



CYKELLAND.NU:

Fire politiske forslag fra Cyklistforbundet

Cyklen gør vores hverdag og verden sundere, grønnere og mere bæredygtig. Cyklistforbundet opfordrer Folketingets politikere til at gennemføre fire politiske forslag, der vil sikre, at Danmark også fremover har en stærk og levende cykelkultur. For vores alles, vores børns og klodens skyld.

1: Giv 25.000 danskere tilskud til at købe en elcykel

Bilister skal tilbydes et stærkt alternativ til de lidt længere cykelture. Cyklistforbundet opfordrer Folketinget til at oprette en elcypulje på 100 millioner kr. Med puljen skal 25.000 mennesker have et tilskud på 20% af prisen til at købe en elcykel.

Med en elcykel kan vi cykelpendle over længere afstande. Elcykler flytter hverdagens pendlere fra bil til cykel og gør det realistisk for mange at erstatte bil nr. to med en cykel. Puljen er en investering, der gør danskerne sundere og formindsker den enorme trængsel på vejene omkring de store byer.

2: Indfør flere 30 km/t-zoner i byområder med mange bløde trafikanter

Trygge og sikre cykelforhold er forudsætningen for, at vi cykler. Det er forudsætningen for, at vi tør sende vores børn afsted på cykel. Når vi føler os utrygge, holder vi op med at cykle. Og med god grund – for høj hastighed er en af de største trafikdræbere.

Derfor skal farten ned i byerne. Kommunerne skal langt nemmere end i dag kunne indføre 30 km/t-zoner i områder med mange gående og cyklister.

3: Indfør en skattemæssig fordel for cykelpendlere

Det bæredygtige og sunde transportvalg i hverdagen skal belønnes. Det kan ske fx ved en cykelpræmie i form af et skattefradrag på 5.000 kr. årligt eller et særligt befodringsfradrag for cyklister med mere end tre km til arbejde.

Et skattemæssigt incitament skal hjælpe med at flytte ture fra bilen til cyklen, styrke sundheden og nedbringe den enorme trængsel på vores veje i og omkring de større byer.

4: Opret en fast national cykelpulje og støt kommunerne i at bygge trygge og sikre cykelstier

Cykelinfrastrukturen skal styrkes. Cyklistforbundet opfordrer Folketinget til at sikre en fortsat statslig medfinansiering af cykelstier i hele landet, så både børn, voksne og ældre kan cykle trygt og sikkert. Det skal ske med en national cykelpulje med en fast årlig bevilling.

Når stat og kommuner arbejder sammen øges den samlede investering i cykelinfrastruktur, og vi får dermed flere trygge og sikre cykelstier. Cyklistforbundet foreslår en fast statslig pulje på 200 mio. kr. årligt. Det svarer til, at der går 2 kr. til cykelinfrastruktur for hver 100 kr., der går til bil-infrastruktur.



FORSLAG 1: Giv 25.000 danskere tilskud til at købe en elcykel

Cyklistforbundet opfordrer Folketinget til at oprette en elcykelpulje på 100 millioner kr. Med puljen skal 25.000 mennesker have et tilskud på 20 % af prisen til at købe en elcykel.

Med en elcykel kan vi cykelpendle over længere afstande. Elcykler flytter hverdagens pendlere fra bil til cykel og gør det realistisk for mange at erstatte bil nr. to med en cykel. Puljen er en investering, der gør danskerne sundere, fremmer den bæredygtige mobilitet og mindsker den enorme trængsel på vejene omkring de store byer.

Elcykler fjerner biler fra vejene

Forslaget er inspireret af Sverige, hvor regeringen i 2017 etablerede en pulje på 1 mia. SEK., hvor købere af elcykler og -knallerter kan få tilskud på 25% op til 10.000 SEK kr. i 2018-2020. Erfaringerne fra en lignende pulje i Oslo viser, at køberne af elcykler cykler 30% mere pr. uge end før, hvoraf over halvdelen sker i stedet for bilkørsel. Disse tal bekræftes af danske elcykelprojekter som Region Hovedstadens 'Test en elcykel', hvor 50% af forsøgets 1681 bilpendlere et år efter angiver, at forsøget har påvirket deres transportvaner, og at de i dag cykler mere end før. I Randers har kommunen gennem flere år lånt elcykler ud til borgere, der ønsker at prøve en ny vane, og evalueringen viste, at andelen af lånerne, der tog bilen til jobbet faldt med 11% efter forsøgsperioden.

