

**Det skal kunne betale sig at cykle**



# OVERSIGT

- 3** Indledning
- 4** Søjle 1: Sammenhængende cykelpolitik
- 5** Søjle 2: Det skal kunne betale sig at cykle
- 6** Søjle 3: Bedre cykelinfrastruktur
- 8** Søjle 4: Sammenhæng mellem cykling og kollektiv transport
- 9** Søjle 5: Fremme af cykelkulturen
- 11** Konklusion
- 12** Økonomi
- 14** Referencer

## **Danmark tilbage i den gule førertrøje**

Cyklen er en uundværlig del af den danske kultur. Mange danskere nyder den daglige frihed og følelsen af vinden i håret, som cyklen giver. Når vi cykler, bliver vi sundere, gladere, og vi sparer mange penge sammenlignet med andre transportformer.

Desværre er antallet af cykelture stagneret de seneste 10 år, og antallet af kilometer, som danskerne tilbagelægger på cykel, er faldet med knap 10 procent<sup>1</sup>. Alternativet ser denne udvikling som et resultat af, at cykling alt for længe er blevet underprioriteret politisk, alt imens vi får baghjul af Holland, der ikke alene bygger enorme cykelparkeringshuse, men ligefrem betaler folk for at cykle.

Alternativet ønsker at vende den udvikling, for vi har ganske enkelt brug for flere cyklister i Danmark. Det kræver investeringer, visioner og politisk mod.

Derfor præsenterer Alternativet en ambitiøs cykelpolitik, så Danmark igen kan blive verdens bedste cykelland.

Rigtig god læselyst.

# Sammenhængende cykelpolitik

## 1.1 National målsætning om antal cykelture

Vi skal være ambitiøse med vores cykelpolitik. En politisk målsætning fungerer som en sigtelinje og er vigtig for at sikre vedvarende politisk vilje til at fremme cyklisme. En analyse<sup>2</sup> fra Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme viser, at næsten 30 procent af alle danskere over 15 år bor under 15 km fra deres arbejde/uddannelse uden at bruge cyklen/elcyklen som transportmiddel. Vi har dermed et stort potentiale for at få flere til at cykle.

Alternativet foreslår derfor en national målsætning om, at for ture under 15 km skal 30 procent af de kørte kilometer foregå på cykel eller til fods i 2030. Det er ambitiøst, men realistisk at opnå, så længe der er politisk vilje.

## 1.2 National cykelstrategi

Danmark har brug for en samlet cykelstrategi, som udstikker retningen for, hvordan vi vender den negative udvikling og igen bliver verdens bedste land at cykle i.

Derfor støtter Alternativet den igangværende proces med at udforme en national strategi for cykling. Dog mener vi, at der skal større fokus på økonomiske incitamenter samt en markant opgradering af cykelinfrastruktur og samspil med øvrige transportmidler.

# Det skal kunne betale sig at cykle

## 2.1 Befordringsfradrag for at cykle på arbejde

Cykling er en stor gevinst for både samfundet og den enkelte. En analyse fra Transportministeriet viser, at den samfundsøkonomiske gevinst for hver cyklet kilometer er ca. 8 kroner.<sup>3</sup> Men i dag kan den gevinst ikke mærkes på pengepungen. Derfor foreslår Alternativet, at der indføres befordringsfradrag målrettet cykling til arbejde.

Taksten skal være 3 kroner pr. kilometer fra 2-24 kilometer. Det kørte antal kilometer skal kontrolleres via en statsligt udviklet app på telefonen og indberettes direkte til Skat. For at undgå unødigt overvågning skal dataen være krypteret og man skal kunne slå appen fra. Fradraget skal også gælde for kombinationsrejser, således at de cyklede kilometer fra 2-24 kilometer er fradragsberettigede, selv om en længere rejse er foretaget med andet transportmiddel. Det betyder, at fradraget også gælder, hvis man cykler til og fra tog, bus eller bil-opsamlingssted. Ture over 24 km får vanligt fradrag.

