



Det skal være trygt og sikkert at cykle – for alle

Som cyklist er det at føle sig tryk i trafikken altafgørende for, at man bruger cyklen som hverdagens transportmiddel. Trafik og færdselsforhold skal indrettes trygt og sikkert for alle cyklister – også for børn, ældre og mennesker med handicap. Den enkelte cyklist skal cykle hensynsfuldt over for andre trafikanter, overholde Færdselsloven og anbefales at cykle med cykelhjelme.

Cyklen giver den enkelte bevægelsesfrihed og adgang til nem og billig mobilitet i mange af hverdagens transportsituationer. Der er samtidig store sundhedsmæssige og økonomiske fordele ved, at flere cykler mere, ved at flytte bilister over på (el)cykler og erstatte bilkørte kilometer med cykelkørte. Forudsætningen for at få flere til at cykle mere er, at vi føler os trygge og er sikre i trafikken.

Over de sidste årtier er det blevet mere sikkert for alle trafikantgrupper i trafikken. Men mens den positive ulykkesudvikling i over ti år har stået stille for cyklister, er det i samme periode blevet stadig mere sikkert at være bilist. Det er ikke godt nok – slet ikke set i lyset af, at cyklisterne skal bevæge sig i en trafik med stadig flere, hurtigere accelererende (elbiler) og stadig større, tungere personbiler.

Det må ikke opfattes som farligt at cykle

Kommuner og stat har en vigtig opgave med at indrette trafik og færdselsforhold på det kommunale vejnet og i forbindelse med de statslige veje således, at trafik og færdselsforhold er så hensigtsmæssige og sikre som muligt samt også opleves tryk for cyklister. Den oplevede og den reelle sikkerhed skal gå hånd i hånd med god fremkommelighed for cyklister.

Kommuner og stat har ligeledes en vigtig opgave med at skabe en trafikal hverdag, hvor det opfattes som trygt at cykle, og hvor det ikke er den svage part (cyklisten), som pålægges al ansvar og alle byrder for egen trafiksikkerhed. Cykelstier i eget tracé, lovgivning om mindst 1,5 m afstand, når bilister overhaler cyklister, samt lavere hastigheder for biler er blandt de bedste foranstaltninger at etablere og indføre i forhold til at gøre det nemmere, mere trygt og mere sikkert for cyklister at færdes i trafikken.

Hurtigere, større og tungere cykler

De nye hurtigere, større og tungere cykler (elcykler, el-ladcykler, speedpedelecs) udgør en særlig udfordring på de større byers cykelstier. El(lad)cyklen er en stor og positiv forandringsfaktor i arbejdet med cykelfremme. Den giver pendlerne større radius, familier nye muligheder for at klare hverdagens transport af børn og indkøb uden bil og virksomheder muligheder for at flytte medarbejdere, varer og ydelser fra bil til lad- og godscykel i mange flere tilfælde, end man skulle tro.

Men det giver bagslag, hvis så forskellige typer cykler og andre køretøjer (fx el-løbehjul og kabinescootere) skal presses ind på og deles om for smalle cykelstier. En tidssvarende cykelinfrastruktur og nytænkning i øvrigt i forhold til fremkommelighed for cyklister og pladsfordeling mellem cyklister og bilister er afgørende for at undgå utrygge situationer og alvorlige ulykker.

Plads til alle

Cykelinfrastruktur bør udformes, så den føles tryk også for mere sårbare cyklister som børn, der skal lære at bevæge sig sikkert i trafikken, mennesker med et handicap og ældre. I dag er ældre cyklister overrepræsenterede i ulykkesstatistikken. Samtidig gør især bilers hastighed forældre jf. forskellige undersøgelser bekymrede for at sende deres børn ud på cykel i trafikken.

Kommuner, Færdselssikkerhedskommissionen o.a. skal arbejde målrettet for at forebygge ulykker, for at skabe de forhold, som gør det tryk for børn, ældre og mennesker med handicap at cykle og for at reducere overrepræsentationen af ældre i uheldsstatistikkerne.

Brug af cykelhjelme skal være frivilligt

Brug af cykelhjelme er entydigt vigtig i forhold til at beskytte sig mod hovedskader. Derfor anbefaler Cyklistforbundet, at børn og voksne kører med hjelme, og vi taler konsekvent brug af hjelme frem i vores kampagner og øvrige arbejde. Vi er fortalere for, at frivillighed og ikke lovkrav om brug af cykelhjelme fortsat er vejen frem.