Den bæredygtige mobilitet skal styrkes

I lande som Tyskland og Holland ligger elcykelsalget på 25% af det samlede cykelsalg, mens det i Danmark i flere år har ligget på 10-12%. En elcykel er en stor investering, som ikke alle mennesker har mulighed for at foretage. Puljen kan være med til at give elcykelsalget et boost i Danmark med det formål at styrke den bæredygtige mobilitet i hele landet.

Den konkrete udformning af puljen

Cyklistforbundets foreslår, at der etableres en pulje på i første omgang 100 mio. kr., der kan hjælpe omkring 25.000 danskere med at købe en elcykel. Tilskuddet er på 20 % af elcyklens pris, dog max. op til 4000 kr. pr. cykel. Der lægges op til, at puljen omfatter almindelige elcykler og elladcykler, der kan køre op til 25 km/t. Da speed pedelecs færdens på cykelstierne indtil videre er i form af en forsøgsordning, bør de i første omgang ikke være omfattet af puljen.

Med puljen ønsker Cyklistforbundet at styrke pendlingen til og fra arbejde, men man kan evt. allokere 20 % af midlerne til støtte til borgere uden for arbejdsmarkedet, pensionister, borgere på overførselsindkomst etc. for dermed at styrke mobiliteten, sundheden og den sociale kontakt for disse grupper.

Det foreslås, at puljen administreres af en offentlig myndighed som Vejdirektoratet eller Færdselsstyrelsen, hvor køberen af elcyklen digitalt kan udfylde en blanket, vedhæfte kvittering og få refusion efterfølgende.



FORSLAG 2: Indfør flere 30 km/t-zoner i byområder med mange bløde trafikanter

Trygge og sikre cykelforhold er forudsætningen for, at vi cykler. Det er forudsætningen for, at vi tør sende vores børn afsted på cykel. Når vi føler os utrygge, holder vi op med at cykle. Og med god grund – for høj hastighed er en af de største trafikdræbere.

Derfor skal farten ned i byerne. Kommunerne skal langt nemmere end i dag kunne indføre 30 km/t-zoner i områder med mange gående og cyklister.

Hvordan er reglerne i dag?

Når en kommune ønsker at indføre hastighedsbegrænsninger, er der to muligheder:

- Blå tavler angiver en vejledende hastighed, men der er krav om hastighedsdæmpende foranstaltninger – bump, hævede flader osv. – og det er dyrt og tidskrævende for kommunerne. Politiet skal ikke godkende opsætningen.
- Røde tavler (påbud) kræver politiets tilladelse, men der er ikke de samme krav om hastighedsdæmpende foranstaltninger, som når kommunerne sætter blå tavler op. Til gengæld skal kommunen kunne dokumentere, at farten resulterer i ulykker på den pågældende strækning.

I sommeren 2017 gjorde transportministeren det via en bekendtgørelse lettere for kommunerne at indføre lokale hastighedsbegrænsninger på 40 km/t-zoner i form af røde tavler. Politiet skal stadig give tilladelse til etableringen af de røde zoner, men kommunerne skal ikke i samme grad dokumentere, at der er tale om en farlig strækning.

Farten skal længere ned

Lempelsen var et godt skridt på vejen, men Cyklistforbundet ønsker, at farten i byerne kommer endnu længere ned i lighed med Paris og mange andre europæiske byer – og det ønske deler mange kommuner. Derfor foreslår Cyklistforbundet, at transportministeren via en ny bekendtgørelse gør det lettere for kommunerne at opsætte røde 30 km/t-zoner i bymiljøer med mange cyklister og fodgængere. Ikke bare ved skoler, men ved rekreative områder, butiksgader uden cykelsti og ved eksempelvis institutioner for børn og ældre.

