



Der er brug for sikre cykelstier i hele landet

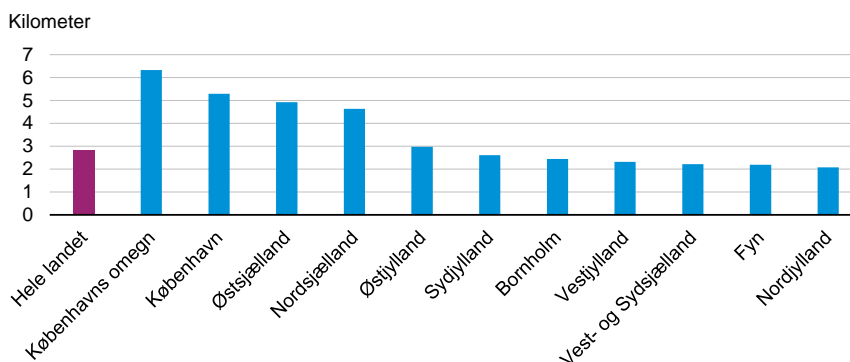
Mens de fleste cykelstier ikke uventet findes omkring de større byer, er andelen, der har arbejdspladsen inden for cykelafstand, relativt ensartet i det meste af landet. Mere cykling gavner både den enkelte pendler og arbejdspladserne, men gode og sammenhængende cykelstier er et væsentligt element, hvis cyklen skal være et attraktivt transportmiddel.

Cykelstierne ligger tættest i hovedstadsområdet...

Det danske cykelstinet måler i alt knapt 16.000 kilometer, svarende til tre kilometer for hver bebygget kvadratkilometer. De 1.700 kilometer, eller godt 10 pct. af det samlede cykelstinet, befinder sig i København og Københavns omegn; et område, der fylder omkring 5 pct. af Danmarks bebyggede areal.

Cykelstierne ligger tættest omkring hovedstadsområdet

Længden af cykelstinet pr. bebygget kvadratkilometer



Kilde: Open Street Maps og Danmarks Statistik

... men i alle dele af landet er der gevinster ved øget cyklisme...

Det er på de bebyggede kvadratkilometer, hvor trafikken er tæt, at behovet for sikker cykelinfrastruktur er størst. Cykelstierne er et vigtigt element i at skabe en tryk oplevelse for de pendlere, der vælger cyklen som transportmiddel til og fra arbejde, så cyklen bliver en attraktiv transportform. Øget cykling giver ikke kun en sundhedsmæssig gevinst for den enkelte, der vælger cyklen til, men bidrager også til økonomien på arbejdspladserne i form af reduceret sygefravær, når den daglige cykeltur ikke fortrænger anden fysisk aktivitet.

... idet den fysiske aktivitet sænker sygefraværet

Tidligere analyser har indikeret, at 1.200 kilometer mere på cykel fører til én sygedag mindre¹. Hertil kommer en samfundsøkonomisk gevinst i form af reduceret risiko for en række behandlingskrævende sygdomme og en klimagevinst i form af en reduceret udledning af drivhusgasser, hvis cykelturen på arbejde erstatter en biltur². Arbejdspladser i alle dele af landet har derfor interesse i, at stat og kommuner arbejder for en god og sammenhængende cykelinfrastruktur.

Vallensbæk Kommune har landets mest udbyggede cykelstinet

Cykelstierne ligger tættest i hovedstadsområdet

Det er i det tæt befolkede hovedstadsområde, hvor afstandene er korte, at cykelstierne ligger tættest. I Københavns omegn er der i gennemsnit 6,3 kilometer cykelsti pr. kvadratkilometer bebygget areal, mens landsgennemsnittet er 2,8 kilometer. De nationale topscorere skal da også findes på den københavnske vestegn, hvor der i Vallensbæk Kommune er 10,5 kilometer cykelsti pr. bebygget kvadratkilometer, mens Albertslund og Glostrup følger efter med 9,2 og 7,7 kilometer sti.

