



BY&LANDSKAB

CVR 4009 2749

Axeltorv 3 - 4900 Nakskov
Bülowsgade 61 - 8000 Aarhus C
Nytorv 9 - 1450 København K

Phone: +45 5137 6980

Email: pr@byglandskab.dk

FORSLAG TIL WORKSHOP VED TRAFIKDAGE 2026

ØKONOMI OG FINANSIERING AF TRAFIKSIKKERHED OG CYKELFREMME

7. april 2026



■ FREMTIDENS TO-MINUS-ET VEJ - VERSION 2.0

Landevej på Nordlolland med læhegn i vejens vestside, som skal bidrage til at gøre cyklen anvendelig en større del af året.

UDFORDRINGEN

Samfundsøkonomien er veldokumenteret når der investeres i trafikikkerhed, cykelfremme og cykelinfrastruktur. Det er kostbart når folk kommer til skade i trafikken, og det er kostbart når folk er fysisk inaktive. Alligevel har de forebyggende investeringer det svært af mange grunde. Kommunerne, som har det primære ansvar, har udfordringer ved at finde og prioritere midlerne - og den afledte effekt er ofte diffus og opfattes langsigtet.

NYE LØSNINGER ER NØDVENDIGE

Det er oplagt at sætte fokus på den problematik - netop ved trafikveje 2026. De økonomiske og menneskelige omkostninger er astronomiske, og det er derfor et godt sted at spare ved at indrette og investere i trafikken på en anden måde. Det kan alle blive enige om. Workshopen sætter fokus på en case, der har virket og lægger op til en debat om nye alternative finansieringsløsninger.

EN PRAKTISK CASE

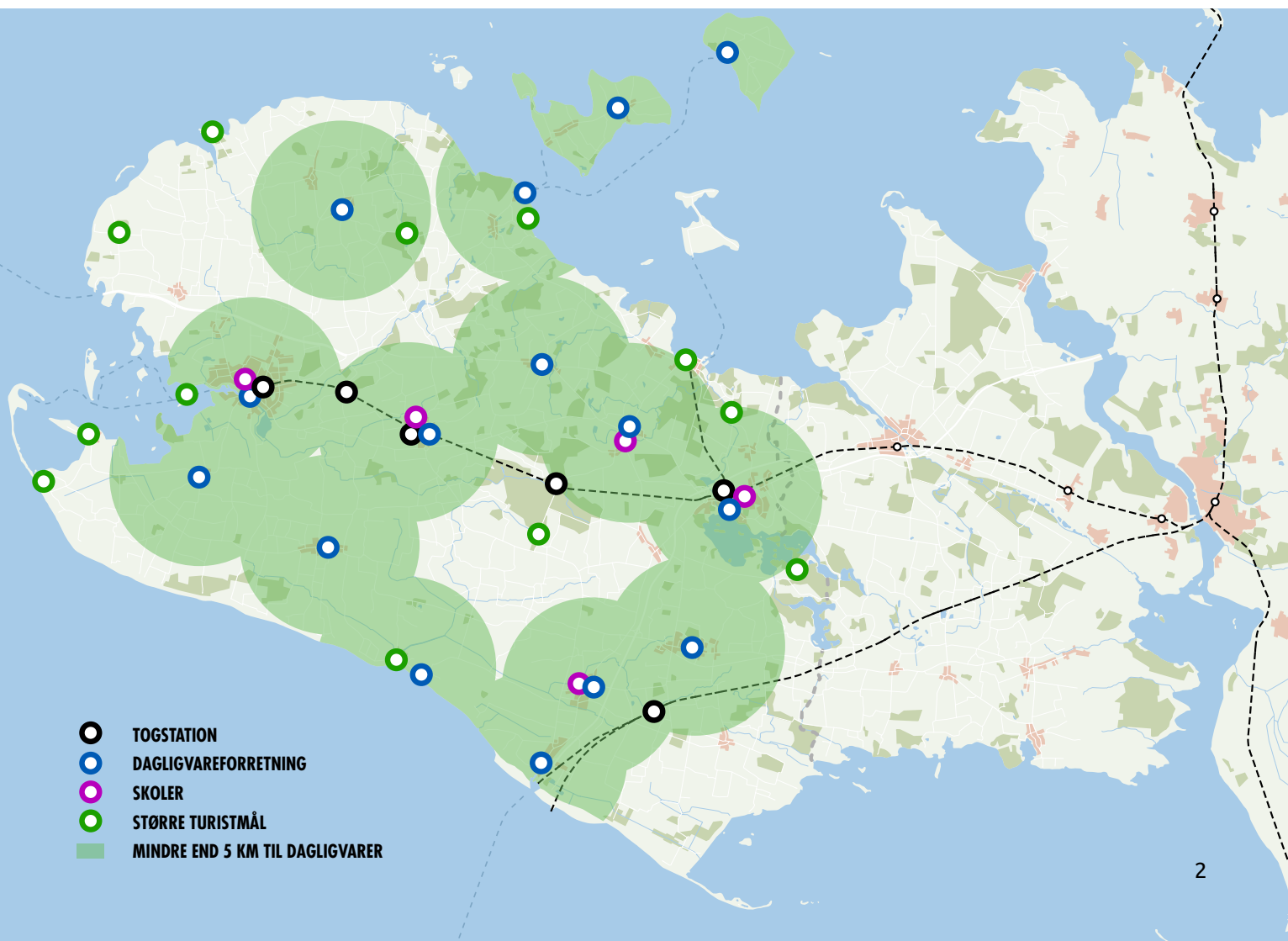
Lolland Kommune er en af landets fattigste. Der har været økonomiske udfordringer i hele kommunens levetid. Det er ikke blevet bedre af omfattende nedlukning af skoler og anden offentlige service. Ligenu mangler kommunen en halv milliard for at få næste års budget i balance. Alligevel er det lykkedes at gennemføre en række ambitiøse investeringer på trafikområdet. Kommunen har investeret 120 mio i en blå motorvej til Nakskov, som virker efter hensigten, idet der idag er 2500 job med relation til Nakskov Havn, hvor den største og mest spektakulære er produktionen og udsibningen af verdens længste møllevinger fra Vestas. Byen har fået et højklasset cykelrutenet med røde cykelstier ligesom i Holland. Det er der investeret 150 mio i. Hvordan hænger det sammen med en slunken kommunekasse? Metodikken ser vi på ved workshoppen.