Ensartet sagsbehandling fra politiet, tak

I dag er der store forskelle fra politikreds til politikreds på, hvordan kommunernes ansøgninger om hastighedsbegrænsninger behandles. Fx har ikke alle kommuner fået lettere ved at etablere 40 km/t-zoner efter transportministerens lempelse af reglerne. Cyklistforbundet opfordrer transportministeren til i samarbejde med justitsministeren at sikre, at alle politikredse ser positivt på kommunernes anmodninger om fartnedsættelse.



FORSLAG 3: Indfør en skattemæssig fordel for cykelpendlere

Det bæredygtige og sunde transportvalg i hverdagen skal belønnes. Det kan ske fx ved en cykelpræmie i form af et skattefradrag på 5.000 kr. årligt eller et særligt befordringsfradrag for cyklister med mere end tre km til arbejde.

Et skattemæssigt incitament skal hjælpe med at flytte ture fra bilen til cyklen, styrke sundheden og nedbringe den enorme trængsel på vores veje i og omkring de større byer.

Cykling er en god forretning

Samlet set er cykling rigtig godt for samfundsøkonomien. Alene i sparede sundhedsudgifter tjener samfundet ifølge Dansk Industri 3,55 kr. pr cyklet kilometer. Andre undersøgelser bl.a. fra Transportministeriet viser, at den samfundsøkonomiske gevinst er endnu højere. Hertil kommer cyklens bidrag til at reducere trængsel, sikre en smidig trafik og til at mindske forurening og CO₂-udledning. Dette samlede bidrag til samfundsøkonomien bør staten anerkende ved at indføre et økonomisk incitament for cyklister med mere end 3 km til arbejde.

Skattefradrag eller særligt befordringsfradrag for cyklister

Det skattemæssige incitament kan bygges op på flere måder. Det kan være en cykelpræmie i form af et årligt skattefradrag på eksempelvis 5.000 kr., hvis man bor mere end tre kilometer fra sit arbejde og krydser af på selvangivelsen, at cyklen er det primære transportmiddel på turen til og fra arbejde.

Det økonomiske incitament til at vælge cyklen kan også være i form af et særligt befordringsfradrag for cyklister. I dag gælder det for alle transportformer, at fradraget opnås, når man har mere end 12 kilometer til sit arbejde (24 km t/r), hvilket betyder, at de færreste cykelpendlerture er fradragsberettigede. Ved at sænke befordringsfradraget for cyklister, således at man opnår fradrag, hvis man samlet set har mere end 6 kilometer t/r til arbejde, anerkender man økonomisk de kortere ture foretaget på cykel.

Potentiale for at flytte ture fra bil til cykel

I dag er cirka en tredjedel af alle bilture 5 km eller derunder, mens over halvdelen af alle bilture er under 10 km. Med et økonomisk incitament er der potentiale for at flytte pendlere fra bil til cykel på de korte og de mellemlange strækninger. Incitamentet vil samtidig anerkende de mange danskere, der allerede cykler dagligt, for at vælge et bæredygtigt transportmiddel og bidrage til samfundsøkonomien. Ifølge en Wilke-undersøgelse for Vejdirektoratet ønsker 62 % af danskerne at cykle mere, end de gør i dag.



FORSLAG 4: Opret en fast national cykelpulje og støt kommunerne i at bygge trygge og sikre cykelstier

Cyklistforbundet opfordrer Folketinget til at sikre en fortsat statslig medfinansiering af cykelstier i hele landet, så både børn, voksne og ældre kan cykle trygt og sikkert. Det skal ske med en national cykelpulje med en fast årlig bevilling.

Når stat og kommuner arbejder sammen, øges den samlede investering i cykelinfrastruktur, og vi får dermed flere trygge og sikre cykelstier. Cyklistforbundet foreslår en fast statslig pulje på 200 mio. kr. årligt. Det svarer til, at der går godt 2 kr. til cykelinfrastruktur for hver 100 kr., der går til infrastruktur til biler.