I Vestdanmark ligger de østjyske kommuner i front...

Længere væk fra hovedstadsområdet ligger landsdelene Bornholm, Vest- og Sydsjælland samt landsdelene vest for Storebælt alle med under tre kilometer cykelsti pr. bebygget kvadratkilometer. Vest for Storebælt ligger cykelstierne tættest i Østjylland, som med lige under 3 kilometer sti pr. bebygget kvadratkilometer sniger sig op over landsgennemsnittet. Det østjyske cykelstinet trækkes op af Aarhus Kommune med 5,2 kilometer cykelsti pr. bebygget kvadratkilometer, men også i de aarhusianske oplandskommuner ligger cykelstierne relativt tæt.

... men også Fanø og Sønderborg udmærker sig

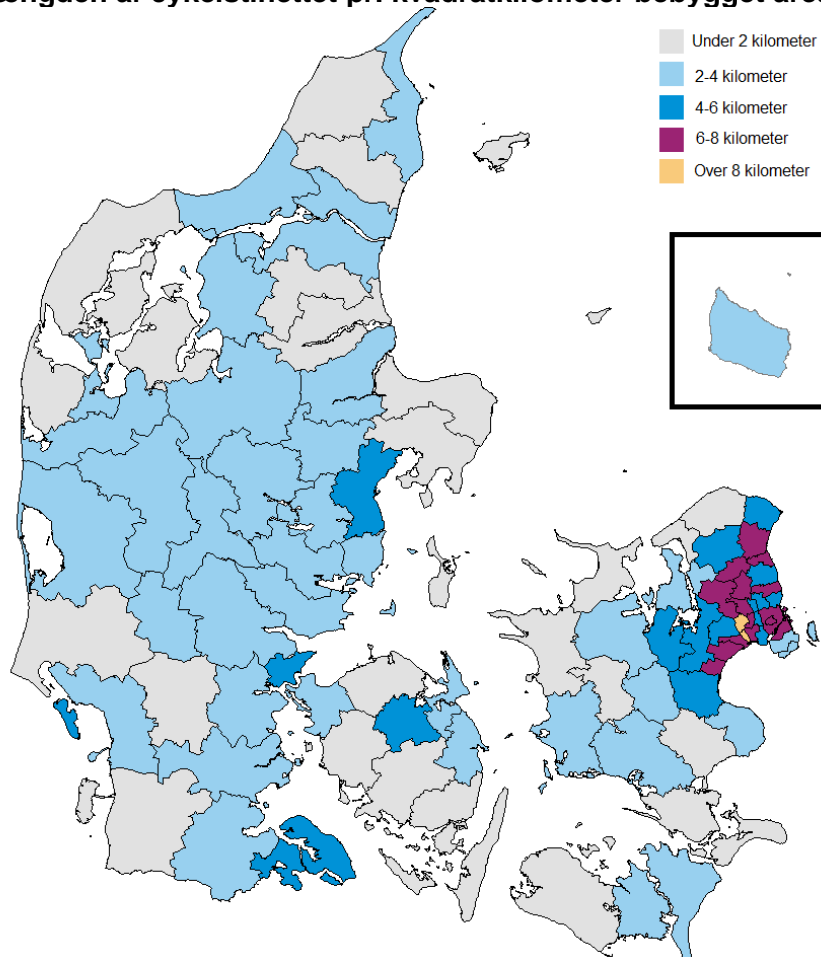
Også uden for byerne skiller nogle kommuner sig positivt ud. Blandt landkommunerne udmærker Fanø sig med 4,4 kilometer cykelsti pr. bebygget kvadratkilometer, mens Sønderborg følger efter med 4,1 kilometer cykelsti. I Vestjylland, der rummer landets arealmæssigt største kommuner, ligger Struer i front med 2,7 kilometer cykelsti

¹ DI Transport, *Effekter af cykling*, 2022

² Transportministeriet, *Transportøkonomiske enhedspriser for cykling*, 2020

pr. kvadratkilometer, mens de større kommuner Herning, Holstebro og Viborg ligger stort set lige med 2,5 kilometer sti.

