

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Cyklen er mere end lokal – den er regional, og derfor national

Signe Helledi, BL9X@kk.

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Abstrakt

Der er noget bemærkelsesværdigt ved måden, cyklen bliver behandlet på i transportpolitik. For sagen er enkel: Cyklen virker. Det er godt for kroppen, hovedet, klimaet, samfundsøkonomien, byerne, landområderne og ikke mindst statskassen, når flere cykler. Hvis cyklen var et nyt teknologisk gennembrud, ville vi allerede have haft tre handlingsplaner, en investeringsplan og en national strategi. Alligevel bliver cyklen ved med at befinde sig i udkanten af de nationale prioriteringer, særligt når vi taler om regional transport.

Dette oplæg tager udgangspunkt i en alternativ præmis: at cyklen i praksis er et regionalt transportmiddel og derfor bør anerkendes som en integreret del af den nationale infrastruktur. Med udgangspunkt i data og nyeste viden vil denne præsentation udfordre den manglende forståelse af at cykling er en del af den regionale transport og argumenterer for, at cyklen i praksis allerede fungerer som et regionalt transportmiddel – og derfor bør behandles som et nationalt anliggende i planlægning, prioritering og realisering.

Oplægget lægger op til en faglig diskussion af, hvordan cyklen kan bevæge sig fra periferien til centrum af transportpolitikken, og hvad der konkret skal til for at sikre, at cyklen anerkendes som det, den allerede er: et regionalt og nationalt transportmiddel med betydelige samfundsmæssige gevinster.

Cyklen er en del af fremtidens transport

Transport og mobilitet udgør en grundlæggende forudsætning for et velfungerende samfund. De strukturer og prioriteringer, vi træffer i transportplanlægningen, har vidtrækkende konsekvenser for klima, sundhed, økonomi og sammenhængskraft mellem by og land. Samtidig står transportsystemet over for markante udfordringer i de kommende årtier. Transportsektoren udgør en væsentlig andel af den samlede CO₂-udledning, og efterspørgslen på mobilitet forventes at stige betydeligt. Den tværgående mobilitetsanalyse, der blev lavet af hovedstadsområdet i 2024, peger på, at antallet af ture vil vokse hurtigere end befolkningstallet, hvilket vil forstærke trængslen og øge presset på den eksisterende infrastruktur – selv ved fortsatte investeringer i vejkapacitet. Disse udfordringer kalder på nye måder at tænke transport på. I den sammenhæng rettes opmærksomheden ofte mod teknologiske løsninger og fremtidsscenerier præget af automatisering og elektrificering. I denne fortælling overses imidlertid et allerede eksisterende og veldokumenteret transportmiddel: cyklen.

Ofte bliver cyklen som transportmiddel forbundet med noget, man bruger lokalt, sammen med ungerne, som en sport eller indtil den dag man får et kørekort, et barn eller en bil. Men når vi spørger brugerne af supercykelstierne i hovedstadsområdet, kan vi se, at 65 % vælger at pendle på cykel, selvom de har en bil til rådighed og har hjemmeboende børn¹. Vi ved også at den gennemsnitlige turlængde er 12 km én vej på supercykelstierne – altså en regional tur - og at 53 % af brugerne pendler lige meget på cykel om sommeren og vinteren². Cyklen er regional og vi overser cyklens værdi og potentiale ved at insistere på at se cyklen, som noget man kun bruger lokalt. Måske er det netop fordi, at vi glemmer at se cyklen i det regionale perspektiv, at den bliver overset, når vi snakker fremtidens transport og når de store infrastrukturinvesteringer skal findes den nationalpolitiske scene. Det på trods af at alt erfaringer viser, at det virker at tænke cyklen i det regionale perspektiv.

Strategiske fokus på regionale cykelforbindelser virker – i hele Danmark

I hovedstadsregionen har 27 kommuner og regionen i mere end 15 år arbejdet sammen om regionale supercykelstier og regional cykelfremme i Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen. Og resultaterne er tydelige. På de 16 etablerede supercykelstier er cykeltrafikken i gennemsnit steget med 52 % fra før etablering til et år efter, og vi kan se en yderligere gennemsnitlig stigning på 6 % om året i de 5 efterfølgende år. 20 % bruger elcykel og den gennemsnitlige turlængde er 12 km hver vej³. Det er alle resultater fra en periode, hvor cykeltrafikken har været faldende på landsplan og hvor der ikke har været regional strategisk indsats andre steder i landet⁴.