Cykelstier blandt de mest rentable

Investeringer i cykelinfrastruktur giver store samfundsmæssige gevinster. For eksempel fastslår en samfundsøkonomisk analyse foretaget af det økonomiske konsulenthus Incentive, at supercykelstierne har et samfundsøkonomisk afkast (intern rente) på 11%. Det gør supercykelstierne til et af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Ifølge Finansministeriet er investeringer samfundsøkonomisk rentable, hvis det årlige afkast er større end 4%. Til sammenligning har Metro Cityringen et afkast på 3 %, Femern Bælt-forbindelsen 5,4 % og Herning-Holstebromotorvejen 8,2 %.

Cykelpuljer virker

Den nationale cykelpulje 2009-14 har givet 40% statslig medfinansiering til 338 cykelprojekter. Midtvejsevalueringen af de 161 afsluttede projekter viser, at cykeltrafikken i gennemsnit er øget med 24% på de strækninger, hvor der er anlagt ny cykelsti. Tilsvarende viser stopinterviews på strækningerne, at 63% angiver, at de føler sig mere trygge, efter projektet er blevet gennemført. To tredjedele af kommunerne, der har modtaget tilskud har svaret, at cykelpuljen har øget tilskudsmodtagers egne investeringer i cykelområdet. Der er stor efterspørgsel på en ny cykelpulje hos kommunerne, idet 84% af tilskudsmodtagerne har svaret, at de vil søge, hvis der kommer en ny pulje.

Ny fast cykelpulje på 200 mio. kr.

Cyklistforbundet foreslår, at en cykelpulje fremover bliver permanent med en årlig bevilling på 200 mio. kr. Sammenligner man med de seneste 10 års investeringer i infrastruktur til biler, svarer det til at man giver godt 2 kr. til cykelinfrastruktur, hver gang man giver 100 kr. til bilinfrastruktur.

Puljen skal medfinansiere kommunale cykelinfrastrukturprojekter, der skal styrke sikkerheden og sikre et sammenhængende cykelstinet med kapacitet til forskellige typer af cykler. Det vil gøre det attraktivt at pendle over længere afstande og gøre det trygt og sikkert at cykle for alle aldre.



DATA OG RELEVANTE UNDERSØGELSER

Regeringens Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden, 2018: **Afsluttende rapport**

- I 2030 risikerer bilister ved de fire største byer at bruge over dobbelt så lang tid som i dag på at sidde fast i trafikken.
- Se også Altinget.dk: [Trængslen i storbyerne står til mere end en fordobling](#)

DI/Incentive, 2018: **Effekter af cykling**

- Øget cykling vil reducere antallet af sygedage og generne ved trængsel på vejene
- Staten tjener 3,55 kr. i sparede sundhedsudgifter og nettoproduktionstab pr. cyklet kilometer
- Se også DI.dk: [267.000 færre sygedage med øget cykling](#)

Transportministeriet, 2014: **Den nationale Cykelstrategi**

- Hver tredje biltur er under fem kilometer.
- Hver kilometer kørt på cykel fremfor i bil sparer samfundet for 7 kr. i form af forbedret helbred og forlænget levetid

Vejdirektoratet, 2018: **Rapporten Hvorfor stiller vi cyklen? samt baggrundsrapporten Stagnerende cykeltrafik af Wilke og YEAH YEAH**

- Utryghed i trafikken og følelsen af udsathed er en af hovedårsagerne til, at cyklister holder op med at cykle
- 62% vil gerne cykle mere, end de gør i dag

Vejdirektoratet, 2018: **Trafikulykker for året 2017**

- Der er i modsætning til andre typer ulykker i trafikken ikke en positiv (faldende) udvikling i antallet af alvorlige cyklistulykker. Motorcyklister, fodgængere og cyklister udgør i dag en større andel af de dræbte og tilskadedekomne end tidligere

Rådet for Sikker Trafik, 2018: **Skoletransportundersøgelse**

- Hver fjerde forældre er utryg ved at lade deres barn transportere sig selv til og fra skole.
- Hovedårsager til utrygheden er antallet af biler og biler, der kører for stærkt

Vejdirektoratet, 2016: **Cykelpuljen 2009-2014. Midtvejsevaluering**

- Cykelpuljen har øget kommunernes egne investeringer i cykelområdet
- Der har i gennemsnit været en vækst i cykeltrafikken på ca. 24 pct. på de strækninger, hvor cykelpuljen har givet tilskud til nye cykelstier

SST, 2016: **Sygdomsbyrden i Danmark**

- Årligt møder 6.000 danskere en for tidlig død på grund af inaktivitet. Inaktivitet er en dræber, der kun overgås af rygning som risikofaktor for for tidlig død.

