med Movia og DSB om at finde løsninger og styrke kombinationsrejser med cykel og kollektiv trafik.
- **Cykelvaner på ungdomsuddannelser**  
Det er vigtigt, at cykelvaner udvikles og vedligeholdes i en tidlig alder. Region Sjælland har bl.a. med kampagnen "Fælles Tour" sat fokus på cykling på gymnasieuddannelser
- **Cykling i landdistrikter**  
Region Sjælland er den eneste region uden en storby. Regionen understøtter og løfter de 17 kommunernes arbejde med at fremme cykling på landet og i mindre byer.
- **Tværkommunalt samarbejde**  
Region Sjælland bidrager til, at kommuner i regionen deler erfaringer, planer samt udvikler viden som gavner den fælles cykelplanlægning på en måde, som bidrager til den overordnede mobilitet i hele regionen

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- **Tværkommunalt samarbejde.**  
I over to år har Region Sjælland og kommunerne samarbejdet gennem samarbejdet "Fælles om cykling i Region Sjælland" som indtil 2024 blev faciliteret af Gate21. Projektet faciliterer, at Region Sjællands kommunale cykelplanlæggere kan mødes, få inspiration og dele erfaringer. Desuden bliver netværket brugt som en måde, hvorpå regionen kan indsamle perspektiver om cyklisme fra mindre kommuner uden for de store byer, hvor der ofte ikke sidder en medarbejder, der alene er dedikeret til opgaven som cykelplanlægger.

Fælles om cykling har bl.a. udgivet et handlingskatalog over cykelfremmende indsatser med afsæt i erfaringer og potentiale for regionens kommuner. Derudover har projektet lavet en kortlægning over cykelruter og cykelfremmende potentiale i fire sjællandske pilotkommuner. Erfaringer kan tilgås via hjemmesiden: <https://gate21.dk/projekt/faelles-om-cykling-i-region-sjaelland/>

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Cykelfremme i mindre og mellemstore byer</b> Det er vigtigt, at det kommende arbejde har fokus på de mange korte ture som foretages i de små og mellemstore byer. Desuden skal der være et konkret fokus på at udvikle cykelvenlige ruter imellem landsbyer, hvor kombinationen af cykelstier og mindre landeveje tænkes mere sammen.</li><li>• <b>Bedre vilkår for kombinationsrejser</b> Mange længere rejser bør foretages ved at kombinere cykel og kollektiv trafik. Det forudsætter, at der findes tilstrækkelig sikker og tryk cykelparkering. Desuden skal vilkårene for delecycler ved stationer forbedres uden for storbyerne. Både ift. cykelparkering og delecycler ved kollektiv transport.</li><li>• <b>Øget fokus på el- og ladcykler</b> Moderne el- og ladcykler kan løse transportbehov for mange, på en måde som normale cykler, ikke kan. Elcykler øger ikke bare den gennemsnitlige cykelafstand, men er også mere komfortable og kan lokke flere hverdagspendlere over på cykelstien, som ikke ønsker for meget fysisk anstrengelse på cyklen.</li><li>• <b>Sammenhængende cykelruter på tværs af vejtyper, myndigheder og brugertyper</b> Hvis cyklen skal blive bedre til at konkurrere med bilen, så er der behov for øget fokus på planlægningen af højklasset og sammenhængende infrastruktur til cykler. Dette stiller store krav til tværsektoriel planlægning og strategisk planlægning af cykelnetværk af regional betydning.</li></ul>
Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?
Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Region Sjælland, Dansk cykelturisme og Gate21 samarbejdede om analysen "Kortlægning og analyse af cykelforbindelser i Region Sjælland" som fokuserede på nuværende og potentielle cykelforbindelser i Region Sjællands geografi, med særligt fokus på at udvikle en særlig vejtaxonomi for cykelvenlig infrastruktur uden for storbyerne. Rapporten kan tilgås her:
  - <https://gate21.dk/vidensindlaeg/rapport-kortlaegning-og-analyse-af-cykelinfrastruktur-i-region-sjaelland/>
- Region Sjælland og de andre regioner har sammen med Cyklistforbundet stået bag kampagnen "fælles tour" som skal få flere på ungdomsuddannelser til at vælge cyklen til.
  - [Fællestour \(faellestour.dk\)](https://faellestour.dk/)
- Region Sjælland, Region Hovedstaden, DSB og Transportministeriet lavede rapporten "Potentiale for Parker og Rejs i Østdanmark" som redegør for potentialer ifm. med bedre cykelparkering ved stationer. Derudover anbefaler rapporten, at Parker & Rejs videreudvikles som korridorstrategier langs banekorridorer.
  - [tm.dk/publikationer/2024/potentialet-for-parker-rejs-i-oestdanmark](https://tm.dk/publikationer/2024/potentialet-for-parker-rejs-i-oestdanmark)
- Region Sjælland understøttede gratis cykelmedtag på Løllandsbanen og i regionale busser sammen med Lolland og Guldborgsund kommuner. Senere har Movia gjort cykelmedtag gratis i hele selskabets område.
- Region Sjælland understøttede flere aktiviteter under Tour de France 2022. Bl.a. ved at deltage i topmødet om hverdagscyklisme hvor regionen var med til at skrive rapporten "Den gode kombinationsrejse", samt udvikle og udbrede værktøjet CYKOMBI
- Region Sjælland har understøttet tværkommunalt samarbejde i projektet "Fælles om cykling i Region Sjælland".
  - [Fælles om Cykling i Region Sjælland | Gate 21](#)
- De 17 kommuner og Region Sjælland har i trafikindspejlet "Sjælland baner vejen frem" forpligtet sig til sammen at få flere til at cykle i regionen. Vores fællesmål er 20% flere ture i 2030 i forhold til 2022.
  - [Sjælland baner vejen frem - Region Sjælland - Vi er til for dig \(regionsjaelland.dk\)](#)

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

- Bedre data, bedre rådgivning, bedre økonomiske vilkår og et særskilt fokus på forskelligartede cykelfremmende tiltag i forskellige kontekster er nødvendigt for at realisere højklassede cykelforbindelser uden for storbyerne.
- Der skal være må fokus på cykelfremmens positive effekter på folkesundheden i planlægningen af cykelfremmende tiltag
- Region Sjælland har Danmarks længste pendlerafstande. Det betyder blandt andet, at regionen har de rette forudsætninger, som kan gøre det attraktivt at kombinere tog og cykel på de allerlængste reiser.

- Cykelvenlig infrastruktur har ikke blot værdi, som kan måles på antal cyklister. Uden for byerne, kan cykelstier være den eneste måde, indbyggere kan rejse mellem land og by uden en bil.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk).

### Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. bemaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.



For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

##### Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I Region Syddanmark har vi de seneste 3 år arbejdet med initiativet "Flere syddanskere på cyklen" som indeholder en række forskellige aktiviteter.

- **Cykelfremmepartnerskaber/-samarbejder** på tværs af de syddanske kommuner og Region Syddanmark (i *Cykelalliance Syd* og *Cykelforum Fyn*), med fokus på:
  - At styrke viden og data på cykelområdet
  - At dele viden og erfaringer omkring cykelfremmeprojekter og -tiltag
  - At gennemføre fælles cykelfremmende projekter og tiltag fx fælles kampagner
  - At etablere en fælles kortlægning af cykelinfrastrukturen, som kan danne grundlag for anlæggelse af cykelstier på tværs af kommunegrænser og nedbringelse af missing links i cykelinfrastrukturen
- **Cykelfremmenetværk** på tværs af regioner, subregioner og supercykelstisekretariater, der sikrer videndeling, koordinering og platformen for fælles projekter og initiativer på tværs af landet.
- Etablering af bedre **cykeldata** – såvel kvantitative som kvalitative - og øget **cykelviden** hos de syddanske aktører (udarbejdelse af syddansk Cykelregnskab, idékataloger med cykelfremmetiltag mv.)
- **Cykelfremme på ungdomsuddannelser** i form af kampagneaktiviteten "**fælles-Tour**" (i samarbejde med Cyklistforbundet og de øvrige regioner)
- Styrkelse af **kombinationsrejser med cyklen som first/last mile til den kollektive transport** (bl.a. i samarbejde med de syddanske trafikkselskaber FynBus og Sydtrafik).

##### Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- Etablering af et **stærkere datagrundlag** på cykelområdet (bl.a. via udarbejdelsen af Syddansk Cykelregnskab 2024)
  - Viden og data er afgørende for at kunne sætte de rette initiativer i gang, kvalificere igangværende indsatser og for at kunne måle på, og følge udviklingen i cykeltrafikken
- Etablering af **tværkommunale/regionale cykelfremmenetværk**, med fokus på videndeling og erfaringsudveksling og som skaber platformen for fælles projekter og initiativer - kommunerne i Cykelalliance Syd har bl.a. sagt:
  - *'Cyklisterne er jo ligeglade med hvor kommunegrænsen er, og derfor er det vigtigt at vi får sam-tænkt og koordineret i forhold til cykelinfrastrukturen... Vi kan, ved at stå sammen mobilisere flere ressourcer til eksempelvis kampagneaktiviteter, og nå længere ud, end ved blot at lave det selv... Vi kan nemmere rykke på nogle indsatser når vi er 12 kommuner der vil og går efter det samme – lidt gruppepres kommunerne imellem kan have en positiv virkning... Vi søger hele tiden inspiration og ny viden – det at romme for dialog med kommunerne omkring os er skabt, giver mulighed for faglig sparring, erfaringsudveksling mv.'*
  - *'Vores motivation for at gå med i alliancen var først og fremmest at løfte i flok, komme ud med samme budskab og etablere forbindelser på tværs af kommunerne... Cykelalliance Syd skal styrke cykelområdet i denne del af landet. Det kan være cykelstiforbindelser på tværs af kommunerne, fælles værktøjer og fælles kampagner'*
- Et **bredt cykelfremmefokus** hvor der ikke kun arbejdes med cykelinfrastruktur, men også understøttende cykelfaciliteter, kommunikation og nudging/adfærdspåvirkning.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

- Det er afgørende for effekten af cykelstrategien, at der først og fremmest investeres i mere og bedre cykelinfrastruktur og bedre cykelforhold. I Infrastrukturplanen 2035 er der afsat 3 mia. kr. til cykelfremme. Det er kun 1,86 % af aftalens samlede sum på 161 mia.kr. På trods af at cyklen stod for 13,6 % af alle rejser i Danmark i 2022 – et tal, der gerne skulle stige med initiativerne i cykelstrategien. Så for at strategien skal lykkes, er det nødvendigt at se på, om der kan tilføres ekstra midler til cykelindsatserne, f.eks. gennem tilbageløb fra de andre projekter i Infrastrukturplanen 2035.
- Samtidigt er det også vigtigt, at cykelstrategien sætter rammerne for et kontinuerligt og mangeårigt fokus på cykelfremme i Danmark. Ifølge DTU's Transportvaneundersøgelser er cyklens andel af rejser faldet på landsplan og det samme er billedet i Region Syddanmark. I perioden 2014-2023 er cyklens andel af rejser i Syddanmark faldet fra 16,3% til 11,2%. Det kræver et kontinuerligt og langsigtet fokus på tværkommunal og regional cykelfremme at vende udviklingen og øge cykelandelen. Et langsigtet og vedvarende fokus er også nødvendigt for at kommuner, som ofte har vejmyndigheden på cykelområdet, og andre aktører kan planlægge, prioritere og igangsætte de bedste og mest givtige cykelindsatser. Helt konkret er der behov for, at de statslige medfinansieringsmuligheder er forudsigelige, så der kan planlægges efter dem, ligesom det kan være en hjælp, at der udpeges forskellige prioriterede fokusområder for national støtte.

- Endeligt er der behov for mange og forskelligartede indsatser, hvis vi skal få flere til at vælge cyklen i hverdagen. Vi har på tværs af aktører - stat, regioner, kommuner, interesseorganisationer, uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser mv. - en fælles opgave i, at sikre de bedst mulige betingelser for, at cyklen bliver et attraktivt transportmiddelvalg i hele landet. Det handler bl.a. om:

- at etablere incitamentsstrukturer og rammebetingelser der prioriterer cyklen og cyklisterne (politisk fokus, (med)finansiering, skattelovgivning mv.)

Og på baggrund heraf:

- at gøre det let, enkelt og attraktivt at tage cyklen eller elcyklen på korte og mellemlange ture, hvor mange i dag vælger bilen. I Region Syddanmark viser analyser, at 38% af alle bilture i regionen er under 5 km og yderligere 21% er mellem 5 og 15 km. Det peger på et potentiale for flere ture på cykel eller elcykel.
- at gøre det let, enkelt og attraktivt at tage cyklen i kombination med den kollektive transport, ved at sikre gode cykelforbindelser til trafikale knudepunkter, god cykelparkering ved stationer og busstop, adgang til delecycler samt mulighed for cykelmedtagning i den kollektive transport. Med kombinationsrejser kan cyklen også spille en rolle over længere afstande.
- at gøre det let, enkelt og attraktivt at tage cyklen på pendlingsturen til uddannelse og arbejde. 50% af syddanskerne har under 10 km til deres arbejdsplads, en distance hvor cyklen eller elcyklen potentielt kan være en mulighed.
- at gøre det let, enkelt og attraktivt at tage cyklen på fritids- og ærindeture fx til fodboldtræning eller til bageren søndag morgen. 64% af turene i Region Syddanmark i 2023 var med fritids- eller ærindemål og udgør dermed en stor andel af transporten.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

- At cyklen er et naturligt valg gennem hele livet og særligt at cyklen bliver en naturlig del af vores børn og unges hverdag. Det kræver et øget og kontinuerligt fokus på cykelfremme fra børnehave, gennem grundskolen og videre på ungdomsuddannelserne, hvis vi skal have vendt den negative udvikling i cykelandelen.
- At der er god og sikker cykelinfrastruktur og at cyklister føler sig prioriteret i trafikken
- At der er incitamenter til at vælge cyklen bl.a. en skattelovgivning der giver økonomiske incitamenter til at tage cyklen og lade bilen stå.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

- At cyklen/cyklisterne er underprioriteret i transportplanlægningen og disponeringen af transportarealer i byerne og på landet.
- Mangel på god og sikker cykelinfrastruktur (cykelstier)
- Mangel på skattemæssige incitamenter / økonomiske incitamenter til at vælge cyklen frem for bilen

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

- Etablering af **cykelfremmepartnerskaber/-samarbejder** på tværs af de syddanske kommuner og Region Syddanmark, har øget fokus på cykelfremme i regionen og mulighederne for at gennemføre fælles cykelfremmeinitiativer. Initiativer der, særligt for de mindre kommuner, ville have været vanskeligt at gennemføre individuelt. Samarbejdet har skabt platformen for en stærkere cykelfremmeindsats på tværs af geografier og kommuner.
- Gennemførelse af **testprojekt** i Region Syddanmark målrettet flere unge på cyklen, som er blevet konverteret til en 3-årig national cykelfremmeindsats på ungdomsuddannelser, hvor de fem regioner og Cyklistforbundet er gået sammen om at udvikle og gennemføre den årlige cykelfremmekampagne *Fælles-Tour*.

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

- Et konkret mål om en stigning i cykeltrafikken er endnu ikke nationalt forankret, men det bør være udgangspunktet for den nye nationale cykelstrategi. At fastsætte en national målsætning handler nemlig ikke kun om at sætte en retning mod et besluttet mål. Det sætter et ambitionsniveau, der ikke kan nås uden handling. Målet for cykeltrafikken kunne fx tage udgangspunkt i 20%-målsætningen fra Cykeldeklarationen 2022, men kunne også indeholde flere del-målsætninger.
- Fokus på cykelpotential såvel i byen som på landet, og at forskellige geografier kræver forskellige løsninger. Vi hilser kommissariets ambition om at udarbejde en metode for vurdering af et projekts cykelfremmende potentiale velkommen, men det er i denne sammenhæng utroligt vigtigt at være opmærksom på geografiske forskelle og potentialer og forskellige niveauer af såvel kvantitative som kvalitative effekter af projekter/tiltag. I modellen *flest cyklister per investeret krone*, bør der arbejdes med forskellige vurderingsparametrene alt efter kontekst og geografi.
- Temaet omkring børne- og ungdomscyklings bør også fokusere på ungdomsuddannelser, hvor mange dropper cyklen og i stedet begynder at køre bil. Et kontinuerligt fokus på cykelfremme fra barn til voksen er afgørende for at øge cykelandelen.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Peafler-cykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Trykbel og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Proovvering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Ringsted Kommunes DK2020 Klimaplan har affødt en række strategier og projekter på mobilitetsområdet, herunder cykelfremmende tiltag, som understøtter kommunens ambitiøse klimamål om, at 80% af de korte ture mellem 0-2 km, skal foregå som aktiv transport (cykel og gang) i 2030:

- Ringsted Kommune Cykelstrategi 2024-2030, som forventes vedtaget i sensommeren 2024. Cykelstrategien sigter mod at gøre cyklen til det foretrukne transportmiddel på de korte ture bl.a. ved at forbedre cykelforbindelser og øge trafikikkerheden på tværs af kommunen.
- Ringsted Kommunes deltagelse i Realdanias Plan 22+ projekt, hvor et midlertidigt øst-vestgående stiforløb gennem bymidten fungerer som pilotprojekt. Pilotprojektet skal afprøve inddragelsesmetoder og midlertidige løsninger, der fremmer cykel- og gangforbindelser.
- Kommunen har investeret betydeligt i anlæg af cykelstier, og har derfor et omfattende stinet ift. indbyggertal og kommunens størrelse.
- Både Plan22+ pilotprojektet og Cykelstrategien er centrale elementer i udviklingen af kommunens Mobilitetsplan for Ringsted bymidte, som bl.a. har til formål at styrke tilgængeligheden og forbindelserne for bløde trafikanter.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

På trods af kommunens omfattende stinet er det kun 5% af turene der foregår på cykel (Transportvaneundersøgelsen 2024). Vi har derfor erfaret, at hvis vi skal have flere til at vælge cyklen, kræver det meget mere end anlæg af nye cykelstier. Se næste afsnit.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- Kommunikation og kampagner, som skal synliggøre kommunens arbejde med cykelfremme og gøre opmærksom på cykelfaciliteterne i kommunen. Ringsted skal brandes som en cykelvenlig kommune, så borgerne får en følelse af at være en del af et større community/fællesskab.
- Inddragelse og bredt samarbejde på tværs af kommunale centre, lokale aktører og borgergrupper, så det cykelfremmende arbejde forankres i hele kommunen.
- Genopretningsprojekter og fysiske forbedringer af eksisterende cykelinfrastruktur og cykelfaciliteter.
- Optimering af evaluering og dataindsamling.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Tilgængelige, fremkommelige, intuitive og visuelt indbydende cykelfaciliteter.
- Samarbejde med lokale virksomheder omkring cykelvenlige medarbejderforhold (bl.a. badefaciliteter).
- Trafiksikkerhed og tryghed.
- Fremme af kombinationsrejser og øget samarbejde med operatører inden for kollektiv trafik. Det skal bl.a. være gratis og ligetil at have cyklen med i alle toge og busser.
- Mulighed for firmacykler som alternativ til firmabiler.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- Dårlig belægning og fysiske forhindringer som begrænser cykelkomforten og fremkommeligheden.
- Nedprioritering af cyklister i gadebilledet, hvilket gør det utrygt at færdes.
- Mangel på drift og vedligehold af cykelfaciliteter.
- Mangel på vejvisning og skiltning til cykelruter.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Inddragelse af kommunale centre og lokale aktører i forbindelse med udviklingen af Ringsted kommunes Cykelstrategi 2024-2030 har gjort en positiv forskel for cyklismen, selvom den endnu ikke er politisk vedtaget. Inddragelsesprocessen har belyst, hvordan cyklisme kobler sig på mange af kommunens dagsordener som bl.a. fysisk og mental sundhed, klima, kultur og fællesskaber, hvilket har dannet grundlag for værdifulde samarbejder omkring cyklisme på tværs af kommunale centre, som ellers ikke ville være opstået. Ligeledes er der skabt opmærksomhed omkring arbejdet med strategien i lokalområdet, som vil gøre en positiv forskel når Cykelstrategien skal implementeres.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det modsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

#### Lovgivning: Revision af færdselslov, bekendtgørelser og vejregler

- Bedre rammer for cykelgader, ladcykellogistik, skole-zoner, cykelparkeringsforbud, cykling mod ensretning og regler for fjernelse af parkerede cykler.
- Politiets rolle: Politiets mandat skal tydeliggøres og ensartet i hele landet samt reduceres på nogle områder.
- Færdselsundervisning i skolerne – der bør sættes timetal på færdselsundervisningen på de enkelte årgange, da niveauet bliver meget forskelligt skoler og kommuner imellem, når faget er time-løst.

#### Data

- DTUs Transportvaneundersøgelse: Tilføres flere midler, så der kan gennemføres flere interviews, så kommunerne får et bedre datagrundlag.
- Regioner skal forpligtes til at udvikle skadestuedata-model ift. tilskadekomne i trafikuheld.

#### Økonomi og finansiering

- Vejdirektoratets cykelpuljer: Færre administrations-krav ift. ansøgning f.eks. at formel godkendelse af ændringer i tidsplaner for projekter udgår, og der blot er et krav om at projekter udføres indenfor fx 6 år samt aflevering af årlige statusredokumenter og regnskab udgår, og blot udbetaling af tilskud efter behov eller ved afslutning af projekt.
- Vejdirektoratets cykelpuljer: Højere tilskudsandel fra staten helt generelt, der viser at cykel fremme prioriteres.
- Vejdirektoratets cykelpuljer: Fast årlig % af puljemidler til tværkommunale projekter (fx supercykelstier) samt højere finansieringsprocent på tværgående ruter.
- Kvalificering af prisfastsættelsen af cykling i de samfundsøkonomiske enhedspriser.
- Statslig prioritering af supercykelstier på statsveje/støtte til kommuner i forlængelse af statslige SCS-strækninger.
- Finansministeriet: Dispensation fra anlægsloft m. cykelinfrastruktur.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).



