

Cykelvenlig byudvikling og stationsområder



CYKLISTTM
FORBUNDET
PEDALKRAFT — SIDEN 1906

Cykelvenlig byudvikling og stationsområder

Emil Maj Christensen
Byplanlægger & politisk konsulent
Cyklistforbundet



**CYKLIST
FORBUNDET**
PEDALKRAFT – SIDEN 1906

Odense / 26-02-2026

Cykelvenlig byudvikling og stationsområder

Emil Maj Christensen
Byplanlægger & politisk konsulent
Cyklistforbundet



**CYKLIST
FORBUNDET**
PEDALKRAFT – SIDEN 1906

Odense / 26-02-2026



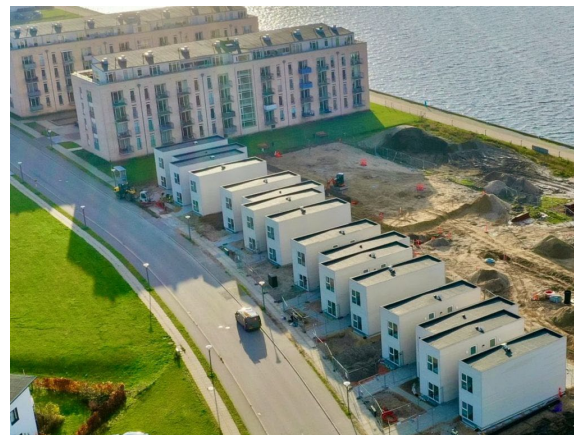
Cykelvenlig by - ja tak

Det er ikke ligegyldigt, hvordan vi arbejder med planlægning, hvis vi skal imødegå de sidste årtiers fald i cykling og få børn og voksne til at cykle mere i hverdagen.

Cyklistforbundet har i landsdækkende undersøgelser afdækket, hvordan vi kan byudvikle og skabe stationsområder, der får flere til at cykle mere.

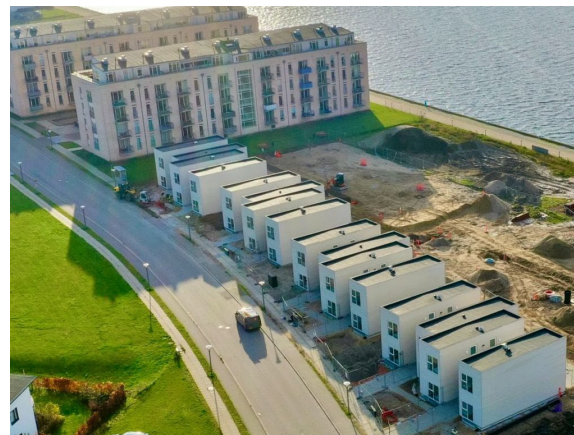
Undersøgelsens viden og anbefalinger skal inspirere og klæde mobilitets- og byplanlæggere og politikere på til at bygge cykelvenligt.

Baggrund & formål



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

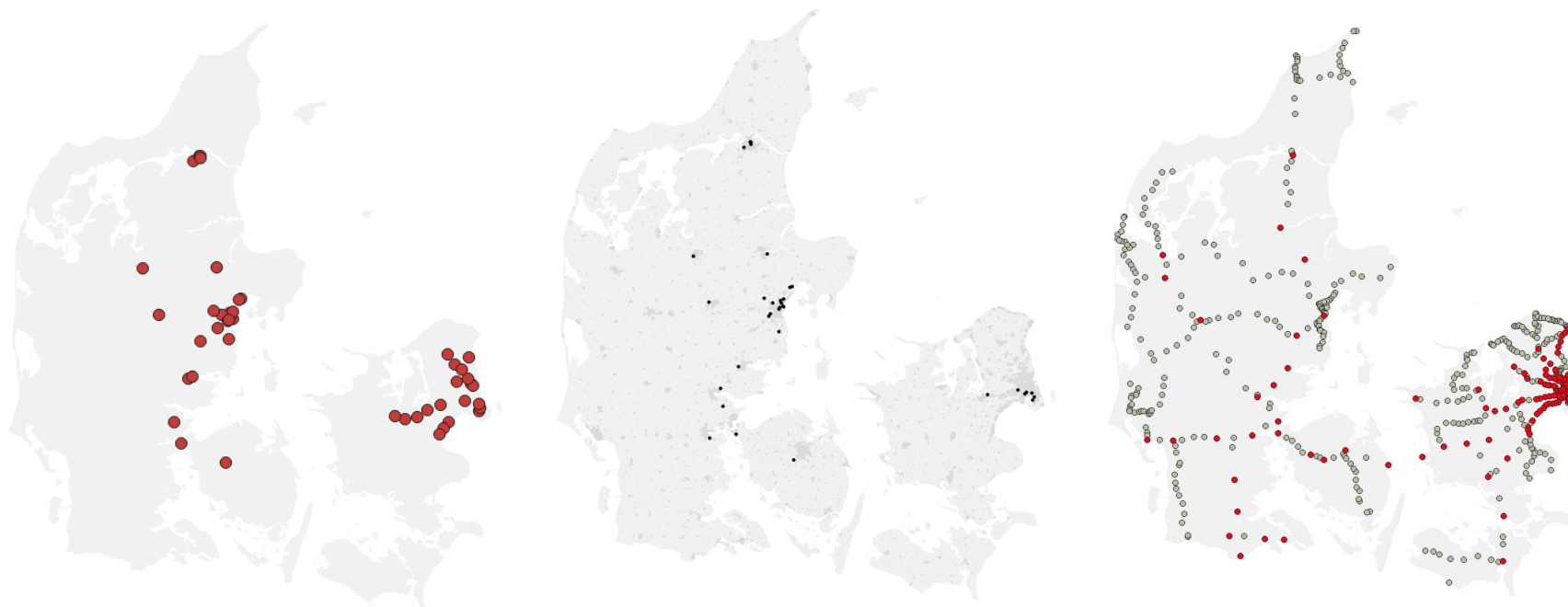
Baggrund & formål

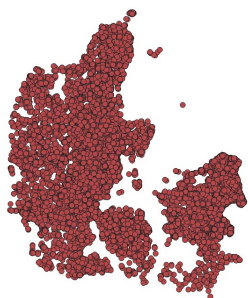


**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

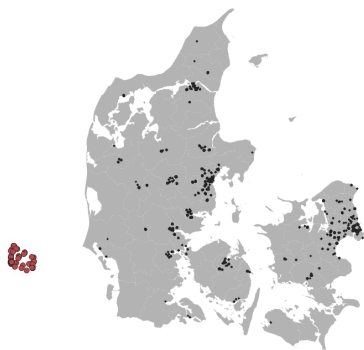
Caseområder

- 34 byudviklingsområder
 - Herunder 26 manuelt registreret, rundspørger i alle
- 117 stationsområder
 - herunder 34 manuelt registreret og rundspørger på/omkring 12



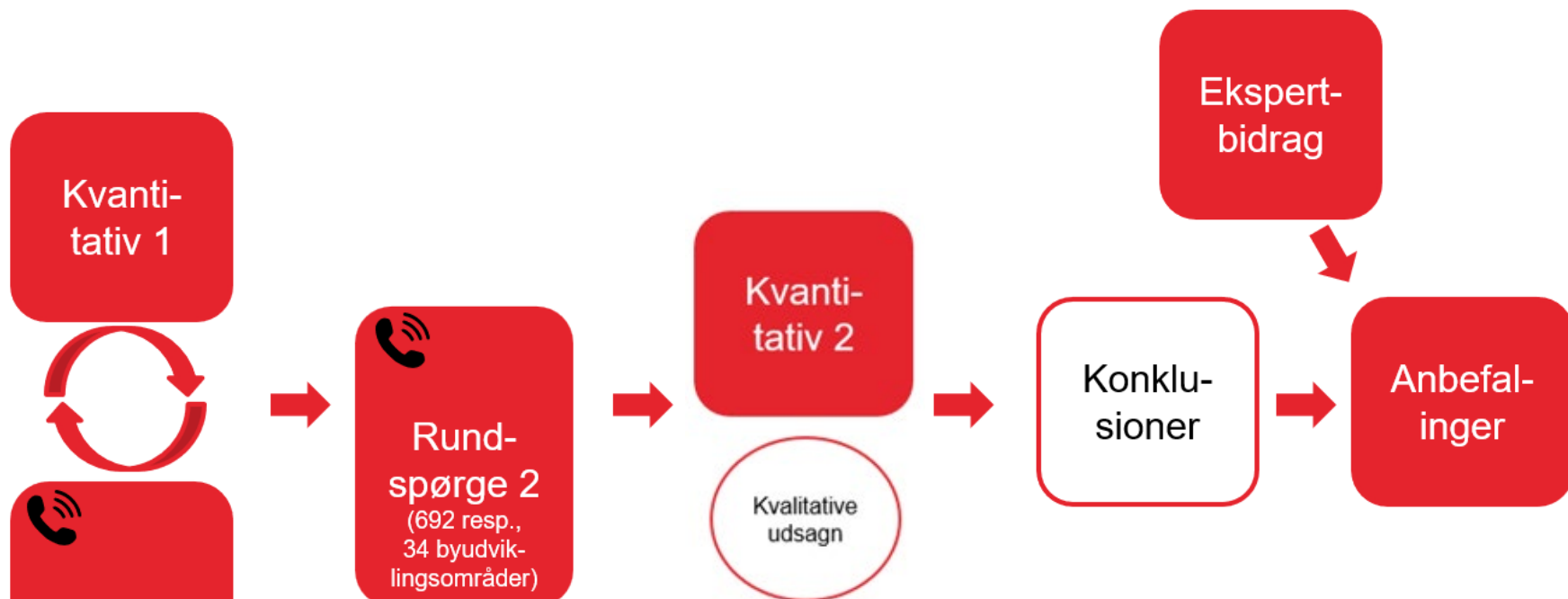


Alle
ibrugtagede
boliger siden
2013

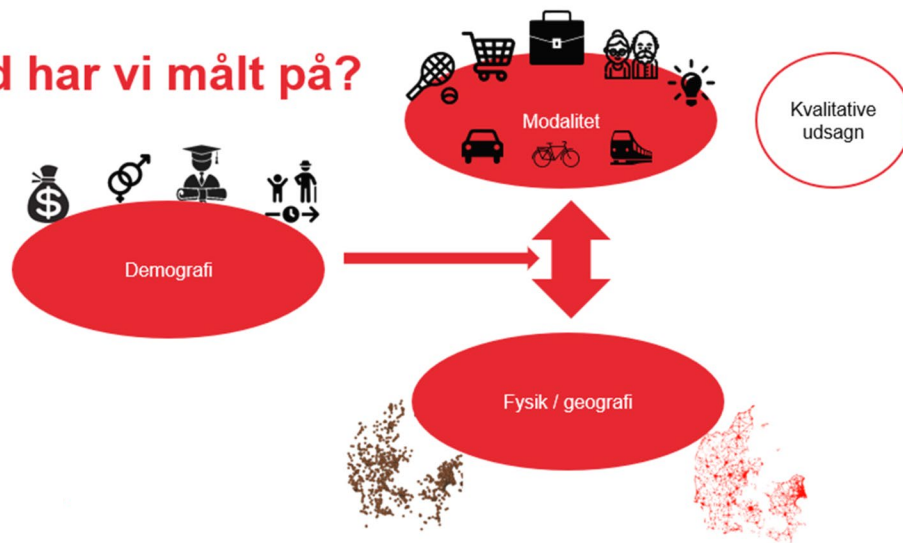


Sammenhæn
ende
områder med
max 50m og
min. 200
enheder

Metode (Byudvikling)



Hvad har vi målt på?



(v. tvindml. FYSIK & DEMOG. → projektet undersøger primært byplanlægning (fx sk) → derfor FYSIK)

MODALITET

$d(o)$

FYSIK
(geografisk)

DEMOGRAFI

$d(o)$

(s)

deskriptiv / analytisk /

alot
Størkebyit
510, 25, 40

100
regionalt
byhierarki
(if. 510, 25, 40 km)

Betjnings
1, 3, 5

Spørgsmål
afsl.

Stations
afsl.

+10645

Kommune
afsl.

Medlems
afsl.

Rejseafstand DSI

Jeg gør
det morgen
og aften

Jeg gør
det morgen
og aften

Jeg gør
det morgen
og aften

Jeg gør
det morgen
og aften

Jeg gør
det morgen
og aften

Jeg gør
det morgen
og aften

Jeg gør
det morgen
og aften

Jeg gør
det morgen
og aften

Størke
afsl.

stor vej i by

afsl.

2+3 sprutvej

andel

store kryds

cykelinfrastruktur

BYMIDTE

P

P-pladser %

antal rundkørsle til C.

andel kryds til C.

antal lyskryds til C.

bil vs cykel til C.
vs fællestilslign

connectivity i 3 km

enkelt eller dobbelt rettet
Cykelsti 1:1 C.

naturskov til 3 km

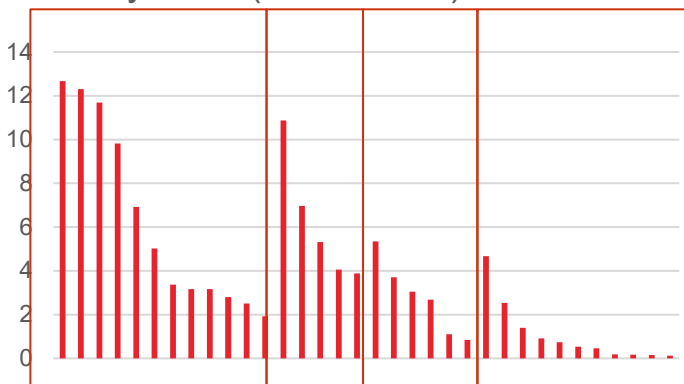
grønne omr. afsl.
if. 3, 5

Legge
afsl.

71,00 Set

Tætheder og afstand til centrum (byudvikling)

Bykerne (>100k area) afstand



- Lav tæthed

(n=17)



- Medium

(n=11)



- Høj

(n=17)





**CYKLISTTM
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



**CYKLISTTM
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



**CYKLISTTM
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

Tætheder og afstand til centrum (byudvikling)

Byområder med lav tæthed

Områder med overvejende villaer og rækkehuse i byens udkant



Byområder med mellem tæthed

Områder med overvejende rækkehuse og 3-5 etagers byggeri lidt tættere på centrum.