→ [Læs også: Cyklistforbundet mener: Ja til cykelhjelme – nej til lovkrav](#)

DET MENER VI SKAL SKE

- **Tidssvarende cykelinfrastruktur:** Etablering af trykke cykelstier i eget tracé, sikre kryds og overgange. Etablering af gode og sammenhængende cykelstisnetværk. Etablering af 2-1 veje som en mulighed, hvor der ikke er plads til egentlige cykelstier
- **Kampagner** bør bruges som værktøj til at sikre brug af cykelhjelme og lygter samt i øvrigt opfordre til god adfærd i trafikken
- **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
- **Lavere hastighed for biler:** 30 km/t skal være den nye standardhastighed i byerne, mens hastigheden kun må sættes op til 40 eller 50 km/t de steder, hvor kommunerne efter en konkret vurdering finder det forsvarligt
- **Vedligehold af cykelinfrastruktur:** Kommuner skal prioritere vedligehold af cykelinfrastruktur – fx undgå huller i vejen, grus i stedet for asfalt, dårlige rabatter og mangelfuld snerydning
- **Pladsfordeling:** Krav om cykelsti på alle veje med en vis trafikmængde og højere hastighed
- **Skadestuedata:** Opdateret og præcis viden om cyklistulykker er afgørende for at indrette tryk og sikker infrastruktur. Det er ikke tilstrækkeligt at nøjes med data fra ulykker, som indberettes til politiet, da der bag de politiregistrerede tal gemmer sig et mørketal. Skadestuedata bør indhentes systematisk og mere fyldestgørende
- **Færdselsloven:** Alle skal kende og overholde færdselsreglerne – bl.a. via tidssvarende og prioriteret undervisning i skolen.

Vedtaget af Cyklistforbundets hovedbestyrelse, 20. maj 2025

TAL OG VIDEN
• Bilers høje fart gør hver 4. forældre utryk ved at sende sit barn alene på cykel ud på skolevejen Kilde: Rådet for Sikker Trafik, 2018

- 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
- Mens det er blevet stadig mere sikkert at være bilist i perioden 2013-2023, er det status quo i forhold til cyklistulykker, hvor der ikke er set en tilsvarende faldende udvikling.
Kilde: [Vejdirektoratet, 2024](#)
- Utryghed i trafikken er en af fem hovedårsager til, at vi holder op med at cykle
Kilde: [Vejdirektoratet, 2018](#)
- En dybdeanalyse af 27 alvorlige ulykker mellem cyklister og bilister i kryds i byer viser, at ulykkerne primært skete, fordi bilisterne i skyndingen overså cyklisterne
Kilde: [Cykelulykker i kryds, Havarikommissionen, 2024](#)
- 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](#)
- Fart dræber: Der er langt større risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken, hvis du som gående eller på cykel bliver ramt af en bil, der kører 50 km/t: 90% overlever et sammenstød med 30 km/t, mens kun 30% overlever et sammenstød med 50 km/t. En bil med 30 km/t kan nå at standse helt, inden bilisten, der kører 50 km/t, overhovedet når at reagere
Kilde: [Monash University & Transport Accident Commission / Australia](#)
- At sænke hastigheden for biler er et af de allermest effektive midler i forhold til at gøre det nemmere og mere sikkert for cyklister og fodgængere at færdes i trafikken. London er en af de mange europæiske byer, der har sat hastigheden ned for biler. Antallet af trafikulykker er siden reduceret med 25%, og antallet af ulykker, der involverer lette trafikanter, er faldet med 36%
Kilde: [Transport for London](#)
- En række større europæiske byer har indført fartgrænser på 30-40 km/t i dele af byen – herunder Oslo og Helsinki. Erfaringer peger i samme retning: Færre trafikulykker og tilskadekomne uden påviselige ulemper for trafikken afvikling
Kilde: [Plangruppen](#)
- Forskere har undersøgt effekterne af en lavere hastighed i 40 forskellige europæiske byer med flere end 200.000 indbyggere: En fartgrænse på 30 kilometer i timen i gennemsnit har reduceret antallet af ulykker, dødsulykker og personskader med henholdsvis 23, 37 og 38 procent
Kilde: [Effectiveness of 30 km/h speed limit, Department of Transportation Planning and Engineering, National Technical University of Athens, 2024](#)
- Cykeltrafikken betyder en samlet daglig gevinst på 58 mio. kr. og en årlig gevinst på 21 mia. kr. Det svarer ca. til prisen for 400 store vindmøller
Kilde: [Det nationale center for Cykelfremme og de transportøkonomiske enhedspriser 2024](#)
- Den samfundsmæssige gevinst ved at erstatte én km i bil med én km på cykel er på 8,39 kroner (øget produktivitet og reducerede udgifter til behandling). For elcykler er beløbet 5,36 kr. per km.
Kilde: [Transportministeriet, 2023](#)