

AKTIV FERIE OG FRITID



Der er færre, der cykler på landet end i de store byer i Danmark.

I landdistrikter og landsbyer med under 2.000 indbyggere cykles der i gennemsnit cirka 0,7 km pr. person pr. dag mod cirka 1,4 km i de mindre og mellemstore provinsbyer (med 10.000-99.999 indbyggere).

I København og på Frederiksberg cykles der væsentligt mere. Her cykler hver person i gennemsnit cirka 3,3 km pr. person pr. dag.

For hver kilometer du kører på cykel i stedet for i bil, kan sundhedseffekten for samfundet i form af forlænget levetid og forbedret helbred opgøres til næsten 7 kr.



Man kan nemmere fastholde cykling i voksenalivet, hvis man som barn og ung får en tryk og god start på cykellivet ved fx at cykle til skole og fritidsaktiviteter.

Børn, der cykler eller går til skole, kan meget bedre koncentrere sig i skolen sammenlignet med børn, der kommer i skole med bil, bus eller tog.

Den positive betydning af at cykle eller gå til skole, har endda vist sig at være større end betydningen af at spise morgenmad eller få et måltid i skolen.

Danmark er kendt som cykelland. Blandt vores nærmeste naboer nævner 70 pct. cyklen som noget af det, de forbinder med Danmark - på højde med vindmøller og kun overgået af smørrebrød!

I 2011 var der cirka 1,2 mio. cykelturister i Danmark - 15 pct. flere end i 2008. Cykelturisterne omsatte i 2011 for cirka 5,5 mia. kr.

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

Bortset fra de fire største byer befinder alle danske byer sig inde for et areal på 7x7 km svarende til 49 km².

På 15 minutter kan man på cykel typisk tilbagelægge 3 km.

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

Cyklen har dermed potentiale til at være et realistisk alternativ til bilen i både små og store byer.

En ny national cykelstrategi

Størstedelen af alle cykelture - cirka 70 pct. - er på 3 km eller derunder. Danskerne vil altså gerne bruge cyklen på korte ture.

Mange bor, arbejder og studerer i cykelafstand til stationer og andre trafikknudepunkter.

Derudover kan bedre faciliteter, i form af fx udbyggede stinet, grønne bølger og smutveje for cyklister gøre det mere attraktivt for flere også at cykle på længere ture.

Cykelture over 15 km tegner sig kun for cirka 2 pct. af samtlige ture i dag.

Trafiksikkerheden i Danmark er blevet markant forbedret over den seneste årrække.

Antallet af cyklistulykker med personskader er mere end halveret siden år 2000. Det samme gør sig gældende for antallet af dræbte cyklister.

Cykeltrafkarbejdet har været relativt stabilt siden 00'erne samtidig med, at der har været et markant fald i antallet af cyklister, der kommer til skade eller dræbes i trafikken. Det er med andre ord blevet mere sikkert at cykle.

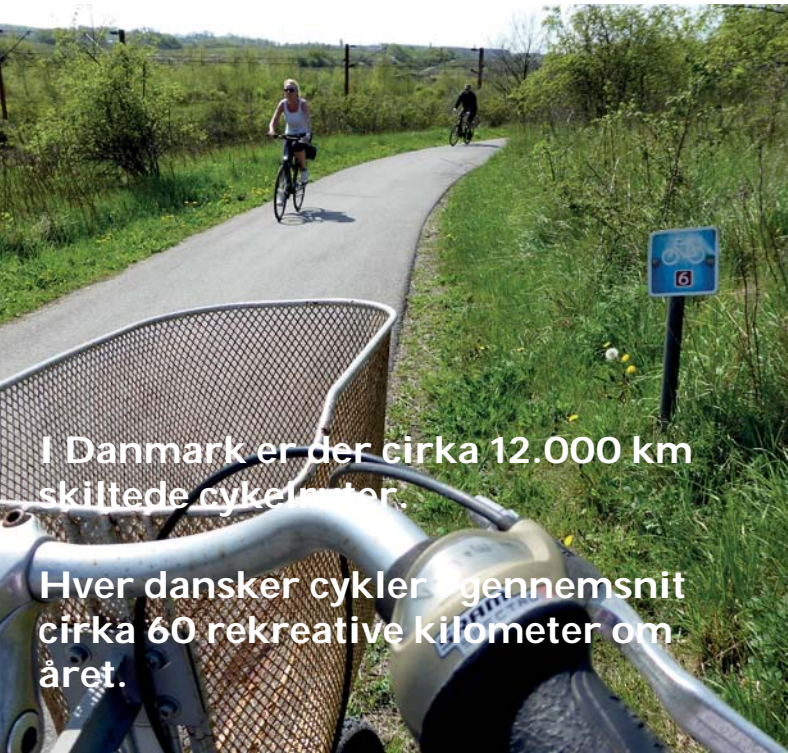
NYE OG SIKRE CYKLISTER



I perioden fra 1978-2000 blev antallet af børn mellem 6-10 år, der blev kørt til skole i bil mere end fordoblet (fra 10 til 23 pct.). I 2009 blev 24 pct. kørt til skole i bil.