Længden af cykelstinet pr. kvadratkilometer bebygget areal



Kilde: Open Street Maps og Danmarks Statistik

Københavnerne har mange cykelstier og kort på arbejde...

Kortdistancependlerne er spredt over hele landet

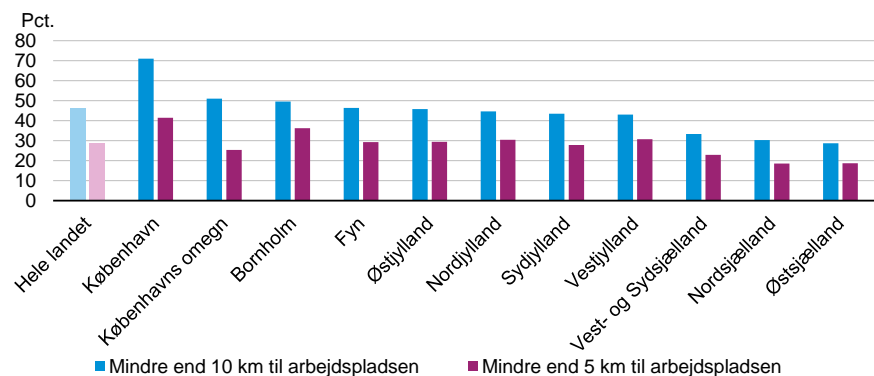
Hovedstadsområdet, hvor cykelstierne ligger tæt, er samtidig det sted i landet, hvor flest bor tæt på deres arbejdsplads. I København har 71 pct. af alle beskæftigede således mindre end 10 kilometer på arbejde. På en elcykel kan 10 kilometer tilbagelægges på en halv time, så på denne afstand mellem hjemmet og arbejdspladsen er cyklen – eventuelt i en eldrevet udgave – en mulighed for de fleste. I Københavns omegn, hvor cykelstinet er mest veludbygget, har 51 pct. af de beskæftigede mindre end 10 kilometer på arbejde. Høje andele af arbejdsstyrken med kort vej til arbejde gør det naturligt at arbejde for et veludbygget net af cykelstier.

... men uden for København er sammenhængen mellem pendlingsafstand og cykelstilængden svag

Vest for Storebælt, hvor der er længere mellem cykelstierne, har lidt færre kort vej på arbejde. I Vestjylland er det således kun 43 pct., der har arbejdspladsen inden for 10 kilometer fra hjemmet, mens det i Østjylland er 46 pct. På de helt korte afstande under fem kilometer er andelen i Vestjylland en anelse højere end i Østjylland. Den relativt lille forskel på Vestjylland og Østjylland står til gengæld i kontrast til forskellen på cykelstinet i de to landsdele: På en gennemsnitlig, bebygget kvadratkilometer af Østjylland er der 29 procent mere cykelsti end på en gennemsnitlig, bebygget kvadratkilometer af Vestjylland.

Lav variation i andelen af kortdistancependlere uden for København

Andel af alle beskæftigede, der har mindre end 5 eller 10 kilometer mellem hjemmet og arbejdspladsen



Anm.: Ikke-pendlere medregnes som beskæftigede (nævner), men ikke som kortdistancependlere (tæller)
 Kilde: Danmarks Statistik

Østsjællænderne har mange cykelstier og lang vej på arbejde

Den svage sammenhæng mellem tætheden af cykelstier og andelen af beskæftigede, der har arbejdspladsen inden for cykelafstand, understreges også øst for Storebælt. Her er Østsjælland både den landsdel, hvor færrest har kort vej til arbejde og den landsdel uden for Københavnsområdet, hvor cykelstierne ligger tættest. Årsagen hertil vurderes at være, at Østsjælland fungerer som pendlingsopland til de mere centrale dele af København og Københavns omegn. Her begrænser bystrukturen med de lange smalle byfingre en højere cykelandel.