**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

<p><b>Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hverdagscykling</li> <li>• Børn og unge (skoler, daginstitutioner og projektbaseret på ungdomsuddannelser)</li> <li>• Pendling (fx Supercykelstier, kombinationsrejser (fx cykelparkering ved stationer)</li> <li>• Rekreativ cykling/cykelturisme</li> </ul>
<p><b>Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udbygning af cykelinfrastrukturen, Cykelstier, cykelparkering</li> </ul>
<p><b>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortsat udbygning af cykelinfrastrukturen</li> <li>• Fokus på hverdagscykling og supercykelstier</li> <li>• Fokus på kombinationsrejser, knudepunkter, cykelparkering</li> <li>• Trykke og sikre skoleveje (fx restriktioner for biltrafikken, som fremmer aktiv transport omkring skoler)</li> <li>• Fokus på børn, unge og forældre</li> </ul>
<p><b>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</b></p> <p>At der er tryk og sikker cykelinfrastruktur, især cykelstier og sammenhængende forbindelser på internt i kommunen og på tværs af kommunegrænser. Oplevelse af fremkommelighed, tryghed, prioritering. Fredeliggørelse af trafikken omkring skoler.</p>
<p><b>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?</b></p> <p>Vaner, logistik, lange afstande, vejr, manglende cykelinfrastruktur, utryghed</p>
<p><b>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anlæg af vigtige cykelstier bl.a med støtte fra statslig cykelpulje, (Universitetsstien, Musiconstien og supercykelstier Jyllinge-Stenløse ruten, Roskilde ruten,)</li> <li>- skolevejsprojekter</li> </ul>
<p><b>Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.</b></p> <p>Vi har ønske om, at den statslige cykelstrategi kommer til at indeholde:</p> <p><b>1. Statslige cykelpuljer:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Højere andel til cykelinfrastruktur generelt set i forhold til andet infrastruktur</li> <li>2. Større samlet pulje og fast årlig cykelpulje med højere tilskudsandel fra staten end hidtil</li> <li>3. Evt. specifikke puljer målrettet cykelparkering, supercykelstier/regionale cykelforbindelser</li> </ol>

4. Fast årlig % af statslige puljemidler til tværkommunale projekter (fx supercykelstier) samt endnu højere finansieringsprocent på tværgående ruter

**2. Fokus på kombinationsrejser og knudepunkter (first/last mile), så det samlede alternativ til privatbilismen forbedres og gøres mere attraktiv.**

**3. Prioritering af cykelstier langs statsveje**

*Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).  
Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).*

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Rødovre er en arealmæssigt mindre bykommune med gode tog- og busforbindelser til hele hovedstadsområdet. Kommunen huser desuden en ny letbanestation for den kommende letbane langs Ring 3. Samtidig ønsker vi at arbejde mod alternative og fordelagtige løsninger til privatbilsisme, da vi har parkeringsudfordringer i kommunen. Derfor ønsker vi som kommune at fokusere på kombinationsrejser i form af cykel-S-tog, cykel-bus og cykel-Heltbane i byplanlægningen.

I Rødovre Kommune er vi med i Region Hovedstadens projekt om delmobilitet, hvor der opstilles hubs med elcykler til leje på udvalgte lokaliteter i kommunen. Lokaliteterne vil typisk være områder, hvor der er adgang til andre transportformer. Dette er et af vores tiltag til at fremme cyklismen på vores vejnet.

Trafiksikkerhed og tryghed er vigtige parametre for kommunen, når cyklismen skal fremmes. Kommunen har store færdselsårer som fx Slotsherrensvej, Jyllingevej samt store rampekryds ved vejnettets tilslutning til motorvejsnettet. Kommunen har stor fokus på god fremkommelighed for cyklister under trafiksikre forhold.

Rødovre Kommune har en langsigtet plan for anlæg af nye cykelstier i kommunen, da vi mener, at nye cykelstier er trygheds- og sikkerhedsskabende, og et af de væsentligste tiltag for at fremme cyklismen.

Et andet vigtigt fokusområde er at vedligeholde belægninger på cykelruterne.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Flere cykelstier langs de store veje og sikre skoleveje ved skolerne.

Supercykelsti har desuden været et godt tiltag til at promovere gode og sikre cykelruter i koridorer, hvor udformningen er rettet mod at give cyklisterne en god fremkommelighed.

Belægningen skal være i orden og er en del af serviceniveauet på stierne.

Adfærdændring og nudging som jævnligt gentages har vi også god erfaring med, bl.a. vores skolestartskampagner fra Rådet for Sikker trafik. Ved at indrette vores skoleveje, så biltrafikken begrænses og hastigheden holdes lav, øges trygheden og mængden af cyklende skolebørn stiger.

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>I Rødovre kommune bliver der ofte kørt i bil over korte afstande. En undersøgelse viser, at de fleste bilture sker internt i kommunen og er dermed meget korte. Der er ikke tilstrækkeligt med parkeringsmuligheder til alle. For kommunen vil et af de vigtigste fokusområder lige nu være at få flere bilister over på cykler eller alternativt elcykler.</p> <p>Ved fremme af cyklismen herunder el-cyklismen bør medfølge gode muligheder for cykelparkering. Trygge cykelparkeringsløsninger, hvor cyklen ikke bliver stjålet eller udsat for hærværk.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Trafiksikkerhed, god fremkommelighed med jævn belægning, cykelparkering. Derudover skal cykelruterne være placeret, så der er sammenhæng med vigtige mål fx offentlig transport.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Når biltrafikken er højt prioriteret ved at der fx er mange parkeringsmuligheder og gode veje.</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Supercykelstien Albertslundruten</li><li>- På Roskildevej har vi for nyligt lavet gennemført cykelsti over en række overkørsler. Herved øges fremkommelighed og trafiksikkerhed</li><li>- Broen over Jyllingevej. Ruten var tidligere et "missing link" for cyklisterne. Projektet er udført med tilskud fra Cykelpuljen.</li></ul>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk)

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

**Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Vi indsamler viden om danskernes cykelvaner og deres viden, holdning og adfærd i forhold til trafiksikkerhed samt laver årlige, nationale observationsstudier af brug af cykelhjelme.

Vi udarbejder information, kampagner og undervisningsmateriale for at reducere antallet af tilskadekomne og dræbte cyklister, bl.a. om følgende emner:

- Ulykker i kryds
- Uopmærksomhed
- Cykelhjelme
- Trafikundervisning i skolerne, herunder Cyklistprøven
- Gode råd til forældre om cykeltræning
- Forebyggelse af ulykker med unge fulde cyklister
- Forebyggelse af ulykker med ældre cyklister
- Generel rådgivning om færdselsregler, hjelmebrug, trafiktræning mv.

Samt indsatser rettet mod bilister mv. som også kommer cyklisters trafiksikkerhed og tryghed til gode, fx om høj fart, sprit, uopmærksomhed /orientering

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- At lære forældre, hvordan de træner sikker cykling med deres børn. Og at de holder fast i indsatsen, når børnene bliver lidt større og begynder at cykle alene. Det gælder om, at forældrene aftaler fx brug af cykelhjelm og laver regler for mobilbrug, så forældrene bliver trygge ved at deres børn cykler - og børnene rent faktisk bliver gode til at cykle sikkert og har de nødvendige færdigheder.
- At skolerne underviser i cykling, fx Cyklistprøven og Den lille Cyklistprøve
- At vi i kampagner motiverer både børn og voksne til at cykle, men samtidig fortæller dem om, hvordan de kan være mere sikre på cyklen (cykelhjelm, valg af cykel, børn med på cyklen, kendskab til regler osv.)

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- Prioritering af plads til cyklister i de store byer
- Prioritering af etablering af cykelstier i landområder
- Opgradering og løbende vedligehold af cykelstiernes stand for at forebygge faldulykker og undgå at dårlige cykelstier afholder nogle fra at cykle (især ældre)
- At der bliver sat fokus på de mange el-cykler og andre elektriske køretøjer som fx kabine-scootere, elløbehjul, fatbikes, speed pedelecs, meget tunge og brede budcykler med omfangsrige kasser bagpå mv.. Det afholder en del fra at cykle i byerne, at der er så mange forskellige typer køretøjer på cykelstien, herunder ulovlige og meget hurtige cykler, samt at der ikke er plads nok. Det er alt sammen noget, der skaber utryghed og usikkerhed. Kan reglerne forbedres eller skærpes, og hvordan kan de håndhæves effektivt? Det kunne være godt at få det diskuteret i tværfaglige fora.
- Ældre cyklisters sikkerhed bliver også et vigtigt indsatsområde, da de er stærkt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken, samtidig med at antallet af ældre er stigende.
- Information og kampagner omkring hensyn, sikker cykling, tegngivning, orientering, opmærksomhed, cykelhjelm mv.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

Vores undersøgelser viser, at det, der betyder mest er:

- Frihed til at komme rundt
- Det giver motion og frisk luft
- Det er bedre for klimaet
- Det er flexibelt
- Man får oplevelser, både alene og sammen med andre
- Det er sundt
- Det er det hurtigste
- Det er praktisk – fx når man skal handle eller hente børn
- Det er billigt
- Transporttiden er ikke betinget af fx bilkøer eller tog- eller busforsinkelser "Man ved, hvor lang tid turen tager"

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

Vores undersøgelser viser, at de hyppigste grunde til, at folk stopper med at cykle eller cykler mindre, er:

- Jeg kører i bil/bliver kørt
- Jeg har fået længere transportafstand
- Jeg tager offentlig transport
- Det er for hårdt at cykle
- Jeg er blevet syg/kommet til skade
- Min cykel er gået i stykker
- Jeg gider ikke cykle mere
- Jeg er blevet for gammel
- jeg er blevet utryg ved at cykle, fordi nogle cykler er begyndt at cykle meget hurtigt.

I forhold til ældre cyklister er det ofte, fordi de er faldet og fået en skade, at de må stoppe med at cykle. Eller fordi deres balance er blevet dårlig, så de ikke synes, de kan cykle mere.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Skolestartkampagnen "Børn på vej", som opfordrer forældre til at vise hensyn ved skoler, og at de går eller cykler med deres barn i skole i stedet for at tage bilen, hvis det er muligt.
- Cyklistprøven (5. - 6. klasse) og Den lille Cyklistprøve (2. - 3. klasse), hvor skolerne underviser både i teori og praksis.
- "Sikker på cykel – hele livet", Kampagne målrettet +65-årige, der giver gode råd til, hvordan man kan blive ved med at cykle – og cykle sikkert (f.eks. ved at vælge en cykel med lav indstigning, benytte cykelhjem og orientere sig)
- Cykelhjelmkampagner, som har gjort det normalt at bruge cykelhjem. F.eks. "Nederen Forældre" og "Hjem har alle dage været en god idé" og utallige andre kampagner og undervisningsmaterialer mv. gennem årene.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

- Det er vigtigt at fokusere på, at det skal handle om sikker cykelfremme og ikke "bare" cykelfremme.
- Derudover er det vigtigt, at arbejdet med at øge cyklisteres sikkerhed og cykelfremme ikke står i et modsætningsforhold. Hvis vi mindsker antallet af cykelulykker, kan vi også få flere til at cykle, dels ved at øge trygheden og dels fordi nogle af dem, der har været i en cykelulykke, stopper med at cykle eller cykler mindre: Hvis færre falder på cyklen, er der flere, der bliver ved med at cykle.
- Bedre ulykkesdata særligt fra Landspatientregistret ville i høj grad kunne bidrage til indsatserne for øget trafikikkerhed for cyklisterne. F.eks. så kommunerne i højere grad kan stadfæste de mange cykelulykker, som ikke fremgår i de politiregistrerede ulykker, og således i højere grad prioritere deres midler lokalt.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungdomscyklng	Penllercyklng	Cyklng i landdistrikter	Rekreativ cyklng	Kombi- nati- onerjser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik- sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

*Vi har en cykelhandlingsplan, der omhandler flere af de nævnte temaer og virkemidler, dog er byplanlægning placeret i andet regi, men i den udstækning det er muligt, så påvirker vi planlægningen.*

*Vores gældende plan er den 3. plan siden strukturreformen i 2007.*

*Specielt nedenstående er tungtvejende områder i vores planlægning:*

*Cykefaciliteter i samråd med skoler, lokalråd o.a. fra cykelgader, 2 minus 1 veje til cykelstier  
Tryghed og sikkerhed, specielt i kryds, omkring skoler og på skoleveje/byområder  
Lokalt udviklede kampagner fra 112-dag til førskolebørn, skolestartskampagner, Kys&Kør m.fl.  
Nationale kampagner for cykelfremme og information*

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

*Cykelstier i åbent land er essentielt for cykelfremme mellem hovedby (Silkeborg) og til og fra og indbyrdes mellem "satellitbyer". de sikrer både basisrammer for skolecykling, fritidscykling og pendlercykling.*

*I byområder er krydsombygninger, cykelgader, nudging, cykelfremme ved fx kørsel mod ensretning, kørsel på gågade, detektering i signalanlæg mm. vigtige faktorer for at sikre og fastholde cyklismen.*

*Ved nyanlæg af boligområder er cykelinfrastruktur og opkobling på eksisterende cykelfærdselsårer vigtig*

*TU-data viser at Silkeborgs cykelandel har været faldende og nye cykelfremme-muligheder er vigtige for at få flyttet folk over på cyklen og fastholde dem.*

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

*Cykelstier (her tænker vi mere cykelfaciliteter)  
Tryghed og trafikssikkerhed*

*Derudover vurderer vi at kampagner generelt har stor betydning for at få fokus på fordelene ved cykling. Der mangler kampagner for det sundhedsmæssige aspekt. Det er en af de faktorer, der kunne flytte mange og burde være "kapital løftestang" for cykelfremme-indsats. Mårettede kampagner til førskolebørn og skolebørn generelt – oftest kan det være i overbygningen cyklen vælges fra pga. længere distance, "teenager-issues" oa.*

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

*Fokus på glæden og fordelene ved at cykle, som ved*

- *skolers brug af cyklen på ture*
- *andre fællesskaber på cyklen*
- *flexibilitet til frihed iff. at være selvtransporterende uden afhængighed af "skole"-bus, forældre mm*
- *De sundhedsmæssige fordele*
- *De økonomiske fordele med fx ladcykel eller elcykel i stedet for bil nr. 2*
- *De klimamæssige fordele fylder måske mere – men alligevel et incitament, der bør italesættes*

*Når der allerede er en cykelfacilitet, så er det generelt krydsningsmuligheder og sikkerhed ved kryds og stræk, der er medvirkende til at det føles rart, tilgængeligt og trygt selv at cykle og sende sit barn på cyklen til skole- og fritidsaktiviteter.*

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- *Tid*
- *Bekvemmelighed (vejr, omklædningmuligheder)*
- *Drift, fejning, glatførebekæmpelse, beskæring, udbedring af huller, træerødder mv*
- *Følelsen af utryghed (ikke nødvendigvis ensbetydende med trafikssikkerhedsmæssige udfordringer)*
- *Pris på elcykler*
- *Cykelparkering (sikker)*



Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

FX

- Lokalt inddragelse og involvering i forarbejde, kampagner og udformning
- 2 minus 1 vejs projekter har forbedret fordelene for cyklisterne
- 40 km/t med C55 ved hovedparten af alle off. og private skoler
- Cykelgader
- Cykelstipprojekter i åbent land med indvielser og fejringer med cykelture
- Detektering af cyklister inden de er ved stopstreg i signalanlæg
- Cykellegebane-udlån
- Kampagner er medvirkende til at belønne og fastholde cyklister (fx montering/udlev. af magnetlygter, gavekort til cykelhjelme, reflekseveste, reflekstaskeovertræk mm)

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

*På cykelområdet mangler vi bedre værktøjer og eksempler til at dokumentere den økonomiske gevinst ved cykeltiltag.*

*Men først er det vigtigt at få kopieret de gode skolers eksempler på naturlig brug af cykler i hverdags skolearbejde til ture, så cyklen bliver den først valgte transportform for skolebørn.*

*Fokus på de sundhedsmæssige effekter.*

*Fokus og information om trafiksikkerhed, så forældre forstår at tryghed ikke er lig med trafiksikkerhed, og de bedste løsninger for trafiksikkerheden italesættes i stedet for de får lov til at blive talt ned på sociale medier.*

*Tilskud til cykler og eicykler, så en del af indkøbet er fradragsberettiget. I dag kan du købe en brugt mikrobil til mindre end udgiften til en eicykel, så dette er vigtigt så det bliver en cykel og ikke en bil der investeres i.*

*Udfordring at "ikke cykler" placeres på cykelstien, som kabinescootere, løbehjul o.a*

*Ladcykler kan udfordre geometrien på cykelstiene og påvirke andre cyklisters fremkommelighed ved besværlig forbikørsel*

Har I spørgsmål til spørgeskemaet kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [lowa@vd.dk](mailto:lowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Protektion af ecykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Anlæg – Der er et vedvarende fokus på anlæg af nye cykelstier og anden infrastruktur til gavn for cyklister.

Kampagner – Vi har kampagner med forskelligt formål, nogle har mål om at få børn på vores skoler til at transportere sig selv til skole. Andre på trafiksikkerhed bl.a. henvendt på at være opmærksomme på cykler.

Tværkommunalt samarbejde – Skanderborg Kommune indgår i Supercykelsti samarbejdet i Region Midt. Dette arbejde har bl.a. fokus på at lukke hullet mellem de sidste to byer inden kommunegrænsen.

Knudepunktsnetværk – Skanderborg Kommune har været med i projektet om at udpege et knudepunktsnetværk for vores kommune, i år laves planerne færdig. Så mangler vi finansieringen til at opsætte fysisk afmærkning.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Det kan være svært at svare konkret på, meget af vores kampagnearbejde måler vi ikke på, og det kan også være svært at sige om dette i sig selv for flere til at vælge cyklen.

Når vi anlægger ny infrastruktur, kan vi konkret måle en stigning i antallet af cyklister. Så det at give folk muligheden til at tilvælge cyklen har helt sikkert en effekt.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Fortsat fokus på udvikling af vores netværk af cykelstier.

Udrulningen af knudepunktsnetværket, forventer vi også har kæmpe potentiale. Det at invitere folk til at ta på tur i deres lokalområde, på stede som vi har vurderet er sikre at færdes på. Så dette ser vi kan give en stor stigning i rekreativ cyklisme, både lokalt og nationalt.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Sundhed, oplevelser, miljø og økonomi.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Afstand og hverdagslogistik.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Tilbage i 2023 åbnede vi en cykelsti mellem Gl. Rye og Glarbo. Inden åbningen så vi næsten ingen cyklister på den strækning. Allerede inden åbningen var der sket en markant ændring i cyklister på den strækning. Så det at skabe muligheder for cyklisme på steder hvor det tidligere har været meget utrygt, har med sikkerhed stor effekt.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Vi savner lidt et samlingssted for information omkring rekreativ cykling. I Holland og Belgien findes der digitale løsninger, hvor man kan planlægge sin cykelture som er meget nemme og gå til, selv når man ikke har noget kendskab til det lokalområde man befinder sig i. En national indsats på dette område vil være med til at udviske kommunegrænser.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

Til rette vedkommende

Hermed Skatteministeriets besvarelse, der efter aftale med Transportministeriets departement vedrører punktet " Øvrige bemærkninger".

"Som udgangspunkt er al indkomst skattepligtig uanset fremtrædelsesformen. Hvis en medarbejder modtager en cykel som led i et ansættelsesforhold, skal det derfor medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Personalegoder vil kun være skattepligtige for en medarbejder, hvis den samlede værdi af medarbejderens personalegoder, herunder julegaver i form af naturalier, overstiger bagatelgrænsen for mindre personalegoder på 1.300 kr. årligt i 2024.

En arbejdsgiver kan skattefrit stille en pulje af cykler til rådighed for medarbejdere, hvis cyklerne anvendes i forbindelse med arbejdet. Medarbejderne kan derimod ikke låne cyklerne med hjem uden skattemæssige konsekvenser. Det er et krav, at der er tale om puljecykler, dvs. at cyklerne ikke dedikeres til navngivne medarbejdere."

Med venlig hilsen  
Bent Vestergaard

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Vejmyndigheden i Solrød Kommune arbejder jf. Solrød Kommunes Trafikplan (2021-2025) for, at understøtte cyklismen. Konkret understøttes cyklismen i Solrød Kommune ved at arbejde for at forbedre faciliteterne, der understøtter kombinationsrejser herunder mulighed for parkerings- og rejsefaciliteter med ladestationer til cykelparkering ved s-togstationerne.

Solrød Kommune deltog i 2022 i Megafons nationale cyklistundersøgelse, som viste generel stor tilfredshed med cykelrutenettets omfang og fremkommelighed samt sikkerhed og tryghed i trafikken. Desuden viste undersøgelsen stor tilfredshed med antal cykelparkeringspladser. Solrød Kommune deltager igen i år 2024 i Megafons nationale cyklistundersøgelse.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Der har i de forløbne år været samarbejder med skolelærere, Rådet for Sikker Trafik, vejmyndigheden og politiet, hvor der som minimum har været samarbejde om en fælles skolestartskampagne på kommunens veje og for flere skolars vedkommende også deltagelse i spørgeskemaundersøgelser for de små klasser som har haft til formål at sikre de små elevers kendskab til at færdes sikkert i trafikken til og fra skole, ved at give dem de bedst mulige betingelser for at kunne færdes på cykel og til fods – og sammen med de øvrige trafikanter. Sammen med tilfredshedsmålingerne fra Megafon understøtter Solrød Kommune cyklismen ved at deltage i disse netværk om at fremme sikker trafik.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Solrød Kommune vil fortsætte arbejdet med de nuværende beskrevne tiltag.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Tilfredshed med Solrød Kommunes cykelstinet, samt sikker trafik netværk.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Letheden i at tage bilen i stedet for cyklen. Dog giver Solrød Kommune rig mulighed for at tilvælge cyklen med det gode stinet.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungesykling	Fendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I meget høj grad trafikikkerhed – vi skaber gode og sikre cykelmuligheder både i byerne, på stisystemer samt på landevejsstrækninger.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Cykelstier

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Også cykelstier og især at den forudgående planlægning, gør det nemt at etablere cykelstier – bl.a. i fht. arealbehov</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Tid og fokus på sundhed</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Tid, vejr og måske utryghed</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [im@im.dk](mailto:im@im.dk).



## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungesykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen, der består af 28 kommuner og Region Hovedstaden<sup>1</sup>, og herunder samarbejdets faciliterende organ Sekretariatet for Supercykelstier (herefter samlet SCS) arbejder tilsammen med de fleste aspekter af kommunal og regional cykelfremme med det formål at gøre det mere attraktivt og lettere for flere at tage cyklen på hele eller dele af pendlerrejsen.

Arbejdsområderne og indsatserne er beskrevet her under de fire overskrifter *infrastruktur, viden, kommunikation* og *udvikling*.