## 2.2 Bruttolønsordning for cykler

Arbejdspladserne kan spille en stor rolle i at få flere til at cykle. Alternativet foreslår derfor, at der indføres bruttolønsordning for at fremme cyklisme, som i Sverige, og Holland.<sup>4</sup> Det betyder, at hvis en arbejdsgiver honorerer medarbejdere for at cykle, bliver honoreringen skattefri op til en vis grænse. Ordningen vil være udgiftsneutral for staten, idet honoreringen ikke er fradragsberettiget for arbejdsgiver. Det samme gør sig gældende for arbejdsgiverbetalt tilskud til cykler. Endelig skal det i modsætning til nu ikke beskattes, hvis medarbejderen i forbindelse med arbejde har arbejdsgiverens cykel parkeret på hjemadressen.

## 2.3 Tilskud til køb af elcykel i landdistrikterne

El-cykler kan styrke borgernes mobilitetsmuligheder, især i områder med utilstrækkelig offentlig transport. Derfor ønsker Alternativet at give borgere på landet (en nærmere definition skal indføres) et tilskud på 5.000 kroner pr. person til at købe en el-cykel. Vi foreslår, at der afsættes i alt 200 mio. kroner, der fordeles efter først til mølle-princippet.

## **Bedre cykelinfrastruktur**

### **3.1 Et landsdækkende netværk af supercykelstier finansieret af staten**

Et landsdækkende supercykelsti-netværk er væsentligt for at understøtte cykelpendling mellem kommunerne. Alligevel går det for langsomt med at etablere supercykelstierne. Det skyldes, at kommunerne i dag ikke har økonomien til at bygge supercykelstierne i tilstrækkeligt tempo.

Alternativet foreslår, at finansieringen af anlægsomkostningerne for supercykelstier rykkes fra kommunerne til staten. Efter anlæg overdrages ejerskabet og ansvaret for drift og vedligeholdelse af supercykelstierne til kommunerne.

Alternativet ønsker i den sammenhæng, at Det Nationale Videnscenter for Cykel fremme laver en universel definition af, hvornår en cykelsti kan kaldes 'super'. Definitionen skal bygge på de kvaliteter, som definerer nuværende supercykelstier i hovedstadsområdet suppleret med ekstra opgraderinger. Alternativet mener, at definitionen bør indeholde følgende:

- Ruten er fastlagt ud fra, at cyklister skal cykle kortest mulige rute og ikke kun langs eksisterende veje
- Jævn asfalt med højt prioriteret vedligeholdelse
- Større bredde end almindelige cykelstier, minimum 2 meter
- Niveaufri krydsning med veje så vidt muligt
- Prioritering af cyklister i lyskryds
- Højt prioriteret snerydning og fjernelse af løvfald
- Andre typer cykelinfrastruktur som pumpestationer og cykelgelændere undervejs
- Omgivelserne er så vidt muligt gjort behagelige og attraktive at cykle i. Fx med grønne bymiljøer
- Belysning langs hele ruten

Da der ikke findes en samlet analyse for et landsdækkende netværk af supercykelstier, vil første skridt være at lave en grundig analyse af, hvor et netværk af supercykelstier skal ligge, og hvad den samlede investering vil koste. Alternativet vil derfor afsætte 15 mio. kroner til en analyse.

Samtidig ønsker Alternativet at reservere 11 mia. kroner<sup>5</sup> til anlæg af supercykelstierne.

### **3.2 Fire milliarder ekstra til cykelpuljen**

Supercykelstierne skal suppleres af veludbyggede lokale cykelstinetværk samt andre typer cykelinfrastruktur som pumpestationer og cykelparkering. Derfor foreslår Alternativet at øge de afsatte midler til cyklisti i infrastrukturplanen 2035, med 4 mia. kroner. Dermed vil puljen være på i alt 7 mia. kroner frem til 2035.

En større cykelpulje skal derudover kombineres med et større fokus på sammenhængende netværksprojekter. Til det formål skal der gennemføres regionale analyser. Analyserne skal i hver region kortlægge, hvordan et veludbygget netværk af cykelstier, cykelparkering, 2-1 veje og anden cykelinfrastruktur kunne se ud. Vi ønsker at afsætte 35 mio. kroner til analyserne.

For at give et stærkt incitament til kommunerne for at prioritere netværksprojekter (dvs. anlæg af sammenhængende cykelstier, som et samlet anlægsprojekt, og hvor der er tænkt på tværs af kommunegrænser(hvis relevant)), vil vi hæve satsen for statstilskuddet til cykelprojekter. For enkeltstående projekter vil vi hæve tilskuddet fra staten til 60 procent, mens vi for netværksprojekter vil hæve tilskuddet til 80 procent.