SST, 2017: **Den nationale Sundhedsprofil**

- Danskernes sundhed og trivsel falder og koster årligt samfundet et tocifret milliardbeløb



Københavns Universitet/ Professor Bente Stallknecht, 2017: Effects of Active Commuting

- Cykling til arbejde er for inaktive overvægtige ligeså godt som fysisk træning i fritiden

WHO, 2016: Sundhed blandt 11 til 15 årige børn i 42 europæiske lande

- Europæisk bundrekord: Danske børn bevæger sig mindre end nogensinde
- Se også Politiken: [Danske børn bevæger sig mindre end nogensinde](#)

Forskningscenter OPUS/Egelund, N., 2012. Masseeksperiment. Koncentration og smag

- Elevernes transportmåde til skolen og dens betydning for deres evne til at koncentrere sig
- Se også Folkeskolen.dk: [Motion betyder mere for børns læring end mad](#)

COWI for Cyklistforbundet og TrygFonden, 2013: Evaluering af Alle Børn Cykler ift. samfundsøkonomiske effekter

- Kampagnen, der har et positivt samfundsøkonomisk afkast med en intern rente på 14 %, er efter alle opgørelsesmetoder en samfundsøkonomisk set meget fornuftig kampagne

Region Hovedstaden, 2017: Cykelregnskab 2016

- Bilister spilder hvert år over ni mio. timer på at sidde i kø. Det koster årligt samfundet ca. to mia. kr. I 2025 vil det beløb være steget til ca. fire mia. kroner
- Det, som der cykles i regionen, sparer regionens arbejdspladser for 1 mio. sygedage om året
- I Region Hovedstaden sparer man 109.000 tons CO₂ årligt på, at folk vælger cyklen frem for bil, bus eller tog

Københavns Kommune, 2017: Cykelregnskab 2016

- Med anlæggelse af en ny cykelsti regner man generelt med en stigning på 15-20 % flere cykelture.
- Med anlæggelse af Supercykelsti/Farumrutens første etape fra Bellahøj til Farum april 2013 steg antallet af cykelpendlere på ruten med cirka 50%. Heraf udgør de helt nye cykelpendlere 21 %. En fjerdedel af disse benyttede tidligere bilen som transportmiddel.
- Børn som cykler til skole i stedet for at blive kørt, har i gennemsnit en bedre koncentrationsevne på helt op til 4 timer.

Københavns Kommune, 2018: Cykelredegørelse 2018

- Der er en samfundsøkonomisk gevinst på 10,09 kr. pr. km, hver gang en cykeltur erstatter en tilsvarende biltur i København

Region H, 2018: Samfundsøkonomisk analyse af Supercykelstierne

- Supercykelstierne har et samfundsøkonomisk afkast (intern rente) på 11 procent. Det gør supercykelstierne til et af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Ifølge Finansministeriet er investeringer samfundsøkonomisk rentable, hvis det årlige afkast er større end 4%. Til sammenligning har Metro Cityringen et afkast på 3 %, Femern Bælt-forbindelsen 5,4 % og Herning-Holstebromotorvejen 8,2 %.

Friluftsrådet, 2017: Danskernes friluftsliv

- At være fysisk aktiv herunder at cykle i det fri er med til at øge livskvaliteten. 84 % oplever en effekt på deres psykiske velvære og humør, og 80 % oplever en positiv effekt på deres fysiske form og helbred.

Gate 21, 2016: Sund og aktiv hverdag på en elcykel

- Halvdelen af de 1681 deltagere i projektet Test en elcykel angiver, at de har ændret deres transportvaner et år efter projektet. 34 % cykler til arbejde minimum tre dage om ugen et år efter testperioden.