



God adfærd i trafikken

En god trafikultur forudsætter, at alle trafikanter kender og overholder færdselsreglerne. Cyklister skal som øvrige trafikanter være opmærksomme, overholde færdselsloven og vise hensyn i trafikken. Veje og cykelstier skal indrettes, så utrygheds- og konfliktskabende situationer undgås - både på cykelstien og i mødet mellem cyklister og øvrige trafikanter.

I trafikken skal der være plads til alle – både cyklister, fodgængere og bilister. Vi ønsker en trafikultur, hvor alle føler sig trygge, når de færdes i trafikken. Det kræver, at alle trafikanter - herunder cyklister - kender og overholder færdselsreglerne, ligesom det kræver opmærksomhed og hensyntagen trafikanter imellem.

Vi ønsker også, at den offentlige debat om trafikultur i højere grad baserer sig på fakta, end det ofte er tilfældet i dag. Når debatten baseres på følelser, 'synsninger' og anekdotiske oplevelser, bliver det svært at undgå grøftegravning mellem fx bilister og cyklister, og muligheden for at tale konstruktivt og løsningsorienteret om cyklisters og andre trafikanters adfærd forringes.

Skal køre efter loven

Desværre oplever mange, at cyklister er uforudsigelige i trafikken og bryder færdselsloven på cyklen.

I Cyklistforbundets undersøgelse af cyklisters adfærd (2015) angiver bilister at være mest generet af cyklister, der kører uden lys i mørke, cykler over for rødt og cykler på kørebanen, selvom der er cykelsti. Cyklister er mest generet af andre cyklister, der kører uden lys i mørke, cyklister, der drejer/stopper uden at give tegn og overhaler uden at orientere sig. Fodgængere er mest generet af cyklister, der cykler på fortov/gågade, ikke holder tilbage for buspassagerer, og kører uden lys på i mørke. Med fremvæksten af hurtige elcykler vokser også udfordringen med cyklister, der kører for hurtigt – fx i mix-areal, hvor cyklister og fodgængere blandes, og boligområder med 30 km/t.

Cyklistforbundet henstiller på det kraftigste til, at man som cyklist kører efter loven og ikke med sin kørsel skaber irritation, utryghed og potentielt farlige situationer i trafikken.

Biler kører for stærkt

Desværre er færdselsforseelser også almindelige blandt andre typer trafikanter. Selv om for høj fart er en af de største dræbere i trafikken, angav 54% af københavnske bilister i en undersøgelse lavet af forsikringssselskabet Codan (2019) at have kørt for stærkt. 44% mente, at det kan være okay at køre for stærkt.

To undersøgelser foretaget af Rådet for Sikker Trafik (2023) viser, at både bilister og cyklister kører over for rødt. 8% af de adspurgte cyklister sagde, at de cykler over for rødt lys meget ofte, ofte eller en gang imellem.

11% af de adspurgte bilister havde inden for det seneste år mindst én gang bevidst kørt lige over eller til højre for rødt lys.

Cyklistforbundet henstiller på det kraftigste til, at øvrige trafikanter også kører efter loven og ikke skaber irritation, utryghed og potentielt farlige situationer i trafikken. Ikke mindst fordi bilisters ulovligheder lemlæster eller dræber andre, mens cyklisters ulovligheder typisk går ud over cyklisten selv.

Tryk infrastruktur giver færre cyklistforseelser

Det er en vigtig pointe, at cyklister kører med færre forseelser, når infrastrukturen indrettes, så den opleves som tryk for cyklister.

I Vejdirektoratets undersøgelse af cyklisters adfærd i signalregulerede kryds (2019) bryder 4,9% af cyklisterne færdselsloven. Den mest hyppige forseelse er cyklister, der drejer til højre i situationer, hvor de ikke generer andre trafikanter. Herefter kommer cyklister på fortovet og cyklister, som i krydsene kører til venstre over fodgængerfeltene. Men antallet af cyklister, der bryder færdselsloven, stiger til 14% i kryds uden beskyttende cykelfaciliteter som afkortet cykelsti eller cykelsti/-bane.

Hurtigere, tungere og bredere cykler giver nye udfordringer

I København er antallet af elcykler steget med 114% i perioden 2020-2023, mens antallet af ladcykler med og uden el er steget med 73% i samme periode. Det er en positiv udvikling, fordi det reducerer trafikken belastning af klimaet og de sygdomsfremkaldende støjgener, som er ved massiv biltrafik. Udbredelsen af elcykler, el-ladcykler og speed pedelecs giver dog samtidig nye udfordringer for cyklisters sikkerhed og tryk på større byers cykelstier.

Der er brug for at justere, udvikle og etablere infrastrukturløsninger, som tilgodeser cyklisters sikkerhed og oplevelse af tryk i cykelstiens moderne miks af hurtigere, bredere og tungere cykler. U hensigtsmæssig infrastruktur giver grobund for konfliktskabende og potentielt farlige situationer. De nye vilkår på cykelstien skal håndteres, så det fremmer cyklisters gode adfærd og forudsigelighed i trafikken.

Samtidig bør lovgivningen ændres, så biler skal holde 1,5 meters afstand eller kører i modsat vognbane ved overhaling. 12 europæiske lande har allerede lovning om passende afstand ved overhaling af cyklist.