TRAFIKSIKKERHED OG CYKELFREMME I EN STOR GEOGRAFI

Som så mange andre sammenlagte kommuner, så har Lolland Kommune en stor geografi, som i sig selv har været en stor udfordring for mobiliteten. Inden kommunesammenlægningen kunne de kommunale sygeplejersker cykler rundt i Nakskov. I den nye kommune har det været nødvendigt at gennemføre effektiviseringer, som har gjort cyklen til det svære valg. Lolland Kommune har set nærmere på vejene i det åbne land, herunder ikke mindst udviklingen i trafikikkerheden. Generelt er omfanget af personskader stigende. Der er i alt sket 1036 personskader på 5 år baseret på skadestuedata. En stigning fra 172 i 2020 til 243 i 2024. Cyklen er i samme periode ikke blevet et lettere valg. Der var en gang hvor cyklen var et dominerende transportmiddel på landet. Selv i efterkrigstiden hvor bilen

STOR GEOGRAFI MED SMÅ CYKELAFSTANDE

Kortlægningen af cyklisternes mål viser eksempelvis at størstedelen af landbefolkningen har under 4 km cykling til dagligvareforretning.



blev hvermandseje, blev cyklen brugt flittigt på landet. Det var det lette valg når man skulle på arbejde, til købmand, til stationen eller i skole. Siden er der lavet fuldstændig om på indretningen af et dansk landdistrikt. Centraliseringen har gjort afstandene større og bilen til det lette valg. Det ændrer imidlertid ikke ved at, der er behov for at kunne cykle sikkert på landet. I følge Danmarks Statistik bor der 672.000 danskere på landet (2025), og i Lolland Kommune er det ca halvdelen af befolkningen der bor på landet svarende til 20.000 borgere. Problematikken er således universiel.

LØSNINGERNE UDE I VIRKELIGHEDEN

Lolland Kommune har 1655 kilometer vej. Der er 170 kilometer cykelveje på landet i form af cykelstier langs veje, selvstændige stier eksempelvis på digerne og to-minus-et veje. Tilbage er der 571 kilometer vej på landet uden cykelfaciliteter. Af disse er de 478 kilometer fornuftige cykelveje, hvor der er trygt og sikkert at færdes. Tilbage er der 92 kilometer vej på landet, hvor forholdene er problematiske. Disse veje skal nu bygges om, blandt andet med videreudvikling af to-minus-et løsninger, fartdæmpere, læhegn mv i et nyt design, der kombineres med cykel- og sikkerhedskampagner.