Cykelstier skal følges op med andre tiltag, der gør cyklisme attraktiv

En god og sammenhængende cykelinfrastruktur er en del af løsningen, hvis flere skal vælge cyklen i hverdagen. Men cykelstierne kan ikke stå alene. Det kræver også gode cykelparkeringsforhold på arbejdspladserne eller uddannelsesinstitutionerne og god sammenhæng med øvrige transportformer. Således er også arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner relevante aktører for at skabe de nødvendige rammer til at fremme cyklismen.

Metode og datagrundlag

Oplysninger om cykelstinet er hentet via Open Street Maps, og længden af nettet er opgjort ved hjælp af et GIS-værktøj. Open Street Maps vurderes at være den mest dækkende tilgængelige kilde til data om hele det danske cykelstinet.

Analysen omfatter tre typer af cykelstier. *Separate cykelstier* ligger adskilt fra veje. De kan dog gå langs veje, men adskilt af en midterrabat. Andre bløde former for trafik, f.eks. fodgængere og heste, kan være tilladt. *Cykelstier i vejside* følger en vej, men er adskilt af kantsten eller lignende. *Cykelbaner i vejside* er brede baner i vejkanten, der alene er adskilt fra vejen med afstribning. I det omfang, der er cykelstier eller -baner i begge sider af en vej, tælles stierne med i begge retninger.

Oplysninger om kommunernes areal er hentet fra Danmarks Statistiks opgørelse over arealet efter arealdække. Ved bebyggede arealer forstås arealer, der dækkes af *bygninger og bebyggede områder* samt *veje, jernbaner og landingsbaner*.

Oplysninger om pendlingsafstande stammer fra Danmarks Statistiks register over arbejdsstyrken og beregnes som afstanden mellem bopælen og arbejdspladsen opgjort efter bopælskommune. Pendlingsstatistikken tager således ikke hensyn til omfanget af arbejde, der ikke udføres på arbejdsstedets adresse, herunder hjemmearbejde.

Bilag: Kortdistancependlere og cykelstinetets længde efter kommune og landsdel

	Procentdel, der pendler under 5 km	Procentdel, der pendler 5-10 km	Km cykelsti i alt	Km cykelsti pr. km ² bebygget areal
Hele landet	28,9	17,3	15.836	2,8
København By	41,3	28,8	555	5,3
København	41,5	29,4	421	6,5
Frederiksberg	46,9	25,8	45	6,0
Dragør	16,0	16,7	29	4,0
Tårnby	30,5	30,7	61	2,4
Københavns omegn	25,4	25,6	1.157	6,3
Albertslund	29,4	19,3	96	9,2
Ballerup	25,5	18,3	145	7,6
Brøndby	23,5	27,4	84	6,2
Gentofte	24,9	33,1	104	5,1
Gladsaxe	27,5	30,6	90	4,8
Glostrup	27,5	23,4	68	7,7
Herlev	32,2	22,5	48	5,5
Hvidovre	26,0	31,3	98	5,7
Høje-Taastrup	20,3	16,6	154	6,0
Ishøj	22,7	19,2	51	6,2
Lyngby-Taarbæk	24,4	16,5	109	6,4
Rødovre	26,1	39,5	57	5,7
Vallensbæk	19,9	19,4	53	10,5
Nordsjælland	18,6	11,7	1.593	4,6
Allerød	16,8	11,7	124	7,0
Egedal	13,2	10,1	192	7,0
Fredensborg	14,9	12,2	169	6,8
Frederikssund	18,2	10,5	182	3,9
Furesø	17,2	14,3	125	6,9
Gribskov	14,4	11,1	115	1,8
Halsnæs	22,2	9,0	70	1,9