#### INFRASTRUKTUR

Først og fremmest arbejder SCS målrettet med at forbedre og udbygge cykelinfrastrukturen i hovedstadsregionen i og på tværs af kommunerne i samarbejdet med udgangspunkt i den politisk godkendte [Visionsplan for Supercykelstisamarbejdet 2045](#) med +60 ruter svarende til over 850 km supercykelsti. Supercykelstierne forbinder arbejds-, uddannelses- og boligområder samt kollektive transportknudepunkter i hele hovedstadsregionen. Nyanlæg og forbedringer sker på baggrund af fælles besluttede anbefalinger til standarder for supercykelstierne i [Koncept for Supercykelstier](#). Konceptet indeholder anbefalinger til alle faser af realiseringen af supercykelstierne – herunder også supercykelstiernes opkobling til kollektiv transport. Dermed sikrer vi:

- at der etableres ensartet og sammenhængende cykelinfrastruktur på tværs af kommuner
- at kvaliteten af infrastrukturen er god og ensartet på tværs af kommuner
- at cyklisterne føler sig som prioriterede trafikanter
- at infrastrukturen er genkendelig, forudsigelig og skiltet fra start til slut
- at infrastrukturen er tryk og let at bruge, uanset om du er ny cyklist eller garvet cykelpendler
- at det er let at kombinere cykling med kollektiv transport langs supercykelstierne

En supercykelsti er aldrig færdig. Så når først infrastrukturen er etableret, arbejder SCS med at evaluere ruterne efter endt anlæg, opretholde en god drift og vedligehold af rutenettet bl.a. gennem løbende inspektioner af ruterne og ved at have blik for oplagte opgraderinger af etablerede ruter. Dermed sikrer vi:

- at supercykelstierne prioriteres som vigtige pendlerkorridorer
- at cyklisterne kan regne med at deres rute er farbar uanset vind og vejr
- at rutenettet opretholder kvaliteten også efter endt anlæg
- at forbedringsmuligheder registreres og forsøges udbedret ved senere opgraderinger

#### VIDEN

SCS dokumenterer effekterne af supercykelstierne og underbygger udviklingsprojekter med analyse og evaluering. SCS spiller en vigtig rolle for en veldokumenteret cykelviden i Danmark. SCS effektmåler og monitorerer systematisk både de enkelte supercykelstier og udviklingen i cykeltrafikken generelt på rutenettet. SCS udarbejder før- og eftermålinger af alle ruter, udfører årlige cykeltællinger på alle eksisterende ruter, udarbejder løbende centrale nøgletal

<sup>1</sup> De 28 kommuner er Albertslund, Allerød, Ballerup, Brøndby, Egedal, Frederiksberg, Frederiksborg, Fridebjerg, Furesø, Gladsbø, Glostrup, Helsingør, Høje-Taastrup, Hvidovre, Hvidovre, Høje-Taastrup, Hørsholm, Ishøj, København, Lyngby-Taarbæk, Roskilde, Rudersdal, Rødovre, Solled, Tårnby og Vallensbæk.

før supercykelstierne og udarbejder nye undersøgelser og analyser, som f.eks. samfundsøkonomiske analyser, når det er relevant. Dermed sikrer vi:

- at viden om supercykelstierne er baseret på solid, valid og systematisk dataindsamling
- at viden om udviklingen i cykeltrafikken på supercykelstierne er baseret på solid, valid og systematisk dataindsamling
- at SCS har et velunderbygget, stort og pålideligt datagrundlag til videndeling og resultatkommunikation
- at SCS bidrager til en styrkelse af viden og cykeldata i Danmark
- at SCS er opdaterede om den nyeste viden og udvikling på cykelområdet

#### KOMMUNIKATION

SCS står for den fælles kommunikation af både Supercykelstisamarbejdet, supercykelstierne og cykelpendling generelt. Med hjemmesiden [www.supercykelstier.dk](http://www.supercykelstier.dk) som base formidler SCS om ruterne, ny viden, nyheder, politisk kommunikation og presse, om *Konceptet for Supercykelstier* og om Supercykelstisamarbejdet. SCS kommunikerer også på samarbejdets øvrige kanaler (Facebook, Instagram, LinkedIn og YouTube) og laver events, kampagner, læseringer og presse. Kommunikationen tager som regel udgangspunkt i samarbejdets solide videns- og datagrundlag og tilpasses den specifikke målgruppe. Dermed sikrer vi:

- at information om infrastrukturen både før, under og efter anlæg er tilgængelig og let at finde
- at resultaterne og effekterne af supercykelstierne og Supercykelstisamarbejdet udbredes
- at kendskabet til supercykelstierne som regional infrastrukturkategori udbredes
- at kendskabet til muligheden for at cykle til arbejde og uddannelse udbredes
- at den nyeste cykelviden udbredes nationalt og internationalt
- at cykling sættes højere på den politiske dagsorden kommunalt, regionalt og nationalt

#### UDVIKLING

SCS sikrer cykelruter af høj kvalitet ved at undersøge og teste nye løsninger, opsøge ny viden og gennemføre nye analyser inden for bl.a. koncept, planlægning og infrastruktur, kombinationsrejser og trafikinformation. Dermed sikrer vi:

- at *Konceptet for Supercykelstier* følger udviklingen for regional cykelinfrastruktur
- at udvidelser til konceptet som f.eks. attraktivitet og grønne cykelruter samt bedre kombinationsrejser undersøges og inkorporeres efter relevans
- at nye tendenser undersøges grundigt med henblik på videndeling internt og eksternt
- at SCS er med til at fastholde videns- og innovationsniveauet med henblik på at skabe de bedste løsninger

#### Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Det er erfaringen fra SCS, at ingen af områderne kan stå alene, men at det er kombinationen af infrastruktur, viden, kommunikation og udvikling, der får flere til at cykle.

På de 16 etablerede supercykelstier er cykeltrafikken i gennemsnit steget med 52 % fra før etablering til et år efter og med 75 % fra før etablering til de seneste cykeltællinger i 2023. Den stigning skyldes først og fremmest opgraderingen til supercykelsti – at der er etableret ensartet, sammenhængende, regional **cykelinfrastruktur** på tværs af kommuner, så det bliver muligt og nemt at cykle hele vejen til arbejde. Dermed har det haft en effekt, at rutenettet er vokset, og at supercykelstierne bliver forbundet på kryds og tværs. Det har givet flere adgang til ruterne, ligesom rutenettet som regional infrastruktur dækker flere og flere pendlere behov.

**Kommunikationen** om supercykelstierne som regional infrastruktur, og om cyklen som et muligt og oplagt pendlertransportmiddel, har også påvirket cykeltrafikken positivt. Det tager tid og viljestyrke at ændre transportvaner. Derfor har det været afgørende at udbrede kendskabet til supercykelstierne og effekterne af cykling samt at få sat ansigt på pendlere, så flere kan se sig selv tage cyklen til arbejde. Kommunikation og resultatformidlingen er i høj grad baseret på grundig **videns- og dataindsamling**, ligesom det kontinuerlige fokus på at forbedre ruterne og følge med den nyeste **udvikling** hjælper til at sikre ruterne kvalitet og ikke mindst, at cyklisterne føler sig som prioriterede trafikanter – altså tilbage til at **det er en forudsætning, at infrastrukturen er i orden, hvis man vil have flere til at vælge cyklen.**

#### Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Det er afgørende for effekten af cykelstrategien, at der først og fremmest investeres i mere og bedre cykelinfrastruktur og bedre cykelforhold. I Infrastrukturplanen 2035 er der afsat 3 mia. kr. til cykelfremme. Det er kun 1,86 % af aftalens samlede sum på 161 mia.kr. På trods af at cyklen stod for 13,6 % af alle rejser i Danmark i 2022 – et tal, der gerne skulle stige med initiativerne i cykelstrategien. Så for at strategien skal lykkes, er det nødvendigt at se på, om der kan tilføres ekstra midler til cykelindsatserne, f.eks. gennem tilbageløb fra de andre projekter i Infrastrukturplanen 2035.

Samtidigt er det også vigtigt, at cykelstrategien sætter rammerne for et kontinuerligt og mangeårigt fokus på cykelfremme i Danmark. Ifølge DTU's Transportvaneundersøgelser er cyklens andel af pendlerrejser på landsplan faldet fra 20,9 % til 20,2 % i perioden 2009-2022, mens den i Region Hovedstaden er steget fra 25,6 % til 28,8 % i samme periode. SCS startede i 2009, og en del af den positive udvikling i cykelpendlertrafikken i regionen kan med sikkerhed tilskrives det kontinuerlige og langsigtede fokus på tværkommunal og regional cykelfremme, som kommunerne og regionen som en del af Supercykelstisamarbejdet har haft. Dette langsigtede og vedvarende fokus er nødvendigt for at kommuner, som ofte har vejmyndigheden på cykelområdet, og andre aktører kan planlægge, prioritere og igangsætte de bedste og mest givtige cykelindsatser. Helt konkret er der behov for, at de statslige medfinansieringsmuligheder er forudsigelige for kommuner, så der kan planlægges efter dem, ligesom det kan være en hjælp, at der udpeges forskellige prioriterede fokusområder for national støtte.

#### Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

##### INFRASTRUKTUR

- Stigningerne i cykeltrafikken på de 16 første supercykelstier peger på, at god, tilgængelig og pålidelig infrastruktur er afgørende for at folk vælger cyklen til i første omgang<sup>1</sup>.
- En antropologisk undersøgelse af *Den attraktive cykeloplevelse* viser, at for at cykeloplevelsen bliver attraktiv, er det afgørende at omgivelserne opfordrer til cykling, at ruten er forudsigelig, og at det er muligt at opretholde et godt flow. Så føler man sig som en prioriteret trafikant, og cykelturen bliver det nemme valg<sup>2</sup>.
- Mere indirekte faktorer som hastighedsnedsættelser på vejene kan bidrage til en trygkere og mere sikker cykeloplevelse – både på landevejene, hvor der ikke er dedikeret cykelinfrastruktur, og på villa- og skoleveje, hvor børn cykler mellem biler, parkerede og i fart, og ofte i myldretiden.

##### INCITAMENTER

- På supercykelstierne er motionen fra cykelturen den primære motivation for at tage cyklen. Uanset rejsetid og -længde bliver cykelturen tidseffektiv, fordi pendlere får deres daglige motion, frisk luft og alenetid lagt ind i hverdagen, imens de transporterer sig til og fra arbejde<sup>3</sup>.
- Elcyklen er en gamechanger, fordi flere fysisk kan overkomme at tage cyklen og flere kan blive på cyklen længere i stedet for at skifte til passiv transport. Derudover cykler elcyklister både oftere og længere distancer<sup>4</sup>. På elcykel bliver cykelturen bliver mere overkommelig og forudsigelig, mens elcyklen stadig giver masser af motion og de fysiske og mentale sundhedsfordele. Desværre er elcyklen dyr og risikabel at investere i, hvis man ikke er sikker på, at den matcher ens daglige behov. SCS har god erfaring med best-en-elcykel-forløb, hvor pendlere får mulighed for at prøve en elcykel i en kortere periode ofte kombineret med et sundhedstjek før og efter testperioden. De fleste deltagere fremhæver test-forløbet som "det sidste skub", som er nødvendigt for at de kommer op på cyklen. Ca. halvdelen køber som regel den lånte eller en ny elcykel efter testforløbet. Elcykler til udlån eller leje, en statslig elcykel-pulje eller anden statslig økonomisk støtte til køb af elcykler, som man har haft i Sverige fra 2018-2021, og som man på lignende vis har haft for elbiler i Danmark, kan give flere det nødvendige, sidste skub.

<sup>1</sup> Evalueringerne fra de første 16 supercykelstier, [www.supercykelstier.dk](https://www.supercykelstier.dk)

<sup>2</sup> *Den attraktive cykeloplevelse på supercykelstierne*, Isild & Bird, 2020.

<sup>3</sup> Evalueringerne fra de første 16 supercykelstier, [www.supercykelstier.dk](https://www.supercykelstier.dk)

<sup>4</sup> *Mere strøm på de danske elcykler*, Det Nationale Videnscenter for Cykelviden, 2022



- Mange nye cyklister vælger cyklen til efter et livsskifte, f.eks. nyt job eller flytning. Derfor er det vigtigt, at virksomhederne engagerer sig i cykelfremme og i medarbejdernes transportvalg, så nye medarbejdere kommer på cyklen fra starten. Virksomhederne kan sikre gode og sikre parkeringsforhold og bade- og omklædningsfaciliteter, så det bliver nemmere og trykkeligere at vælge cyklen.
- Mange virksomheder vil gerne give økonomiske incitamerter til at få flere medarbejdere til at cykle eller ligefrem stille elcykler til rådighed til deres medarbejdere, enten til udlån eller leasing, men de bremses af rigide skateregler, der gør det dyrt og besværligt.
- Økonomiske incitamerter bliver generelt fremhævet som effektive til at få flere til cykle samt oplagte og gode investeringer i cykelfremme, der også kommer virksomhederne og staten til gode i form af de mange sundhedseffekter af mere cykling. I både Sverige, Holland, Tyskland, Malta og andre lande er skattelovgivningen taget i brug for at fremme cyklismen via arbejdsgiverne. Dog er Danmark langt bagefter mange andre europæiske lande, når det kommer til økonomiske incitamerter til cykelfremme.<sup>6</sup>

#### KOMBINATIONREJSE

- Når man kombinerer cykling og kollektiv transport skabes ét sammenhængende transportsystem, der gør både cyklen og den kollektive transport til et mere attraktivt valg for pendlere med over 5 km til arbejde.
- Cyklens rækkevidde og hastighed udvides, og den kollektive transport får en større fleksibilitet og bliver en del af en dør-til-dør-løsning, når man tænker cyklen og kollektiv transport sammen.
- Bedre kobling mellem cykling og kollektiv transport på landsplan kan øge antallet af cyklende til stationer med 10-15 % og antallet af passagerer i den kollektive transport med 1-3 % svarende til 1,3-4,0 mio. passagerer årligt, alene baseret på rejsende med Rejsekort<sup>7</sup>.
- Forbedrede cykelopkoblinger til kollektiv transport forbedrer forholdene for kombinationsrejser og er med til at forbinde landdistrikterne på tværs af baner og busruter og skabe alternative forbindelser til områder med lav kollektiv transportbetjening.

#### Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

SCS har ikke mange undersøgelser af, hvorfor folk fravælger cyklen. Men forskellige data peger på forskellige, mulige forklaringer:

- Antallet af personbiler i Danmark er steget med 31,7 % fra 2010 til 2022, hvor bestanden af personbiler i Danmark var 2.787.553<sup>8</sup>. I samme periode er andelen af ture foretaget på cykel på landsplan faldet fra 15,25 % til 13,12 %<sup>9</sup>.
- En hyppig forklaring på, hvorfor der ikke er flere der cykler er, at mange har alt for langt til arbejde til at kunne cykle, især uden for de store byer. Men 47 % af alle beskæftigede danskere har mindre end 10 km til arbejde, mens 65 % har under 20 km<sup>10</sup>. Både på almindelig cykel men særligt med elcyklens udbredelse er der potentiale til at endnu flere tager cyklen. Denne fortælling skal udbredes.
- Flere undersøgelser peger på, at negative fortællinger og negativt sprogbrug om cykling og cyklister smitter af på vores hverdagspraksis og adfærd på både struktur- og individniveau. For at vende den negative udvikling i cykeltrafikken, kræver det en ændring af de negative fortællinger om cykling og cyklister, særligt hos vigtige stemmer, der er med til at sætte dagsordenen.

<sup>6</sup> Money for bikes: Tax incentives and purchase premiums for cycling in Europe, European Cyclists' Federation, 2024.

<sup>7</sup> Trafikudvalgets undersøgelser for kombinationsrejser, Cells Consult og Via Trafik, 2022.

<sup>8</sup> Udtækk fra BI1707: Bestanden af køretøjer pr. 1. januar efter område og køretøjstype, Danmarks Statistik (2023)

<sup>9</sup> Udtækk "Andel turu foretaget på transportmiddel" fra Danmarks Statistik (2024)

<sup>10</sup> Udtækk fra AFSTB3: Beskæftigede (ulønno mænbere) efter befolkningsområde, socioøkonomisk status, køn og pendlingsland, Danmarks Statistik (2021)

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

SCS har som helhed arbejdet bredt og kontinuert med regional og tværkommunal cykelfremme i hovedstadsregionen de seneste 15 år. Det har resulteret i en årlig stigning i cykeltrafikken på supercykelstierne de seneste mange år i takt med rutennettets udvidelse og supercykelstiernes udbredelse. Samtidig har SCS sikret den stærke interne politiske forankring af cykelfremme både kommunalt og regionalt, der er nødvendig for at få cyklisme og cykelfremme højere op på den politiske dagsorden – lokalt som nationalt.

I et eksternt perspektiv har SCS haft stor glæde af de nationale cykelpuljer. Der er brugt ca. 340 mio. kr. på at anlægge de 16 eksisterende supercykelstier. Kommunerne har finansieret 180 mio. kr., og staten har finansieret 160 mio. kr. Efterfølgende har kommunerne løbende opgraderet ruterne for egne midler. Cykelpuljerne har været afgørende for at kommunerne i samarbejdet har kunnet prioritere at etablere tværkommunale supercykelstier i de kommunale budgetter. Indtil videre er ingen af de etablerede supercykelstier blevet til uden statslig støtte fra cykelpuljerne.

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

#### **DET REGIONALE PERSPEKTIV – CYKLEN ER MED TIL AT KOBLE LAND OG BY**

Det er vigtigt, at regional cykelfremme også indgår som et tema eller en indsats i den nationale cykelstrategi og f.eks. tænkes sammen med det store potentiale ved elcyklens udbredelse. Cyklen er ikke kun til de korte ture. Cyklen og især elcyklen har et stort potentiale på de længere afstande også. Og hvis flere danskere skal cykle, skal de regionale cykelforbindelser prioriteres, og på nationalt niveau skal cyklen betragtes som et regionalt pendlertransportmiddel på lige fod med bil, bus og tog. Det regionale potentiale for flere cyklister gælder i hele landet, hvor 47 % af alle beskæftigede danskere har mindre end 10 km til arbejde, mens 65 % har under 20 km<sup>11</sup>. Ved at indtænke det regionale perspektiv i cykelstrategien styrkes samtidig et fokus på koblingen mellem land og by.

Det er essentielt, at staten også tager ansvar for regional cykelfremme og hjælper med at understøtte både kommunernes og regionernes cykelfremmende indsatser. Med den nuværende fordeling af vejmyndighedsopgaver på cykelinfrastrukturområdet mellem kommuner og staten er det væsentligt, at den regionale cykling bliver varetaget og prioriteret af alle offentlige parter både nu og på sigt.

#### **SUPERCYKELSTISAMARBEJDETS DEKLARATION**

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har i 2024 overrakt en fælles politisk [deklaration med tre anbefalinger](#), som samarbejdet ud fra et regionalt perspektiv betragter som de vigtigste, til at styrke tværkommunal og regional cykelfremme i den Nationale Cykelstrategi. Opsummeret anbefaler de 28 kommuner og Region Hovedstaden, der udgør Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen:

##### **1. Statslig målsætning om 20 % flere cykelture**

At en ny national cykelstrategi tager udgangspunkt i et politisk vedtaget mål om 20 % flere cykelture i Danmark. Kombineret med en ambitiøs handleplan for realiseringen af cykelstrategien giver en politisk forankret målsætning konkrete redskaber til at styrke de lokale og tværgående indsatser, som regional cykelfremme kræver i dag. Det vil hjælpe til at sikre vækst i både lokal og regional cykling på tværs af kommuner og regioner.

##### **2. Tværsektoriel handleplan for realiseringen af cykelstrategien**

At der udarbejdes en tværsektoriel handleplan for, hvordan cykelstrategien skal realiseres og målsætningen opnås. Der skal desuden afsættes finansiering til realisering af handleplanens indsatser. Handleplanen bør udarbejdes i tæt samarbejde med relevante aktører som kommuner og regioner, på tværs af sektorer og ministerier som for eksempel Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Klima-, energi- og Forsyningsministeriet, Skatteministeriet og Erhvervsministeriet samt med inddragelse af civilsamfundsaktører.

<sup>11</sup> Lignelse fra AFSTEDS Beskæftigede (ultimo november) efter bopælscensur, socioøkonomisk status, køn og pendlingsafstand, Danmarks Statistik, (2021).

### 3. Samfundøkonomisk udmøntning af cykelinvesteringer

At midlerne i infrastrukturplanen 2035 bruges klogt. Investeringer i regional cykelinfrastruktur er penge godt givet ud, for samfundet vinder over 7 kr. for hver ekstra kilometer kørt på cykel. Den samfundøkonomiske gevinst er størst på de regionale cykelforbindelser. F.eks. er Supercykelstinet i hovedstadsregionen med en intern rente på 23 % ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter, og størstedelen af gevinsterne tilfalder staten. Det, der startede som et kommunalt initiativ, er blevet et nationalt koncept, og supercykelstier er nu det tredje ben i regional transportplanlægning. Denne udvikling bør støttes nationalt.

Derfor anbefaler Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen, at det nationale niveau prioriterer regional cykel-fremme og supercykelstier ved at udarbejde prioriteringsplaner for udmøntningen af statslig støtte til cykelinfrastruktur frem mod 2035. Det kan f.eks. gøres ved at fritage tværkommunale, regionale cykelinfrastrukturprojekter fra de kommunale anlægslofter, ved at øge den statslige medfinansieringsandel af regionale cykelinfrastrukturprojekter og med samfundøkonomiske analyser som beslutningsgrundlag. Ved at lave samfundøkonomiske beregninger og prioriteringer af cykelinfrastruktur sikres det, at samfundet får mest for pengene, når de statslige midler afsat til cykelinfrastruktur udmøntes.

#### DANMARK SOM EUROPÆISK FOREGANGSLAND PÅ CYKELOMRÅDET

[Den Europæiske Cykeldeklaration](#), der netop er vedtaget i EU, understreger, at man kun kan slippe cyklens fulde potentiale fri ved at **igangsætte cykelfremmende aktiviteter bredt**: *“cycling needs to be properly addressed in mobility policies at all levels of governance and funding, transport planning, awareness raising, allocation of space, safety regulations and adequate infrastructure, including a special focus on persons with disabilities or reduced mobility.”* Deklarationen fremhæver specifikt behovet for **bedre cykelinfrastruktur og konkrete midler afsat til cykling på lokal, nationalt og EU-niveau i en grad, der matcher ambitionen for udviklingen på cykelområdet**. Foruden sikker og dedikeret cykelinfrastruktur og -parkering understreges behovet for, at trafiksikkerhedsplaner og -strategier bør gælde både for cykling og for motoriserede køretøjer og chauffører, der deler vejen med cyklister. Dette omfatter både sikre hastigheder, sikre køretøjer og sikker brug af vejene understøttet af en stærk håndhævelse af færdselsloven.

Trods nedgangen i cykeltrafikken på nationalt plan har Danmark stadig et internationalt ry som en cykelnation. Det ry opfordrer SCS til at styrke gennem arbejdet med den nye nationale cykelstrategi ved at efterleve anbefalingerne i den europæiske cykeldeklaration. Det vil både styrke ambitionsniveauet for den nationale cykelstrategi og Danmarks position som foregangsland på cykelområdet i EU. Den Europæiske Cykeldeklaration består af 36 forpligtelser inden for otte forskellige fokusområder, som sammen og hver for sig vil fremme cykling.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Padlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Konkurrencecykling
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Prævention af ulykker		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

I supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland arbejder vi med sammenkobling af ruter, forbindelser mellem by og land, gennem byer og fra hjem til arbejde og uddannelsessteder. Vi lokaliserer missing links i ruter og arbejder for, at der skabes gode forbindelser for cykelpendlere også på de længere ture, der krydser kommunegrænsen.

Arbejdet med supercykelstier kan bl.a. hjælpe kommunerne med at:

- Arbejde mere strategisk med langsigtede visioner for at koble by og land sammen med gode og attraktive linjeføringer.
- Kortlægge vigtige missing links i ruter og arbejde for at de etableres
- Blive enige om fælles standarder
- Tåne politisk prioritering af ansøgninger til medfinansiering af tværkommunale ruter

#### **Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Cykelstier: Ruterne skal være pålidelige, trafiksikre og den cyklende skal behandles som en ligeværdig trafikant i forhold til andre transportformer

Cykling i landdistrikterne: Koblingen mellem cyklen og den kollektive trafik skal skabe et lættere netværk af transporttilbud end cyklen eller den kollektive trafik kan skabe alene.