Samtidig vil vi udvide formålet med puljen, så den ikke blot fremmer cykelinfrastruktur, men også cykelkultur. Kommunerne skal dermed have mulighed for at søge penge til projekter, hvis hovedformål er at fremme cykelkulturen fx cykellegepladser eller cykelkampagner.

### **3.3 Opdater beregningsgrundlaget for cyklisme**

I Infrastrukturplanen 2035 blev der afsat midler til udvikling af en grøn mobilitetsmodel. Den skal dog kun opdatere beregningsmetoder for fly, lastbiler, biltrafik og kollektiv trafik - ikke cyklisme. Alternativet foreslår, at cykelprojekter skal have et analysegrundlag på samme måde som vej- og baneprojekter. Vi ønsker at øge det nuværende budget fra 6. mio. kroner om året til 7 mio. kroner om året i perioden 2024-2035 samt at udvide arbejdet med modellen til også at omhandle cyklisme.

### **3.4 Investeringer i cykelinfrastruktur undtages fra anlægsloftet**

Kommunernes investeringer i cykelinfrastruktur begrænses af anlægsloftet i budgetloven. Alternativet foreslår derfor at undtage investeringer i cykelinfrastruktur fra anlægsloftet, hvilket er i tråd med vores politik om at undtage alle grønne investeringer fra det kommunale anlægsloft.

# Sammenhæng mellem cykling og kollektiv transport

## 4.1 Pulje til cykelvenlige stationsnære områder

Der er stort potentiale for at kombinere cyklen med kollektiv transport. Et af de mest oplagte tiltag til at fremme denne sammenkobling er at gøre stationsnære områder (600-m radius) trygge, attraktive og let tilgængelige for bløde trafikanter. Derfor vil Alternativet afsætte 3 mia. kroner til en Cykelpulje målrettet gentænkning og gennemrenovering af hele bymiljøet i stationsnære områder. Kommunerne vil så have mulighed for at få 60 procent i statsligt tilskud fra puljen til en analyse, samt 60 procent tilskud til selve renoveringsprojektet.

Økonomi: 3 mia. kroner.

## 4.2 Gratis cykelmedtagning i offentlig transport og indretning af kollektiv transport mhp. større kapacitet for cykelmedtagning

Alternativet ønsker at gøre det gratis at medbringe cyklen i offentlig transport for at fremme synergieffekten. Man skal dog fortsat have pladsreservation til sin cykel. Hvor kapaciteten ikke tillader cykler, skal det fortsat ikke være tilladt. Staten forhandler med trafikselskaber om kompensation for dette.

Staten og de kommunale/regionale trafikselskaber skal stille krav til transportører om, at en vis andel af passagererne kan medtage cykler fx 10 procent i fjern- og regionaltoget og tilsvarende i øvrige transportformer. For at undgå at cyklerne optager for meget plads, skal der samtidig udvikles af tekniske løsninger, så medtagning bliver både enkel og ikke på bekostning af antal sæder.

## 4.3 Langt bedre cykelparkering og cykeludlejning ved knudepunkter

Det er vigtigt, at der er gode muligheder for cykelparkering, især ved knudepunkter. Derfor ønsker Alternativet, at Banedanmark, Movia og andre ansvarlige for trafikknudepunkter pålægges at sørge for overdækket, aflåst og/eller overvåget cykelparkering i nær afstand til de kollektive transportmidler efter hollandsk forbillede, således at afstanden fra fx cykelparkering til perron svarer til 2-3 minutters gang. Som del af dette tiltag bør trafikselskaber have mulighed for at søge i Cykelpuljen.

Derudover skal alle større stationer skal have cykeludlejning tilgængelig, og samtidig bifalder Alternativet, at der er ved at blive udviklet en mobility-as-a-service (MaaS) app, som skal gøre det muligt at bestille billet til kollektiv transport og lejecykel i én samlet billet.



# Fremme af cykelkulturen

## 5.1 Undervisning i cykling

Alternativet kommer med en klar opfordring til alle skoler om at integrere cykling i undervisningen. Der findes mange gode private initiativer, der kan bidrage til denne opgave. Derudover opfordrer Alternativet helt konkret alle skoler til at være med i Cyklistforbundets kampagner; Alle børn cykler og Jordan rundt samt at indføre en praktisk cykelprøve.