Blandt de større elever cykler kun 44 pct. af de 10-16 årige til skole, viser tal for perioden 2007-2012.

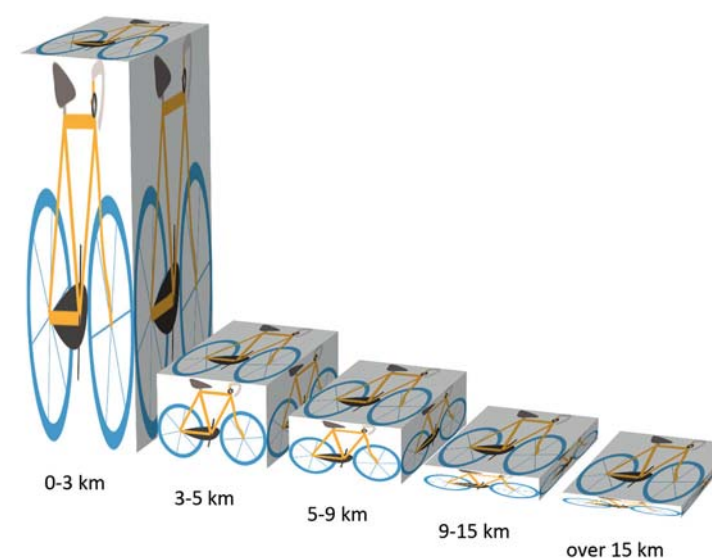
Samtidig tyder det på, at op mod 2/3 af unge i aldersgruppen 11-15 år ikke lever op til Sundhedsstyrelsens anbefaling om 60 minutters fysisk aktivitet om dagen.



I Danmark er der cirka 12.000 km skilte cykelruter.

Hver dansker cykler i gennemsnit cirka 60 rekreative kilometer om året.

Danskenes cykelture fordelt på længder



Kun cirka 1 pct. af alle ture foregår i dag som en kombination af cykel og tog eller bus. Det tal kan blive meget større.

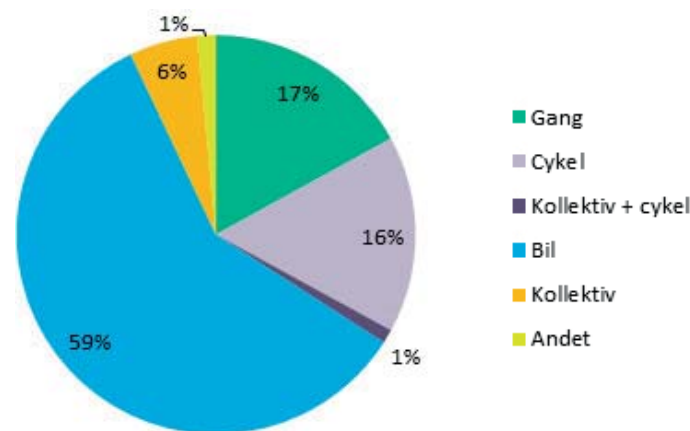
En mulighed er at etablere bedre og mere sikker cykelparkering ved stationerne.

Cykelparkeringen skal derfor være mere tilgængelig - der skal være pladser nok, og man skal trygt kunne parkere cyklen tæt ved toget eller busstoppestedet.

Den ideelle cykelparkering er sikker, fylder så lidt som muligt, er nem at bruge i hverdagen og billig at vedligeholde.



Ture for alle turformål fordelt på hovedtransportmiddel



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

Til fods kan man på 10 minutter typisk tilbagelægge omkring 700 m. På cykel kan man nemt nå tre gange så langt - det vil sige cirka 2 km.

Med en cykel til rådighed ved begge stationer kan man altså dække et relativt stort område inden for kort tid.

I virksomheder, som er placeret i gåafstand fra velbetjente stationer, vil der typisk være dobbelt så mange, som anvender den kollektive trafik, sammenlignet med virksomheder uden stationsnær placering.

Virksomheder kan tilbyde pendlercykelordninger til medarbejderne for at gøre det lettere at kombinere cyklen med den kollektive trafik.

Udvikling af mobilitetsplaner giver arbejdspladserne en grønnere transportprofil, større mobilitet og sundere medarbejdere.



I dag har fire ud af ti danskere en personbil, og biltrafikken er stigende.