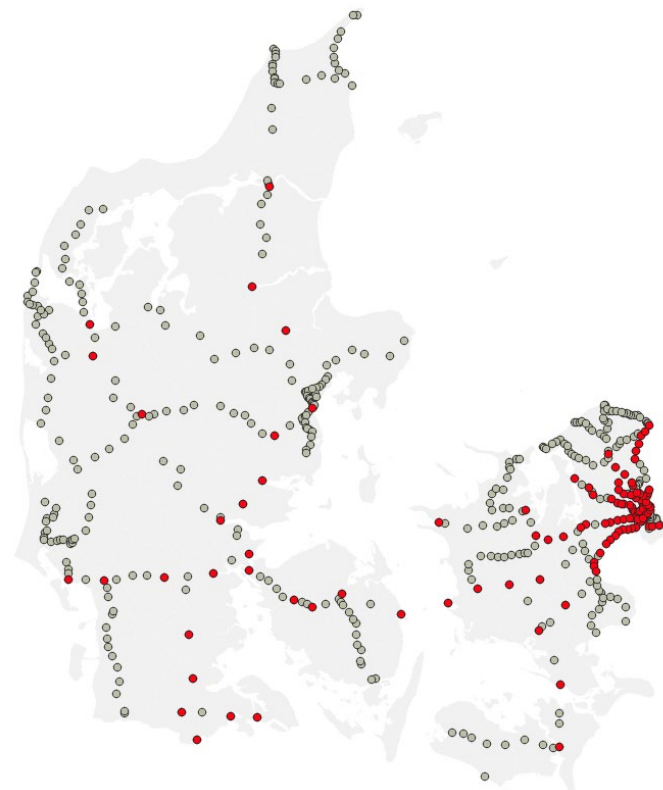
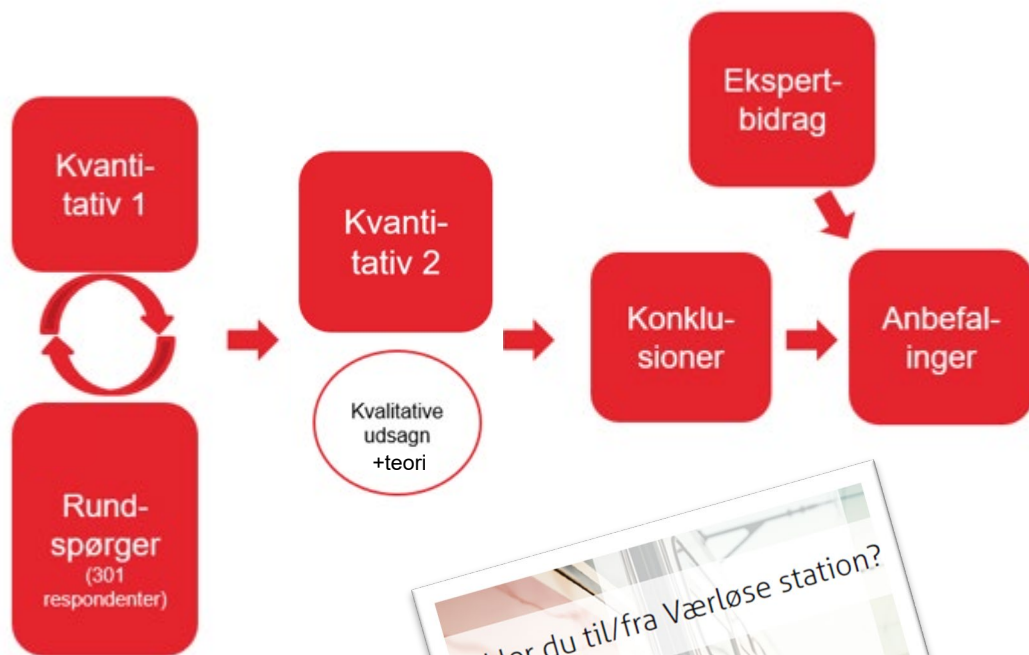


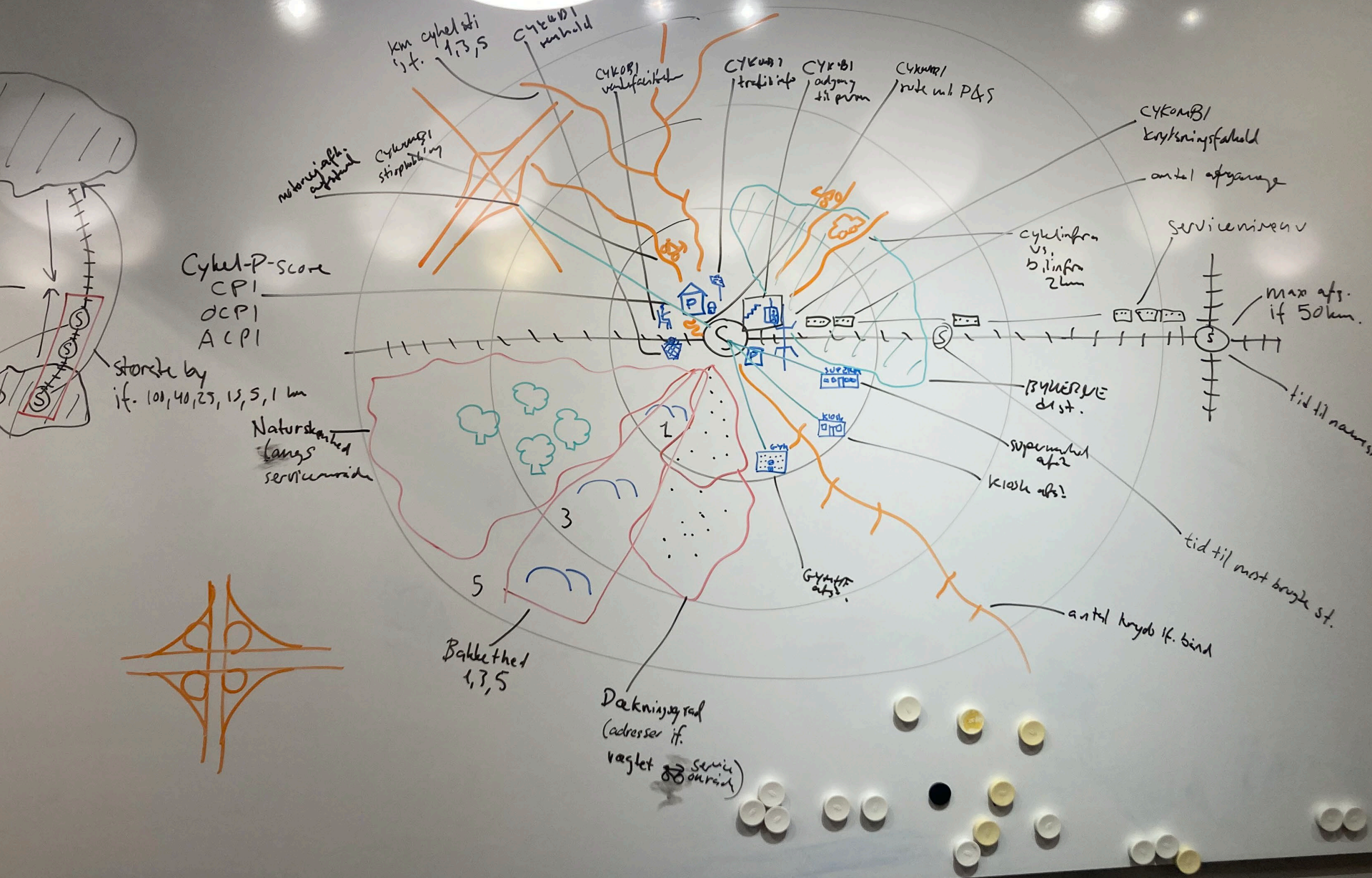
Byudvikling med høj tæthed

Områder med overvejende 5-etagers boliger og højere med central beliggenhed.

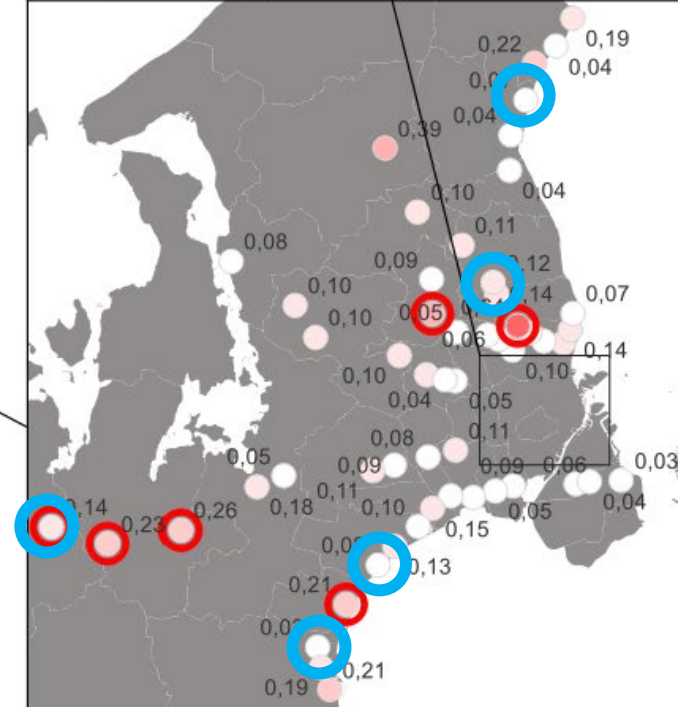
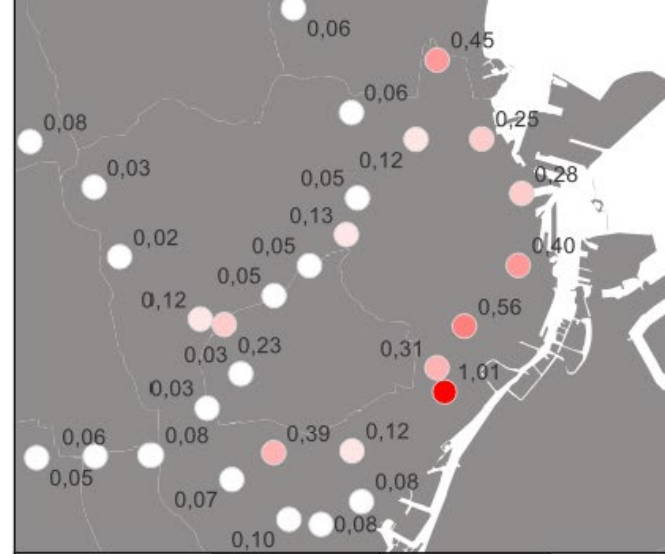
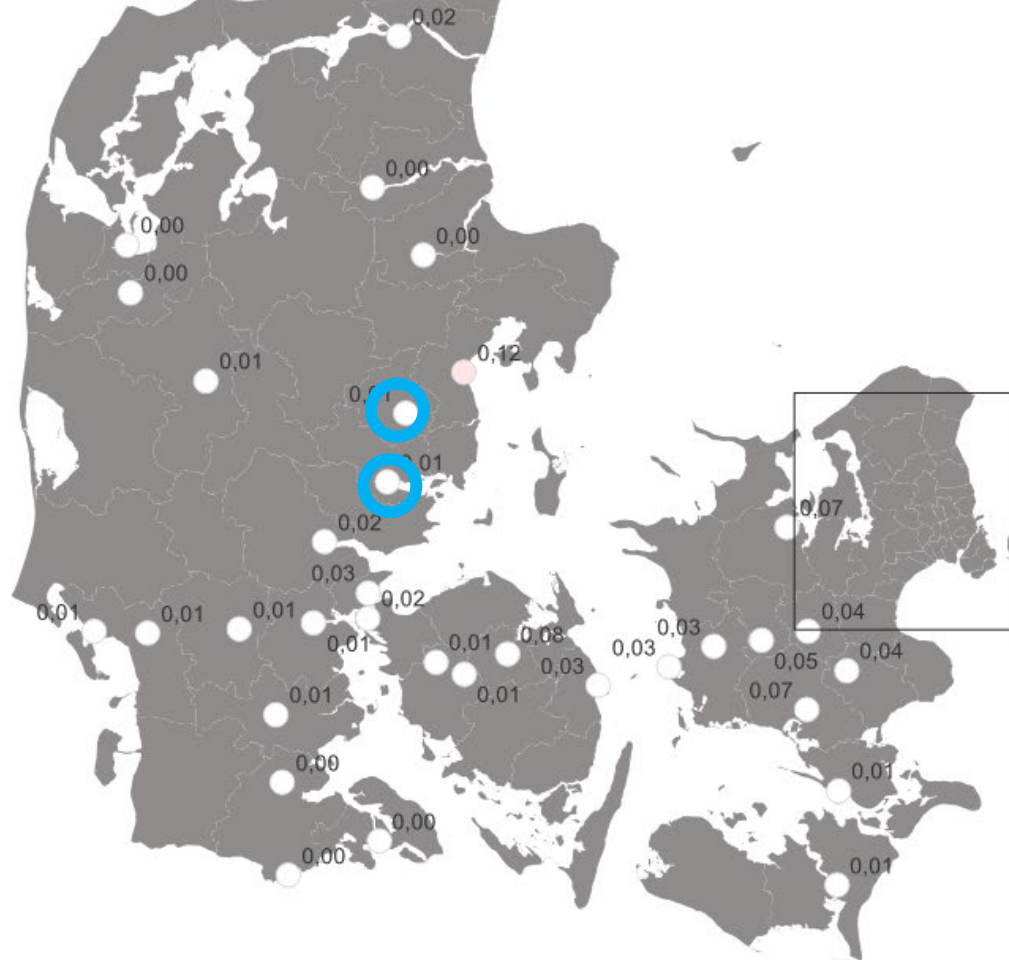


Metode (stationsområder)





Antal ture per dag til/fra
stationen på cykel ift.
arbejdspladser og beboere
indenfor 1-3 km



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

Cykler du til/fra Værløse station?

Så vil vi gerne
stille dig 3
spørgsmål

Brug QR-koden eller besøg
cyklistforbundet.dk
/værløse





**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

Vi er glade for, at du vil besvare vores 3 spørgsmål om din motivation for at benytte cykel til/fra Værløse Station i forbindelse med togrejse.

Vi vil bede dig kun besvare spørgeskemaet, hvis du benytter cykel til/fra stationen jævnligt i forbindelse med togrejse.

Svarene vil blive brugt i et forskningsprojekt vedr. cykelvenlig by- og stationsudvikling.

Hvor langt cykler du cirka til/fra stationen?

Angiv dit svar i meter for den tur du oftest tager uden småårinder, fx indkøb, undervejs. Se gerne på kortet nedenfor for at vurdere.

Afstand til station (meter)

Fra/til hvilken retning? (Se på kortet og tænk på en urskrive)

Retning (angiv en værdi fra 1-12)



Er der særlige forhold i lokalområdet/byen/stationen, der gør, at du vælger cyklen til stationen?

Du må gerne være så specifik som muligt, og nævne steder med vejnavn eller lignende beskrivelse, så vi kan finde stederne på et kort efterfølgende

(0/4000)

Hvorfor vælger du cykel og tog i stedet for at tage bilen?

(0/4000)



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905





**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

Vi er glade for, at du vil besvare vores 5 spørgsmål om hvad, der i fremtiden kunne få dig til at benytte cykel til/fra Horsens station i forbindelse med togrejse.

Vi vil bede dig kun besvare spørgeskemaet, hvis du - aldrig eller meget sjældent benytter cykel til/fra stationen for at tage toget.

Svarene vil blive brugt i et forskningsprojekt vedr. cykelvenlig by- og stationsudvikling.

Hvad er din tilknytning til Horsens?

- ☐ Bor her
- ☐ Arbejder/uddanner mig her
- ☐ Har fritidsaktivitet her
- ☐ Besøger familie eller venner her
- ☐ Køber ind her
- ☐ Andet

Hvor langt bor du cirka fra Horsens station?

Se gerne på kortet nedenfor for at vurdere.
Angiv '0' begge steder, hvis du ikke kan/vil angive dette.

Afstand til station (angiv svar i meter)

Retning (angiv en værdi fra 1-12 - se på kortet og tænk på en urskive)



Hvorfor vælger du generelt bilen i stedet for at cykle til Horsens station og tage toget?

(0/4000)

Er der særlige forhold i lokalområdet/byen/stationen, der gør, at du IKKE generelt vælger cyklen til Horsens station?

Du må gerne være så specifik som muligt, og nævne steder med vejnavn eller lignende beskrivelse, så vi kan finde stederne på et kort efterfølgende

(0/4000)

Er der særlige forhold vedr. togforbindelserne til/fra Horsens station, der generelt afholder dig fra at tage toget?