Cykelpending med alt hvad det indebærer. Mor og far cykler ikke børn i skole for så derefter at cykel hjem og tage bilen. Omvendt tager mor og far ikke bilen for at aflevere børn og så kører hjem og skifte til cykel og køre på arbejde. Igen er man nødt til at tænke i sammenhænge. Hele familiens transportvaner hænger med stor sandsynlighed sammen. De fleste ved godt, det er sundt, og at de bør vælge den aktive transport til, men uden adfærdskorrigerende tiltag i prioriteringerne på transportområdet er det en svær opgave at vækste cykling i Danmark.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Koblingen mellem den kollektive trafik og cyklen

Kortlægning af cykelinfrastruktur og ruter, strategisk prioritering for at skabe et pålideligt netværk af cykelruter, der kan være et reelt alternativ til bilen evt. sammen med den kollektive transport.

Arbejdet med strategisk at fremme det, man vil have mere af (cykeltrafik) og begrænse det, man vil have mindre af (eks. Begrænse bilkørsel ved lavere hastigheder, plads, prioritering mv.)

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

- At der er infrastruktur, der gør det til et reelt alternativ til bilen
- At det er en attraktiv valgmulighed, hurtigst, nemmest og mest friktionsfrit
- Sundhed – så slipper man for at gå i fitness efter arbejde
- Vaner

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

- Utryghed i forhold til de fysiske forhold for cyklister
- Aggressiv kørsel fra bilister
- Motonormativitet i planlægningen og folks mindset

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

Vi har sat mål for at forbinde regionen

Vi har kortlagt de vigtigste cykelkorridorer mellem kommunerne i samarbejdet i Region Midtjylland.

Vi har kortlagt eksisterende cykelinfrastruktur og hullerne i det.

Vi arbejder for kontinuert at styrke samarbejde mellem kollektiv trafikudbydere og kommunerne som ansvarlige for cykelinfrastrukturen med fokus på knudepunkter (også de mindre, der bare er et busstop) og cyklen som tilbringer trafik. Eks. styrket samarbejde med Midttrafik.

**Øvrige bemærkninger.** Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det modsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Fokus på at tænke på tværs. Hvordan spiller det her arbejde sammen med ekspertudvalget arbejde med den kollektive trafik? Især i forhold til by/land problematikken.

Skal der arbejdes med målsætning, så brug % cykling modalsplit som målsætning. Eks. Stigning i cykelture på bekostning af hvad?

Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland repræsenterer pr. 1. sept. 12 midtjyske kommuner. Mange af kommunerne har det stigende bilejerskab, nedskæringer i den kollektive trafik og behovet for en god kobling i cykelinfrastrukturen som fokuspunkter. Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland stiller sig til rådighed for det videre arbejde med især koblingen mellem by og land og cykling som en del af løsningen på transportbehovet udenfor de største byer.

Det undrer Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland, at cykelparkering ikke er krydset af i cykling i landdistrikter. Det er absolut en vigtig indsats, især i forhold til at arbejde med cyklen som tilbringertrafik til den kollektive transport. Netop i landområderne er cyklen helt essentiel for overhovedet at komme til stoppestedet.

Har I spørgsmål til spørgeskræmmen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [lowa@vd.dk](mailto:lowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nederfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Arbejder efter politisk vedtaget cykelruteplan  
Reagerer på cykelønsker fra borgerne.  
Forbedringer af registrerede trafikfarlige skoleveje for at mindske uddeling af befordringskort.  
Deltager i arbejdsgrupper som Cykel Forum Fyn og Bæredygtig Grøn Mobilitet.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Cykelruteplanen

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Cykelruteplanen

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Tryghed og fremkommelighed

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Mangel på tryghed og fremkommelighed

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Skolecykelsti Assensvej 5771 Kirkeby  
Cykelbane Ørbækvej 5892 Gudbjerg  
Cykelsti Rantzausmindevej 5700 Svendborg  
Rundkørsel Assensvej 5771 Kirkeby



Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Nej.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [fm@tm.dk](mailto:fm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Prædlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Konkurrencemæssige
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

#### **Undervisning**

Thisted Kommune er ambitiøse omkring trafikundervisning i skolerne. Herunder gå- og cykelprøve.

#### **Anlæggelse af cykelstier**

Thisted Kommune har investeret massivt i anlæggelse af nye cykelstier de seneste år 10 år.

#### **2-1 veje**

Thisted Kommune har anlagt flere 2-1 veje de seneste år.

#### **0-tolerance overfor hastighedsoverskridelser ved skoler**

Hvis der ved en trafiktælling konstateres at der bliver kørt for hurtigt på skoleveje (i Thisted Kommune kategoriseret som en vej hvorpå der ligger eller er indkørsel til en skole) så anlægges der hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

#### **Undervisning**

Det er svært at måle på. Men det er Thisted Kommunes indtryk at det spiller en central rolle at en stor del af Thisted Kommunes børn undervises i trafikikkerhed og sikker færdsel i trafikken. Især med afsæt i, at den unge målgruppe er overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne.

#### **Anlæggelse af nye cykelstier**

Thisted Kommune er en landkommune og med et vejnet der afspejler de store afstande – bredde og lige veje der inviterer til høj hastighed og med ringe forhold for lette trafikanter. Ved anlæggelse af dobbeltrettede cykelstier oplever Thisted Kommune at veje der ikke tidligere var tilgængelige for cyklister, bliver gjort tilgængelige. Det skyldes primært den øgede tryghed det medfører – forældre har bedre ro i maven med at lade deres børn fragte sig selv via cykel på veje med cykelstier i eget tracé.

#### **2-1 veje**

Thisted Kommune har været tilbageholden med at udrulle dette i stor skala. Men med den relativt nye evalueringsrapport – som blåstempler løsningen – ser Thisted Kommune et potentiale i at skalere udbredelsen. Dog efterlyser Thisted Kommune muligheden for anlæggelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger ved 60 km/t hastighedsbegrænsning. Støler bliver ofte påkørt og er derfor dyre at drifte. Et typegodkendt bump til 60 km/t vil være en hhv. driftssikker og anlægsøkonomisk god løsning.

Eftertællinger viser, at der fortsat køres stærkt på strækninger med 2-1 veje i landzone – men tællingerne viser dog, at løsningen i sig selv en hastighedsdæmpende effekt.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

**Adfærd**

Det er essentielt forsat at have fokus på adfærd. Dette ved at sikre at skoleelever bliver trafiksikre. Men i lige så høj grad ved forældrene som i større omfang end tidligere kører deres børn hell til skoledøren.

**Anlæg**

Fortsat anlæggelse af cykelstier. I 2024 anlægges 5 km dobbeltrettet cykelsti og 10 km 2-1 veje. I 2025 anlægges 7 km dobbeltrettet cykelsti.

Der er ansøgninger til Vejdirektoratets cykelpulje 2024 om samlet 15 km cykelstier.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

**Trafiksikkerhed/tryghed**

For de som tager et aktivt valg om at De eller deres børn skal tage cyklen ud fra et sundhed- eller miljø-mæssigt perspektiv eller som et alternativ til bil nr. 2, er det essentielt at sikre, at denne målgruppe har gode fysiske rammer for at vælge cyklen via cykelstier. Den oplevede tryghed på en strækning er mindst lige så vigtig som det faktuelle antal ulykker med hensyn til antallet af folk der vælger cyklen.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

**Frækommelighed**

De fleste kan nok genkende at tage bilen til skole/arbejde/indkøb/fritidsaktiviteter i stedet for at tage cyklen – også selvom lokaliteten ligger indenfor cykelafstand. Så længe at byer er designet på bilernes præmisser er det svært at ændre fæmævnte adfærd.

Det kræver store investeringer at lave centrale og gennemgående cykelforbindelser igennem byer og bymidter. Det vil forventeligt kræve vejlukninger og derved pålægge ændrede vaner for bilisterne, hvorfor dette, foruden investeringer, kræver mod i hhv. forvaltningen samt lokalpolitisk, da dette kan ses som et opgør imod grundtanken om, at byerne er bygget op omkring veje for billrafik.

Så længe det er hurtigere og mere bekvemt at tage bilen så vil det være det mest anvendte transportmiddel.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Anlæggelse af dobbeltrettet cykelsti – Grurupvej, Hurup Thy  
2-1 vej – Lild Strandvej  
2-1 vej Vestervig  
Kommunernes skoletrafiktest

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

1. Mulighed for anlæggelse af bump i 60 km/t zoner i forbindelse med 2-1 veje.
2. Større mulighed for ansøgning om medfinansiering til ombygning/sanering af eksisterende vejforløb. Altså en pulje til ombygning fremfor anlæggelse af nye cykelstier. Herunder medfinansiering til forundersøgelser der påviser, hvordan evt. omlægning af veje til cykelstier i midtbyer vil påvirke biltrafikken.
3. Fortsat fokus på pulje til medfinansiering for at sikre at landkommuner fortsat kan investere i dobbeltrettede cykelstier i åbent land.

Med afsæt i Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler og med afsæt i de 3 ovenstående bulletpoints må konklusionen være, at de 3 vigtigste temaer for Thisted Kommune er;

Cykelstier  
Tryghed- og trafiksikkerhed  
Byplanlægning

Fælles for alle tre temaer er, at børne- og ungecykling og cykling i landdistrikter har et stort fokus.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landsdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landsdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landsdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- Strategisk samarbejde om cykelfremme herunder deltagelse i Cykelalliance Syd
- At cykelfremme skal være et vigtigt værktøj til at realisere målsætninger indenfor klima og sundhed.
- Etablering af nye cykelstier og ruter herunder deltagelse i pilotprojekt om cykelknudepunkter ved DKNT
- Gennemførelse og deltagelse i cykelkampagner
- Gennemførelse af skolevejsanalyser mhp at synliggøre transportadfærd til og fra skole
- gennemførelse af trafiksikkerheds indsatser
- Etablering af cykel el-ladestander og pumpestationer/Bikefriends på forskellige lokaliteter i kommunen

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

#### **Her og nu**

- Den systematiske, kommunale etablering af cykelstier rykker flere på cyklen i praksis her og nu. Det samme med etablering af el-ladestanderne.

#### **Analysen: Strategisk forarbejde**

- Skolevejsanalyserne peger på en række konkrete anlægsopgaver som kan laves med henblik på at få flere børn op på cyklen. Der kan med andre ord være et stykke fra anbefaling til handling, idet der er flere politiske behandlinger i mellemstykket.

#### **Holdnings- og værdiændringer – langsigtet**

- Cykelkampagnerne og det langsigtede klima- og sundhedsarbejde hvor cykelfremme indgår, er af en mere langsigtet karakter som kan påvirke til adfændsændringer.



Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- At gå fra planer til konkrete løsninger og at realisere det strategiske forarbejde som findes i flere analyser og planer
- At der anlægges flere cykelstier, som kan anvendes som pendleruter hvor el-cyklen er attraktiv.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Trafiksikkerhed
- Opfattelse af klima- og sundhedsgevinster

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

- Adfærd og vaner
- Utryghed og oplevet høj trafikbelastning – herunder meget tung trafik og smalle veje

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- Anlæg af cykelstier mellem lokalsamfund

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Fyplanlægning	x	x	x		x
Cykelpartering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

#### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Tårnby Kommune arbejder med flere områder for at fremme cykling og forbedre cykelforholdene.

Nogle af de vigtigste områder inkluderer:

- Udbygning og vedligeholdelse af cykelstier.
- Prøv at adskillelse af cykelstier fra biltrafik (hvor det er muligt)
- Etablering flere og bedre cykelparkeringens faciliteter ved skoler og station.
- Forbedring af cykelsikkerheden gennem kampagner.
- Planlægning af nye supercykelsti rute.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- En vedligeholdt cykelinfrastruktur har vist sig at være afgørende for at få flere til at vælge cyklen. Tårnby Kommune prøver altid at skabe gode cykelforbindelser, hvilket har gjort det nemmere og mere attraktivt at cykel.
- Kampagner har også vist sig at være effektive. Ved at øge bevidstheden om fordelene ved cykling og øge opmærksomheden på blødetrafikanter.

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Som kommune i Supercykelstisamarbejdet ser vi det afgørende for effekten af cykelstrategien, at der først og fremmest investeres i mere og bedre cykelinfrastruktur og bedre cykelforhold. Samtidigt er det også vigtigt, at cykelstrategien sætter rammerne for et kontinuerligt og mangeårigt fokus på cykelfremme i Danmark. Som kommune kan det være svært at prioritere at etablere regional cykelinfrastruktur over lokale projekter. Derfor er der behov for, at de statslige medfinansieringsmuligheder er forudsigelige for kommuner, så der kan planlægges efter dem, ligesom det kan være en hjælp, at der udpeges forskellige prioriterede fokusområder for national støtte.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Erfaringerne fra Supercykelstisamarbejdet viser, at god, tilgængelig og pålidelig infrastruktur er afgørende for at folk vælger cyklen til i første omgang. Når en rute er forudsigelig, og man kan opretholde et godt flow, føler man sig som en prioriteret trafikant, og så bliver cykelturen det nemme valg. Dernæst kan tiltag som nedsat hastighed på vejene, økonomiske incitamentter til cyklister, gode cykelforhold på arbejdspladsen og bedre kobling til kollektiv transport også spille en stor rolle i at få flere til at cykle.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vejforhold</li><li>• Lang afstand mellem hjem og arbejde, skole eller andre destinationer.</li><li>• Manglende effektive cykelruter</li><li>• Bakker og ujævnt terræn kan gøre cykling fysisk krævende og mindre attraktivt, især for dem der er ikke vant til at cykle.</li></ul>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Som kommune i Supercykelstisamarbejdet finder vi det vigtigt, at **regional cykelfremme også indgår som et tema eller en indsats i den nationale cykelstrategi** og f.eks. tænkes sammen med det store potentiale ved elcyklens udbredelse. Cyklen er ikke kun til de korte ture. Cyklen og især elcyklen har et stort potentiale på de længere distancer også. Og hvis flere danskere skal cykle, skal de regionale cykelforbindelser prioriteres, og på nationalt niveau skal cyklen betragtes som et regionalt pendertransportmiddel på lige fod med bil, bus og tog. Ved at indlænke det regionale perspektiv i cykelstrategien styrkes samtidig et fokus på koblingen mellem land og by.

Det er essentielt, at staten også tager ansvar for regional cykelfremme og hjælper med at understøtte både kommunernes og regionernes cykelfremmende indsatser. Med den nuværende fordeling af vejmyndighedsopgaver på cykelinfrastrukturområdet mellem kommuner og staten er det væsentlig, at den regionale cykling bliver varetaget og prioriteret af alle offentlige parter både nu og på sigt.

#### **SUPERCYKELSTISAMARBEJDETS DEKLARATION**

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har i 2024 overrakt en fælles politisk [deklaration med tre anbefalinger](#), som samarbejdet ud fra et regionalt perspektiv betragler som de vigtigste, til at styrke tværkommunal og regional cykelfremme i den Nationale Cykelstrategi. Opsummeret anbefaler vi sammen med de 27 andre kommuner og Region Hovedstaden, der udgør Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen;

- 1. Statslig målsætning om 20 % flere cykelture**
- 2. Tværsektoriel handleplan for realiseringen af cykelstrategien**
- 3. Samfundsøkonomisk udmøntning af cykelinvesteringer**

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [im@im.dk](mailto:im@im.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tillæg, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationstjenester
Cykelstier					
Tryghed og trafik sikkerhed					
Promovering af e-cykler					X X X X
Byplanlægning Cykelparkering					X X X

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykel fremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5.  
sal 1577 København V SE 60729018  
Telefon +45 7244 3333 EAN 5798000893450  
vd@vd.dk  
vejdirektoratet.dk

#### Vejdirektoratet

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særligt godt i kommuner og interessenters arbejde med cykeffremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet mødsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi** For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Uhrhøj Cykler i Vejle er et 2-årigt lokalt projekt støttet af Borgernes Klimapulje. Projektet har haft flere områder, som vi har arbejdet med:

Uhrhøj Cykler – om cykelglæde og fællesskab  
Bæredygtig transport  
Sundhed  
Selvstændighed og frihed  
Bedre cykelforhold, mindre biltrafik, larm og udstødning

Lokale aktiviteter Uhrhøj Cykler:

Udlån af el-cykler i 1 måned (samarbejde med cykelhandlerne i Vejle), møde/arbejde omkring bedre cykelforhold i lokalområdet, foredrag med sundhedsforsker Bente Klarlund ift. sundhed/bevægelse, deltagelse i klimadage i Vejle, Middelfart og på gymnasium, fælles cykelture

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Udlån af el-cykler har været en stor succes. Lånerne har i interviews stort set samstemmende givet udtryk for, at det var rigtig godt at prøve en el-cykel i en måned før beslutningen om køb af el-cykel. Ud af de ca. 140 lånerne vi har haft, har 25 % købt elcykel og bruger den regelmæssigt. Yderligere ca. 25 % overvejer køb af el-cykel.

Der er flere gode historier, som er værd at bemærke:

- 2 låner med hhv. muskelsygdom og gigt kører nu på elcykel
- (bruger cyklen til både transport og på jobbet)
- 1 låner havde ikke kørt på cykel i 30 år – bruger nu el-cykel
- generelt kører man længere ture på el-cykel. - tur til REMA på 500 m blev til 8 km og hvor der tidligere blev brugt bil, bruges el-cyklen nu i stedet
- Vejle har mange bakker - bakker ingen hindring med el-cykel
- umiddelbart ingen P-problemer i byen – nem adgang til forretningerne, ofte hurtigere adgang til byen end bilen, der skal parkeres
- oplever frihed/selvstændighed – generelt giver det store frihed at kunne transportere sig selv uanset alder etc. En pointe er, at hvis børn lærer at cykle og bruger cyklen, vil det kaos, der er omkring skolerne, blive væsentligt mindre. Det vil også give den gevinst, at de børn i højere grad kan motiveres til at bruge cyklen til sport, fritidsjob, samt senere til ungdomsuddannelser. Dette vil også frigøre forældrene, som ikke mere behøver at køre børnene frem og tilbage til diverse aktiviteter, jobs etc.
- sundhedsgevinster – foredrag med sundhedsforsker Bente Klarlund: færre sygedage, færre besøg i sundhedssystemet, mindre medicin etc. Flere deltagere i foredraget har efterfølgende oplyst, at det har givet et skub ift. motion - et ægtepar har f.eks. begge købt el-cykel og bruger den nu i stedet for bilen i mange tilfælde.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Sikkerhed for cyklisterne:

- At der er plads til cyklister
- at der er cykelstier især på befærdede veje f.eks. på indfaldsveje til midtbyen
- at cykelvejene/stierne er uden huller og andre ujævnheder (f.eks. kloakriste der er sunket eller dæksler hvor den omkringliggende asfalt er sunket).

Nem adgang til at tage cyklen med i togene.

For at frigøre ressourcer i de travle familier, skal man arbejde på at få flere børn og unge over på cyklen. Det vil give børn og unge frihed og selvstændighed og desuden give forældrene mere tid. En sidegevinst er færre biler på vejene og bedre sundhed.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

At der er flow ift. at komme fra A til B, herunder at sikkerheden er i orden - især når børn skal ud i trafikken!

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Udfordringer ift. at cykle:

- Ujævne og hullede cykelstier/manglende cykelstier, lyskryds med lang ventetid for cyklister, uhensigtsmæssige forhold ved bl.a. rundkørsler - mange stop for cyklister ved sideveje til rundkørsler!
- Usikre cykelveje - trafikken omkring skoler kaotisk – eks. Petersmindeskolen i Vejle
- El-cykler er dyre, økonomisk incitament/fradrag påkrævet, samarbejde med arbejdsgivere
- Over 50% af alle bilture er under 5 km. - kræver holdningsændring
- Bedre P-forhold for el-cykler – mulighed for nem fastlåsning!
- Cykelstier mellem mindre byer og Vejle/større byer
- Nærmere transport af el-cykler i toge – niveaufri adgang, ekstra plads/togvogn til cykler *(en sidebemærkning ligesom el-cyklen er togtransport alt for dyr - derfor fravælger mange dette)*
- Manglende eller dårlig snerydning på cykelstier. Ofte bliver sneen fra snerydning skubbet ind over cykelstien/vejsiden.
- Manglende plads på cykelstier til ladcykler, trehjulede cykler til voksne og cykler med cykelanhænger.
- Spærrebomme hindrer cyklister og især ladcykler mv. til flydende afvikling af cykeltrafikken.

Vejret er selvfølgelig en faktor, som vi ikke kan gøre noget ved, men godt regntøj kan gøre meget. Kræver en holdningsændring at komme dertil samt måske noget smartere regntøj!

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Uhrhøj Cykler – et projekt om cykelglæde og fællesskab. Se punkt 1.

3

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har lige hørt noget i radioen: *Lejecycleler – Donkey Republic. P1 i Guld og grønne skove???*  
Firmaet tilbyder at stille lejecycleler til rådighed samt etablere lejestationer flere steder i byerne herunder også lejestationer i de mindre byer omkring større byer. Der er tilhørende elektroniske løsninger, der gør det let at leje en cykel. Firmaet har angiveligt sådanne aftaler i større byer rundt om i Europa.

Sundhed og bæredygtighed er naturlige elementer, der har sammenhæng med cykling.  
Ift. bæredygtighed er vi mange borgere, der er rådvilde og frustrerede, når vi forsøger at gøre det rigtige med at genbruge, købe eller producere lokalt, køre på el, bruge regnvand, holde høns, minimere bilkørsel og flyrejser, affaldssortere osv. og vi så kan se, at udledningen af CO2 er stigende alligevel! Hurtige og konsekvente tiltag ift. at få flere af os borgere til at bruge andet end bil og fly til transport, kunne være dejligt for både klimaet og borgernes motivation for at gøre mere af det rigtige! Vi møder mennesker, der er opgivende og ikke mere orker at gå på kompromis med det, de så gerne vil ift. bl.a. flyrejser og anden mere bekvem transport end bil.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).



## input til den nationale cykelstrategi

Juni 2024

Til Maria Risvig Nielsen  
Udvalgssekretariatet

Christiansborg  
1240 København K

Tlf. +45 3337 5500  
Dir. +45 3337 5518  
[maria.nielsen@ft.dk](mailto:maria.nielsen@ft.dk)

Jeg har i 3 år arbejdet i Grønt Forum sammen med frivillige borgere og under Teknisk Forvaltning i Vejle med at få flere til at cykle. Herefter startede jeg Uhrhøj Cykler i 2022 og har sammen med 4 andre frivillige gennemført projekt Uhrhøj Cykler i en bydel i Vejle.

På den baggrund får du her helt kort mine erfaringer:

Cykelkampagner skal differentieres alt efter de lokale forhold. Der er forskel på at bo i København på en flad mark og med masser af adgang til kollektiv trafik og så i Vejle hvor folk bor på toppen af lange bakker med konstant stigning i 3 km og der kun kører få bybusser i døgnet, eller at bo i en landsby med en trafikeret hovedfærdselsåre lige gennem byen, ingen cykelstier osv.