DET MENER VI SKAL SKE

- **Alle skal kende færdselsloven:** Alle skal fra en tidlig alder lære færdselsreglerne og følge dem. Cyklister skal fx bruge tegn i trafikken. Dette kræver en indsats fra både forældre og skoler - bl.a. via tidssvarende og prioriteret undervisning i skolen
- **Opmærksomhed i trafikken:** Cyklister skal ligesom de øvrige trafikantgrupper være opmærksomme og vise hensyn i trafikken. Fx fjerner høj musik i ørerne opmærksomheden fra det, der sker på vejen, og skal undgås
- **Velindrettet infrastruktur:** Veje og cykelstier skal indrettes, så utrygheds- og konfliktskabende situationer på cykelstien og i mødet mellem cyklister og øvrige trafikanter (herunder tungere, hurtigere og bredere el(lad)cykler) undgås
- **Klar skiltning og markering:** Der skal oftere og klarere skiltes for cyklister for at fremme forudsigelighed og den gode adfærd
- **Revision af færdselsregler:** Færdselsreglerne skal revideres, så de i højere grad tilgodeser cyklisters tryk og sikre flow – fx i forbindelse med højresving

- **Pladsfordeling:** Krav om cykelsti på alle veje med en vis trafikmængde og høj hastighed
- **1,5 meter:** Lovgivningen bør ændres, så biler skal holde 1,5 meters afstand ved overhaling. Selvkørende biler bør programmeres med særligt fokus på cyklister og fodgængere med minimum 1,5 meters afstand ved overhaling
- **Kampagner** bør bruges som værktøj til at understøtte til god adfærd i trafikken.

Vedtaget af Cyklistforbundets hovedbestyrelse, 2. september 2025

TAL OG VIDEN

- Cyklisters adfærd i signalregulerede kryds i forhold til ni typer af overtrædelser af færdselsloven: Undersøgelsen viste, at ud af de 28.579 cyklister, der var med i undersøgelsen, brød 1.649 færdselsloven (4,9%). Andelen af cyklister, der foretager en eller flere af de observerede overtrædelser, er større i kryds uden cykelfacilitet (13,8%) end i kryds med afkortet cykelsti (4,0%) og cykelsti/-bane (5,1%)
[Cyklisters adfærd i signalregulerede kryds, Vejdirektoratet 2019](#)
- En dybdeanalyse af 27 alvorlige ulykker mellem cyklister og bilister i kryds i byer viser, at ulykkerne primært skete, fordi bilisterne overså cyklisterne. Det skete i 24 ud af de 27 ulykker. I 8 af de 27 ulykker medvirkede cyklisten til, at ulykken skete
[Kilde: Cykelulykker i kryds, Havarikommissionen, 2024](#)
- 54% bilisterne indrømmer at have kørt for stærkt, mens 44 procent mener, at det kan være okay at køre for stærkt
[www.tv2kosmopol.dk/koebenhavn/2-ud-3-bilister-bryder-loven-man-vil-jo-gerne-frem-siger-bilist](#)
[www.ugeavisen.dk/frederiksberg/indroemmet-knap-halvdelen-af-koebenhavnerne-blaastempler-fartovertraedelser](#)
- De fleste respekterer det røde lys i trafikken. Men både bilister og cyklister kører over for rødt
[Pressemeddelelse, Rådet for Sikker Trafik, 2023](#)
- Omfanget af uhensigtsmæssig adfærd blandt cyklister: Bilister er mest generet af cyklister, der kører uden lys i mørke, cykler over for rødt og cykler på kørebanen selvom der er cykelsti. Cyklister er mest generet af cyklister, der kører uden lys i mørke, cyklister, der drejer/stopper uden at give tegn og overhaler uden at orientere sig. Fodgængere er mest generet af cyklister, der cykler på fortov/gågade, ikke holder tilbage for buspassagerer, og kører uden lys på i mørke
[Uhensigtsmæssig adfærd blandt cyklister, Cyklistforbundet 2015](#)
- Der er i København sket en markant stigning af elcykler og (el)ladcykler. Antallet af elcykler er steget med 114% i perioden 2020-2023, mens antallet af ladcykler med og uden el er steget med 73 %. 28% af københavnernes er utilfredse med cykelstiernes bredde, som i højere grad end tidligere skal kunne håndtere de bredere cykler. 21% af københavnernes, der råder over en ladcykel fortæller, at ladcyklen er en erstatning for en bil, og 6 % oplyser, at ladcyklen erstatter bil nummer to
[Mobilitetsredegørelse 2024, Københavns Kommune \(pdf\)](#)
- Den danske bilpark er steget fra 1,85 mio. biler i år 2000 til over 2,85 mio. biler i år 2025. Antallet af husstande med to biler er steget med 43% siden 2010.
Kilde: Danmarks Statistik
- Over 70% af de tilskadekomne i kryds i byområder i perioden 2015-2019 er lette trafikanter. Selvom de fleste personskade-ulykker med lette trafikanter sker i byer, bliver en stor andel af de dræbte lette trafikanter dræbt på landeveje, hvor der køres med højere hastighed
[Kilde: Færdselssikkerhedskommissionens 2030-handlingsplan](#)