Tætheder (stationsområder)



Stationer i lav tæthed

Stationer i mindre byer

- **0-25.000** indbyggere og arbejdspladser tilsammen



Stationer i mellemlav tæthed

Stationer i mellemstørrelse provinsbyer og ydre
Storkøbenhavn

- **25.001-50.000**



Stationer i mellemhøj tæthed

Stationer i store provinsbyer og
storkøbenhavnske forstæder

- **50.001-150.000**



Stationer i høj tæthed

Stationer i det centrale København og Aarhus

- **150.001+**



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

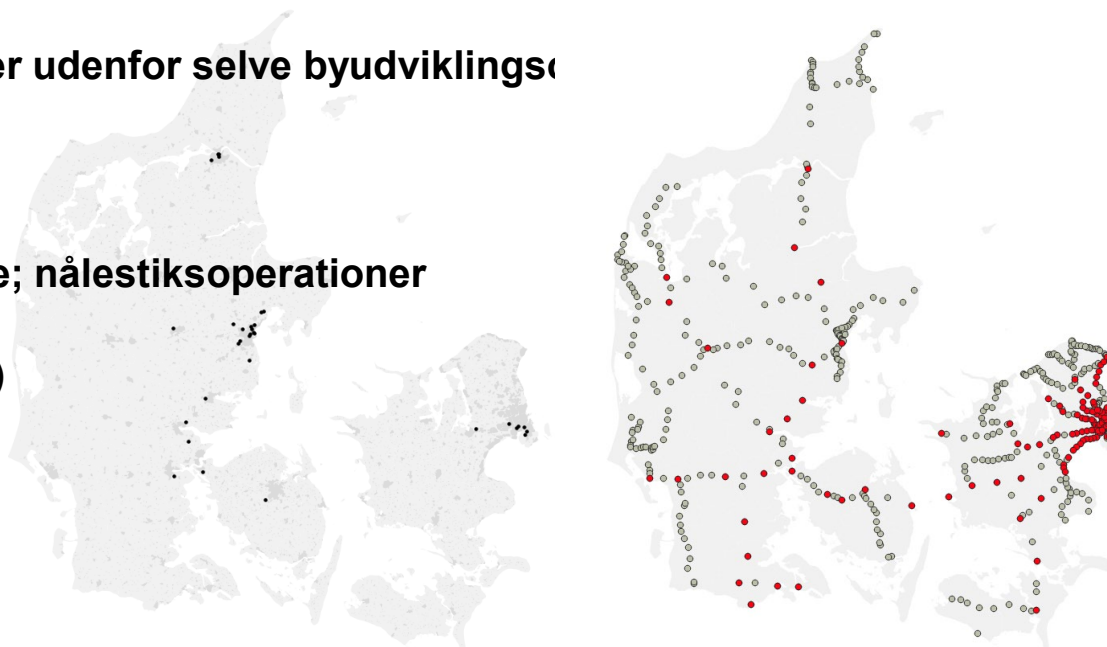
Konklusioner baseret på

- Statistisk sammenhæng mellem cykelniveau og variabel
 - Bivariat (simpel)
 - Multipel (tages højde for fx socioøkonomi og andre geografiske faktorer)
- Uhjulpede kvalitative udsagn
- Eksisterende teori og professionelle vurderinger



Hovedkonklusioner (meta)

- **Generelt**
 - Mange forskellige greb – både strategiske og taktiske
- **Lav tæthed**
 - Her ses de større forskelle i cykelniveau; stort potentiale, men strukturelle greb
 - Sammenhængende løsninger – især mod centrum
 - Styres mere af elementer udenfor selve byudviklingsområdet
- **Høj tæthed**
 - Her ses mindre forskelle; nålestiksoperationer
 - Tryghed (oplevet, tyveri)



dansk byplan
laboratorium



NTNU – Trondheim
Norwegian University of
Science and Technology



Cykelvenlig byudvikling og stationsområder

Emil Maj Christensen
Byplanlægger & politisk konsulent
Cyklistforbundet



**CYKLIST
FORBUNDET**
PEDALKRAFT – SIDEN 1906

Odense / 26-02-2026



Anbefalinger: Cykelvenlig byudvikling

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger med cykelvenlig byudvikling i byområder med lav, medium og høj tæthed. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Se anbefalingerne her →



Anbefalinger: Cykelvenlige stationsområder

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger cykelvenligt omkring stationer i forskellige bystørrelser. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Se anbefalingerne her →



Byområder med lav tæthed

Områder med overvejende villaer og rækkehuse i byens udkant

Se de ti anbefalinger for bebyggelse med lav tæthed



Byområder med mellem tæthed

Områder med overvejende rækkehuse og 3-5 etagers byggeri lidt tættere på centrum.

Se de seks anbefalinger for byudvikling i mellem tæthed



Byudvikling med høj tæthed

Områder med overvejende 5-etagers boliger og højere med central beliggenhed.

Se de otte anbefalinger for byudvikling med høj tæthed



Sådan gjorde vi

Beskrivelse af metoderne, der har bragt os til konklusionerne og anbefalingerne.

Se hvordan vi kom frem til konklusioner og anbefalinger



Stationer i lav tæthed

Stationer i mindre byer

Se de fire anbefalinger for stationer og deres
nærområder med lav tæthed



Stationer i mellemlav tæthed

Stationer i mellemstørrelse provinsbyer og ydre
Storkøbenhavn

Se de fem anbefalinger for stationer og deres
nærområder i mellemlav tæthed



Stationer i mellemhøj tæthed

Stationer i store provinsbyer og
storkøbenhavnske forstæder

Se de otte anbefalinger for stationer og deres
nærområder i mellemhøj tæthed



Stationer i høj tæthed

Stationer i det centrale København og Aarhus

Se de fire anbefalinger for stationer og deres
nærområder i høj tæthed



Sådan gjorde vi

Beskrivelse af metoderne, der har bragt os til
konklusionerne og anbefalingerne.

Se hvordan vi kom frem til konklusioner og
anbefalinger



Med niveaufri krydsning af større veje

Niveaufri krydsninger er afgørende for børns tryghed og daglig brug af cyklen til skole.

→ Klik for uddybende anbefalinger

→ Klik for baggrundsviden



Med cykelinfrastruktur i naturomgivelser i nærområdet

Cykelruter i grønne omgivelser giver trygge, afstressende forbindelser og skaber en attraktiv pause fra byens trafikale møder.

→ Klik for uddybende anbefalinger

→ Klik for baggrundsviden



Fritliggende og gnidningsfri cykelforbindelser til byen

Direkte og fritliggende cykelforbindelser til centrum giver hurtige, trygge og attraktive ruter, der styrker cyklen som det oplagte valg for fx pendlere.

→ Klik for uddybende anbefalinger

→ Klik for baggrundsviden



Sammenhængende cykelstier langs større veje til centrum og i lokalområdet

De store bilveje følger ofte direkte ruter, og er dermed også attraktive for cyklister – både mod centrum og i lokalområdet. Derfor skal de altid have cykelstier, der er trygge, kontinuerlige og af høj standard.

→ Klik for uddybende anbefalinger

→ Klik for baggrundsviden



CYKLIST
FORBUNDET
PEDALKRAFT – SIDEN 1905

📌 Klik for uddybende anbefalinger

Strategisk og politisk niveau

- Indarbejd princippet om trygge og sammenhængende cykelforbindelser som del af kommunens mobilitets- og sundhedsdogmer.
- Fastlæg mål om, at nye byudviklingsområder skal have niveaufri krydsninger ved større veje og trafikårer, så børn og unge kan cykle trygt til skole og fritidsaktiviteter.
- Støt indsatsen gennem en strategisk cykelnetplan, mobilitetsplan eller trafiksikkerhedsplan med politisk opbakning og afsatte midler.
- Afsæt midler i flerårige anlægsprogrammer, så niveaufri forbindelser kan realiseres parallelt med byudvikling og vejprojekter.
- Afsøg om der kan søges midler, fx den **statslige cykelpulje** eller **andre puljer**.

Kommuneplanlægning, herunder sektorplaner

- Udpeg i kommuneplanens hovedstruktur de steder, hvor større veje eller barrierer skal have niveaufri krydsninger for at sikre sammenhæng i cykelnettet.
- Integrér principper for trygge skoleveje og trafiksikkerhed i kommuneplanens retningslinjer for mobilitet, byudvikling og infrastruktur.
- Indarbejd i sektorplaner for trafik, mobilitet og stier, at niveaufri krydsninger prioriteres, hvor trafikintensitet og børnecyklisme er høj.
- Koordiner investeringer med stat, region eller private byudviklere, så anlægsomkostninger kan deles, hvor det er muligt.
- Brug rækkefølgeplanlægningen til at sikre, at krydsninger etableres, inden byområder tages i brug – ikke som efterfølgende forbedringsprojekter.

Lokalplanlægning

- Angiv formålet om at skabe trygge og direkte cykelforbindelser med niveaufri krydsninger af større veje.
- Udlæg de nødvendige arealer til underføringer, broer eller lignende konstruktioner, og fastlæg de tekniske forudsætninger for udførelsen.
- Fastlæg bestemmelser om tilgængelighed, hældninger, belysning og oversigt, så krydsningerne opleves trygge og brugbare året rundt.
- Beskyt de udlagte korridorer mod efterfølgende bebyggelse eller anlæg, der kan vanskeliggøre etablering.
- Koordiner lokalplaner på tværs af byudviklingsområder, så krydsninger etableres, hvor de faktisk forbinder væsentlige mål – fx skoler, dagtilbud og stier.

Udførelse, drift og udvikleransvar

- Samarbejd med udviklere og bygherrer om at realisere niveaufri krydsninger tidligt i byggemodningen, så forbindelserne fungerer fra første indflytning.
- Stil krav i byggemodningsaftaler og udbud om, at underføringer og broer udføres med høj komfort og god belysning.
- Vælges underføring/tunnel, sikr da en parallel krydsning i niveau med vejen aht. tryghed i de mørke timer.
- Etabler klare aftaler om fordeling af anlægs- og driftsansvar mellem kommune, udviklere og grundejerforeninger.
- Følg op gennem drifts- og tilsynsplaner, så konstruktionerne holdes rene, oplyste og funktionelle – også i vinterperioden.
- Priorité regelmæssig renhold og snerydning, så krydsningerne opleves som ligeværdige dele af cykelnettet.

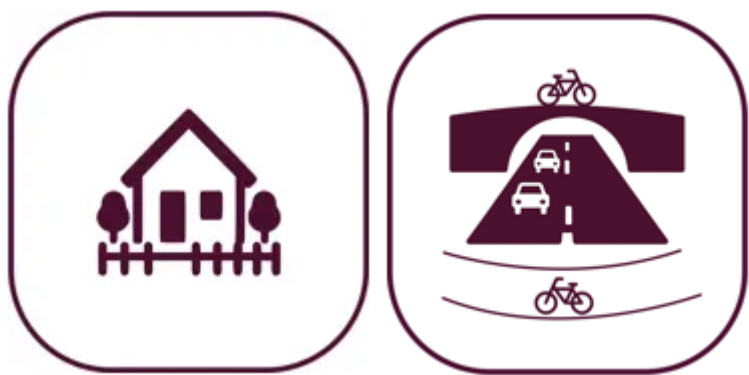


Anbefalinger: Cykelvenlig byudvikling

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger med cykelvenlig byudvikling i byområder med lav, medium og høj tæthed. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Byområder med lav tæthed

Områder med overvejende villaer og rækkehuse i byens udkant



“

Han startede i 1. klasse med at cykle, for der er et meget fint stisystem i Børkop

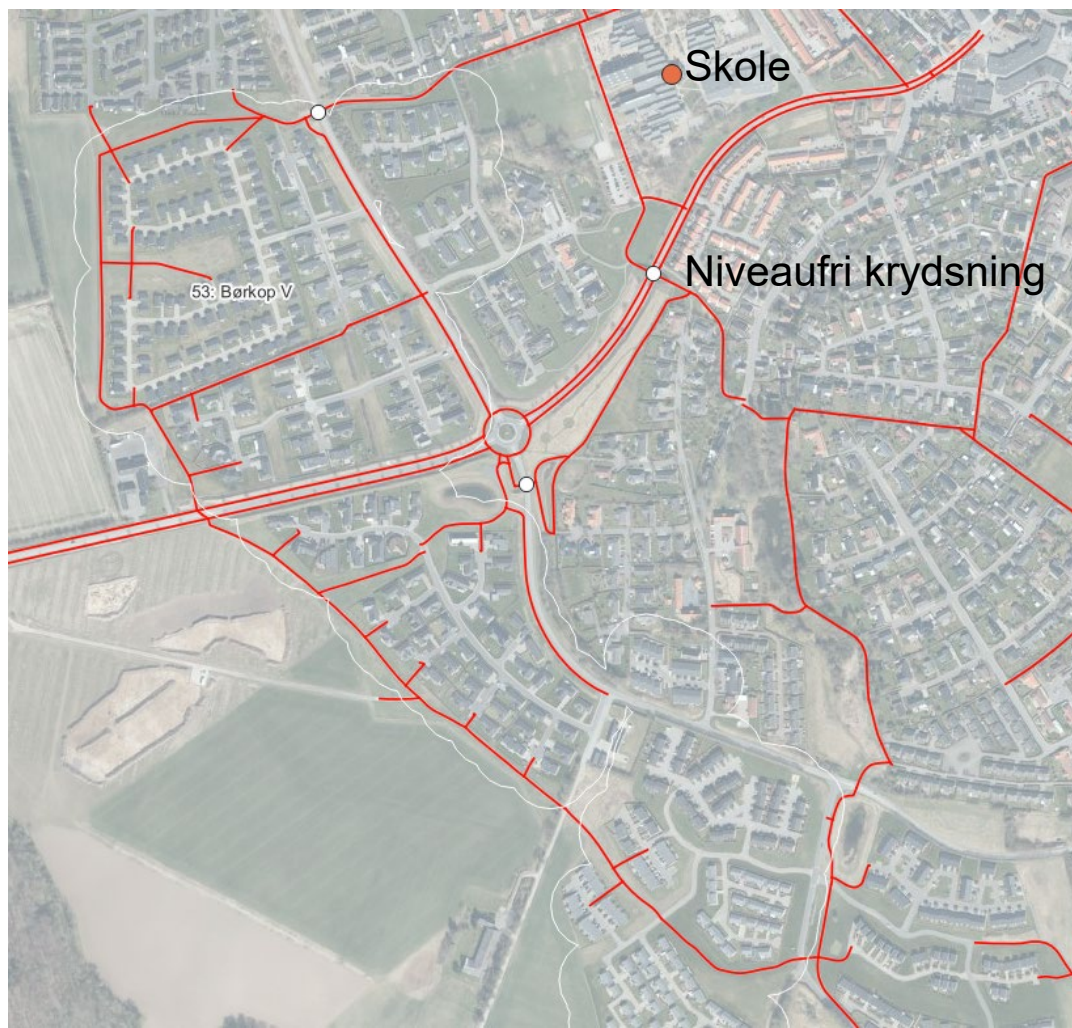
- Forælder til barn i Børkop V, der cykler til skole, adspurgte til barnets transportvalg

“

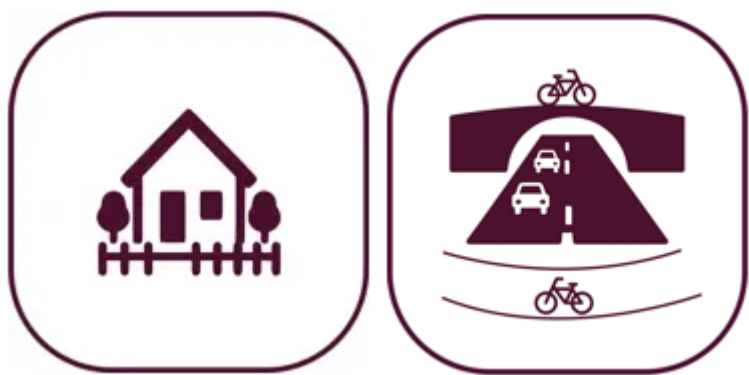
Der er lukkede cykelsystemer, som gør det sikkert for børn at cykle.

De skal ikke cykle langs en trafikeret vej

- Forælder til barn i Børkop V, der cykler til skole, adspurgte til barnets transportvalg



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



“

Han startede i 1. klasse med at cykle, for der er et meget fint stisystem i Børkop

- Forælder til barn i Børkop V, der cykler til skole, adspurgte til barnets transportvalg

“

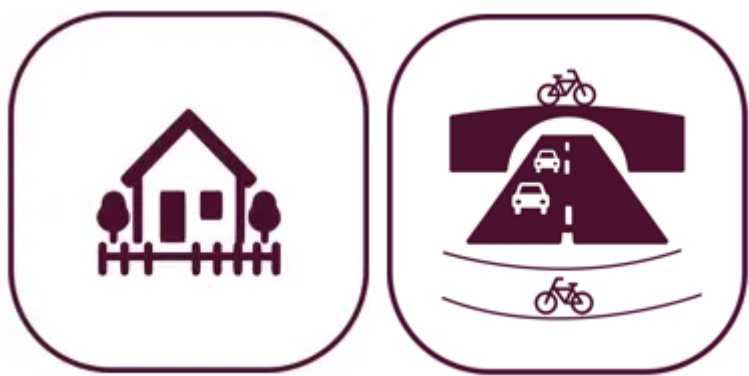
Der er lukkede cykelsystemer, som gør det sikkert for børn at cykle.