Men potentialet for regional cykling er ikke kun i hovedstadsområdet. Regional cykling er relevant i hele Danmark. For eksempel viser data fra Danmarks statistik, at 46 % af alle beskæftigede danskere har mindre end 10 km til arbejde, mens 65 % har under 20 km⁵. Afstande som med elcyklens udbredelse efterhånden er overkommelig for de fleste. Flere tværkommunale cykelsamarbejder ser også dagens lys over hele Danmark bl.a. Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland og Cykelalliancen Syd i Region Syddanmark, som enten er i gang med at realisere eller planlægge strategiske regionale cykelnetværk for at udnytte det uudnyttede potentiale.

Cyklen har potentiale til at spille en væsentlig rolle i hele landet og bidrage til at skabe bedre sammenhæng mellem by og land. Særligt også når man indtænker, hvordan cyklen kan fungere som et vigtigt supplement til den kollektive transport. Cyklen kan være med til at udvide oplandet til stationer og knudepunkter og dermed øge tilgængeligheden og udvide den kollektive transports rækkevidde og opland. Cyklen er med til at understøtte et regionalt transportmix og er med til at skabe et sammenhængende bæredygtigt transportsystem både i byen og på landet.

Den bedste forretning, vi bliver ved med at overse

Samfundsøkonomisk er investeringer i cykelinfrastruktur blandt de billigste, mindst risikofyldte og mest rentable. Særligt når vi planlægger og bygger regionalt. Supercykelnettet i hovedstadsregionen er det bedst rentable infrastrukturprojekt i Danmark med en intern rente på 23 %⁶. I det midtjyske samarbejde viser indledende beregninger interne renter op til 30 % på det udpegede regionale cykelnetværk⁷. Ifølge Transportministeriet er et infrastrukturprojekt en god investering hvis den interne rente er på 4%.

De mange samfundsøkonomiske gevinster viser sig primært i sundhedseffekter. For ja cyklen er sundhedsfremmende og forebyggende. Og det giver både gode penge i samfunds kassen og er godt for det

¹ <https://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2024/12/Tvaergaaende-brugerundersoegelse-2024.pdf>

² <https://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2024/12/Tvaergaaende-brugerundersoegelse-2024.pdf>

³ Data fra evalueringer af 16 supercykelstier, Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

⁴ [Transportvaneundersøgelsen](#)

⁵ <https://www.statistikbanken.dk/AFSTB3>

⁶ Baseret på [DTU's beregninger af Supercykelsiens visionsnet på 750 km](#) supercykelsti (tidligere visionsnet fra før 2019) fra 2021

⁷ Mellem 3,68 til 30,27% ifølge DTUs beregninger fra 2024

foretages på cykel¹¹. Samtidig tilfalder de fleste af de samfundsøkonomiske gevinster ved øget cykling staten. Investeringen gør ikke. Det er vanskeligt at forklare ud fra et rationelt investeringsperspektiv, at investeringsansvaret i vid udstrækning er placeret lokalt, når en stor del af gevinsterne tilfalder staten.

Tallene taler. Hvad venter vi på?

Cykling er ikke kun et kommunalt projekt. Cyklen er et nationalt transportmiddel med nationale gevinster og nationale udfordringer, og ikke et supplement i udkanten af transportpolitikken. Regional cykelplanlægning er en integreret del af løsningen på nogle af de mest centrale udfordringer, vi står overfor både nu og i fremtiden. Selv for EU er cyklen ikke for lille eller irrelevant. Tværtimod. Den Europæisk cykeldeklaration er med til at understrege det. Her ser man, at der er kæmpe potentiale ved at fokusere på cykling også indenfor handel, eksport, turisme og erhvervsudvikling.

Konklusionen er ikke, at kommunerne skal spille en mindre rolle. Tværtimod. De er allerede i fuld gang. Men for at indsatsen får den fulde effekt, er det nødvendigt, at staten i højere grad understøtter lokal og tværkommunal handling og sikre sammenhæng på tværs. Tallene taler for sig selv. Jo mere vi ved, desto bedre ser regnestykket ud. Potentialerne er store og effekterne er endnu større.

Så spørgsmålet er egentlig enkelt: Hvornår anerkender staten, at regional cykelfremme også er et nationalt ansvar?

Dette oplæg tager udgangspunkt i en alternativ præmis: at cyklen i praksis er et regionalt transportmiddel og derfor bør anerkendes som en integreret del af den nationale infrastruktur. Med udgangspunkt i data og nyeste viden vil denne præsentation udfordre den manglende forståelse af at cykling er en del af den regionale transport og argumenterer for, at cyklen i praksis allerede fungerer som et regionalt transportmiddel – og derfor bør behandles som et nationalt anliggende i planlægning, prioritering og realisering. Oplægget lægger op til en faglig diskussion af, hvordan cyklen kan bevæge sig fra periferien til centrum af transportpolitikken, og hvad der konkret skal til for at sikre, at cyklen anerkendes som det, den allerede er: et regionalt og nationalt transportmiddel med betydelige samfundsmæssige gevinster.

¹¹ Transportvaneundersøgelsen 2024