Derudover bør der indføres en praktisk cykelprøve i folkeskolen, og det skal gøres lovligt for kommunerne at stille krav om, at børn har cykel med i skole – suppleret med låncykler, ligesom det i dag er tilfældet med computere.

For at inspirere skolerne bør der oprettes en samlet cykellæringsplatform, hvor skolerelevant materiale om cyklisme er samlet. Dette skal selvfølgelig udarbejdes i tæt samarbejde med NGO'er. Desuden skal alle skoler gøres opmærksom på platformens eksistens.

## 5.2 Mårettet indsats for trygge cykelforhold omkring skoler og daginstitutioner.

Trygge cykelforhold er et af de absolut mest afgørende parametre for, om børn cykler til skole eller cykler med deres forældre til daginstitution. Alternativet ønsker, at der skal være trygge cykel- og gangforhold ved hver eneste skole og daginstitution i hele landet.

Kompetencerne og beslutningsprocessen ligger i høj grad hos kommunerne, men staten sætter en overordnet ramme for minimum af sikkerhed på skoleveje. Lovgivningen skal tillade bilfri skolezoner og indeholde krav om obligatoriske cykelstier og fortov. Herudover skal hastighedsgrænsen nedsættes til 30/km i timen omkring skoler i hele landet.

## 5.3 Revision af lovgivning

Lovgivningen indeholder i dag regulering, som hæmmer cyklisme. Alternativet foreslår derfor, at en række lovreguleringer ændres. Først og fremmest foreslår vi, at færdselsloven bliver revideret. Ændringerne skal som minimum omfatte:

- Politiets vetoet ændres til en høringsret
- Højresving for rødt gøres lovlig i alle lyskryds med mindre, det er forbudt ved skiltning
- At der indføres 1,5 meters afstandskrav ved overhaling af cykler på almindelig vej
- Forsøgsordningen med speed-pedelec gøres permanent
- Herudover skal bekendtgørelse om vejafmærkning ændres med henblik på at gøre det nemmere for kommunerne at etablere cykelgader med tydelig afmærkning

#### **5.4 Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme løsrives fra Vejdirektoratet**

Vejdirektoratet har gennem årtier set trafikplanlægning alt for ensidigt fra bilismens synspunkt, har primært erfaring med store vejprojekter og har samtidig ikke noget sektoransvar for forskning. Derfor giver det ikke mening, at Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme hører under Vejdirektoratet. Alternativt ønsker, at centret bliver sin egen uafhængige organisation, hvor organisationer som Cyklistforbundet og universiteterne spiller en større rolle end i dag. På sigt kunne videncentret blive en selvstændighed planlægningsenhed under et overordnet Mobilitets-Direktorat, se indlæg fra 14 forskere.<sup>6</sup>

## **Opprioritering af cyklismen kan ikke stå alene**

I dette udspil er vi kommet med en masse konkrete forslag til, hvordan vi fremmer cyklismen, men der er ingen tvivl om, at det ikke kan stå alene, hvis vi vil løse de udfordringer, som transportsektoren har med CO<sub>2</sub>-udledning, trængsel, støj, sundhed, arealanvendelse osv. Udspillet skal ses i sammenhæng med, at vi også vil gøre den offentlige transport mere konkurrencedygtig mod bilen, og at vi ønsker en større sammenhæng mellem mobilitetsplanlægning og byplanlægning. Og ikke mindst bliver vi også nødt til at nedprioritere bilismen. Forskning<sup>7</sup> peger på, at hvis vi skal ændre vores transportvaner, så er det ikke nok med positive incitamenter, der skal også have negative incitamenter til. Derfor skal udspillet også ses i sammenhæng med, at vi vil gøre det dyrere at køre i bil.

## **Cyklens rolle for godstransport**

Cykel kan ikke kun bidrage til at gøre persontransporten mere bæredygtigt, men også godstransporten, hvor ladcykler er vurderet til at have et stort potentiale<sup>8</sup> til at decarbonisere "last mile" levering af gods. Her har vi dog ikke nogle forslag målrettet ladcykler, men vi mener, at den bedste måde at fremme ladcykler til godstransport er at sikre at en markant udbygning af cykelinfrastrukturen, og at lastbiler bliver beskattet<sup>9</sup> i forhold til de samfundsomkostninger, de medfører. På den måde vil virksomheder helt automatisk have et stærkt incitament til at benytte sig af ladcykler.