De skal ikke cykle langs en trafikeret vej

- Forælder til barn i Børkop V, der cykler til skole, adspurgte til barnets transportvalg



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



*Han startede i 1. klasse med at
cykle, for der er et meget fint
stisystem i Børkop*

- Forælder til barn i Børkop V, der cykler til
skole, adspurgte til barnets transportvalg



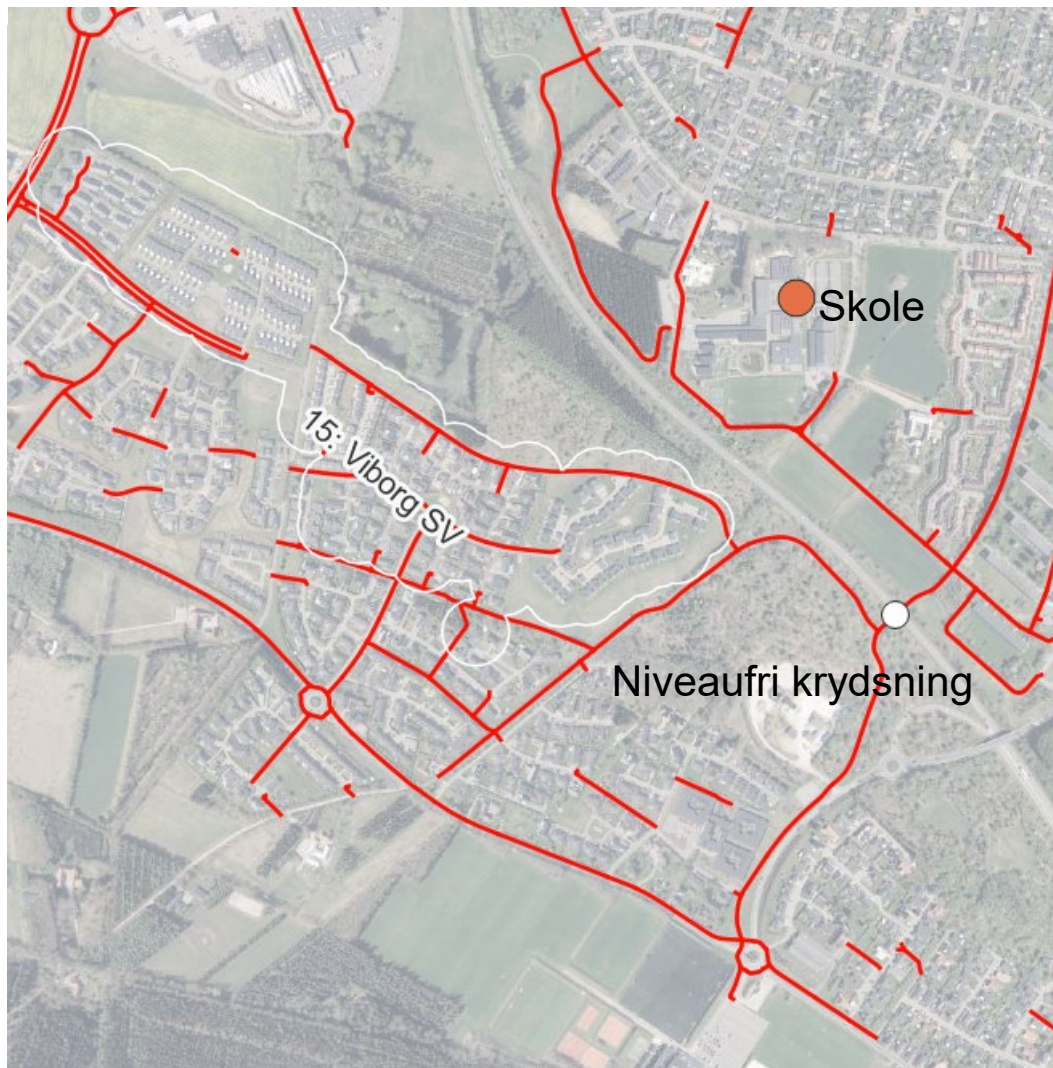
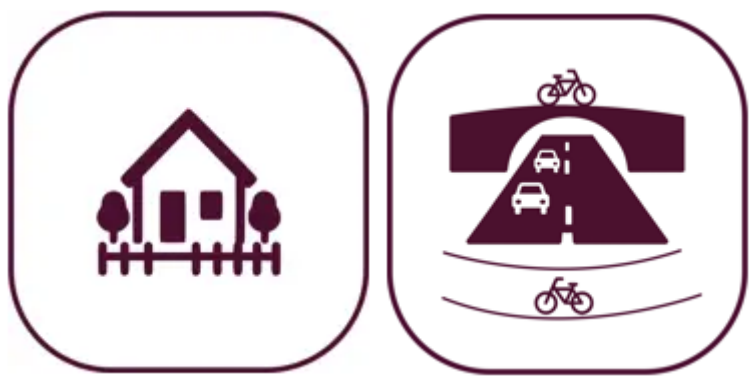
*Der er lukkede cykelsystemer, som
gør det sikkert for børn at cykle.*

*De skal ikke cykle langs en
trafikeret vej*

- Forælder til barn i Børkop V, der cykler til
skole, adspurgte til barnets transportvalg



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



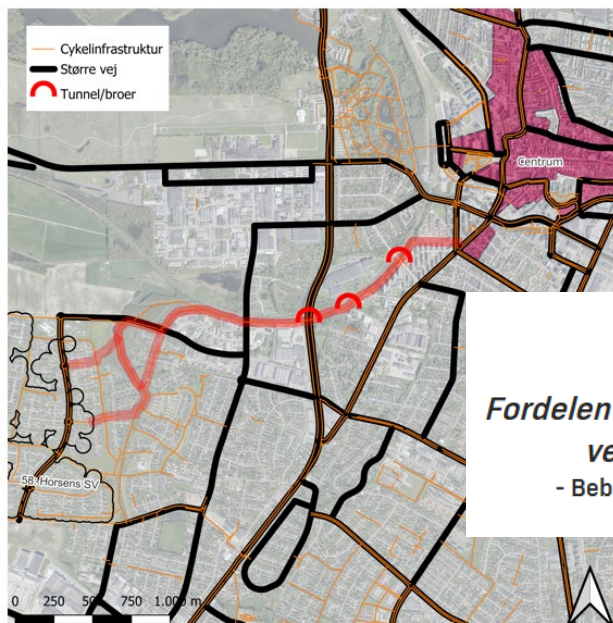
**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



“

Jeg cykler hele vejen, 4 km på arbejde, og der er cykelsti hele vejen. Det er mere bekvemt og hurtigere at cykle på arbejde

- Beboer og cyklist i Horsens SV



“

Fordelen er, at der er cykelsti hele vejen til mit arbejde

- Beboer og cyklist i Horsens SV



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



“

Jeg vælger at tage cyklen fordi der er et godt stisystem - frem for når jeg tager bilen, hvor det er en længere rute

- Beboer og cyklist i Roskilde NØ



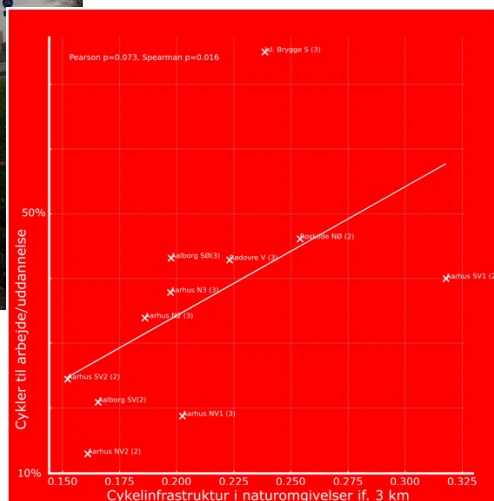


*Hvis der var flere naturskønne
cykelruter*

- Beboer og ikke-cyklist i Aarhus NV2
adspurg om hvad der kunne motivere til at
cykle mere



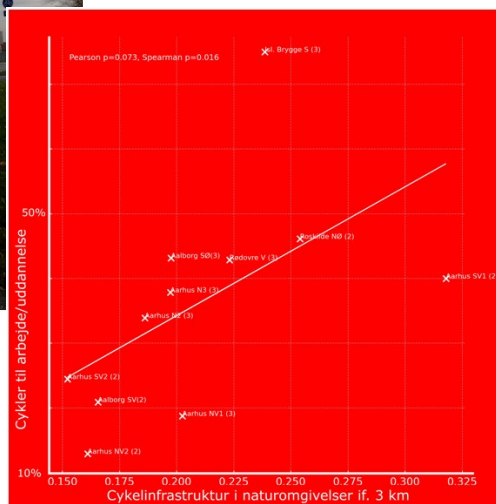
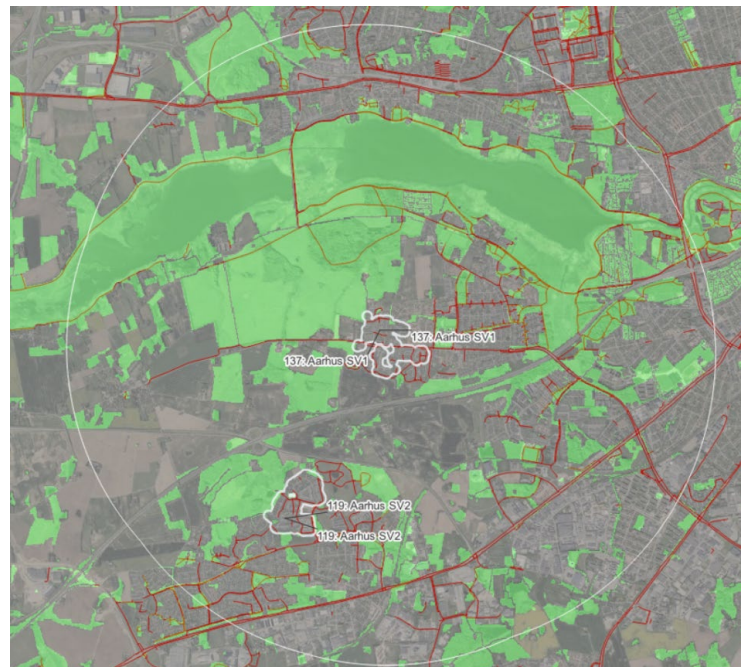
**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905





*Hvis der var flere naturskønne
cykelruter*

- Beboer og ikke-cyklist i Aarhus NV2
adspurg om hvad der kunne motivere til at
cykle mere



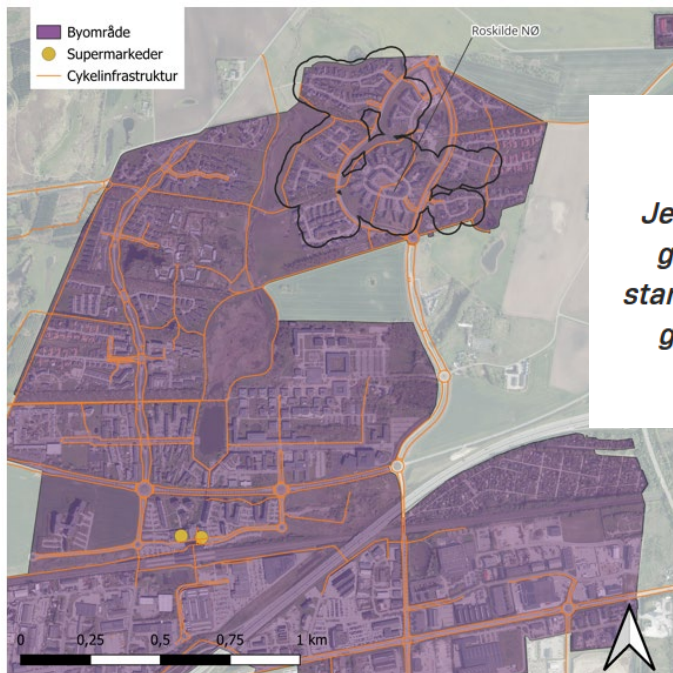
**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



“

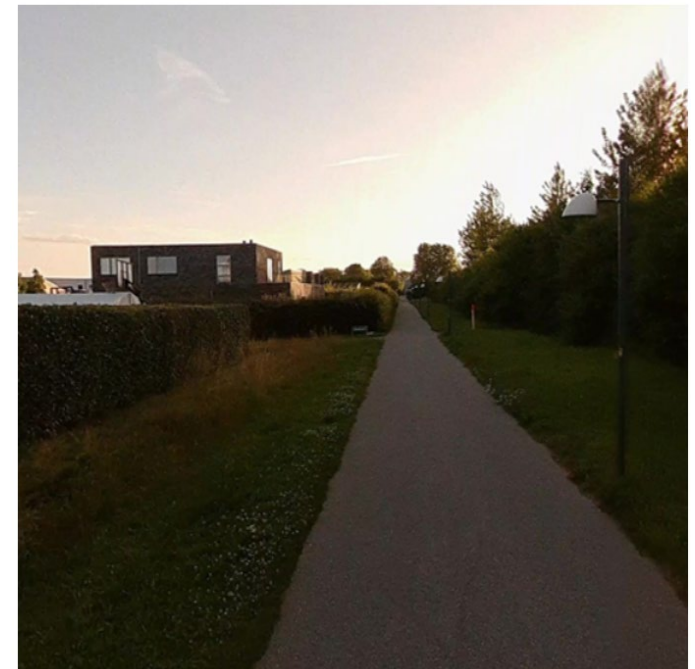
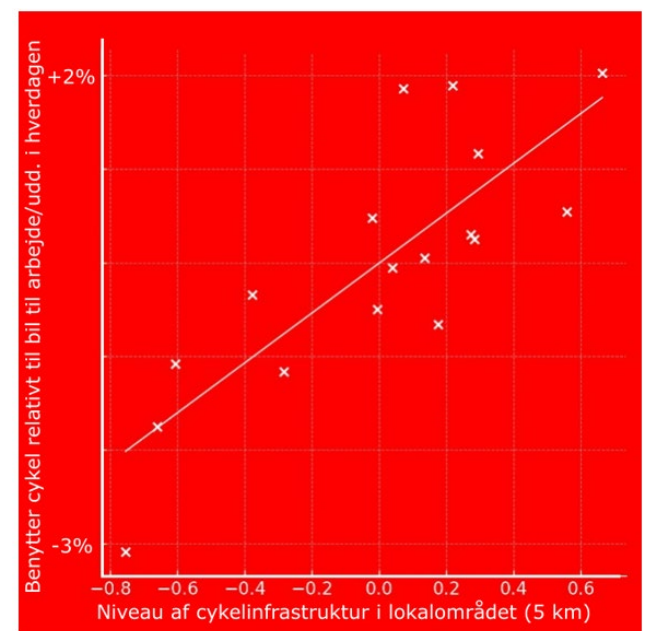
*Skov og natur samt cykelsti noget
af vejen motiverer mig til at vælge
cyklen*

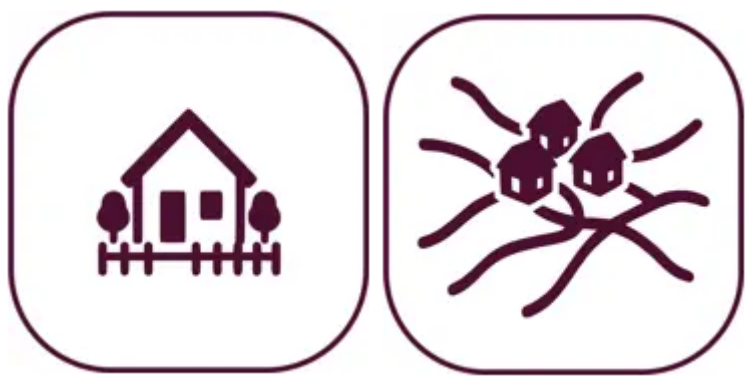
- Beboer og cyklist i Malling S



Jeg bor i Trekroner, hvor der er gode cykelforhold. Man har i starten været bevidste om at lave gode forhold for cyklisterne.