I Grønt Forum besluttede gruppen af borgere at vi ville målrette vores kampagne bil nr. 2, som skulle blive hjemme i garagen. Mange borgere har måske ikke cyklet i 30 – 40 år og er helt ude af form. Vi valgte derfor at satse på, at vi skulle have chaufføren, mest kvinder, ud af bil nr. 2 og over på en elcykel. Vi havde ikke økonomi til at gennemføre en kampagne, men fik etableret et samarbejde med alle Vejles cykelhandlere og siden også cykelhandlere i Billund og Give, som alle tilbød at stille 1 – 2 elcykler til rådighed. De stod for at udlevere og vedligeholde cyklerne mod en mindre betaling på 300. Kampagnegruppen stod for at lave PR, tage imod tilmeldinger og holde cykelforretningerne orienteret om hvem der kom hver måned for at låne en elcykel. Der blev udformet låneaftaler, hvor forsikring af elcyklen lå hos lånerne. Vi besluttede at deltagerne skulle låne en elcykel i mindst en måned for at de havde tid til at ændre transportvaner. Vi havde mindst 300 borgere ude at cykle og lavede også kampagner målrettet skoler, hvor kolleger i den samme periode kunne prøve en elcykel til og fra arbejde i en måned.

Dette koncept overtog Uhrhøj Cykler, da jeg gik på pension og nu selv var frivillig, men samtidig kombinerede vi udlån af elcykler med at sætte fokus på cykling i et helt lokalområde på omkring 3000 husstande. Vi arrangerede foredrag, samlede folk om at komme med forslag til forbedring af cykelforhold, lavede cykelture og en event med cykelringridning osv. Involverede foreningslivet i projekt cykler med og uden succes.

Vejle Kommune har liggende en Cykelstatus 2019 hvor dette elcykelprojekts evaluering også er med. Endelig lavede vi et par håndbøger i cykelkampagner, som Vejle Kommune også ligger inde med. Jeg vedhæfter evaluering af Uhrhøj Cyklers 2-årige projekt. Det er netop afsluttet, men gruppen fortsætter uden støtte midler, da en af vores konklusioner er at kampagner tager tid.

Hvad kan fremme cyklisme efter min mening:

- Cyklisternes status skal højnes ved at forkæle og prioritere denne transportform, der kan løse mange udfordringer på en gang.
- Cykelstier – mange cykelstier. I landsbyer , mellem landsbyer, på skoleveje. Gerne cykelstier med oplevelser, men som stadig er korteste rute. Med oplevelse mener jeg at de snor sig, skifter karakter med beplantninger osv. Gerne cykelstier der ikke følger bilvejene. Hvis cykelstier følger befærdede veje, så lav en spændende adskillelse med hække, træer, blomster osv.
- Fjern barrierer der tvinger cyklisten af cyklen overalt hvor det er muligt: højtænder hvor man skal holde tilbage for biler f.eks. i rundkørsler, bomme man skal sno sig igennem, osv. Find andre løsninger end bomme for at sikre cyklisten – f.eks. skolekampagner og børnehavekampagner hvor børn øves i at færdes i trafikken.
- Tog og cyklisme fungerer meget dårligt i dag. I fremtiden skal man kunne tage sin cykel med i hvilket som helst tog og uden at bestille plads. Så kan folk begynde at kombinere tog og cykel til og fra arbejde.
- Toget er for dyrt – alt for dyrt. Prisen skal ned og så skal vi have flere skinner gennem landet. I dag stopper trafikken i hele landet hvis et tog går i stå på skinnerne i København.
- I det hele taget flere tog
- Lokale kampagner, hvor man samler foreningslivet og særlige cykelinteresserede borgere om at sætte fokus på cykling på alle mulige måder.
- Elcykelkampagner hvor folk kan låne en elcykel i en måned. Elcyklen er dyr (30.000 kr) der er mange ting at tage stilling til inden man køber den og efter en måned ved man lidt om hvilke ture den kan erstatte bilen og man ved hvad man skal spørge ind til når man køber en elcykel.
- Elcyklen skal ikke erstatte den almindelige cykel. Elcyklen er en bil på to hjul.
- Folkeoplysning om cykling og sundhed. Bente Klarlund Pedersen kan gerne tage landet rundt og holde foredrag om dette.
- Cykler skal have lov at cykle i gågader , men på de gåendes betingelser

Med venlig hilsen

Britta Edelberg





Urhøj Cykler

## Evalueringskema Projekter støttet af Borgernes Klimapulje 2022

Formålet med Borgernes Klimapulje er at fremme borgernes forståelse for klimaudfordringerne og støtte projekter der fremme CO2 reduktionen. Alle projekter, som støttes, er en del af denne ambition.

I evalueringsprocessen er vi særligt interesserede i, hvilken effekt det enkelte projekt har i forhold til puljens formål, men der kan også være værdifulde erfaringer om for eksempel samarbejder, forankring og metoder, som evaluering kan bringe frem i lyset.

Evalueringerne vil danne baggrund for optimering af Borgernes Klimapulje og dens anvendelse i fremtiden, samt vigtig læring for fremtidige grønne borgerprojekter. Vi har derfor udarbejdet et evalueringskema som vi beder jer om at udfylde og returnerer til os som en del af afrapportering.

Har i spørgsmål til skemaet, så tag fat i Maren Pilegård Andersen på [mamaa@vejle.dk](mailto:mamaa@vejle.dk)

### Evalueringskema

Projekttitel – fra ansøgningen: Høver Uhrhøj cykler
Projektholder: Andelsforeningen Baungård CVR-nr: 33211368
Kontaktperson: Britta Edelberg E-mail: <a href="mailto:brittaedelberg@gmail.com">brittaedelberg@gmail.com</a> Tlf.:26293865
Bevilliget beløb: 200.000 kr.
Perioden for projektafholdelse: 01.02.2022 – 01.07.2024
Kort beskrivelse af udførte aktiviteter: Kun de vigtigste er taget med <ol style="list-style-type: none"><li>1. Udlån af elcykler og evaluering af resultaterne. Udlån af elcykler start 01.04.22 - 01.04. 24. I alt har vi udlånt til 140 personer. Vi havde 6 almindelige og en ladcycletil rådighed. Folk bookede hos Uhrhøj Cykler, men hentede og afleverede cyklen hos cykelhandlerne. Vi evaluerede resultatet af at udlåne elcykler ved at ringe til 98 deltagere og fik fat i 70</li><li>2. Uhrhøj Cykler har samlet lokalbefolkningen om emnet at cykle i hverdagen bl.a. ved opstartsmøde for alle interesserede, møder med foreninger og institutioner, markedsføring og fællesskab i forbindelse med vores afslutningsevent.</li><li>3. Sammen med en konsulent har vi cyklet rundt i lokalområdet og set på cykelforhold. Efterfølgende samlede vi lokalsamfundet til debat om dette emne og endelig har vi på den baggrund samlet en række forslag til forbedringer.</li><li>4. Foredrag om cykling og sundhed med Bente Klarlund Pedersen samlede 120 deltagere. Foredraget blev afholdt lokalt i samarbejde med Petersmindeskolen</li><li>5. Afslutningsevent i samarbejde med Hallen, de lokale spændere, cykelhandlere og et børneløppemarked. Her kunne man i vores del af eventen deltage i cykelringridning, høre om projektets resultater, se hvilke forslag der bliver sendt videre til Vejle Byråd om forbedringer for</li></ol>



cyklister på Uhrhøj og et par lokale politikere deltog med oplæg. Der var mulighed for både mad og drikke.

6. Uhrhøj Cykler har fået produceret to film til opslag på facebook. De skal fremme lysten til at springe på cyklen i stedet for at køre bil i hverdagen.

(billeder, m.m. vedhæftes)

Beskriv hvilke resultater I har opnået i projektet, har I nået jeres forventede mål og hvordan:

Herunder:

- Har projektet bidraget til at fremme forståelsen af klimaplanens mål og handlinger blandt borgere i Vejle Kommune?
  - Har projektet haft en direkte effekt på reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen?
1. 140 borgere fra Uhrhøj har prøvet en elcykel i en måned. ¼ af lånerne af elcykel har købt en elcykel og sat bilen i garagen. En anden fjerdedel håber på at købe en elcykel i foråret 2024. Udledning fra bil pr km gennemsnit 132 g/km og elcykel 12 g/km. Umiddelbar effekt på CO<sub>2</sub> vurderer vi derfor således at mindst 35 personer i dag er blevet hverdagscyklister og dagligt med 10 km kørsel. Pr år har de nedsat kvarterets udledning med 1 ton CO<sub>2</sub>. Alle udspurgte bortset fra 2, som ikke fik brugt cyklen, fik en helt ny holdning til elcyklens muligheder.
  2. Uhrhøj Cykler fortsætter og vil arbejde for at udvikle samarbejdet på tværs af alle foreninger omkring lokale events, hvor cyklen også bliver en aktiv del.
  3. Projektet har været årsag til at der nu ligger et forslag til en lang række konkrete forbedringer for cyklister på Uhrhøj. Forslaget bliver sendt til Vejle Kommune og Byråd. Det har været fremlagt for alle interesserede til afslutningseventen, hvor alle kunne bidrage med forslag til forbedringer
  4. Vi samlede lokalbefolkningen om foredraget med Bente Klarlund Pedersen, så der nu er mange mennesker på Uhrhøj med en fælles forståelse for hvad cykling og daglig motion i det hele taget betyder for sundheden.
  5. Vi lancerede projektet som cykelglæde og fællesskab og det synes vi er lykkedes i et lille omfang med fordrag, møder med foreninger og institutioner og vores afslutning med cykelringridning. Vi har nu lavet udstyr til cykelringridning, som andre cykelglade borgere og cykelforretninger kan låne.
  6. Uhrhøj Cykler har fået produceret to film, som kan skabe interesse for elcyklen som erstatning for bilen fremadrettet.
  7. Oplysning om Vejle kommunes klimaplan har været fremme på opstartsmødet og afslutningseventen og kan også findes på Uhrhøj Cyklers hjemmeside og der er link til klimaplanen på begge film.
  8. Vi har mange personlige historier fra de borgere, der har lånt en elcykel: Flere har lidt af sygdomme, der forhindrede dem i at cykle. Projektet fik dem til at prøve en elcykel og nu cykler de til og fra arbejde og butikker. En lærer med en muskelsygdom har tidligere kørt i bil til Jelling. Nu kører hun dagligt til arbejde 8 – 9 km på en skole i Jelling og kan nu også tage på cykeltur med elever. En anden borger havde ikke cyklet i 30 år, men projektet fik hende til at prøve og nu har hun opdaget, at hun kan cykle og at man på cykel kan køre helt andre veje. F.eks. kendte hun ikke til cykelstien gennem skoven fra bageren til Vardevej. En lærer fra en skole i centrum opdagede, at det var hurtigere at cykle hjem gennem Vedelsgade på cykel end i bil og cykler nu dagligt osv. Osv.
  9. d. 20.6 blev UC inviteret til at fremlægge projektet for Folketingets Transportudvalg. De tog meget positivt imod oplægget og opfordrede os til at sende vores forslag til, hvordan man får flere til at cykle i stedet for at køre bil ind til udvalget.

Besøgstal/antal deltagere:

Herunder: Hvor mange vurderes at kunne have fået gavn af projektet? Lokalt eller i kommunen?





<p>140 har lånt en elcykel 20 til opstartsmøde 40 har deltaget i foreningsmøder med Uhrhøj Cykler 14 deltog i møde og arbejdet med cykelforhold på Uhrhøj 120 deltog i foredrag med Bente Klarlund 75 deltog i afslutningsevent</p>
<p>Samarbejdspartnere: <i>Hierunder: Hvordan vurderes samarbejdet, hvad har virket?</i></p> <p>Uhrhøj Cykler har samarbejdet med 4 cykelhandlere i Vejle. Lokalt har UC samarbejdet med spejderne "Dalfolket", Hover If, børnehaverne og Kirken.</p> <p>Samarbejdet med cykelhandlerne har været præget af gode aftaler, tillid og fælles interesse. Fokus har været at lånerne fik en god oplevelse mere end salg af cykler på den korte bane.</p> <p>UC er blevet modtaget godt overalt, men vi har måtte erkende at alle institutioner i forvejen har mange aktiviteter planlagt, og der skal også opbygges tillid, så det kræver lang tid at indarbejde et samarbejde på tværs. Det er en af grundene til at vi fortsætter UC netop med fokus på dette.</p>
<p>Erfaring fra projektet: <i>(hvad gik godt, hvad gik mindre godt? Evt. anbefalinger)</i></p> <p>Opstartsmødet var en succes, men vores forventninger til at folk var klar på at bidrage, var for store. Vi har siden konkluderet, at folk vil gerne have gaver – men ikke opgaver. Alle vores gaver blev en succes: Udlån af elcykler, møde om cykelforhold på Uhrhøj, foredrag med Bente Klarlund og afslutningsevenen. Opgaver var f.eks. at kirken, spejderne, børnehaverne kunne låne en eller flere elcykler til deres ansatte, men det tilbud tog ingen i mod. Opgaven med at organisere dette har åbenbart været for stor. Det vil vi arbejde videre med.</p> <p>Vores vigtigste erfaring er, at det tager tid at få et helt lokalsamfund til at indgå i et projekt, men at det omvendt er muligt at flytte folks holdning til at cykle ved at låne en elcykel i en måned. 99procent af de der lånte en elcykel fik ændret deres syn på det at cykle - fik en ahaoplevelse af at prøve en elcykel i en måned. Skal man skabe vaneændring for mennesker, der måske ikke har cyklet i 30 – 40 år sliger vores erfaring, at det kan man med 1 månedslån. Og så var det fantastisk at opleve de mange som fik et helt nyt liv ved at opdage hvor dejligt det er at cykle.</p> <p>Markedsføring har været udfordrende. Der er ingen opslagsøjler og forretningerne er ikke gearret til at fungere som spredning af lokale aktiviteter.</p> <p>Godt råd: Vær indstillet på at det tager tid. Tag direkte kontakt til det lokale foreningsliv og genoptag kontakten selvom i i første omgang ikke får respons. Find på aktiviteter i kan lave sammen på lige fod med andre aktive i foreningslivet.</p>
<p>Hvordan har I markedsført projektet? <i>(dokumentation, links, m.m. vedhæftes)</i></p> <p>Vi har brugt hjælp fra to virksomheder med erfaring med at markedsføre. Vi fik i første omgang gratis leveret opsætning af pr-materiale fra en lokal borger til at kunne lave plakater og bannere, som er blevet brugt især det første år. Vi har stået med banner og plancher ved andres lokale arrangementer f.eks. Tour de France. Vi os også med go-cards som blev udleveret ved event i de lokale forretninger. En borger tilbød gratis at sætte facebook og hjemmeside op, men det kom aldrig til at fungere. 1/2 år inde i projektet blev gruppen styrket med 3 nye medlemmer og så fik vi facebook-side og hjemmeside til at køre. Vi har markedsført via facebook, hjemmeside, plakater lokalt og artikler i det lokale skole og kirkeblad Notabene, som nu er nedlagt. Vi har brugt Vejle kommunes elektroniske tavler til 2 arrangementer. Vi har forsøgt at få omtale i de lokale aviser, men uden held. Vi har markedsført projektet og formidlet hvor god en løsning cykler er på samfundets transportudfordring, også ved at deltage i event på Klimafolkemødet i Middelfart, Klimaarrangement på Rosborg, i Splinderhallerne og til fødselsdag for RCV-centret. I forbindelse med mødet med Bente K. Pedersen fik vi et hold fra Hover If til at husstandsomdele en folder. Vedhæftet.</p>



<https://uhrhojcykler.dk/>

Vi ændrede udtrykket på vores logo, facebook og hjemmeside 1 år inde i projektet, hvor det fik et mere moderne og ungt udtryk.

Evt. nye tiltag/ideer som er opstod på baggrund af det støttede projekt:

1. Vi har besluttet at fortsætte og se om vi kan etablere en aktivgruppe på Uhrhøj, der arbejder mere bredt med kulturtilbud til lokalområdet og hvor UC fortsætte som en af aktiviteterne.
2. Vi har tilbudt cykelture og fælles spsning på lokale spisesteder uden succes, men den ide vil vi genoptage.
3. Vi har deltaget i møde med skolen om udnyttelse af deres udearealer og her kunne der være basis for cykeltræningsbaner m.v. Det har vi foreslået og bliver måske involveret.

Kontaktoplysninger til beskrivelse af jeres projekt på Grønt Forums hjemmeside:

Mail på gruppens medlemmer :

Ansvar for udlån af elcykler / udformning af foldere, flyers, invitationer, Powerpoint præsentationer og filler til Vejle Kommunes pyloner. Bo Jørgensen og Angelica Boje: [bdj.vejle@gmail.com](mailto:bdj.vejle@gmail.com) og [aab.vejle@gmail.com](mailto:aab.vejle@gmail.com)

Ansvar for oprettelse og opdatering af Hjemmeside, facebook og Instagram: Bo Jensen [bosfvelle@gmail.com](mailto:bosfvelle@gmail.com)

Initiativtager, ansvar for organisation og økonomi: Britta Edelberg og Niels Reiter:

[brittaedelberg@gmail.com](mailto:brittaedelberg@gmail.com) og [vejlebyg@worldonline.dk](mailto:vejlebyg@worldonline.dk)

## Regnskabskema

I bedes rapportere udgifterne for jeres regnskab i skemaet nedenfor.

Udfyld skemaet med de afholdte udgiftsposter, beløb og navn eller nummer på de vedhæftede bilag. Indsæt gerne øvrige indtægter I har haft i projektet, ud over Borgernes Klimapulje.

Indtægter		Udgifter		
(indtægtspost)	(beløb i kr.)	(udgiftspost)	(beløb i kr.)	(angiv navn/mr. på vedhæftede bilag)
Borgernes Klimapulje	200.000	Køb af 4 elcykler direkte til Vejle Kommune	77.040	
		1.Udlejning af elcykler	13.449	
		2.samlet Uhrhøj om at cykle	56.036	
		3.Cykelforhold på Uhrhøj	3.000	
		4.Foredrag om cykling og sundhed	14.203	
		5.Afslutningsevent	5.677	
		6.Film til YouTube	25.000	
I alt ud			117.366	
I alt rest			5.594	

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikssikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelsene i spørgeskemaet.

## Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I Vallensbæk Kommune arbejder vi med cykelfremme på mange områder

**VSP-samarbejdet (Vej-Skole-Politi)** i Vallensbæk Kommune er organiseret fra forvaltningens side med kvartalsmøder, hvor vejmyndigheden, Center for Børn og Unge, lokalpolitiet, skolernes ledelse og færdselskontaktlærere er repræsenteret (herunder også privatskolen). Ved at prioritere og rammesætte dette samarbejde skabes der rum for at diskutere emner og tiltag vedrørende trafiksikkerhed og færdsel i og omkring kommunens skoler. Vi har gode erfaringer med at bruge disse møder til at dele viden på området og har herigennem fået udarbejdet en ny årlig 'Trafikdag' på tværs af skolerne. Den 17. august 2023 blev den første Trafikdag i Vallensbæk afholdt.

Vejmyndigheden i Center for Teknik er ansvarlig for at tilmelde alle skoleklasser i Vallensbæk til **Cyklistforbundets kampagne Alle Børn Cykler**. På den måde er det noget alle gør og er med til frem for en ting man vælger til. Det er obligatorisk at alle deltager i kampagnen og der udloddes hvert år en lokal præmie til de 3 bedste klasser.

Der er de sidste mange år blevet afholdt en kampagne fra Vestegnens Trafiksikkerhedsråd kaldet **Jeg husker lygterne** som skulle fremme brugen af cykellygterne i den mørke tid. Kampagnen er pt. ved at blive gentænkt.

På 2 af kommunens tre folkeskoler er der indrettet **cykelbaner** som bliver anvendt i undervisningen af eleverne. Derudover har kommunen en mobilcykelbane som bliver anvendt i daginstitutionerne. Ved ungdomsskolen findes en pumtrack bane, som kan benyttes af alle.

Alle kommunens daginstitutioner er lige nu igennem et forløb med dygtige instruktører fra Dansk Skolecykling med fokus på mulighederne i **børnehavencykling**. Dette gøres med henblik på at gøre Vallensbæks børn til sikre cyklister, der er trygge ved at bruge cyklen som transportmiddel og dermed grundlægge grønne og sunde transportvaner tidligt i livet.

'**Vallensbæks Skoler Cykler**' er et delprojekt i EU-partnerskabet Green Mobility Shift, som er et Interreg-ØKS-projekt, der arbejder med at flytte folk til grønne transportvaner. I Vallensbæk Kommune udfolder projektet sig på kommunens tre folkeskoler, hvor der skal arbejdes med at styrke elevernes i forvejen gode cykelkultur i og udenfor skolen. Projektet løber fra 2023-2026 og i den indledende fase er der lavet en undersøgelse af elevernes transportvaner til/fra skole. Projektet kommer til at indebære at alle tre skoler får et sæt af låncykler til brug ved udflugter og lign. Elever og personale der ikke kan cykle tilbydes et cykelkursus og lokale cykeludvalg på skolen kommer til at arbejde med cykelfremme og cykelindsatser lokalt.

#### **Events og arrangementer**

Sammen med Cyklistforbundets lokalafdeling på Vestegnen arrangerer ansatte fra kultur- og fritidsforvaltningen hvert år Store Cykeldag, hvor mere end 100 borgere deltager på en fælles cykeltur rundt i kommunen, som afsluttes med fælles frokost i det grønne. Udover Store Cykeldag afholdes der hvert år børnecykelløbet Kids Tour i samarbejde med Børneulykkesfonden, hvor mere end 200 børn mødes til en festlig dag med fokus på cykelglæde og trafiksikkerhed. Sidst men ikke mindst inviteres nye borgere i kommunen med jævne mellemrum på cykelture med Borgmesteren, som viser rundt og fortæller om kommunens muligheder.

#### **Forsøg med delemobilitet på tværs af letbanekommunerne**

I forbindelse med at opførelsen af letbanen, har Region H og Gate21 inviteret kommunerne langs med buslinje 300S til at deltage i et 2-årigt forsøg med opstilling af delemobilitet (dele cykler og løbehjul). Linje 300S bliver forventeligt erstattet af letbanen i 2025. Der bliver opsat cykler og måske løbehjul på de største stoppesteder langs med 300S. Hertil kommer at der vil være hubs ved attraktion, uddannelsesinstitutioner samt ved store erhvervs- og boligområder i de forskellige kommuner. Forsøget skal undersøge, om borgerne vil anvende delemobilitet på tværs af kommunerne langs med letbanen, hvis denne bliver stillet til rådighed. Første del af forsøget bliver opsat i september 2024.



Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Vi har endnu ikke konkrete tal på, hvilke indsatser, der får flere til at vælge cyklen, men vi har gode erfaringer med håndholdte indsatser, eksempelvis cykelkurser for elever der ikke kan cykle – hvor elever helt konkret får værktøjerne til at lære at cykle.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Vi forsætter med at arbejde bredt med cykelfremme i Vallensbæk: i daginstitutioner, skoler og med arrangementer og initiativer i byrummet målrettet bredt til kommunens borgere.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- Trafiksikkerhed og oplevelse af tryghed i trafikken
- At cyklen er det lette/enkle valg, som får hverdagslogistikken til at gå op
- Mulighed for at medtage sin cykel i den kollektive trafik
- Stille cyklen sikkert og tørt. Herunder forsvarlig fastlåsning af cykel, hjelm og batteri.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

#### Tryghed i trafikken

Den indledende undersøgelse af elevernes transportvaner i projekt 'Vallensbæks Skoler Cykler' viste følgende (juni 2024):

- 85% af eleverne i Vallensbæk har aktive transportvaner til skole (cykling + gang)
- 90% af eleverne i Vallensbæk har under 2 km til skole
- 45% af de forældre, der kører deres børn i skole i bil i Vallensbæk angiver, at de gør det fordi det føles mest sikkert og trygt ift. færdsel og trafik.