WORKSHOPPEN

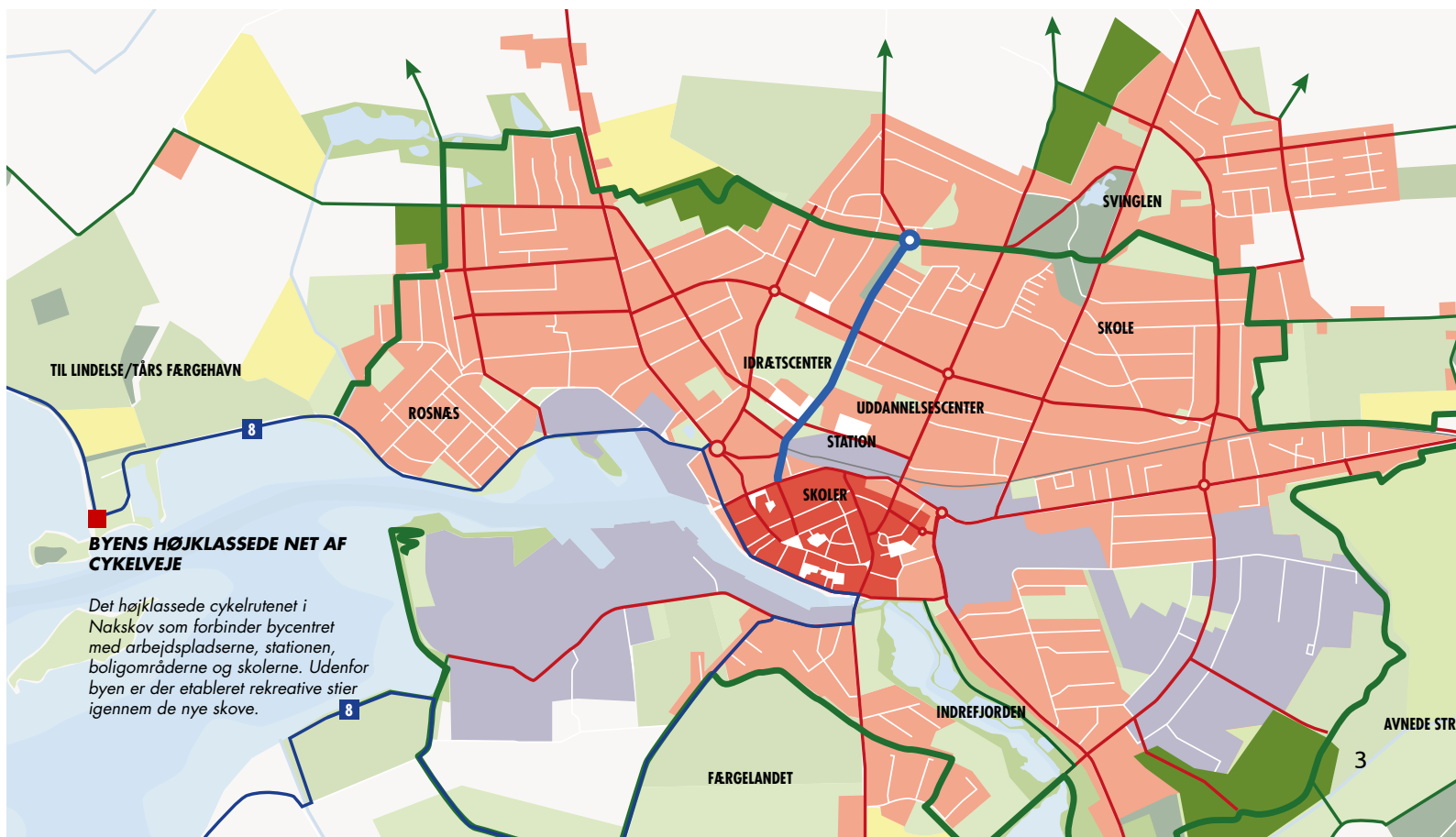
Workshoppen foreslås tilrettelagt med 3 videoer på hver 3 minutters varighed, hvor forskellige vinkler tages op generelt, og lægge op til en debat. Videoplæggene tilrettelægges med blik for de generelle faglige målgrupper som forventes på trafikveje 2026.

DELTAGERE

Vejtekniker Henrik Egholm Lolland Kommune, Arkitekt Philip Rasmussen, civilingeniør og trafiksikkerhedsrevisor Pablo Celis. Desuden vil vi i givet fald invitere en politiker og en økonom med til at besvare spørgsmål.

NAKSKOV CYKELRUTENET

	BLEGEN BYENS SUPERCYKELSTI
	CYKELRUTER
	RINGSTI
	LANDSKABSSTIER
	NATIONAL CYKELRUTE
	ERHVERV
	BOLIGER
	BYCENTER
	BYENS PARKER
	NYE SKOVE



BYENS HØJKLASSEDE NET AF CYKELVEJE

Det højklassede cykelrutenet i Nakskov som forbinder bycentret med arbejdspladserne, stationen, boligområderne og skolerne. Udenfor byen er der etableret rekreative stier igennem de nye skove.