- Beboer og cyklist i Roskilde NØ

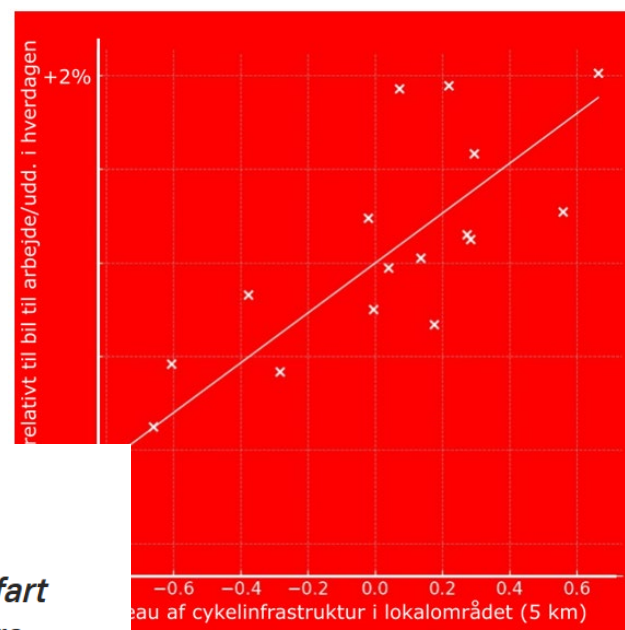




“

*Ved Vandværksvej i Middelfart
kunne der godt være bedre
cykelforhold, der er ikke
gennemgående cykelsti*

- Beboer og ikke-cyklist i Middelfart SØ

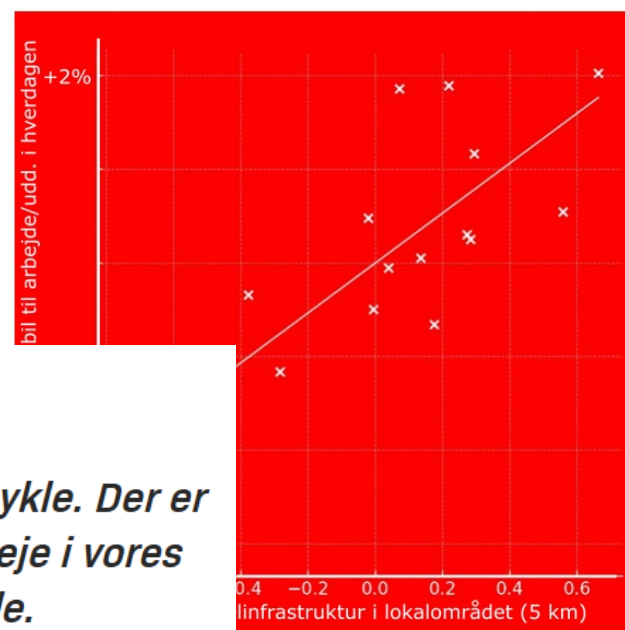
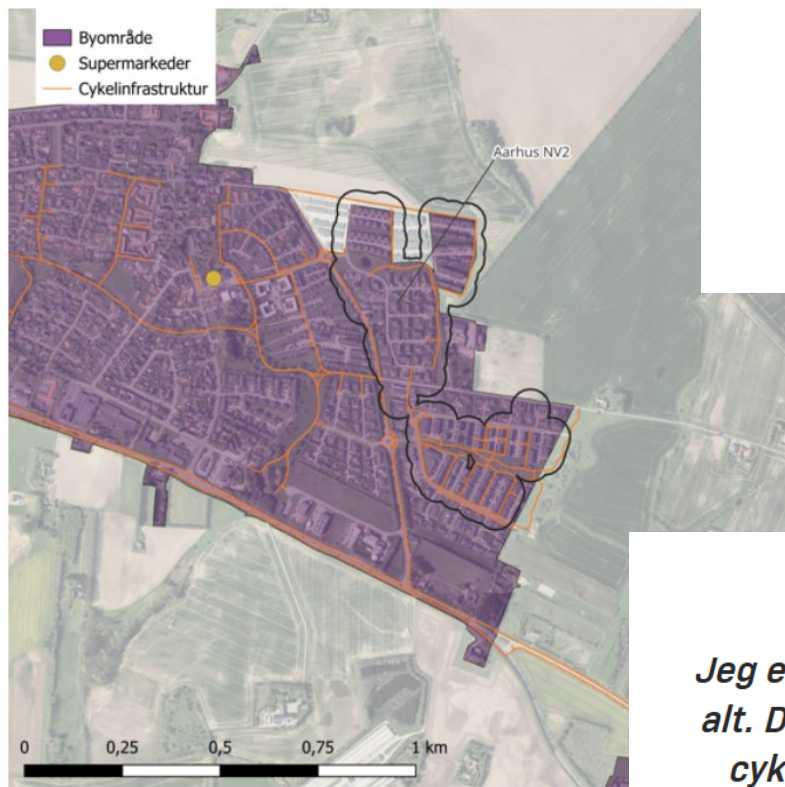
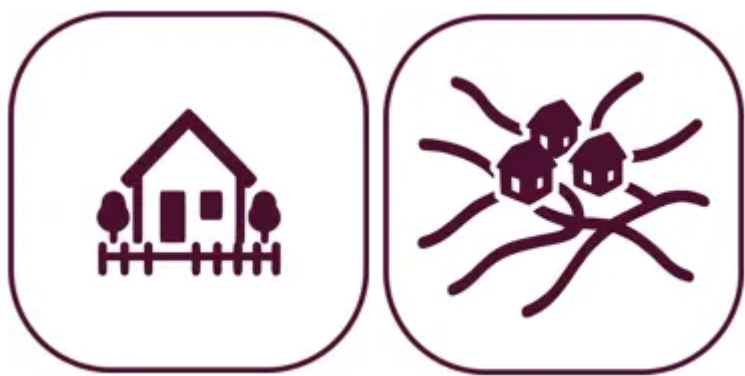


“

*Hvis man skal ud af byen ad
Assensvej, så kører de stærkt, og
vejen er ikke så bred. Det er en
almindelig gammel landevej uden
cykelsti*

- Beboer og ikke-cyklist i Middelfart SØ





“

Det er nemmere at cykle. Der er fine cykelstier og veje i vores lokalområde.

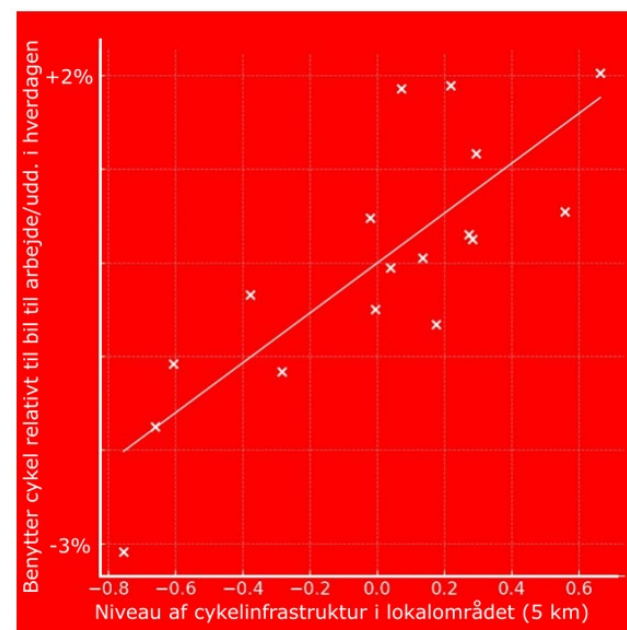
- Beboer og cyklist i Aarhus NV2

“

Jeg elsker at cykle, jeg cykler til alt. Det er luksus med nylavede cykelstier og god belysning.

- Beboer og cyklist i Aarhus NV2

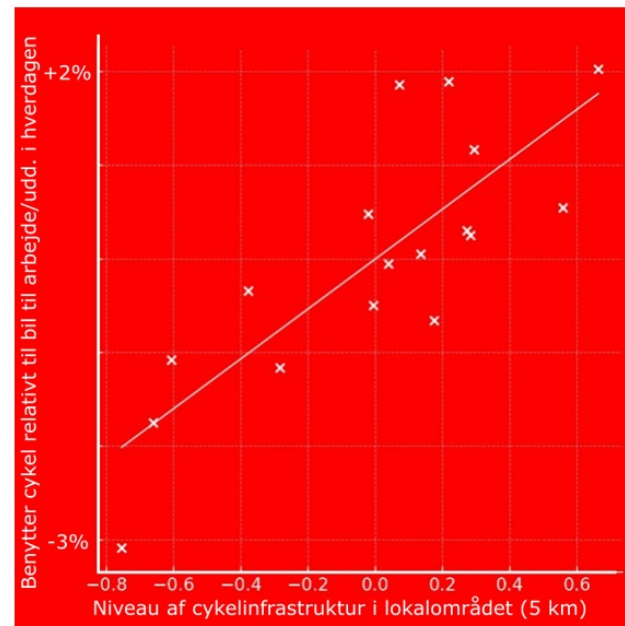
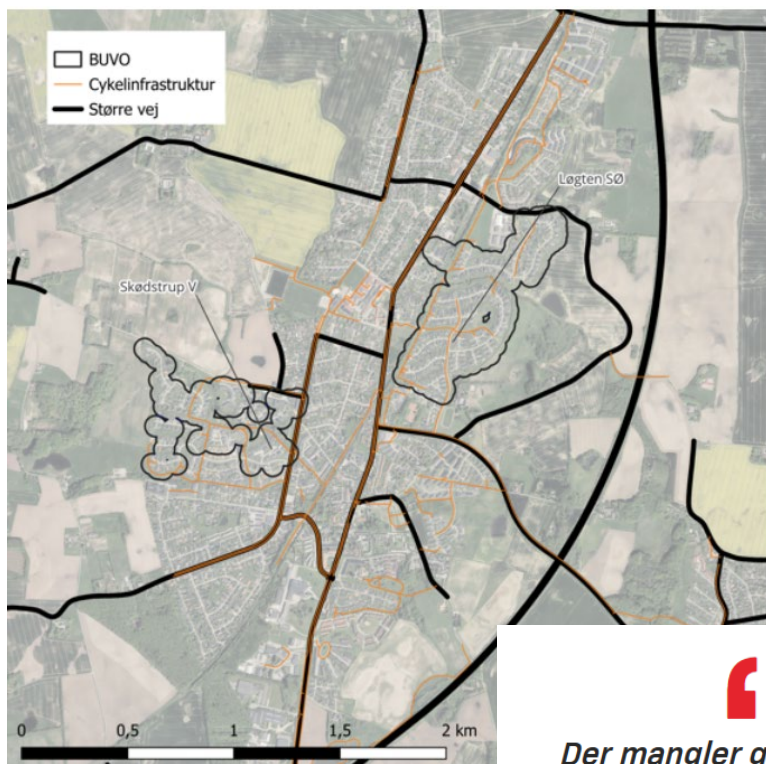




“

Jeg cykler hele vejen, 4 km på arbejde, og der er cykelsti hele vejen. Det er mere bekvemt og hurtigere at cykle på arbejde

- Beboer og cyklist i Horsens SV



*Der mangler gode cykelstier
imellem de små byer og
lokalområder*

- Beboer og ikke-cyklist i Skødstrup V,
adspurgte hvad der kan motivere til at cykle
mere

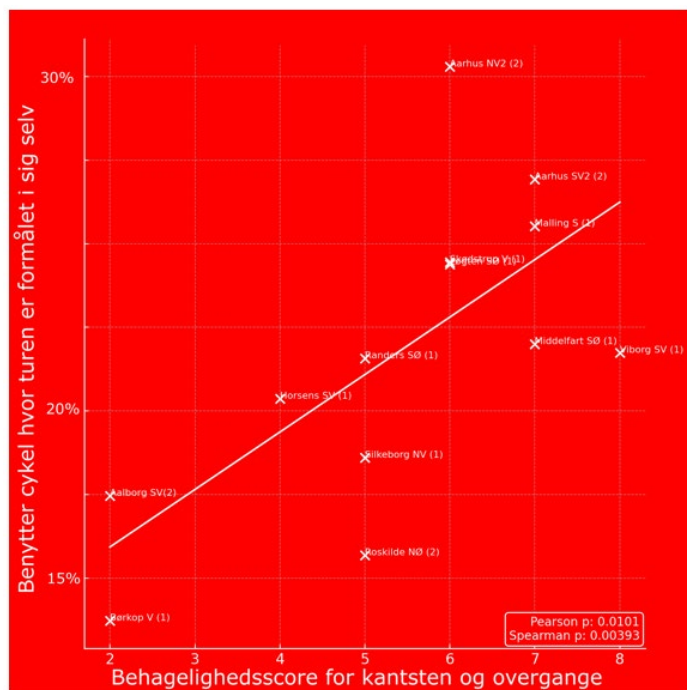


*Hvis der var flere cykelstier
mellem byerne, ville det motivere
mig mere til at cykle. Der er for
mange markveje/stier.*

- Beboer i Skødstrup V



“
*Cykelstierne er dårlige.
 Kantstenen er for høj, og der er
 huller på stierne*
 - Beboer og ikke-cyklister i Horsens SV





“

*Jeg synes, at det er rimeligt godt
at cykle, der hvor jeg bor. Der er
mange gode cykelstier*

- Beboer og cyklist i Malling S

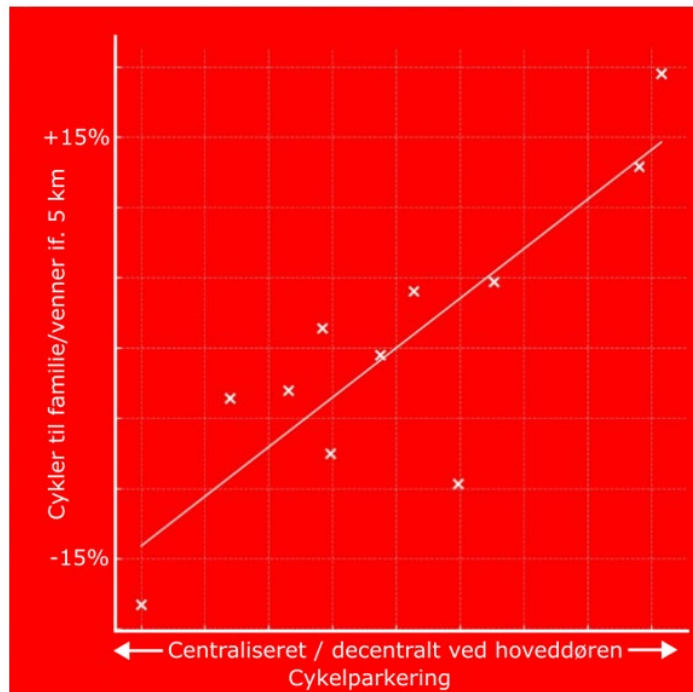
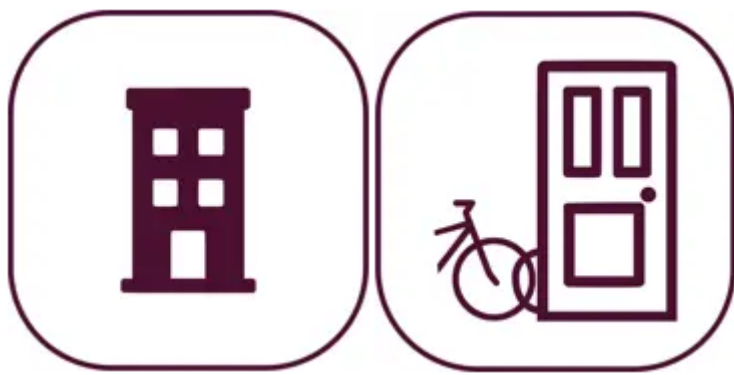


Anbefalinger: Cykelvenlig byudvikling

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger med cykelvenlig byudvikling i byområder med lav, medium og høj tæthed. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Byområder med mellem tæthed

Områder med overvejende rækkehuse og 3-5 etagers byggeri lidt tættere på centrum.