Helsingør	27,0	12,6	165	5,1
Hillerød	23,6	12,4	204	5,5
Hørsholm	21,3	5,8	80	6,5
Rudersdal	13,7	14,7	166	5,8
Østsjælland	18,7	10,0	830	4,9
Greve	16,5	11,7	153	6,1
Køge	19,3	11,9	216	4,6
Lejre	8,1	9,1	138	4,2
Roskilde	24,0	7,9	247	4,7
Solrød	14,2	10,6	77	6,4
Vest- og Sydsjælland	22,9	10,4	1.801	2,2
Faxe	15,0	9,3	89	1,9
Guldborgsund	25,6	11,3	219	2,2
Holbæk	21,2	9,0	182	2,4
Kalundborg	22,7	15,5	136	1,7
Lolland	29,4	9,7	141	1,7
Næstved	25,8	11,5	320	3,7
Odsherred	21,0	12,0	75	0,9
Ringsted	25,0	7,4	124	3,5
Slagelse	28,1	9,5	244	3,0
Sorø	16,7	8,7	69	1,8
Stevns	11,0	11,5	63	2,1
Vordingborg	19,8	9,4	139	1,9
Bornholm	36,3	13,2	166	2,4
Fyn	29,3	17,1	1.126	2,2
Assens	17,4	10,3	69	1,1
Faaborg-Midtfyn	16,6	11,5	134	1,7
Kerteminde	19,1	13,7	70	2,3
Langeland	27,8	12,0	19	0,6
Middelfart	23,7	12,9	99	2,0
Nordfyns	15,9	10,0	82	1,6
Nyborg	26,1	9,8	102	2,8

Odense	39,0	24,1	432	4,4
Svendborg	31,1	14,9	109	1,8
Ærø	37,2	11,0	10	0,9
Syddjylland	27,9	15,6	2.564	2,6
Billund	32,7	9,5	153	2,8
Esbjerg	36,8	21,5	359	3,4
Fanø	45,7	18,5	23	4,4
Fredericia	33,7	17,5	191	4,8
Haderslev	24,2	12,6	196	2,3
Kolding	30,9	15,6	254	2,8
Sønderborg	31,1	16,7	310	4,1
Tønder	26,5	9,9	181	2,0
Varde	22,2	9,5	227	2,0
Vejle	20,8	17,3	339	2,5
Vejen	19,9	10,4	113	1,3
Aabenraa	23,0	15,9	219	2,2
Østjylland	29,4	16,3	2.455	3,0
Hedensted	18,5	12,3	157	2,2
Horsens	32,7	14,8	226	2,8
Favrskov	16,1	9,5	199	3,1
Norrdjurs	30,4	9,6	73	1,0
Odder	25,5	9,7	85	3,0
Randers	29,9	14,6	218	2,3
Samsø	48,3	15,2	19	1,6
Silkeborg	27,6	13,0	398	3,7
Skanderborg	18,2	10,4	201	3,2
Syddjurs	16,0	7,3	149	1,7
Aarhus	35,9	22,8	730	5,2
Vestjylland	30,8	12,3	1.763	2,3
Herning	30,5	15,8	350	2,5
Holstebro	37,4	12,1	240	2,5
Ikast-Brande	25,5	8,6	160	2,0

Lemvig	30,3	12,4	65	1,4
Ringkøbing-Skjern	30,5	9,9	319	2,3
Skive	28,9	13,7	159	1,9
Struer	31,5	11,0	86	2,7
Viborg	30,3	11,7	385	2,5
Nordjylland	30,4	14,2	1.825	2,1
Brønderslev	20,1	8,4	131	2,0
Frederikshavn	40,5	9,9	242	2,8
Hjørring	32,5	9,6	196	1,8
Jammerbugt	19,6	10,0	176	2,0
Læsø	40,9	14,7	17	1,7
Mariagerfjord	25,6	10,9	119	1,5
Morsø	30,7	15,8	18	0,4
Rebild	15,1	8,6	101	1,7
Thisted	32,8	13,7	136	1,5
Vesthimmerlands	24,7	12,4	171	2,2
Aalborg	34,2	19,8	518	3,1

Kilde: OpenStreetMap og Danmarks Statistik