I forhold til at gøre eleverne endnu mere selvtransporterende ser både vejmyndigheden i Vallensbæk Kommune og projektledelsen på Vallensbæk Skoler Cykler et stort potentiale i at arbejde med en 'tryghedskortlægning', som kan give en indikation af, hvad der kan gøres for at forbedre trygheden.

#### Cykelstiernes stand

Flere forældre har ifm. undersøgelsen af elevernes transportvaner givet udtryk for, at årsagen til at de ikke tør lade deres børn cykle i skole er cykelstiernes stand. For at skabe tryghed i trafikken skal cykelstierne

være i ordentlig stand. De skal have en vis standard af vedligehold, en ordentlig belægning og bredde. Det vil gøre at flere tør lade deres børn cykle.

Der kan også arbejdes med 'hjerter-zoner' ved skolerne, så det ikke er muligt at køre eleverne helt til skoledøren, men de selv skal transportere sig det sidste stykke. Dette er dog svært i boligområder, hvor man også skal tage hensyn til dem der bor i området.

*Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.*

Etablering af en ny trafiklegeplads på Pilehaveskolen. I Samarbejde med Salling-fonden fik vi i 2023 anlagt en ny trafiklegeplads på Pilehaveskolen, som bliver flittigt brugt af skolens yngste elever, størbørnsgrupperne i de nærliggende børnehaver samt af familier i weekenderne. Trafiklegepladsen er altid åben og tilgængelig.

Projekt 'Vallensbæks Skoler Cykler' er i fuld gang, men vi har endnu ikke resultater af indsatserne, som vi kan fremlægge.

Det kan være der kommer en positiv effekt af forsøget med delemobilitet så forsøget bliver forlænget ind i en permanent situation.

*Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.*

#### **Ladcykler**

Ladcyklen er et vigtigt redskab også i den rekreative cykling

#### **Kombinationsrejser**

Det er godt I forholder jer kombinationsrejser, som er et vigtigt redskab for at få folk til at bruge cyklen, og som mangler i Movias Mobilitetsplan 2024.

I 2026 vil Sydhavnsmetroen, Nyt Ringnet og letbanen være en del af det kollektive net. Sammen med BTR-løsninger og den øvrige bus-, tog- og metrodrift, vil de indgå som en vigtig del af hverdagstransporten og dermed kunne kombineres med hverdags- og fritidscyklingen i hovedstadsområdet.

#### **Delemobilitets betydning for hverdagscyklning og rekreativ cykling**

Region Hovedstaden udfører i 2024 og 2025 et forsøg med delecycler ved knudepunkter langs linje 300S og de omkringliggende boligområder, kultur og natur tilbud osv. Fra Vallensbæks Kommunes side ser vi gerne at resultatet indgår som ny viden om danskernes lyst til at anvende delemobilitet.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle



viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Etablere nye cykelstier, og har fokus på sikre skoleveje, herunder også cykelstier. (skolevejsprojekter)

Fokus på at etablere sikre krydsninger til cykellister. (trafiksikkerhedsprojekter)

Vi er i den indledende fase ift. KNUD, hvor vi bla. har en studerende der laver projekt om "Understøttelse og Forankring af Cykelknudepunktsnetværket KNUD i Varde Kommune"

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Etablering af stier der kan benyttes af både til skoleveje og af turister

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>At få flere skolebørn i landområder, skal cykel i skole og til fritidsaktiviteter.</p> <p>Sikre skoleveje, hvor der er afsat midler til forbedring af skolevejene. Der udføres skolevejsanalyser, oplæg til tiltag og prioritering af projekterne, ift de afsatte midler.</p> <p>Trafiksikkerhedsprojekter, hvor der etableres sikre krydsninger, og andre faciliteter for cyklisterne.</p> <p>Sikre stier til rekreative områder bla ifm VDs udbygning af Rule 11</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>At man kan færdes trygt og synligt på cykelstien.</p> <p>Sikre cykelstier, fremkommelighed, belysning på stierne. Løbende vedligehold og drift.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Utryghed og farlige krydsninger, manglende cykelstier, smalle veje, meget trafik (også landbrugstrafik)</p> <p>Nedslidte, ujævne cykelstier.</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <p>Cykelstien fra Varde til Nr. Nebel, hvor der både færdes skolebørn i alle aldre, folkeskole og gymnasiet. Turisterne bruger samme sti, stien forbinder også med flere af stationerne på Vestbanen (off. Transport). Med tilslutning til Esbjerg, Ribe mfl</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Kig på om el-cyklernes hastighed giver utryghed for de alm. Cyklister.

Har I spørgsmål til spørgesammenhængen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedste mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

- **Anlæg af ny cykelinfrastruktur** såsom cykelstier og -broer/tunneler.
- **Tilpasning af eksisterende infrastruktur med henblik på forbedrede forhold for cyklister.** eksempelvis etablering af fartdæmpende foranstaltninger, lokale hastighedsbegrænsninger, cykel- og kanibaner, krydsningshelter, ensretning af biltrafik, hjertezoner ved skoler (billfrie områder) osv.
- **Adfærdskampagner i traditionel forstand,** typisk de velkendte vejsideplakater fra Rådet for Sikker Trafik (*Sænk farten, Kør cykel når du kører cykel, Pas på skolepatruljen, Børn på vej*) men også adfærdspåvirkning gennem kampagner med kommunikation på SoMe, via influencers, event mm.
- **Andre adfærdspåvirkende tiltag,** fx udlån af cykelbane til skoler, cykelaktiviteter i børnehaver, opstilling af trafik- og cykelfaciliteter, bakkeskilte, forløb hvor skoleelever arbejder med at markere deres skoleruter og gøre dem spændende, elevinddragelse ift. udvikling af trafikløsninger på skoleveje, udlån af elcykler til borgerne, indsamling af GPS-cykeldata fra borgerne, cykelkonkurrencer, strategisk kommunikation fx i forbindelse med anlægsprojekter etc.
- **Cykelfremme fra fysisk planlægning til drift,** hvilket handler om at sikre, at vi tænker i cykelfremme i alle et projekts faser, dvs. helt fra kommuneplanlægning/lokalplanlægning, til projektering, anlægsfase og drift.

Hvilke af områdene har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

- Der er generelt stor efterspørgsel fra borgerne på **ny og bedre cykelinfrastruktur.** Manglende cykelinfrastruktur eller cykelfaciliteter er en barriere for mange, i forhold til overhoved at cykle, for mange føler sig utrygge i trafikken. Cykelinfrastruktur er derfor et centralt virkemiddel uanset hvilke målgrupper indenfor cykelfremme der arbejdes med. Desværre er cykelinfrastruktur også bekosteligt, hvilket begrænser os i hvor meget vi kan rykke på den front.
- Det er vores erfaring, at **adfærdstiltag som udlån af elcykler** er et særdeles stærkt virkemiddel. Mange har brug for at prøve en elcykel, for at finde ud af at den kan fungere som et effektivt transportmiddel. Det er for mange en stor investering, og derfor er der brug for den praktiske erfaring.
- **Bilbegrænsende tiltag** virker. Vores erfaring kommer mest fra hjertezoner/bilfrie zoner ved skoler, men også forsøg med at fjerne parkeringspladser i gader til fordel for mere plads og øget tryghed til cyklende. Hastighedsnedsættelser for biltrafikken har også stor effekt.
- Projekter hvor **borgerne inddrages** og er medskabere virker generelt bedre, idet borgerne tager ejerskab, får en bedre forståelse for de indsatser der iværksættes og fungerer som ambassadører i forhold til andre borgere. Det være sig også gældende ift. samarbejder med foreninger, lokalråd og andre aktører.
- Det er afgørende, at der tænkes i **cykelfremme i byudviklingen**, således at nye byområder indrettes så de understøtter og favoriserer cyklen som transportform.

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

- **Bilbegrænsende tiltag**, herunder også hastighedsnedsættelser bliver afgørende for at fremme cykling. Der skal desværre mere pisk end gulerod til for flytte bilister til cyklen, og det bliver nødvendigt at nedlægge mere gadeparkering og lukke flere veje for biltrafik.
- **Adfærdspåvirkning**, herunder økonomiske incitamenter til at fremme cykling. Eksempelvis vil virksomheders muligheder for at tilbyde deres medarbejder en cykel eller et tilskud hertil være af stor betydning ligesom ændring af befordringsfradraget kan øge incitamenter for at flere vælger cyklen.
- **Cykelinfrastruktur**.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

- **Komfort** – cyklen skal være det nemme og bekvemme valg
- **Tid** – cyklen skal bidragsmæssigt være et konkurrencedygtigt alternativ til bilen
- **Økonomi** – det skal være økonomisk fordelagtigt at fage cyklen
- **Trafiksikkerhed/tryghed** – man skal føle sig sikker når man cykler

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Samme faktorer som nævnt ovenfor, blot med modsat fortegn.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

- **Hjertezoner ved skoler**: Vi har gennemført to hjertezoneprojekter ved skoler, hvor vi har kunnet måle at flere elever er begyndt at gå/cykle til skole, og tilsvarende færre afleverer elever i bil. Projekterne har omfattet:
  - o Lukning af veje på hverdage om morgenen
  - o Synliggørelse af hjertezoner med plakater, afmærkning, flag mv.
  - o Kommunikation til forældre, beboere mv.
  - o Nudgingtiltag, herunder konkurrencer, uddelings af reflekser o.lign., planlægningsværktøj til elevforældre, afmærkning af sikre skoleruter mv.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

**1. Lovgivning: Revision af færdselslov, bekendtgørelser og vejregler**

- Der bør være bedre rammer for etablering af cykelgader, ladcyclologistik, skole-zoner og cykling mod ensretning i de danske vejregler.
- Politiets rolle: Politiets mandat skal tydeliggøres og ensartet i hele landet samt reduceres på nogle områder (fx ift. bestemmelser om hastighedsgrænser)
- Færdselsundervisning i skoleme – der bør sættes timetal på færdselsundervisningen på de enkelte årgange, da niveauet bliver meget forskelligt skoler og kommuner imellem, når faget er timetast.

**2. Data**

- DTUs Transportvaneundersøgelse: Tilføres flere midler, så der kan gennemføres flere interviews, så kommunerne får et bedre datagrundlag
- Regioner skal forpligtes til at udvikle skadestuedata-model ift. tilskadekomne i trafikuheld

**3. Økonomi og finansiering**

- Vejdirektoratets cykelpulje
  - Færre administrations-krav og mindre "tung" ansøgningsproces, evt. lad kommunerne selv vælge hvilke projekter de ønsker at udføre, i stedet for at Vejdirektoratet vælger
  - Højere tilskudsandel fra staten helt generelt, der viser at cykelfremme prioriteres
- Kvalificering af prisfastsættelsen af cykling i de samfundsøkonomiske enhedspriser
- Statslig prioritering af supercykelstier på statsveje/støtte til kommuner i forlængelse af statslige supercykelstrækninger
- Finansministeriet: Dispensation fra anlægsloft ifm. cykelinfrastruktur

**4. Kombinationsrejser og kollektiv transport**

- Øget samarbejde omkring kombinationsrejser med operatører.
- Nationalt koncept og screening mårettet forbedrede kombinationsrejseforhold.
- Nationalt delecykeltilbud med sammenhæng til den kollektive transport.

Har I spørgsmål til spørgeskemaen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Lidfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).



## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigler, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

I Vesthimmerlands Kommune arbejder vi med følgende fokusområder:

- Cykling til/fra skole
- Lokal pendling
- Turisme
- Generelt cykling i landdistrikter
- Kombinationsrejser

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

At få børn til at cykle til/fra skole og få indarbejdet vanerne i en tidlig alder, så det bliver et naturligt valg af transportmiddel uanset, hvor turen går hen.

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

Tid  
Utryghed

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@yd.dk](mailto:jowa@yd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@yd.dk](mailto:vd@yd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

*Organisation: Trafik og Veje, Teknik & Miljø, Viborg Kommune  
Anlæg af cykelstier og opgradering af eksisterende fx ved asfaltering eller udvidelse / vedligeholdelse.  
Opgradering af cykelparkering ved stationer ved opsætning af tyverisikker parkering med mulighed for opladning af elcykler mhp. at fremme muligheden for kombinationsrejser mellem cykel og tog / bus.  
Der er fokus på grønne og sunde transportvaner. Kommunen vil gerne give kommunens indbyggere og besøgende gode muligheder for at kunne vælge den bæredygtige rejse og fremme mulighederne for aktiv transport, som også har en sundhedsskabende effekt.*

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

*Det er vigtigt med sammenhængende cykelstinet både i de større byer og mellem byerne i landområderne. Mange vil gerne cykle, men tør ikke (må ikke) cykle, hvis der ikke er faciliteter til det. Det gælder både på de smalle kommuneveje på landet, på de store overordnede veje med megen trafik og på skolevejene, hvor forældre kørsel forhindrer andre børn i at få lov til at cykle til skole, hvilket forøger antallet af biler på skolevejene.*

Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

*Fortsat udbygning af cykelstinetet.*

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?

*Det skal give mening for den enkelte at vælge cyklen frem for andre transportformer.  
Cyklen skal kunne konkurrere ift. økonomi, tidsforbrug og tryghed.  
Mulighed for dele-cykler, låne/leje-cykler i en periode for at afprøve cykler inden evt. køb.*

Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?

*Manglende cykelstier eller der er for langt til arbejde.  
Cykling med børn til pasning og skole fravælges også, hvis forældrene skal bruge bilen til arbejdet.*

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

*Ny tyvensikker cykelparkering på Viborg Station åbnet i foråret 2023:  
<https://viborg.dk/service-og-selvbetjening/trafik-og-veje/trafik/cykel/cykelparkering-stationen-i-viborg/>*



Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

*Transportvaneundersøgelsen, som DTU laver, bør tilføres flere midler, så der kan fås et mere jævnt datagrundlag i kommunerne. Viborg Kommune køber kun få interviews men bruger det alligevel som grundlag, når vi udtaler os om borgernes valg af transport.*

*Det er vigtigt, at børnene støttes i at kunne transportere sig selv fra de er helt små. Der bør være krav om at lave cykellege mv. med de mindste børn, og et vist antal timer færdselsundervisning gennem skoletiden. Vi hører fra den lokale afdeling af Cyklistforbundet, at der er skolebørn der slet ikke kan cykle, og at mange ikke er vant til at færdes i trafikken. Cyklistforbundet er ofte med som hjælpere på cykelture med skoleelever, der skal transportere sig selv nogle få km mellem skole og fx biblioteket.*

*Afsæt flere midler til cykelpuljer til anlæg af cykelstier og andre tiltag for fremme af cyklisme. Tildeling af tilskud fra puljer skal ske på baggrund af velbegrundede ansøgninger, og ikke efter et først-til-mølle-princip som vi for nylig har set til puljen til offentlig opladning for eicykler.*

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

VisitDenmark er den nationale turismeorganisation med ansvar for international markedsføring samt analyser på turismeområdet.

VisitDenmark gennemfører hvert 3. år en repræsentativ undersøgelse af danske og udenlandske turister i Danmark, som bla. danner baggrund for en særkørsel på cykelområdet. Her er link til den seneste: [Cykelturisterne i Danmark | VisitDenmark](#) VisitDenmark undersøger derudover løbende potentialet for øget cykelturisme fra de prioriterede nærmarkeder: Tyskland, Nederlandene, Norge og Sverige.

VisitDenmark har ansvaret for at udvikle og drifte den nationale turismeportal [visitdenmark.com](#) og den non-kommercielle database [GuideDanmark](#) i samarbejde med de lokale turistdestinationer. VisitDenmark samarbejder derudover også med andre relevante databaser: GeoFA, UdiNaturen mv. Cykeloplevelser indgår som en meget vigtig del af databasen og platformens formidling på flere sprog. [Visitdenmark.com](#) er inspirations- og indgangsportal og leder derefter den særligt interesserede videre til fx [ruter.dk](#) eller destinationernes egne hjemmesider.

VisitDenmark sidder i Dansk Cykelturismes bestyrelse og deltager i Vejdirektoratets Cykelråd.

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Det skal være attraktivt at cykle. Og der hvor der er gode forhold for danskere til hverdag og i deres ferier, der ønsker også de udenlandske turister også at cykle, så de kan opleve den berømte danske cykelkultur på egen hånd.

VisitDenmark vil derfor gerne synliggøre mange af de fantastiske cykelmuligheder i Danmark, og allerhelst i form af en kontinuerlig markedsføring i stedet for sporadiske projektstøtteafhængige indsatser. Det kræver dog at flere prioriterer indsatsen sammen med VisitDenmark.

Cykel som eneste transportmiddel er for de få, Det skal derfor især formidles til turisterne, at cyklen er et vigtigt - og bla. mere bæredygtigt - supplement til bilen og gerne også til offentlig transport.

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Først og fremmest hele tiden at arbejde for, at det skal være let for brugerne at finde frem til gode cykeloplevelser i hele landet via god formidling og vedligehold af afmærkning af cykelruter.</p> <p>Dernæst at adressere adfærdssændringer og i den forbindelse få kortlagt, hvilke barrierer, der står i vejen for mere cykling. Fx at medbringe cykler i offentlig transport.</p> <p>Endeligt bør der afsættes statslige midler til udrulning af det rekreative cykelnet. Det er i høj grad i national interesse med et sammenhængende net af cykelruter i høj kvalitet. Det nuværende rutenet bestående af nationale, regionale og lokale ruter, der har eksisteret i over 30 år, fortjener en overhaling og en opdatering. Det kan det rekreative cykelnet tilvejebringe. Det kan det rekreative cykelnet tilvejebringe. Samtidigt er det vigtigt at give de nationale cykelruter en opdatering med udgangspunkt i rapporten 'Input til forbedringer af de Nationale Cykelruter', særligt vedrørende en god organisering af arbejdet – både i udviklings- og driftsfasen.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>God kommunikation om cykelmuligheder: Hvis vi ikke fortæller, hvor mulighederne er, er det kun de stedkendte, der cykler.</p> <p>En levende og aktiv cykelkultur: Det har en voldsomt smittende effekt at se andre cyklister. Så det må være et hovedfokus i strategien at sørge for at puste liv i en aflagende cykelkultur.</p> <p>Tryk og sikker infrastruktur for cyklister i hele landet. Og hvis cykling foregår på vejnettet, så er en hensynsfuld trafikultur, større overhalingsafstand og lavere hastighed essentiel.</p> <p>God afmærkning af cykelruter: God afmærkning skaber tryghed og "flow" på cykelturen. Samtidigt fungerer vedligeholdte skilte som små reklamesøjler for cykelture og giver indtryk af, at cyklister er nogle man gerne investerer i.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Manglende eller utilstrækkelig information om cykelmuligheder: Hvis man ikke bliver inviteret ud, eller kan finde gode cykelmuligheder, så kommer man ikke afsted.</p> <p>Utryghed på vejene: Biltrafikken stiger, og biler bliver stadig større. Det skaber utryghed på de veje, hvor cyklister og bilister må deles om pladsen. Samtidigt er trafikulturen desværre tilfældig aggressiv.</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <p>VisitDenmark har med jævne mellemrum indgået i diverse regionale og tværregionale samarbejdsprojekter med henblik på at skabe koordinerede udviklings- og markedsførings tiltag, fx senest N8-projektet, der både blev medfinansieret af Vejdirektoratet og Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse i 2018-2021 og før det EU-støttede Panorama-projekt i 2014-2015, der omfattede de to nationale cykelruter Vestkyststruten samt København-Berlin. Begge projekter skabte gode effekter, men samarbejdet er svært at fastholde efter projektstøtten er afsluttet.</p> <p>VisitDenmark var desuden kraftigt involveret i Tour de France Grand Depart i 2022 på både markedsførings- og PR-siden sammen med de involverede kommuner og turistdestinationer. Dette projekt har virkelig højnet Danmarks omdømme som cykelland. Flere af ruterne er stadig velbesøgte af både danske og udenlandske cykelturister.</p> <p>VisitDenmark er nu også blevet involveret i Copenhagen Sprint-projektet, hvor vi sammen med de lokale partnere skal stå for den internationale markedsføring i 2025-2027.</p>

VisitDenmark har derudover indgået i diverse arbejdsgrupper, hvor forudsætninger for cykelfremme har været drøftet:

- Vejdirektoratets nu nedlagte Ekspertgruppe for Cykelturisme knyttet op på den Nationale Cykelstrategi fra 2014, der bla. udgav 2 årsrapporter, der gjorde status på cykelturismens fremdrift samt skabte fokus på, hvad der skal til for at videreudvikle cykelturismen i DK.
- Vejdirektoratets nuværende Cykelråd, der tjener til god og bred vidensdeling
- Vejdirektoratets arbejdsgruppe i forbindelse med udvikling af "Strategi for nationale cykelruter", der ikke mindst satte fokus på behovet for en bedre koordineret organisering

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Rekreativ cykling og cykelturisme er ikke kun godt for folkesundheden, som der står i kommissoriet. Det skaber i den grad også omsætning og dermed arbejdspladser i hele landet. Et forsigtigt bud er en turismeomsætning relateret til cykling på årligt 10 mia. kr.

De nationale cykelruter har i over 30 år været ryggraden i vores cykelrutenet, og de udfylder stadig en vigtig rolle. Men de trænger til en opdatering, hvis de skal kunne hævde sig i en stadig stærkere konkurrence fra udenlandske ruter, der tiltrækker op til 20 gange flere cyklister end de mest populære danske ruter.

Det er mindst lige så vigtigt, at der sættes fokus på kortere cykelruter, der inviterer til dagsture og udflugter. Her har Dansk Cykelturisme og Dansk Kyst- og Naturturisme i fællesskab udviklet og afprøvet et rekreativt cykelnet, som er klar til national udrulning. Det bør bestemt nævnes og prioriteres i strategien.

En akilleshæl i udviklingen i rekreativ cykling og cykelturisme har i mange år været en svag organisering, hvor mange vejmyndigheder (kommuner og stat), mange private aktører og nogle få nationale organisationer (VisitDenmark, Dansk Kyst- og Naturturisme, Dansk Cykelturisme m.fl.) i fællesskab står for at skulle skabe, vedligeholde, formidle og markedsføre et sammenhængende produkt på tværs af myndighedsgrænser og på tværs af offentlig infrastruktur og privat service. Det kræver en stor mængde koordinering, vidensdeling, fælles strategi m.m. I flere lande er man lykkedes med at skabe en stærk organisering – eksempelvis Schweiz, Holland, Frankrig – det bør tjene som inspiration for Danmark, så vi får mest mulig værdi ud af vores investeringer og indsats.

Har I spørgsmål til spørgerrammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

Transportministeriet

[yv@yv.dk](mailto:yv@yv.dk)

cc: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

27. juni 2024 • mrc

**Ældre Sagens input til fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

Ældre Sagen sender her vores refleksioner og bud på elementer omkring en kommende cykelstrategi.

**Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Ældre Sagens lokalafdelinger arbejder med fremme af rekreativ cykling og trafikssikker adfærd på cykel.

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Støtte og opbygning af fællesskaber omkring rekreativ cykling for seniorer.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigste i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Trafikssikkerhed, særligt for ældre cyklister, er et meget vigtigt område. Jf. ulykkesstatistikken er gruppen af ældre cyklister overrepræsenteret i ulykker som cyklister og særligt elcyklister.

Ældre mennesker kan i stigende grad føle sig nødsaget til at vælge cyklen, når de mangler andre transportmuligheder. Især i landdistrikterne er flere busser blevet sparet væk eller kører kun i myldretiden. Hvis vi ønsker, at ældre skal cykle mere og i længere tid, er det vigtigt at informere om, at cykling er en færdighed, der skal vedligeholdes og udvikles. Derudover kan visse sygdomme og medicin påvirke balanceevnen, hvilket kan gøre cykling mere risikabelt.



**Hvilke faktorer, vurderer I, har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

En kombination af forbedret infrastruktur og øget tilgængelighed til parkering og batteriopladning af ecykler kan skabe betydelig motivation for flere til at vælge cyklen som deres foretrukne transportmiddel.

Mange ældre kan have effekt og glæde af at køre på de nyere cykeltyper som cykler med lav indstigning, ecykler, cargocykler (tre-hjulede med kurv-eller ladfunktion), rickshaws, duocykler (parallel tandem). Desværre er mange cykler meget dyre at anskaffe, og cyklisten skal tage sig tid til at lære at bruge dem eller deltage i et el-cykelkursus. (Lidt som ved anskaffelse af en ny bil).

**Hvilke faktorer, vurderer I, har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

I landdistrikterne, hvor mange ældre mennesker bor, er vejene ofte utrygge med høje hastigheder og manglende cykelstier eller cykelbaner, samt dårligt belyste veje og stier.

Desuden bruger flere ældre større cykler, som kræver mere plads til parkering og fastlåsning end almindelige cykelstativer tilbyder.

For især ældre mennesker og personer med fysiske handicap er adgangen til offentlige toiletter afgørende for deres mobilitet og har stor betydning for deres lyst til og mulighed for at cykle en længere tur.

**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

Ældre Sagens lokalafdelinger tilbyder en række forskellige aktiviteter og fællesskaber som motionscyklings og cykelpilotprojekter. Aktiviteternes tilbud og hyppighed varierer i både form og frekvens fra afdeling til afdeling.

Cykelturene er arrangeret for alle interesserede, uanset om man kører almindelig cykel, mountainbike eller ecykel. Formålet er at komme ud i naturen og køre sammen i et tempo, hvor alle kan være med. Turene kan være korte, mellemlange og lange. Flere afdelinger afholder cykelture flere gange om ugen året rundt.

Cykelpilotprojekterne foregår på plejecentrene, hvor frivillige cykelpiloter tilbyder cykelture i en duocykel eller rickshaw. Duocyklerne kan indstilles individuelt i både sæde og styr, så både gangbesværede og handikappede kan få glæde af en cykeltur. Cyklerne har elmotor og styres af en dygtig "cykelpilot".



**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

Venlig hilsen

Marlene Rishej Cordes  
Seniorkonsulent

# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykellure i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelpartering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udlømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

**Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

Primært rekreativ cykling, og rekreative cykelruter. Vi har desværre ikke penge til cykelstier, hvilket ellers ville være det allerbedste,

Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?

Trafiksikkerhed i form af cykelsti.

<p>Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?</p> <p>Det bliver helt klart at finde midler til mere cykelsti langs hovedvej.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?</p> <p>Tilgængelighed og tryghed i trafikken.</p>
<p>Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk <u>fravælger</u> cyklen?</p> <p>Manglende tryghed ved at cykle. I vores kommune er det smalle veje, hvor hastigheden er høj, vejbelægningen er lidt ujævn og i vinterhalvåret mangler der vejbelysning.</p>
<p>Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.</p> <p>Etablering af en rekreativ cykelsti, godt nok på grus og uden lys, men hvor man undgår trafikeret vej og bakker, og forkorter transporttiden, samtidig med at ruten er naturskøn.</p> <p>Etablering af en dobbeltrettet cykelsti langs en meget trafikeret hovedvej.</p>

Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Gerne et fokus på cyklister i landdistrikterne, hvor der også er et stort potentiale for at få befolkningen til at cykle og hvor el-cykler gør det muligt at cykle længere. Det er også her, at mange veje er smalle og der køres rigtigt stærkt.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@yd.dk](mailto:iowa@yd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [yd@yd.dk](mailto:yd@yd.dk) med cc til [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk).

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikssikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?  Aabenraa Kommune er i øjeblikket ved at udarbejde en kommunal cykelhandlingsplan. Cykelhandlingsplanen vedrører de fleste områder der kan have betydning for cykelfremme – dvs. alt fra anlæg af nye cykelstier, drift og vedligehold af cykelinfrastruktur, cykelparkering, kampagner osv.
Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?  Vores erfaring er, at tryghed ofte er en forudsætning for cykelfremme. Trygheden kan forbedres gennem udbygning af cykelinfrastrukturen, med også med mindre tiltag, som f.eks. forbud mod bilkørsel nær skoler (Hjertezone).
Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?  Der vil fra mange være fokus på udbygningen af cykelinfrastrukturen. Derudover betyder udbredelsen af elcykler, at cyklen bliver et oplagt transportmiddelvalg på flere ture og for flere personer.
Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?  Praktik i hverdagen og convenience hører vi ofte som begrundelse for at cyklen fravælges.
Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.  Aabenraa Kommune er med i partnerskabet Cykelalliance syd, hvor kommuner og regionen samarbejder om at styrke cykelfremme på tværs af kommunegrænser. Dette samarbejde giver et større løft til cykelindsatsen end den enkelte kommune ville kunne skabe selv.
Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@lm.dk](mailto:lm@lm.dk).



# Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af elcykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

viden og erfaringer om hvilke tiltag, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

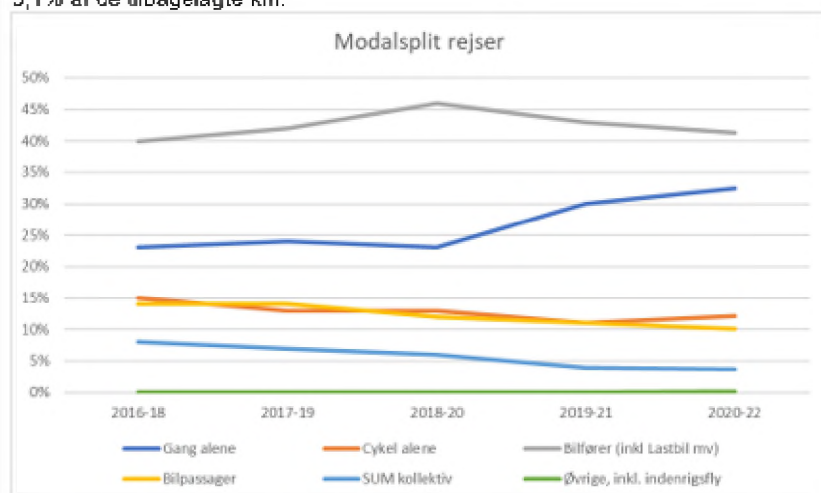
For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelserne i spørgeskemaet.

### Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi

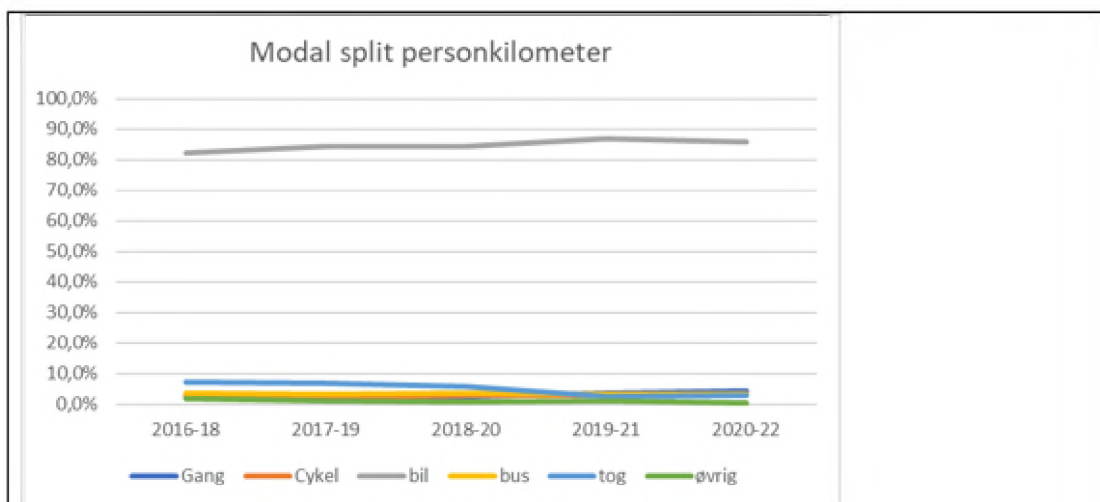
For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?

På trods af en ihærdig indsats har cyklismen igennem en årrække været faldende i Aalborg Kommune, men der anes en lille stigning i data baseret på DTUs transportvaneundersøgelse, der gennemføres årligt. I forhold til antal rejser foretages 12% på cykel. Ifl. personkilometer i Aalborg Kommune er står cyklisme for 3,1% af de tilbagelagte km.



Figur 1 – transportmidelfordelingen set ud fra rejser



Figur 2 – Transportmiddelfordelingen set ud fra personkilometer

#### Aalborg Kommunes nuværende arbejde med at sikre vækst i cyklisme

De overordnede mål for cykelområdet er udstukket i kommunens mobilitetshandlingsplan fra 2019: "Mobilitet 2040". Her er der mål om at 43 % af turene i 2025 og 50 % af turene i 2040 skal være på cykel eller ved gang. Samtidig er der mål om at max. 20 % af turene i 2025 og max 15 % af turene i 2040 skal foretages alene i bil. At målene er formuleret således skyldes, at cyklens formål både er at øge den aktive hverdagstransport til gavn for folkesundheden, samt at bidrage til færre biler/trængsel på vejen sammen med bl.a. kollektiv trafik og samkørsel. Så ud over at der er interesse i at øge cykeltrafikken, har Aalborg Kommune også et fokus på transportmiddelsammensætning, så det ikke blot er en kanalisering af rejser væk fra eksempelvis den kollektive transport.

Aalborg Kommune vedtog i 2021 en Cykelpolitik der udstikker en ambition om at være en af landets bedste cykelkommuner. I cykelpolitikken arbejdes der med tre centrale pejlemærker:

- **Børn på cykel:** vi vil understøtte en tidlig cykelkultur og sikre at cykel og gang bliver de foretrukne transportmidler til skole og fritidsaktiviteter
- **Trygt, sikkert og attraktivt:** del skal være muligt og attraktivt at vælge cyklen til både i hverdagen og i fritiden for langt de fleste borgere i hele kommunen
- **Medvind og smutveje:** Vi tør tænke i kreative, cykelfremmende løsninger der giver medvind og bæredygtig køreglæde

Aalborg Kommunes indsats for at øge cykeltrafikken tæller bl.a. følgende tiltag:

- **Udbygning af cykelinfrastruktur** bl.a. Aalborg Kommunes første supercykelsti fra Aalborg C til Universitetet og det nye universitetshospital, der indvies i efteråret 2024. Herudover skabes der nye forbindelser mellem større byer i kommunen: Tingvej mellem byerne Vestbjerg og Vodskov. Alle disse projekter er støttet af den nationale cykelpulje og er under anlæg eller projektering.
- **Forbedringer af eksisterende cykelinfrastruktur**, herunder udbedring af mindre missing links, cykel shunts, krydsningsheller, justeringer i signalanlæg, implementering af cykelgader, etablering af kantbaner, 2-1 veje på mindre befærdede veje, ny cykelparkering, opgradering af skiltning. Tiltag der forbedrer cyklisternes oplevelse, højner sikkerhed og/eller fremkommelighed.
- **Skoleveje:** Aalborg Kommune er en del af Cyklistforbundets "Alle børn cykler alliance" og arbejder løbende med skolevejsprojekter hvor vi igennem helhedsorienteret indsats kigger hvordan vi kan skabe trygge skoleveje og bidrage til at øge andelen af børn der transporterer sig aktivt til skole. Bl.a. er vi ved at implementere de første såkaldte "Hjertezoner" omkring skoler dette tiltag fredeliggør skolens nærområde for biltrafik. Ydermere etablerer vi stiftforbindelser på skoleveje der hjælper børnene trygt på vej. Vi uddanner cykelagenter i daginstitutionerne. I Aalborg har vi en cykellegebane hvor børn kan lære at begå sig motorisk på cykel og vi kigger løbende på at implementere flere decentrale cykelbaner fx

ved skoler for at få steder hvor børn kan øve cykelfagligheder helt ud i lokalmiljøerne. Vi lancerer i 2024 en ny skolekampagne "på egne ben" som har et bredere fokus på at fremme aktiv mobilitet blandt børn og unge på skolevejen. Fokus er her bredere end børn på cykel, men at børn i højere grad skal trænes til at være selvtransporterende via brug af aktive transportformer: cykel, gang, kollektiv i kombi med gang.

- **Cykelservices:** vi opstiller luftpumper, cykelservicestationer og lænestativer, der gør det sjovere og nemmere at være cyklist. Vi har også cykelbarometre på centrale pendlerstrækninger, der medvirker til at synliggøre mængden af cyklister i gadebilledet, teknologierne tillader nu at man også kan tælle mere end cyklister. De sidste to barometre der er opsat tæller også fodgængere og bilister, således er der mulighed for at følge med i transportmiddeludviklingen i udvalgte snit i byen.
- **Kombinationsrejser:** i tæt samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab er der åbnet for at der fra d. 23. september 2023 kan medtages cykler på alle tider i døgnet, dels i Aalborgs bybusser, men også i regionalbusser og regionaltog. Bussernes indretning imødekommer muligheden for cykelmedtagning, da den nye flåde af el busser har et større flexareal der gør cykelmedtagning muligt. Det fremmer mulighederne for også at bruge cyklen på de lange distancer i kombination med bussen.
- **Adfærd:** Aalborg kommune tester i 2023 og 2024 dele el-cykler i landdistrikter, både almindelige elcykler og ladcykler. Håbet er at kunne forbedre mobiliteten mellem landsbyer og samtidigt initiere til at flere vælger cyklen til i deres hverdag, og samtidigt teste om delecycelkonceptet, som vi kender det fra byerne, også fungerer i landdistrikterne og evt. kan fungere som supplement til den kollektive trafik.
- **Samarbejde med virksomheder** vi har benyttet os af Cyklistforbundets tilbud Cykelvæksthusets rådgivning til virksomheder, der ønsker at være mere cykelvenlige. Her får virksomheder tips og tricks til at højne cykelvenligheden og tilslut certificeres virksomheden ifl. cykelvenlighed. Vi faciliterer også netværksmøder med virksomheder ift. inspiration til hvordan virksomheder kan arbejde med ESG mål og have fokus på bæredygtig medarbejdermobilitet, bredt set.

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Aalborg Kommunes erfaring er at fremme af cykling kræver en helhedsorienteret tilgang, der involverer myndigheder, lokalsamfund, erhvervsliv, organisationer og enkeltpersoner. Det handler om at skabe en kultur, hvor cykling betragtes som en attraktiv, bæredygtig og ligeværdig transportform – i bund og grund at give cyklerne en konkurrencefordel. Der skal med andre ord mere til en blot etablering mere cykelinfrastruktur. Derfor kigger vi ofte til andre europæiske byer. Her er eksempler på nogle indsatser der har en positiv effekt på cyklisme og som det statslige niveau kan bidrage til at understøtte via en ny strategi:

- **Et sammenhængende cykelstinet** ud mod oplandsbyerne kan medvirke til fremme cyklisme. Inspireret af initiativer med supercykelstier i Hovedstadsregionen, Aarhus. Aalborg mfl. kan der arbejdes med udbredelsen af et netværk af supercykelstier, der effektivt forbinder byer og opland, hvilket har vist sig at øge cykeltrafikken markant. Evalueringerne af de første otte supercykelstier i hovedstadsområdet viser, at cykeltrafikken i gennemsnit stiger med 23 %, når en rute opgraderes til supercykelsti. Specielt hvis indsatsen også kombineres med et øget fokus på udbredelse af el-cykler. Cykling er det oplagte valg, særligt på distancer på op til 15 km er der et udnyttet potentiale. En analyse fra Dansk Industri viser, at knap hver anden nordjyde har under 10 kilometer mellem hjemmet og jobbet. For hver tredje er afstanden til arbejdspladsen under 5 kilometer. Her kan elcyklen spille en positiv rolle og denne vinder også udbredelse i DK (tal fra 2019 viste at 8% af befolkningen har en elcykel, men udbredelsen stiger hastigt).
- I flere Belgiske byer er man lykkedes med at **vende transportmiddelsammensætning** til et mere bæredygtigt mix, som har øget cyklismen markant. I byen Leuven med 100.000 indbyggere arbejdes der for et bæredygtigt modalskifte. Leuven er inddelt i 6 trafikzoner, som man kan cykle, gå og køre med kollektiv transport imellem, men hvor bilerne skal ud på den omkringliggende ringvej for at komme fra en ø til en anden. Dette har dæmmet op for gennemkørende trafik, særligt i boligområder. Samtidig er 80 % af gaderne i trafikzonerne omdannet til enten cykel- eller gågader for at øge sikkerheden og tilskynde flere mennesker til at cykle og gå. Der er samtidigt en generel hastighedsbegrænsning i hele byzonen på 30 km/t. Det sikrer at cyklister kan bevæge sig sikkert og roligt gennem gaden og rejsetiden mellem bil og cykel er således mere ligestillet. Samtidigt er etableringen af cykelgader ikke så omkostningstungt som etablering af cykelstier da det alene vil kræve en omprioritering af transporthierarkiet i gaderummet. I perioden 2016-2019 er andelen af

cykelture i Leuven indre by øget med 44% og andelen af bilture er faldet med 19%. Et vigtigt redskabet til succesen i de belgiske byer er **fokus på håndhævelse og opfølgning**. Her tillader kamerateknologi (som vi i DK kender det fra fx Miljøzonerne) at der kan udstedes en bøde hvis en trafikant overtræder et indkørselsforbud. En praktisk problemstilling i DK er at politiets ressourcer til håndhævelse af reguleringer ofte er begrænset. Det kan føre til en uhensigtsmæssig trafikantadfærd hvor restriktioner ikke følges som de er tiltænkt. Derfor er det vigtigt med nationalt fokus på at der mangler værktøjer til at sikre at de tiltag der iværksættes for at skabe bedre vilkår for bløde trafikanter også kan håndhæves.

#### Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?

Planlægningsopgaven ligger dels i kommunerne, men der er behov for strukturelle ændringer for at få det fulde ud af de mulige tiltag. Dette gælder bl.a. forskellige lovgivninger, rollefordelingen og sammensætningen af puljer.

- I Danmark er der behov for at se på ændring i færdselsloven som kan bidrage til at understøtte hastighedsnedsættelser, som dem vi bl.a. ser i Belgien. En mulighed er at kunne lave en generel hastighedsgrænse i byzone på 30 km/t, hvor den kan opjusteres, hvis der er behov herfor på større veje. Eller som minimum at give kommunerne mulighed for at sænke hastigheden til 30 km/t på udvalgt veje. Det vil øge trafikikkerheden og give cyklen en større konkurrencefordel. Ift. nedsættelse af hastigheder bør der tilføres mere beslutningskompetence til kommunerne fra politiet. I dag opstår der ofte flaskehalse og uhensigtsmæssigheder i fortløbet af lovgivningen mellem kommunerne og politiet. De største danske kommuner er netop gået sammen om en skrivelse til Transportministeriet om netop dette. **Fokus på redskaber til håndhævelse af trafikregulering** er centralt at få undersøgt ift. at sikre at de reguleringstiltag kommunerne har ift. fx skiltning også kan håndhæves. I 2025 forventes en udmelding om resultaterne af Roadpricingforsøg i Danmark, kan der være mulighed for at tænke håndhævelse ift. brug af nummerpladeregistrering som ved miljøzoner. Trafikantadfærden viser desværre at mange bryder skillede forbud, særligt hvis det ikke opleves at forbud håndhæves.
- I dag er det muligt at lave cykelgader i Danmark – der er dog flere væsentlige områder hvor cykelgaderne adskiller sig væsentlig fra lovgivningen for cykelgader i bl.a. Holland og Belgien – bl.a. er det ikke tilladt at overhale en cyklist på en cykelgade, hvilket ikke er en mulighed i den nuværende danske lovgivning på området Derfor er behov for at revidere **lovgivningen om cykelgader**, så den afspejler den Belgiske og Hollandske model for at udnytte det fulde potentiale.
- Der er behov for at se nærmere på politiets rolle ift. at få en grøn omstilling til at ske på mobilitetsområdet. **Politiets rolle og mandat** stiller urealistiske krav til politiets ressourcer og viden ift. trafik og mobilitetsplanlægning, noget der både risikerer at forsinke og forfejle forandringsprocessen henimod en grønnere og mere aktiv mobilitet. I lande som Holland er politiets i stedet en høringspart, der rådgiver kommunerne, hvor de i Danmark er myndighed på flere områder og derfor bl.a. skal godkende hastighedsnedsættelser. Oplevelsen i kommunerne er at forældet lovgivning ofte spænder ben for nye og anderledes løsninger. Mulighederne for at tilpasse en sådan model til danske forhold burde undersøges, der er behov for i højere grad at kunne arbejde med forsøg og midlertidighed, særligt i en omstillingsproces. Hvad angår det administrative grundlag i form af vejregler og færdselslov synes der tilsvarende behov for en gennemgang, der sikrer match med behovet for grøn omstilling.



- Danmark mangler **skatteincitament**er til at fremme cyklisme. Der er allerede lidt fokus på offentlig transport, men langt det største fokus er på firmabiler. I Belgien, Holland og Storbritannien har private virksomheder og offentlige organisationer ret til at betale deres ansatte en skattefri godtgørelse, hvis de benytter cyklen som transportmiddel i forbindelse med arbejdet. Beløbet er størst i Belgien, hvor arbejdsgiveren har ret til at betale cyklende medarbejdere en skattefri godtgørelse på op til 0,21 euro pr. cyklet km. Cykler man 15 km op dagen kan det således årligt løbe op i en skattefri godtgørelse på 5.000 – 6.000 kroner. Samtidigt kan der skabes mulighed for, at arbejdsgivere skattefrit kan stille cykler til rådighed for deres ansatte, der kan anvendes som pendling til og fra arbejde. Dette kan suppleres med skattefri vedligeholdelse af cykler. Et sådant initiativ vil give virksomhederne mulighed for at bidrage aktivt til et mere bæredygtigt transportmix i deres medarbejderpendling.
- **Statslige cykelpuljemidler** har helt afgørende betydning for kommunernes fokus, og finansieringsmuligheder. Der er behov for et storskala projekt, der folder mulighederne for cykelfremme ud i stil med dengang hvor fx Odense bliver udpeget som Danmarks Nationale Cykelby i 1999. I en nutidig kontekst kunne det være et projekt, hvor både værktøjer og forsøg blev bragt i spil som læringsgrundlag for en generel omstilling af de danske byers mobilitet. Fordelen er en langt hurtigere omstilling end uden national medfinansiering – og et tiltrængt behov for viden og videndeling. På samme måde kunne en hurtigere udrulning af et strategisk cykel-net tilskyndes ved statslige cykelpulje midler med højere finansieringsprocent og mulighed for driftstilskud.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

**Tryghed** – oplevelsen af tryghed er vigtig ift. om folk vælger cyklen til og om de lader deres børn cykle på egen hånd. Her spiller en veludbygget infrastruktur ind, men det gør også inspirerende og oplevelsesrige byrum og cykelruter hvor cyklisterne oplever at de er prioriteret højt (også set ifl. andre transportformer).