*Motion i dagligdagen på cykel
hænger ikke sammen, der er langt
til cykelkælder*

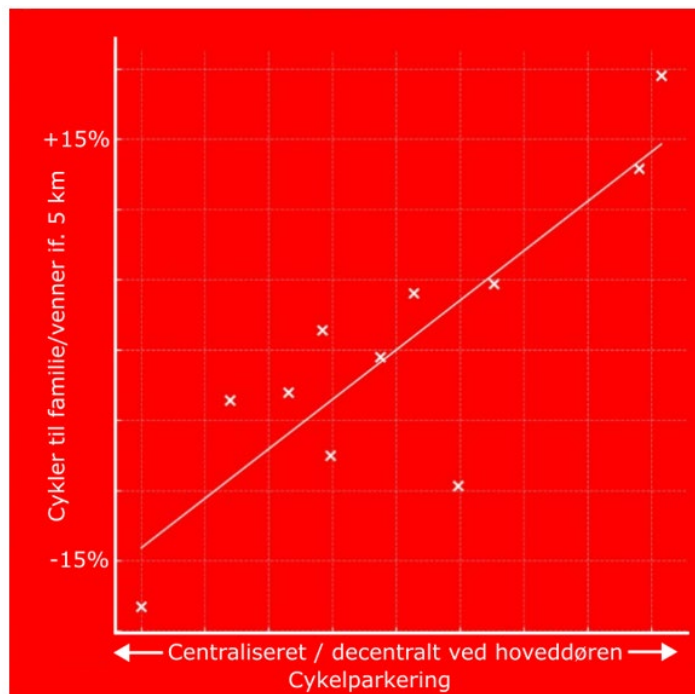
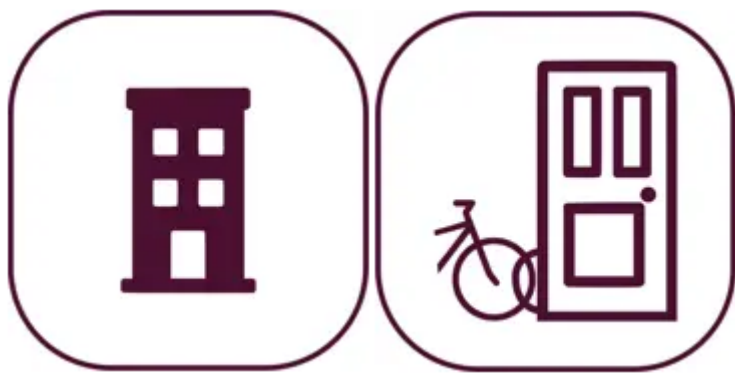
- Beboer og ikke-cyklist i Aarhus N3



*En elcykel kunne hjælpe, men den
er for stor til at kunne få ind ad
døren og op og ned af kælder*

- Beboer og ikke-cyklist i Rødovre V



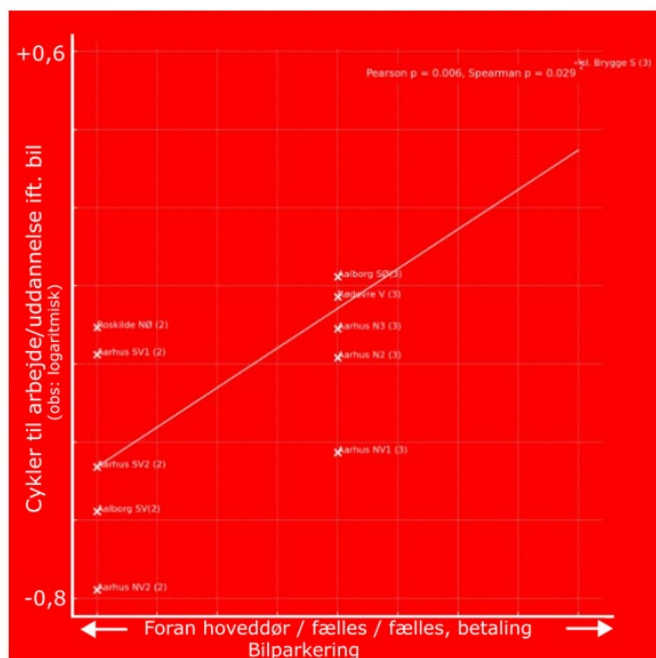




“

*Cykling tager tid med henblik på
planlægning. Det er nemmere med
bil*

- Beboer og ikke-cyklist i Aarhus NV2



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905

[illegible]



Anbefalinger: Cykelvenlig byudvikling

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger med cykelvenlig byudvikling i byområder med lav, medium og høj tæthed. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Byudvikling med høj tæthed

Områder med overvejende 5-etagers boliger og højere med central beliggenhed.



“

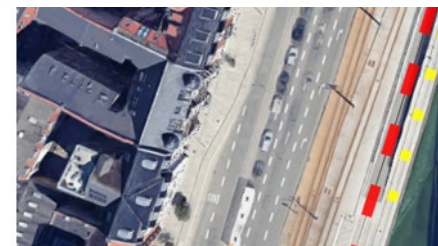
På havnefronten ved Navitas er det svært at se markeringer og en stor sammenblanding af trafikformer i forhold til [letbane]tog, gående og cyklister. Der mangler markeringer i forhold til de forskellige trafikformer, og de kommer i karambolage med hinanden

- Beboer og ikke-cyklist i Aarhus Ø1, der har angivet utryghed som begrundelse

“

Dels er det på vejen Islands Brygge, der løber langs Islands Brygge 2.5 km fra Langebro til Islands Brygge Syd. Og det andet er cykelbroen til Fisketorvet. Det er lidt alle mod alle, og der er ikke cykelregler. Der mangler hjåntænder, og folk har deres egne regler, og så er der cykelvogne, man kan blive væltet af fordi cykelstierne er for smalle.

- Beboer og ikke-cyklist på Islands Brygge S, adspurgt om på hvilke lokationer, der ønskes bedre cykelforhold



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



Bedre cykelstier, asfalten er ringe

- Beboer og ikke-cyklist i Aarhus N3, adspurgt hvad der kan motivere til at cykle



Aarhus midtby. Langs Langelandsgade og Ringgaden er der ret ødelagte cykelstier og mange store træer, der vokser op under cykelstierne og ødelægger asfalten. 3 km med bump pga. ødelagte stier er ikke godt for f.eks computeren

- Beboer og ikke-cyklist i Aarhus C1, adspurgt hvilke forbedringer der kan motivere til at cykle mere



Cykelforholdene er gode med cykelstier, der er brede og jævne at køre på

- Beboer, der cykler til indkøb, i Ørestad S, adspurgt hvilke forhold i lokalområdet, der gør at vedkommende vælger cyklen til indkøb



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



Anbefalinger: Cykelvenlige stationsområder

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger cykelvenligt omkring stationer i forskellige bystørrelser. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

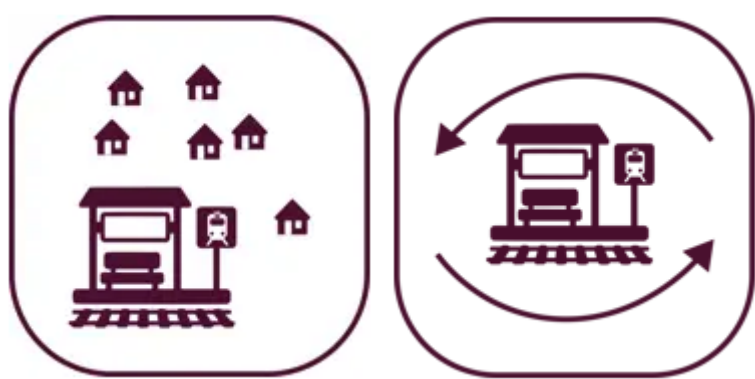


Anbefalinger: Cykelvenlige stationsområder

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger cykelvenligt omkring stationer i forskellige bystørrelser. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Stationer i lav tæthed

Stationer i mindre byer



Det er nemt med stisystemet

- Cyklist til/fra Solrød Station, adspurgt om særlige lokale forhold gør, at cyklen vælges

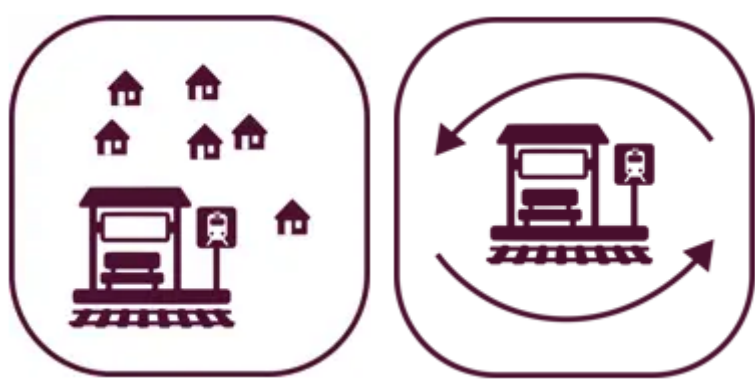


Gode hyggelige stier med genvej ift. vejene

- Cyklist til/fra Solrød Station, adspurgt om særlige lokale forhold gør, at cyklen vælges

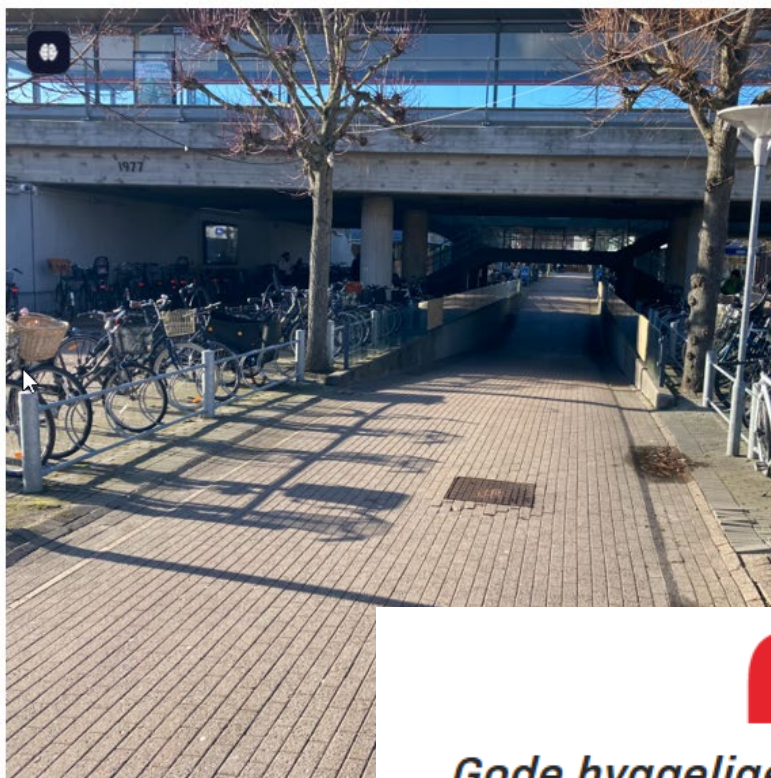


**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



Det er nemt med stisystemet

- Cyklist til/fra Solrød Station, adspurgt om særlige lokale forhold gør, at cyklen vælges

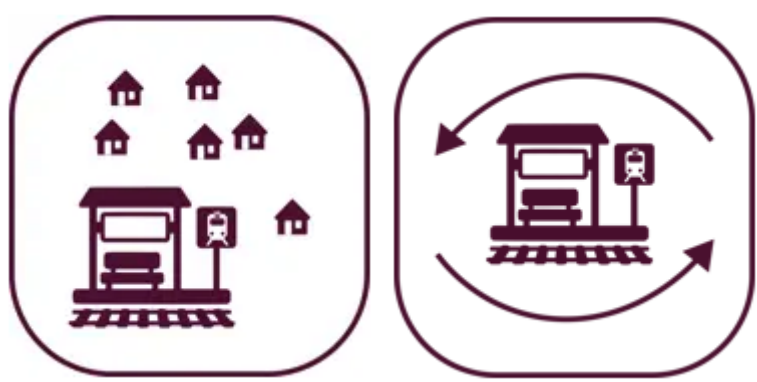


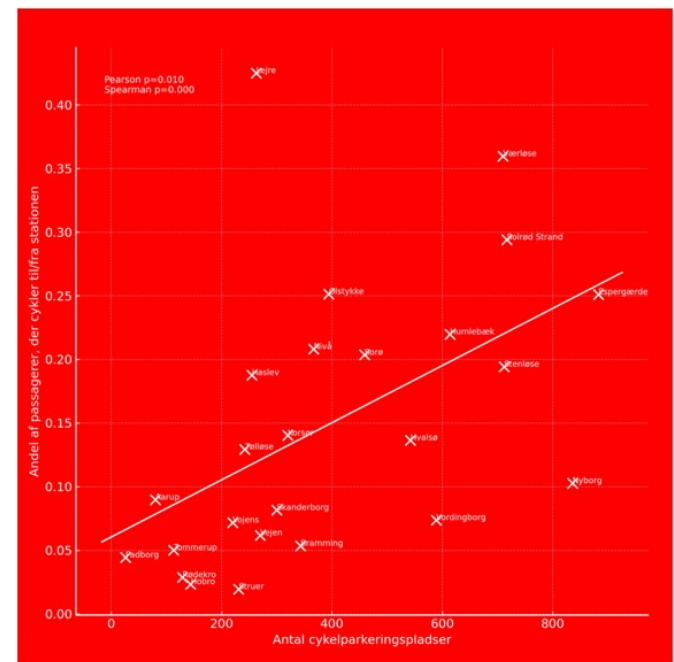
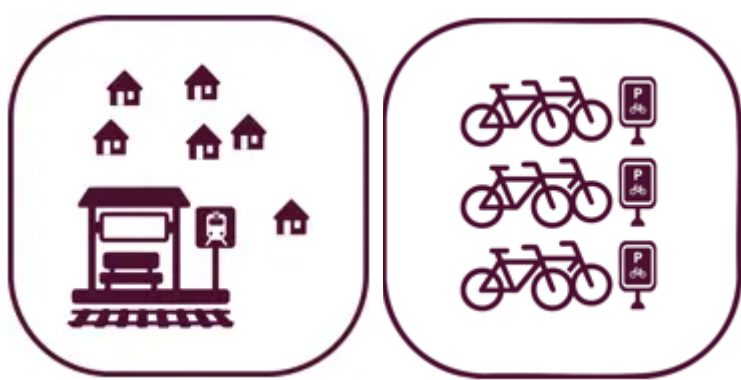
Gode hyggelige stier med genvej ift. vejene

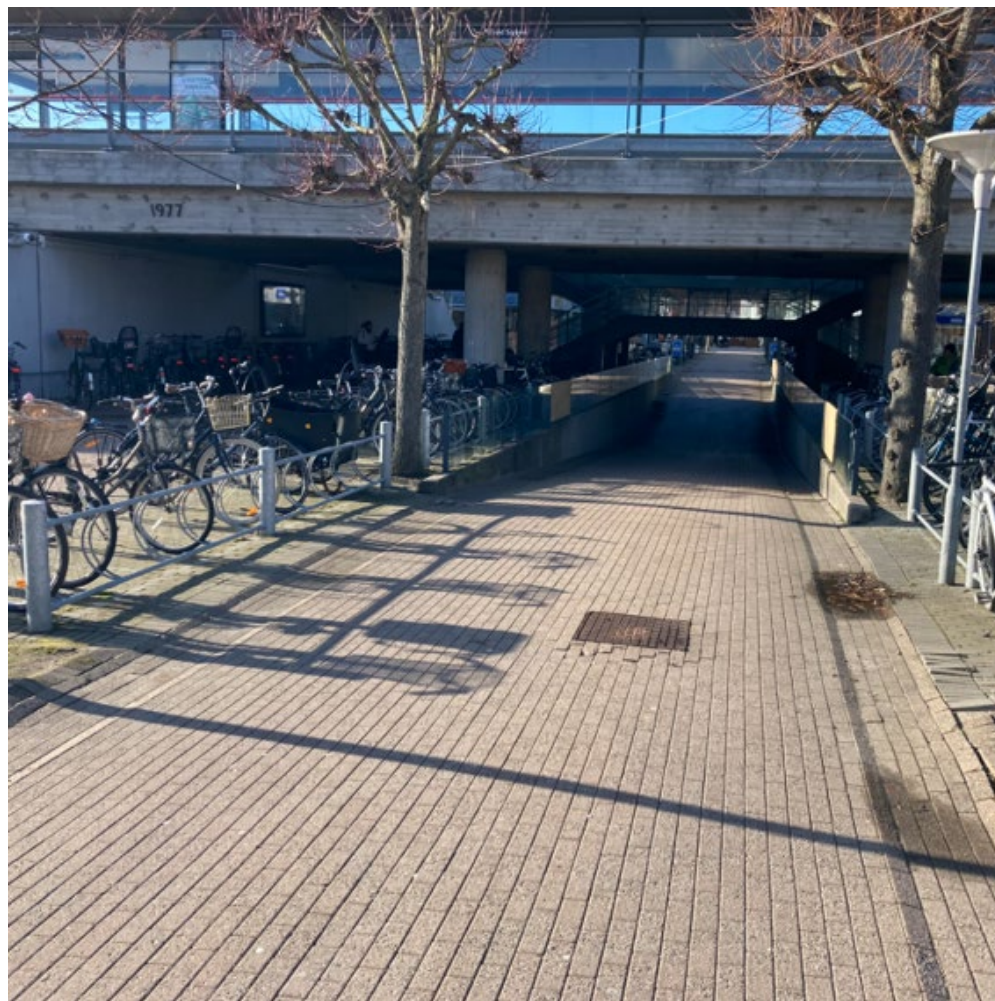
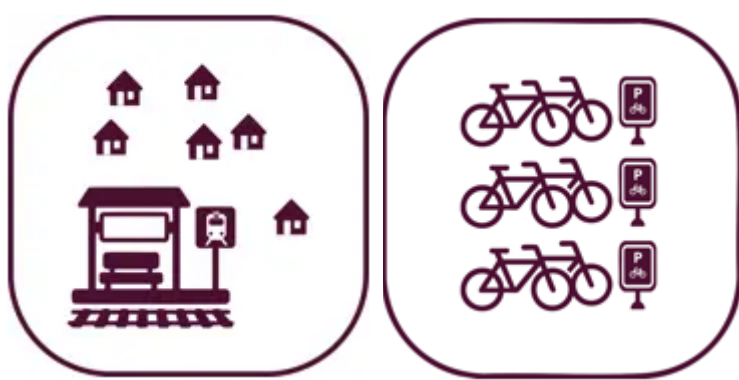
- Cyklist til/fra Solrød Station, adspurgt om særlige lokale forhold gør, at cyklen vælges