En tredjedel af alle danskernes bilture er på 5 km eller derunder, og over halvdelen af bilturene er 10 km eller kortere.

Hvis bare nogle af disse ture blev taget på cykel i stedet, kunne trafikbilledet se helt anderledes ud, trængslen kunne reduceres og miljøet kunne forbedres.

Derfor skal der satses bredt på cykling, så der hele tiden søges efter nye løsninger, der kan gøre det mere attraktivt at cykle.

Cyklen er under pres som transportform. På nationalt plan cykler vi mindre i dag end i 1990'erne.

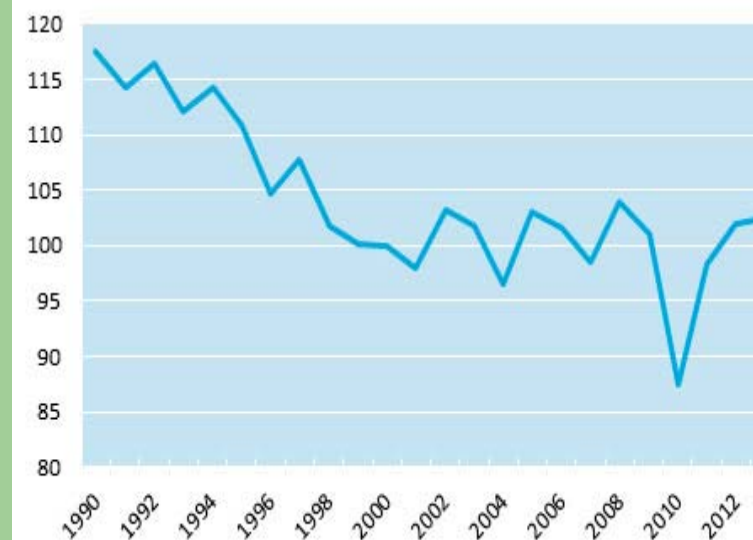
Fra 1990-2013 er der sket et fald på mere end 10 pct. i cykeltrafikken.

Cykeltrafikken har imidlertid stabiliseret sig i 00'erne, og flere af de store byer har haft fremgang i cykeltrafikken.

Cyklen skal udvikles til at blive det naturlige transportvalg for flere danskere i hverdagen.

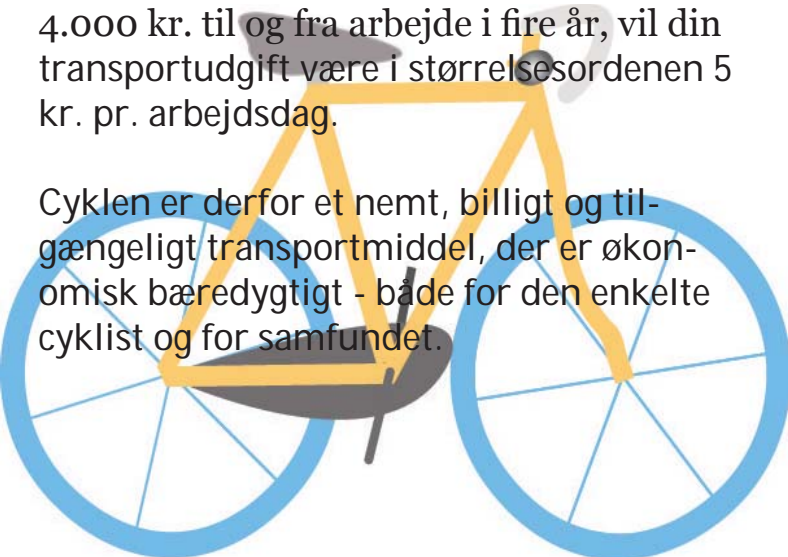
En ny national cykelstrategi

Trafikindeks over cykeltrafikens udvikling på landsplan i perioden 1990-2013 (2000=100)



Hvis du bruger en gennemsnitlig cykel til 4.000 kr. til og fra arbejde i fire år, vil din transportudgift være i størrelsesordenen 5 kr. pr. arbejdsdag.

Cyklen er derfor et nemt, billigt og tilgængeligt transportmiddel, der er økonomisk bæredygtigt - både for den enkelte cyklist og for samfundet.



I gennemsnit krydser cirka 35.000-40.000 cyklister Dronning Louises Bro og Knippels Bro i København på en hverdag.

Hvis de i stedet tog bilen, ville trafikken gå fuldstændig i stå.

Dronning Louises Bro er en del af supercykelstien til Farum. Ruten er 21 km lang og løber gennem Furesø, Gladsaxe og Københavns Kommune.

Supercykelstier med få stop i vejkryds og høj standard kan rykke grænserne for, hvad der opleves som acceptabel cykelafstand.