**Bekvemmelighed** – det skal være nemt (og nemmere end andre transportmidler), her har el-cyklen fortsat et stort potentiale ift. at flere over på cyklerne også på lidt længere ture.

**Det skal kunne betale sig** - hvis der spares tid eller penge ift. andre transportmuligheder er der et incitament. Der er en åbenlys konkurrenceflade mellem transportformerne. Mennesker tager som udgangspunkt de letteste valg.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

**Bekvemmelighed:** Det stigende bilejerskab er en vigtig forklaring på hvorfor færre vælger cyklen til. En vigtig forklaring på at børn ikke cykler er at forældre ikke cykler se [www.sundskolevej.dk](http://www.sundskolevej.dk) Det kalder på at der ses på redskaber og "push og pull faktorer" på tværs af transportformer for at få flere op på cyklerne og ændre transportmiddelsammensætningen.

Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.

**Implementering af Hjertezoner ved skoler:** Her ændres transporthierarkiet omkring skolerne så de bløde trafikanter prioriteres højt. Det har betydning for oplevet tryghed og for om forældre lader deres børn færdes på egen hånd.

**Pendling:** Fokus på cykelpendleruter der let og enkelte forbinder oplandsbyer med midtbyen. Her er der et stort overflytningspotentiale fra de kortere billure op til fx 15 km.

**Øvrige bemærkninger.** Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.

#### **Strategifokus bør være bredere**

Som kommune imødekommer vi det nationale fokus på cykelfremme i Danmark, og de hensigter der beskrevet i udkastet til en national cykelstrategi. Vi vil dog endnu engang appellere til et nationalt fokus på at skabe en mere overordnet og tværgående mobilitetsstrategi for Danmark, der bidrager til at nedbryde de siloer der opstår organisatorisk ift. de forskellige transportformer: Vej, kollektiv trafik, cykel, bane, mv. Det er netop i en sådan en tværgående strategi, der kan skabes en ny national ramme for, hvordan kommunerne kan arbejde med omstilling til en mere bæredygtig transportmiddelsammensætning. En national transportredegørelse, der har fokus på at følge udviklingen i transportarbejdet og transportmiddelsammensætningen vil være en helt central KPI også ift. Klimamål og grøn omstilling.

#### **Fastlæggelse af målsætning**

Det tidligere aftaleudkast til et nationalt cykelpartnerskab indeholder en ambition om 20% mere cykling – her er der behov for en mere nuanceret målsætning (cykel og gang og bæredygtig mobilitet generelt) - de 20% stigning må ikke ske på bekostning af andre bæredygtige mobilitetsformer, men for at flytte fra bil til bæredygtig mobilitet.

#### **Partnerskaber**

Der har tidligere været lagt op til, at der skulle indgås cykelpartnerskaber, hvor er det henne i dette udspil til en national cykelstrategi? Det vil gøre strategien mere aktiv og sikrer større samarbejde mellem kommunerne og det statslige niveau for at sikre fokus på de rigtige rammer for cykelfremme. Kommunerne er afhængige af en løbende og mere tæt dialog med det statslige niveau ift. at få fokus på de nuværende rammer og regler der skaber barrierer for cykelfremme ude i kommunerne. Alle kommuner bør tilbydes at deltage i partnerskabet – i dag findes der det kommunale cykelfagråd som oplagt bringes i spil for at få en mere tæt dialog også med det statslige politiske niveau fx mere tæt dialog med Transportudvalget. Man kunne overveje årlige temaer for partnerskabet fx cykelfremme (eller bedre) fremme af aktiv mobilitet blandt børn og unge, cykel og kollektiv trafik, virksomheder, lovgrundlag/incitament strukturer der skaber barrierer for cykelfremme.

Hvis der etableres et partnerskab, skal det gøres aktivt (frem for passivt på papir) og følges op med dialog og handling fx - årligt statusmøde som i partnerskaber for den Kollektive trafik. Der skal komme noget konkret ud af partnerskabet. Man kunne overveje at se mere på tværs af transportformer ved at partnerskab for kollektiv trafik og cykel blandes ( i et årligt tema med fokus på synergier, first last mile og delemobilitet)



If. et partnerskab kunne det være relevant at etablere et Advisory board. Dette kunne involvere eksterne aktører, herunder særligt videns institutioner, der kan bringe viden i spil i partnerskaberne og bidrage til at evaluere om den endnu ikke fastlagte målsætning med strategien opnås med de initiativer der iværksættes.

#### **Data**

For at sikre løbende opfølgning på de målsætninger der fastlægges i strategien, er et solidt ensartet datagrundlag essentielt. Der kan være flere relevante datakilder der kan undersøges. Men det statslige niveau kunne sikre et bedre TU grundlag (Transportvaneundersøgelsen) på tværs af alle kommuner, så der kan gøres status ifl. målsætning og følges op med nye initiativer. I dag er det ikke alle kommuner der er med i TU og datamængden er meget uensartet prioriteret i de enkelte kommuner og det gør det svært at sammenligne på tværs og se om der sker en ønsket udvikling ift. målsætningerne.

#### **Statslige puljer**

Adfærd fylder for lidt i de statslige puljer. Giv mere rum for at kommuner kan tænke bredt og ikke kun ansøge om anlægsprojekter. Der er behov for en helhedsindsats.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [iowa@vd.dk](mailto:iowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [lm@tm.dk](mailto:lm@tm.dk).

Denne besvarelse af spørgerammen fra Mobilitet i Aarhus Kommune (Sags nr. EMN-2024-028847) er sendt 28. juni 2024 til [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

## Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ugecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationsrejser
Cykelstier	x	x	x	x	x
Trykbel og trafik-sikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af ecykler		x	x		x
Byplanlægning	x	x	x		x
Cykelparkering	x	x			x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle viden og erfaringer om hvilke tillæg, der har fungeret særlig godt i kommuner og interessenters arbejde med cykelfremme.

For at skyde arbejdet med strategien i gang, er der blevet medsendt et oplæg til arbejdet med cykelstrategien, som kan være med til at sætte en forståelsesramme for besvarelsenerne i spørgeskemaet.

### **Spørgsmål til afklaring af fokusområder og virkemidler for en kommende national cykelstrategi**

For at skabe det bedst mulige udgangspunkt for en kommende cykelstrategi bedes I om at reflektere over nedenstående spørgsmål, og give jeres bedste bud på de elementer, som I vurderer, bliver afgørende for at en ny cykelstrategi bliver en succes.

#### **Hvilke områder arbejder din kommune/organisation med i forhold til cykelfremme?**

Overordnet arbejder Aarhus Kommune med cykelfremme i relation til anlæg og adfærd.

I Aarhus Kommune arbejder vi blandt andet med følgende i forhold til cykelfremme:

- Generel fredeliggørelse i Midtbyen, hvor succesen afhænger af, at de øvrige transportformer i Midtbyen begrænses. Hovedgrebet er en cykelring bestående af cykelgader.
- Hundeører (forlængelse af hjørnerne) mhp. hastighedsnedsættelse
- Supercykelstier og SCS-samarbejdet i Region Midt
- Cykelparkering med særligt fokus på kombi-rejser, aflåst cykelparkering (Bikeep), cykelparkering i midtbyen og parkeringsmuligheder ved rekreative områder
- Indsamling af efterladte cykler for at fremme bykvalitet og frigøre cykelparkeringskapacitet
- Erfaringer med udlån af elcykler, hvor vores oplevelse er, at det administrativt er ret tungt
- Etablering af cykelkorridorer

I forhold til børn og unge har Aarhus Kommune fokus på:

- Sikre skoleveje og skolevejsanalyser: Trafikundervisning i folkeskolen, trafikpolitik for den enkelte skole, hjertezoner mv.)
- Cykeløen/Cykellegeplads: Cykelundervisning for børnehaver og skoleklasser som en del af et forsøgsprojekt med anlæg af fem cykelbaner på Pier 3, Aarhus Ø

I fht. adfærd kan vi særligt knytte en kommentar til lokale kampagner, som de seneste år er sparet væk i Aarhus Kommune, idet vi i stedet deltager i de nationale cykelkampagner. Således risiko for, at der ikke gøres brug af de bløde virkemidler i den samlede cykelfremmeindsats

**Hvilke af områderne har I de bedste erfaringer med, når man skal have flere til at vælge cyklen?**

Overordnet er vores bedste erfaringer knyttet til høj kvalitetsløsninger samt holistisk tænkning, når det gælder om tiltag, som kan få flere aarhusianere til at vælge cyklen til.

**Høj kvalitetsløsninger**

Når flere aarhusianere skal vælge cyklen til, er det vores vurdering i Aarhus Kommune, at høj kvalitetsløsninger er afgørende. Modsat er de ultrygge løsninger for cyklister - minimumsløsningerne – medvirkende til, at aarhusianerne vælger cyklen fra, særligt i Midtbyen på de strækninger, hvor cyklisterne kører på strækninger, hvor der er meget biltrafik. Det er vores erfaringer, at det er afgørende, at tryghed skal opleves, føles og ses. Trafikal fredeliggørelse medvirker til at fremme trygheden – 'Cykelringen' i Aarhus Midtby er et klassisk, aarhusiansk eksempel, hvor mængden af biltrafik er meget begrænset, og cyklisterne føler sig prioriteret. Et eksempel på høj kvalitetsløsninger ses blandt andet ved over- og underføringer ved fx letbanen.

**Eksempel på holistisk tænkning**

Et eksempel på en holistisk tænkning er knyttet til indsatsen ved de aarhusianske folkeskoler, hvor vi gennemfører en indsats, som både er knyttet til anlæg og adfærd:

- 'Hjertezoner' indføres
- Biltrafikken begrænses
- Skolens nærområde gøres trygt at cykle i
- Trafikundervisning tilbydes i klasselokalerne
- Cykelundervisning tilbydes gratis til alle skoleklasser på 'Aarhus Cykelø'. På Cykeløen er der tilknyttet en cykelkaptajn, som tilbyder praktisk cykelundervisning på cykeløens cykelbaner, hvor der også er gratis udlån af 25 børnecykler.

**Supercykelstierne**

Supercykelstierne (SCS), og de længere cykelruter, har vi også gode erfaringer med i Aarhus Kommune. SCS'erne er højklassede ruter, og i det hele taget har vi gode erfaringer med cykelstier i eget trace – fx cykelruten langs Brabrandstien, Supercykelstien Skejby-Lisbjerg langs letbanen og Supercykelstien Tilst gennem et skovområde.

**Hvilke af områderne forventer I bliver de vigtigst, i de kommende års arbejde med cykelfremme?**

Udvikling på cykelområdet kræver, at man også påvirker andre transportformer, og ser cyklen som en del af et samlet mobilitetssystem. Cykelområdet er en del af det samlede transportsystem, og transportvaner og -valg er afhængige af det samlede transporttilbud, herunder demografiske og socioøkonomiske faktorer som f.eks. bilejerskab, der varierer markant fra storbyområde, til oplandsområde og landdistrikter. Derfor er det vigtigt med en samlet national mobilitetsplan, hvori elementer fra den kommende cykelstrategi indgår.

Dette vil sidestille cykeltrafikken som en transportform i trafikplanlægning på lige fod med national vejtrafikplanlægning og kollektiv trafikplanlægning. På samme måde som Aarhus Kommunes kommende cykelhandlingsplan vil blive integreret i den kommende Grøn Mobilitetsplan for Aarhus Kommune.

Supplerende input fra mødet:

- Kollektiv bliver betydeligt reduceret – cykelforbindelser i oplandet
- Cykel som et alternativ for at opretholde...
- CO2 mål – cykelinfrastrukturen som et prioriteret middel

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk vælger cyklen til?**

Et nemt tilgængeligt, sammenhængende og trygt cykelrutenet er en af de helt afgørende faktorer for, at aarhusianerne vælger cyklen til som transportmiddel.

Det bakkede terræn i Aarhus er velkendt for de fleste og opleves af mange som en udfordring. Denne barriere fjernes dog i nogen grad med udrulningen af el-drevne cykler, og det åbner op for et stort potentiale med flere cyklister. Flere cyklister med høj fart stiller strengere krav til cykelstierne – at de er bredere og muliggør overhalinge osv. Dette kræver store investeringer, ligesom det kræver at arealerne findes/tages fra andre transportformer.

**Belysning**

Belysning kan være med til at gøre en positiv forskel i fht. om cyklen vælges til. Belysning kan være afgørende i fht. om et konkret sted på en cykelrute - eller i det hele taget en konkret rute - opleves tryk eller utryk. Et eksempel i Aarhus Kommune er belysningen ved Serpentinersvinget ved Botanisk Have, som har medvirket til at omdanne stedet fra at være utryk til tryk. Generelt er på flere ruter begrænsede muligheder for at skabe belysning, eksempelvis i det åbne land og i tilknytning til byområder, hvor der er fredsskov i umiddelbar nærhed. Hvis der kunne gives mulighed for at åbne op for afdæmpet belysning på sådanne strækninger, er det vores vurdering, at det vil have betydning i fht. om cyklen vælges til på de ubelyste, og derfor ofte utrykke, strækninger.

**Hvilke faktorer vurderer I har størst betydning, når folk fravælger cyklen?**

En afgørende faktor for at aarhusianerne fravælger cyklen, vil vi vurdere, primært er 'manglende cykelinfrastruktur' og fravær af et finmasket net. Dette skaber utryghed.

Besparelser på driften kan også have en afgørende faktor for at cyklen fravælges. En umiddelbar vurdering er, at det er meget vanskeligt at finde politisk opbakning til "bare" at øge driftsudgifterne markant.

Driftsbesparelserne betyder:

- Ringe belægningskvalitet -> dårlig komfort, utryghed og for enkelte også faldulykker (eneulykker er den mest udbredte ulykkesforekomst på skadestuer).
- Fejl og mangler rundt omkring, som kan give anledning til ulykker eller uheldsmæssig adfærd.
- Begrænset klipning og beskæring af bevoksning nær færdselsarealer - oplevelse af ikke at være prioriteret, risiko for sammenstød med overhalende cyklister eller fodgængere på cykelstien, risiko for eneulykker.
- Servicestationerne, hvor man får fixet sin cykel og rettet sadlen og pumpet dæk - er i meget ringe stand og ofte ude af drift. Forringer den samlede cykeloplevelse markant, og så bliver det "nemt" at vælge cyklen fra.
- Cykelbarometrene (tælleme) ude af drift - giver ikke oplevelsen af at være en prioriteret trafikant.
- Begrænset udbredelse af kampagner ift. sikkerhed og adfærd.



**Beskriv gerne et eller flere konkrete projekter, som I har været involveret i, der har gjort en klar positiv forskel for cyklismen.**

Blandt de konkrete projekter i Aarhus Kommune, som har gjort en klar positiv forskel for cyklismen, kan vi nævne de mere storstilede kæmpeprojekter, som har cyklisterne som de højst prioriterede. Ruterne har oftest et navn, og ruterne kan noget særligt. Vi ønsker særligt at fremhæve følgende:

- Cykelringen i Midtbyen
- Cykelstien langs havnefronten i Midtbyen
- Risskovstien, Brabrandstien, Moesgaardstien
- SCS til Lisbjerg

Kombi-rejseanlæg har evt. potentiale for fremadrettet at kunne gøre en positiv forskel for cyklismen. Succesen vil dog være afhængig af, at biltrafikken i Midtbyen besværliggøres.

**Øvrige bemærkninger. Har I øvrige forslag eller ønsker til en kommende strategi eller kommentarer til det medsendte oplæg til cykelstrategien, kan I skrive det her.**

**Mere statslig medfinansiering:** Højkvalitetsløsninger er omkostningstunge, og de tilgængelige kommunale midler er begrænsede.

#### **Dispensation fra anlægsloftet**

Cykling kan fremmes ved for eksempel at lade kommunerne få dispensation fra anlægsloftet ifm. anlæg af cykelinfrastruktur.

#### **De økonomiske rammer skal gentænkes**

I arbejdet med den nationale cykelstrategi bør mulighederne for arbejdsgiverbetalt cykel og/eller momsfratagelse af cykler undersøges.

#### **Beskatning og statslilskud**

Der bør skabes mulighed for, at cykelpendlere kan få et højt befodringsfradrag, at virksomheder kan få kørselsfradrag for cykeltransport, samt at der skabes mere attraktive forhold for, at virksomheder kan give en elcykel som personalegode.

#### **Vi har brug for mindre administration ved cykelpuljeansøgninger og -evalueringer**

De statslige cykelpuljer har gennem årene haft forskellige sigter og fokus, fx supercykelstier eller adfærdregulerende tiltag. Det er en stor administrativ byrde for en kommune at gennemføre en ansøgning og efter-evalueringen ifm. et cykelpuljeprosjekt. Bureaukratiet kan gøres mere smidigt ved at lette ansøgningsprocessen og omfanget af projektevalueringer, og detaljegraden i regnskaber kan reduceres.

Mere gennemsigtighed i evalueringsprocessen og information om andre kommuners puljeprosjekter vil også være gavnligt, så man kan lære fra andre cykelpuljeprosjekter.

#### **Mere frie rammer for kommunerne**

Det er nødvendigt med friere rammer for kommunerne. I kommunerne oplever vi alt for ofte, at lovgivningen begrænser vores muligheder for at gennemføre cykeltiltag. Derfor er der behov for, at kommunerne får

friere rammer og større selvbestemmelse. Konkret ønsker vi i Aarhus Kommune mere frie rammer i forhold til:

- Cykelgader
- Regler om flytning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler
- Politiets rolle, som med fordel kan ændres, så kommunerne ikke som nu er afhængige af Politiets accept af anlægsprojekter, skiltning mv.

#### **Prioritering af cykelstier nærmest kommunegrænsen**

Der er brug for mere regional/national planlægning og investering i cykelområdet, så der i mindre grad er huller i cykelinfrastrukturen på tværs af kommunegrænser. Det kan være svært at opnå lokal opbakning fra politikerne til at prioritere strækningerne i udkanten af kommunen mod kommunegrænsen.

Aarhus Kommune indgår f.eks. i Supercykelstisamarbejdet "SCS Midt" og står med konkrete udfordringer om, at det forventes at blive svært at skaffe kommunal finansiering til de yderste dele af supercykelstierne mod kommunegrænsen. Dertil også, at finansiering og realisering vil skulle ske synkront med beslutninger og prioriteringer i en anden kommunalbestyrelse.

#### **Færdselslov og vejregelgrundlag**

Færdselsloven er i nogen cykel-henseender forældet. Det betyder også, at vejreglerne inden for nogle fagområder halter bagud, og der er plads til opdatering og optimering til mere tidssvarende trafikale forhold. Færdselsloven, afmærkningsbekendtgørelser, vejregler mm. bør justeres og gerne i hurtigere tempo.

Konkret kan der nævnes at der bør ske en opdatering af grundlaget for design af og trafikal adfærd på cykelgader, der i disse år udbredes i stor grad i hele landet. F.eks. er udformning og afmærkning af cykelgaderne i Aarhus Midtby ikke fuldstændigt i overensstemmelse med Vejdirektoratets tolkning af afmærkningsbekendtgørelsen. Der er nye regler på vej og dem er der god brug for.

#### **Politiets rolle som færdselsmyndighed**

Politiets rolle og mandat ved udformning af infrastrukturen er i dag uklart, og det danske setup er specielt og findes ikke i andre lande. Der er i forbindelse med den igangværende grønne omstilling en oplevelse af, at politiet kan mangle helhedssyn og være tilbøjelige til at være overfokuserede på hensynet til bilers fremkommelighed. Det er uklart for mange parter, hvorledes politiet egentlig har mandat til at skelne og prioritere mellem fremkommelighed, risiko for søgetrafik, trafiksikkerhed generelt, osv.

Politiets har på papiret et ret stort mandat, men er samtidig udfordret af begrænsede ressourcer på færdselsområdet. Problematikken er national, men kendes også fra konkrete projekter i Aarhus Kommune.

#### **Det Kommunale Cykelfagråd**

Mobilitet/Aarhus Kommune bakker op om input fra bestyrelsen i Det Kommunale Cykelfagråd (KTC underfaggruppe VTT):

##### **1. Lovgivning: Revision af færdselslov, bekendtgørelser og vejregler**

- Bedre rammer for cykelgader, ladcykellogistik, skole-zoner, cykelparkeringsforbud, cykling mod ensretning og regler for fjernelse af parkerede cykler.
- Politiets rolle: Politiets mandat skal tydeliggøres og ensrettes i hele landet samt reduceres på nogle områder

##### **2. Data**



- DTUs Transportvaneundersøgelse: Tilføres flere midler, så der kan gennemføres flere interviews, så kommunerne får et bedre datagrundlag
- Regioner skal forpligtes til at udvikle skadestuedata-model ift. tilskadekomne i trafikuheld

### 3. Økonomi og finansiering

- Vejdirektoratets cykelpuljer: Færre administrations-krav ift. ansøgning f.eks. at formel godkendelse af ændringer i tidsplaner for projekter udgår, og der blot er et krav om at projekter udføres indenfor fx 6 år samt aflevering af årlige statusredegørelser og regnskab udgår, og blot udbetaling af tilskud efter behov eller ved afslutning af projekt
- Vejdirektoratets cykelpuljer: Højere tilskudsandel fra staten helt generelt, der viser at cykel-fremme prioriteres
- Vejdirektoratets cykelpuljer: Fast årlig % af puljemidler til tværkommunale projekter (fx supercykelstier) samt højere finansieringsprocent på tværgående ruter
- Kvalificering af prisfastsættelsen af cykling i de samfundsøkonomiske enhedspriser
- Statslig prioritering af supercykelstier på statsveje/støtte til kommuner i forlængelse af statslige SCS-strækninger
- Finansministeriet: Dispensation fra anlægsloft m. cykelinfrastruktur

### 4. Kombinationsrejser og kollektiv transport

- Øget samarbejde omkring kombinationsrejser med operatører.
- Nationalt koncept og screening målrettet forbedrede kombinationsrejseforhold.
- Nationalt delecykeltilbud med sammenhæng til den kollektive transport.

Har I spørgsmål til spørgerammen kan I rette henvendelse til Vejdirektoratet: [jowa@vd.dk](mailto:jowa@vd.dk).

Udfyldte spørgeskemaer bedes sendt til Vejdirektoratet på [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk) med cc til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).