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905







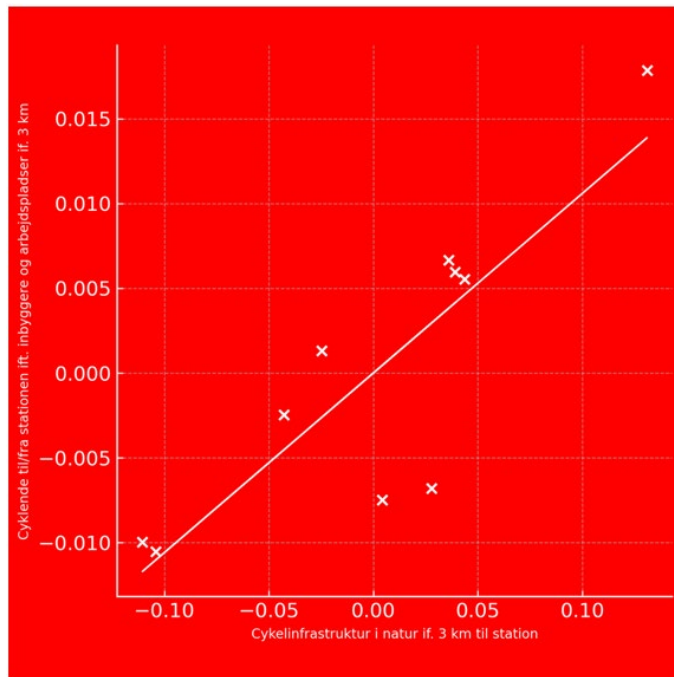


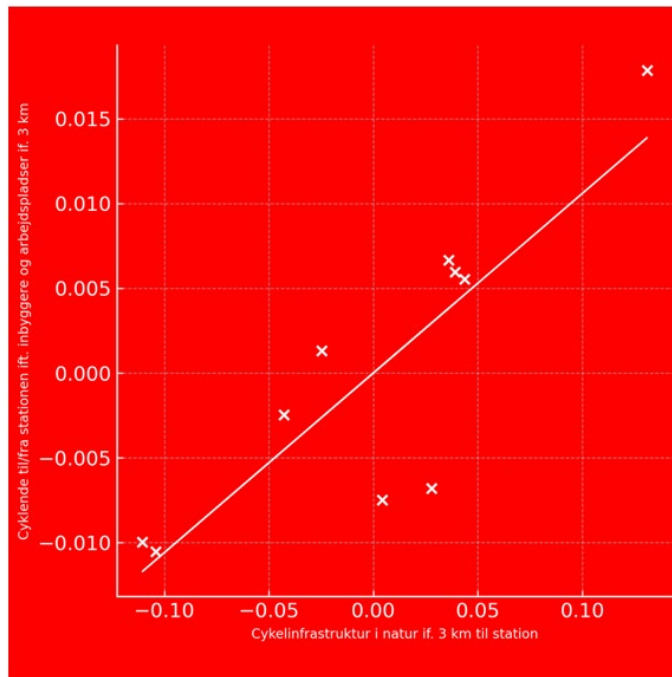
Anbefalinger: Cykelvenlige stationsområder

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger cykelvenligt omkring stationer i forskellige bystørrelser. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Stationer i mellemlav tæthed

Stationer i mellemstørrelse provinsbyer og ydre Storkøbenhavn





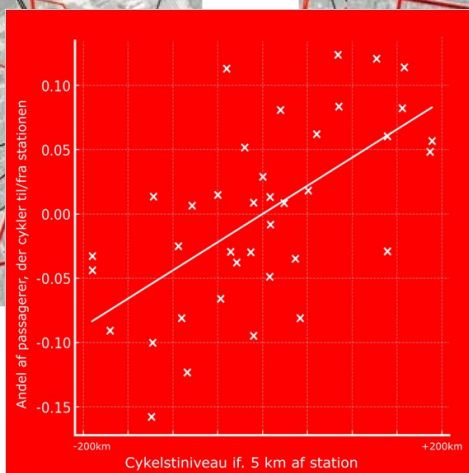
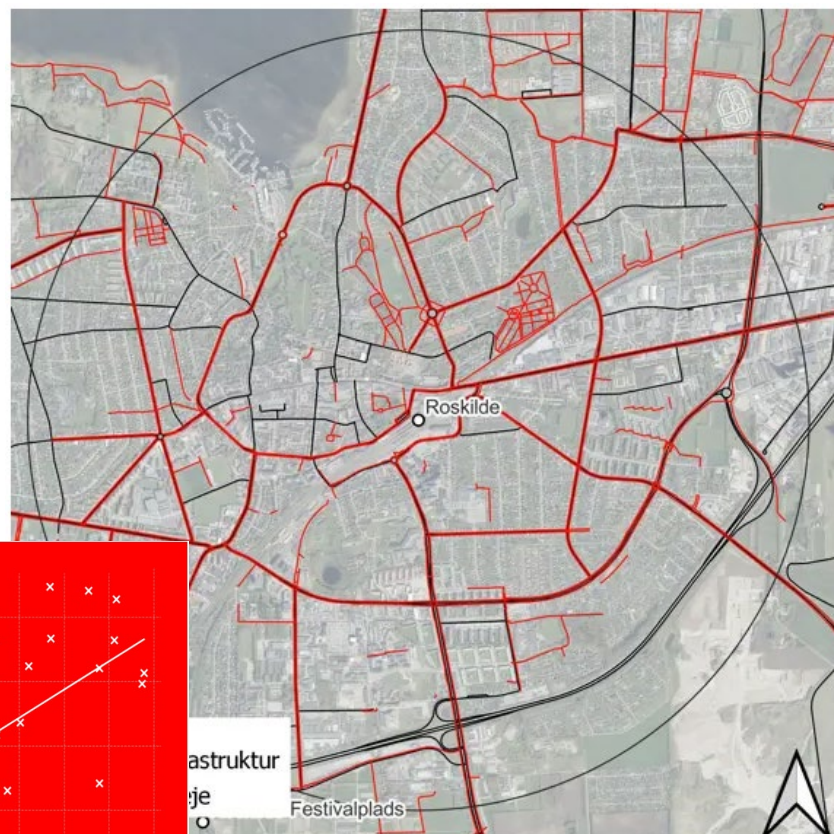
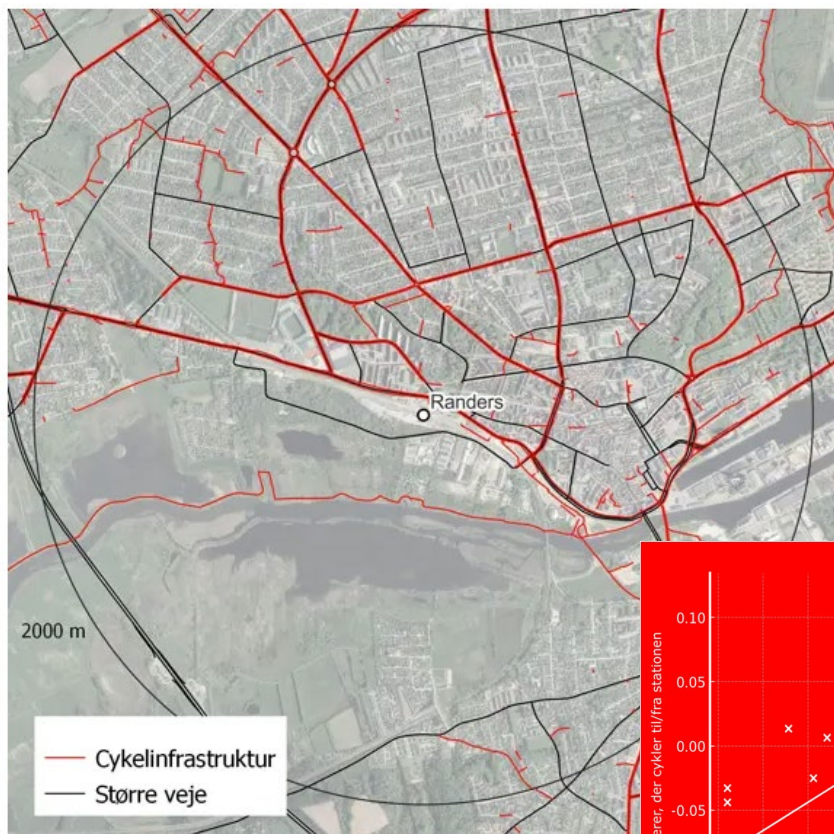


Anbefalinger: Cykelvenlige stationsområder

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger cykelvenligt omkring stationer i forskellige bystørrelser. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Stationer i mellemhøj tæthed

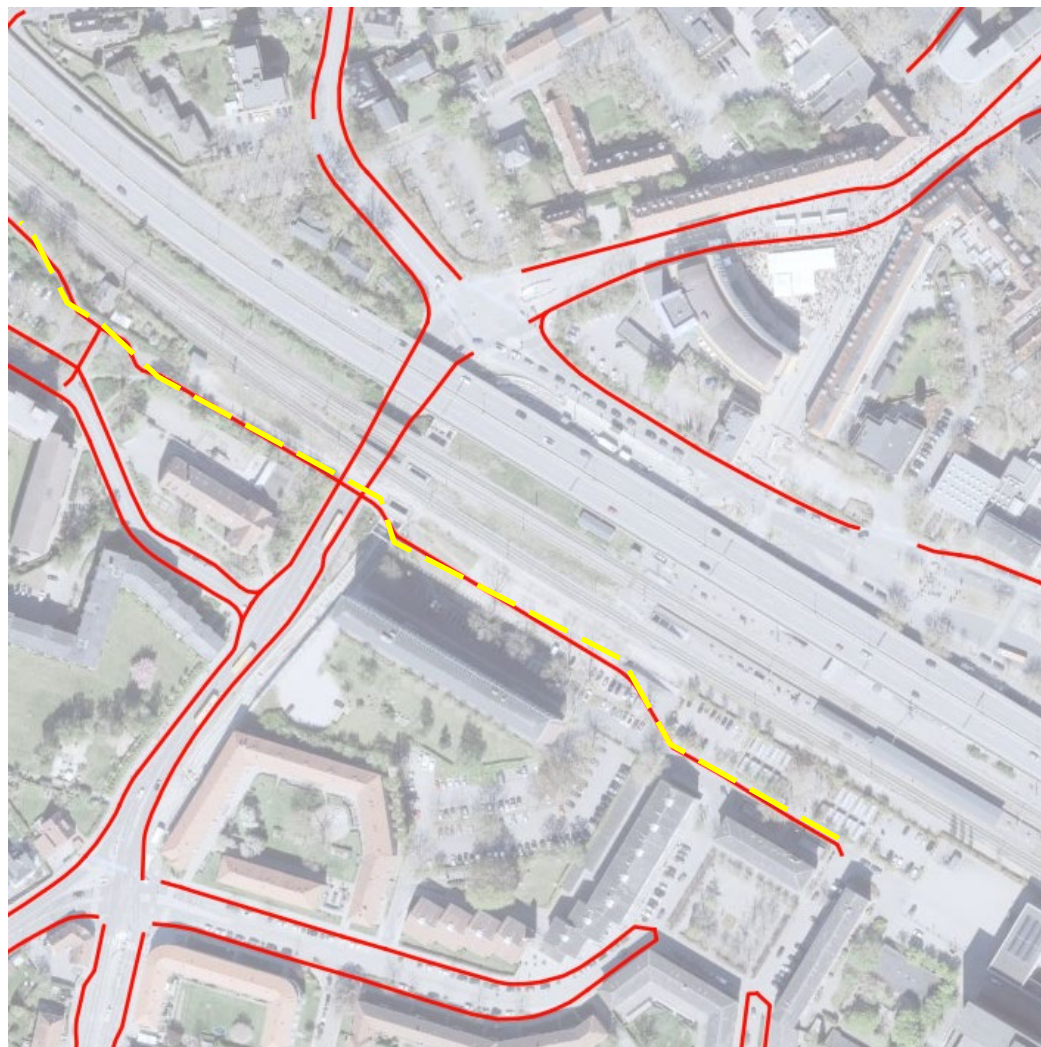
Stationer i store provinsbyer og storkøbenhavnske forstæder



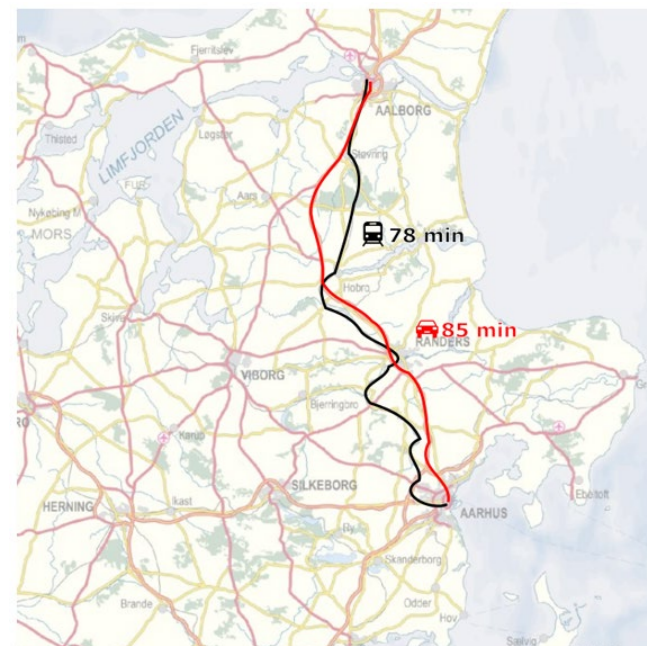
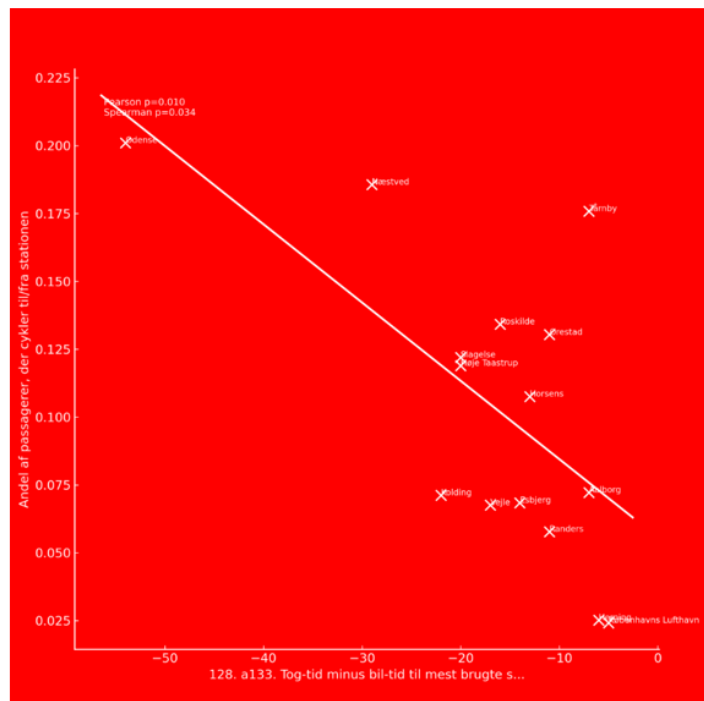


Jeg kan tage en smutvej fra Nybrogård Kollegiet via Christan Winthers vej, og så er der en tunnel fra sydsiden af stationen der fører til perronen

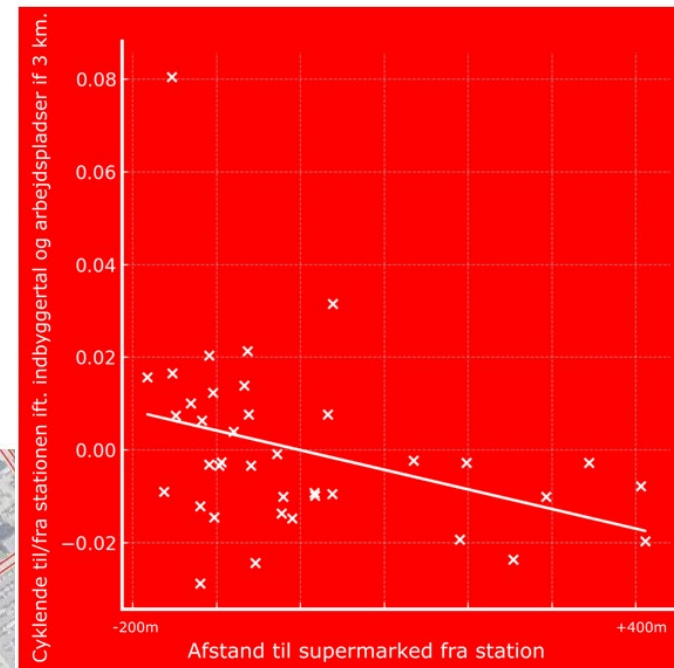
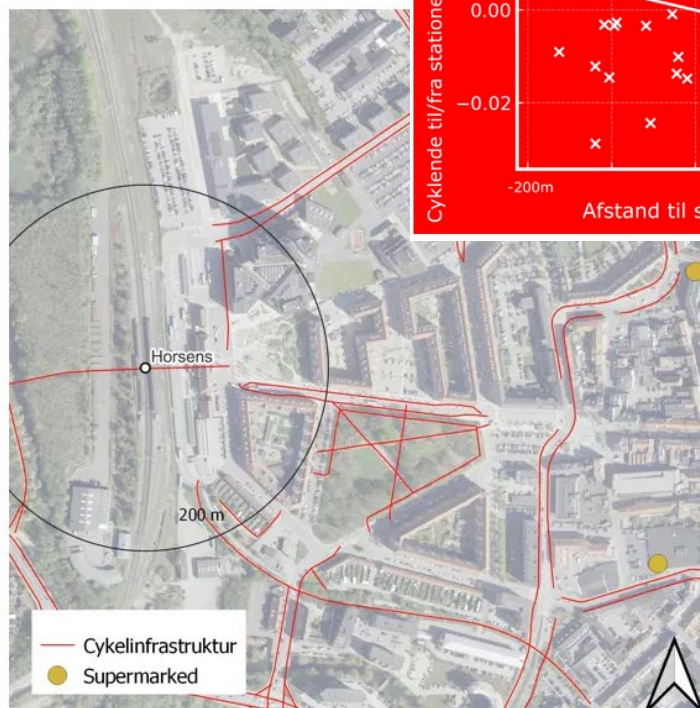
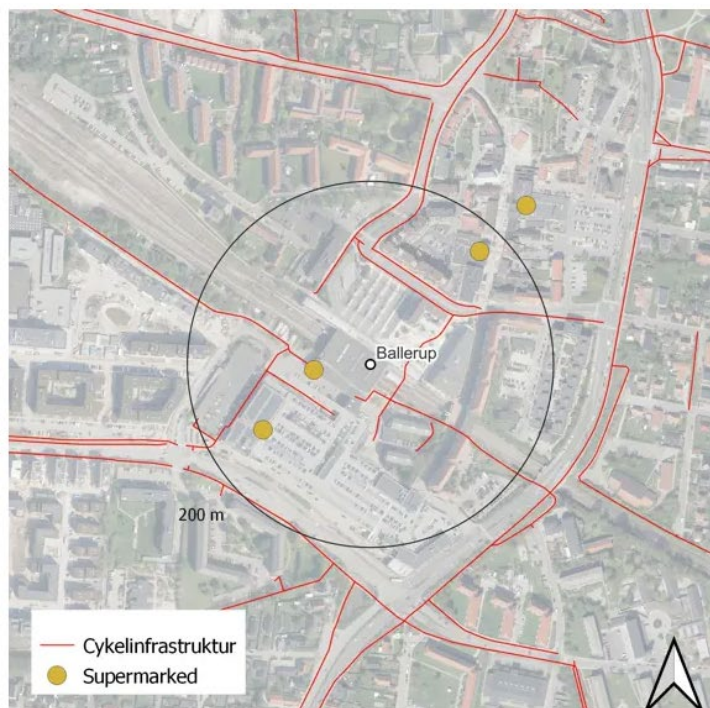
- Cyklist til Lyngby st., adspurgt om lokal forhold gør, at cyklen vælges til stationen



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



**CYKLIST™
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905





“

Dejlig cykelkælder, gode indkøbsmuligheder, stor station, døgnbetjent

- Cyklist til Lyngby St., adspurgt om særlige forhold i lokalområdet gør, at cyklen vælges til stationen



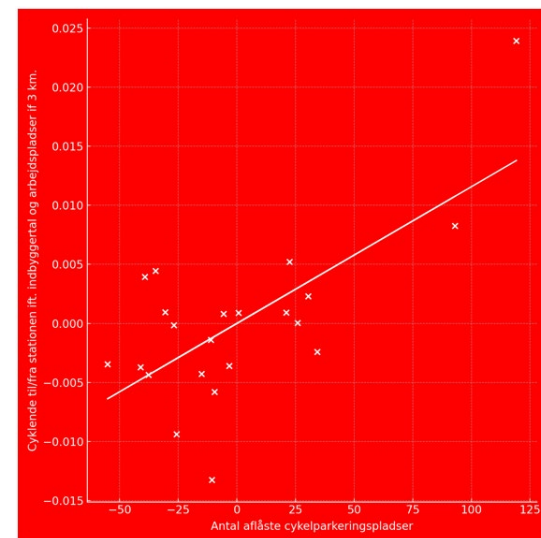
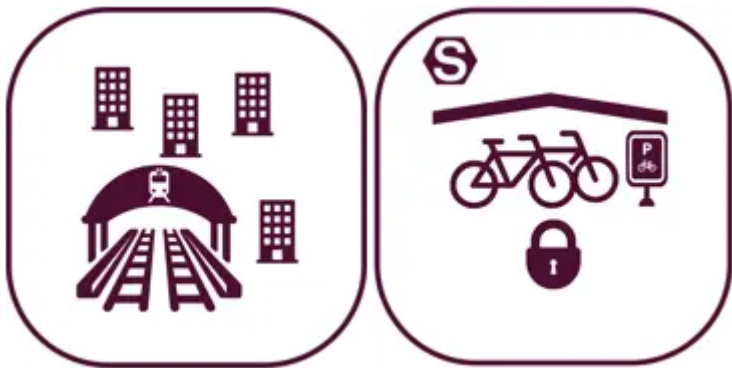


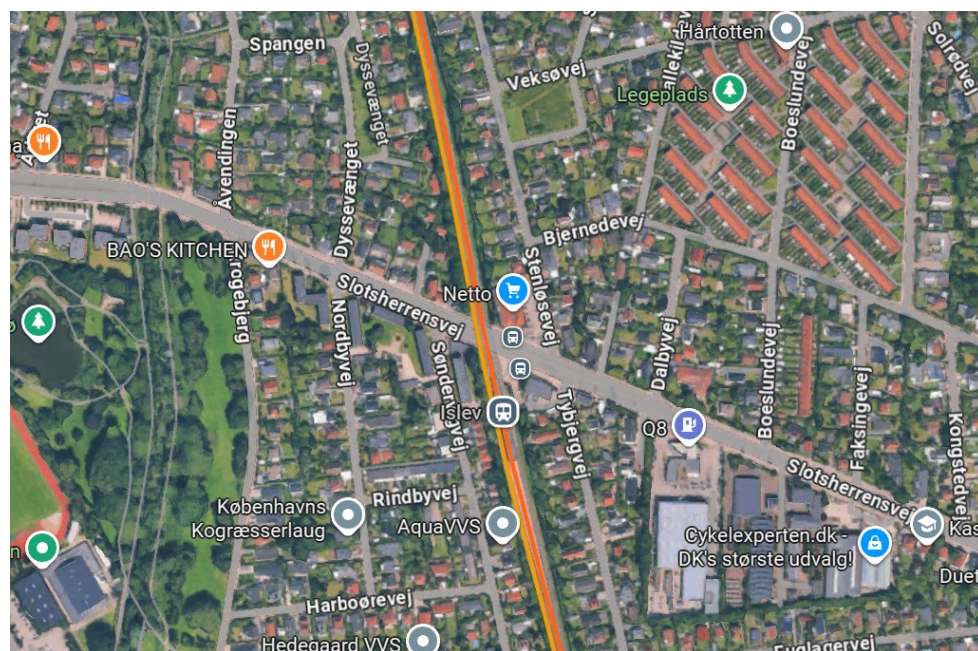
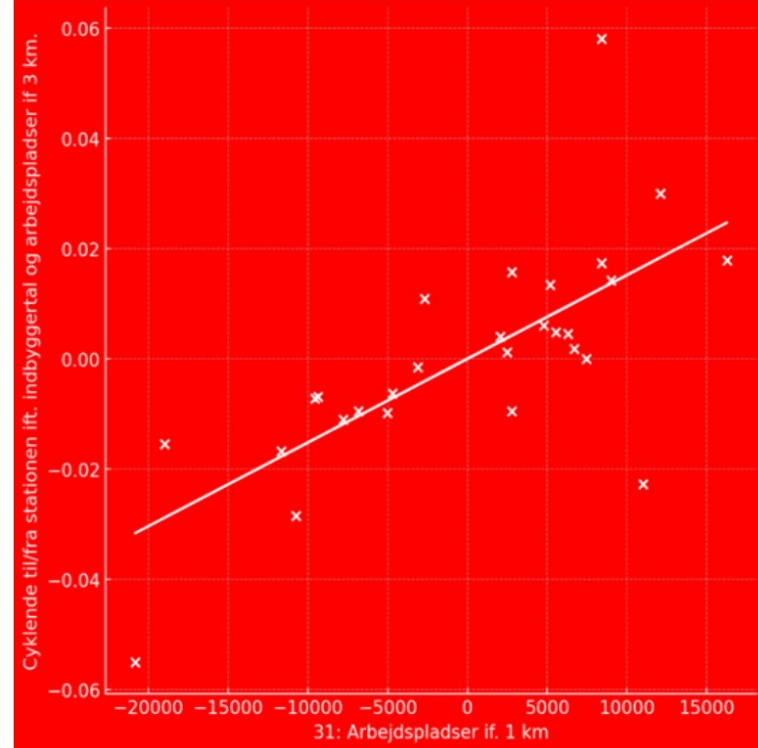
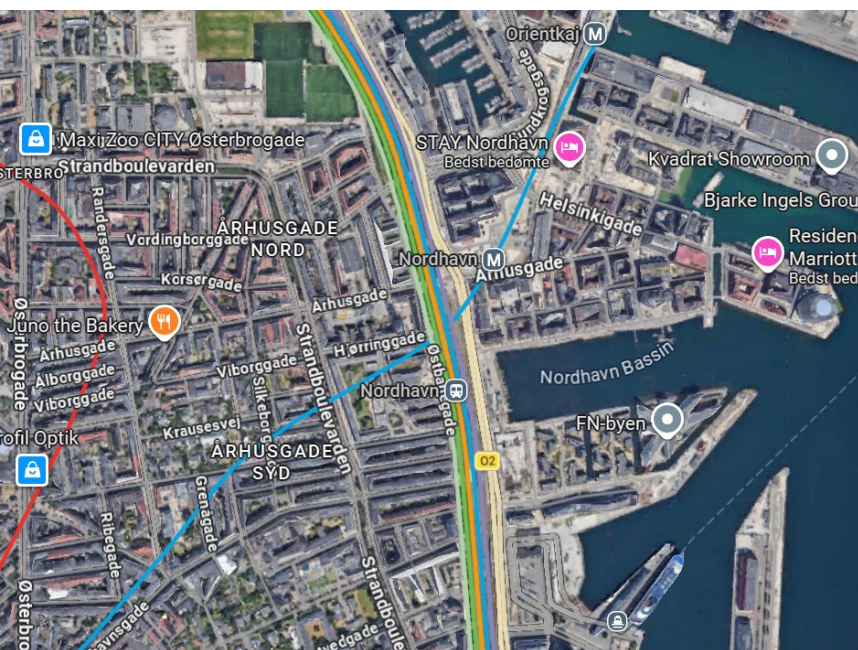
Anbefalinger: Cykelvenlige stationsområder

Cyklistforbundet har udarbejdet en række anbefalinger til, hvordan man planlægger cykelvenligt omkring stationer i forskellige bystørrelser. Anbefalingerne er relevant viden for både planlæggere og politikere.

Stationer i høj tæthed

Stationer i det centrale København og Aarhus





Tak for jeres opmærksomhed

**Se hele undersøgelsen på
[Cyklistforbundet.dk/cykelvenligby](https://cyklistforbundet.dk/cykelvenligby)**



**CYKLISTTM
FORBUNDET**
PEDALKRAFT — SIDEN 1905



L12 Med niveaufri krydsning af større veje

Niveaufri krydsninger er afgørende for børns tryghed og daglig brug af cyklen til skole.



L3 Fritliggende og gnidningsfri cykelforbindelser til byen

Direkte og fritliggende cykelforbindelser til centrum giver hurtige, trygge og attraktive ruter, der styrker cyklen som det oplagte valg for fx pendlere.



L9 Med kort afstand til indkøb

En tur i supermarkedet varer kortere tid end andre formål, og skal derfor også have en relativt kort afstand derhen før cyklen bliver taget.



L6 Med mange cykelstier indenfor byudviklings- og lokalområdet

En cykelsti udenfor døren motiverer til flere cykelture - også de spontane. Hvis et tæt internt netværk i området giver genveje ift. biler er det en bonus.



L1 Med høj befolkningstæthed i nærområder

Kort afstand til andre mennesker skaber flere destinationer indenfor nærområdet, og cyklen bliver et reelt alternativ til bilen. En tæt og sammenhængende bystruktur fremmer bæredygtig mobilitet.



L4 Med cykelinfrastruktur i naturomgivelser i nærområdet

Cykelruter i grønne omgivelser giver trygge, afstressende forbindelser og skaber en attraktiv pause fra byens trafikale møder.



L5+L8: Sammenhængende cykelstier langs større veje til centrum og i lokalområdet

De store bilveje følger ofte direkte ruter, og er dermed også attraktive for cyklister - både mod centrum og i lokalområdet. Derfor skal de altid have cykelstier, der er trygge, kontinuerlige og af

høj standard.



L11 Med behagelige overgange for cyklister i byudviklingsområdet

En komfortabel cykeltur er betinget af, at man ikke skal forcere stejle kantsten og hullede overgange mellem cykelsti og sideveje.



L10 I en by med få parkeringspladser centrum

En cykelby overvejer altid konkurrenceforhold mellem cykel og bil - og er balancen til bilens fordel, vil flere køre bil.



L2 I flade lokalområder

Færre bakker betyder færre anstrengelser for cyklister og en mere behagelig cykeltur.



**CYKLIS
FORBU**
PEDALKRAFT — 5



Byområder med mellem tæthed

Områder med overvejende rækkehuse og 3-5 etagers byggeri lidt tættere på centrum.

Se de seks anbefalinger for byudvikling i mellem tæthed



M4 Med cykelparkering foran hoveddøren

Cykelparkering skal opleves som nemt og på vejen til destinationen.



M5 Med uattraktiv bilparkering

Sekunder og minutter tæller, når valget mellem bil og cykel træffes - og flere korte rejser bliver attraktiv på cykel, når bilen står lidt længere væk.



M1 Nær bycentrum eller lokalcenter

Kort afstand til bycentrum eller lokalcenter sikrer flere destinationer indenfor nærområdet, og cyklen bliver et reelt alternativ til bilen.



M3 Med cykelinfrastruktur i naturomgivelser i nærområdet

Cykelinfrastruktur i naturomgivelser giver en cykeltur i afstressende omgivelser og en pause fra byens mange trafikale møder.



M6: Med cykelsti langs alle større veje i nærområdet

Med en fritliggende forbindelse fra det nye kvarter til centrum, skabes der en gnidningsfri cykelmulighed til destinationen som flest cyklister skal til.



M2 I flade nærområder

Færre bakker betyder færre anstrengelser for cyklister og en mere behagelig cykeltur.



Byudvikling med høj tæthed

Områder med overvejende 5-etagers boliger og højere med central beliggenhed.

Se de otte anbefalinger for byudvikling med høj tæthed



H1 Med alternativer til hektiske trafikarealer delt med andre trafikanter i nabolaget

Når trafikmængderne når over et vist leje, vil delte trafikarealer opleves som for uoverskuelige og stressende.



H2 Med brede cykelstier og god plads til cyklister i nærområdet

Smalle cykelstier er ikke en god oplevelse for cyklister, både pga. nærheden til bilerne, men også manglende muligheder for overhaling.



H3 Med mange cykelstier herunder langs større veje



H4 Med cykelstier i god stand i lokalområdet



H5 Med genveje for cyklister i nærområdet



H6 Med uattraktiv bilparkering i centrum



H7 Med cykelparkering i niveau foran hoveddøren



H8 Med tyverireducerende cykelparkering

Når cyklen kan parkeres trygt og sikkert, øges lysten til at bruge den i hverdagen. Tyverisikring, overskuelighed og placering tæt på mål gør en afgørende forskel for, om cyklen vælges – især i byområder med mange beboere og besøgende.