## Løbende udgifter

### Cykelfradrag

Estimeret årlig udgift: 350 mio. kr.

I dag pendles dagligt 2,5 mio. km på cykel på arbejde.

Den gennemsnitlige turlængde på hovedstadens supercykelstier er 11 km, hvilket betyder, at en del af kilometerne cykles på ture, der allerede i dag kan få kørselsfradrag. En anden del af kilometerne køres på ture, der er kortere end 2 km. Derfor forudsætter vi, at der gives 3 kr. pr. kilometer for i alt 2 mio. kilometer cykel-pendling, svarende til et årligt provenutab for staten på 350 mio. kr.

Det er forventningen, at det nye befordringsfradrag for cykler vil få flere til at cykle. For hver ny kilometer, der køres, vil fradraget koste staten ca. 80 ører, mens gevinsten vil være ca. 5 kr. for ture på elcykel og ca. 8 kr. for almindelig cykel, hvilket altså betyder en solid samfundsgevinst ved hver ny kilometer, der køres med det nye fradrag.

De 350 mio. kr. findes ved at (1) tilbagerulle regeringens nedsættelse<sup>10</sup> af den kilometerbaseret vejafgift og (2) at hæve dieselaflgiften, således at der opnås et samlet provenu efter tilbageløb og adfærd på 350 mio. kr. om året.

## Investeringer

Alternativet ønsker at finansiere investeringerne i udspillet ved at stoppe anlæg-

Indsats	Udgift (mia.)
Supercykelstier	11,015
Større cykelpulje	4,035
Bedre beregningsgrundlag	0,012
Cykelvenlige stationære områder	3
Tilskud til køb af elcykel	0,2
<b>I alt:</b>	<b>18,262</b>

get af nye motorveje.

I infrastrukturplanen 2035<sup>11</sup> er der afsat 51,7 mia. kr. til investeringer i nye vejprojekter og reserveret 12,7 mia. til infrastrukturen til Lynetteholm. Ud af de 51,7 mia. kr., er der allerede igangsat projekter for 2,6 mia. kr., da Kalundborg motorvejens igangsættelse er forsinket til 2024.<sup>12</sup>

Anlægsudgifterne til Kalundborg motorvejen er dog siden forliget steget med

450 mio. kr.<sup>13</sup> Og bl.a. derfor ønsker Alternativet at trække støtten til det projekt. Også udgifterne til Den 3. Limfjordsforbindelse er i anlægsloven steget med<sup>14</sup> 800 mio. kr. siden forliget.<sup>11</sup> Hvis man regner det sammen, er der 63,05 mia. kr. tilbage.

$51,7 \text{ mia. kr.} + 12,7 \text{ mia. kr.} - 2,6 \text{ mia. kr.} + 0,45 \text{ mia. kr.} + 0,8 \text{ mia. kr.} = 63,05 \text{ mia. kr.}$

Alternativet har allerede foreslået at bruge 50 mia. kr. fra infrastrukturplanen til en jordbrugsfond, det efterlader 13,05 mia. kr. Vi foreslår i cykeludspillet investeringer for 18,262 mia. kr. Hvilket betyder, at der mangler 5,556 mia. kr. Disse penge tages fra statens investeringsramme, der i 2025 er på ca. 100 mia. kr.<sup>15</sup>

- 1.** Antallet af cykelture er stagneret, [Det nationale cykelregnskab](#), 06.06.24
- 2.** SDU, [Hvordan får vi flere danskere til at vælge cyklen fremfor bilen?](#), 05.08.23
- 3.** Transportministeriet, [Samfundet tjener 8,39 kr., hver gang du cykler én km i stedet for at tage bilen](#), 14.11.23
- 4.** Cyklistforbundet, [Cykelfremme via økonomiske incitamenter](#), 24.08.24
- 5.** IDA, [Cyklisme og cyklismen i kombination med kollektiv transport](#), 24.02.21
- 6.** Altinget, [14 forskere: Videnscenter for cyklisme skal ikke høre under Vejdirektoratet](#), 26.11.21
- 7.** Line Røjkjær Rasmussen, Niels Agerholm, Anne Vingaard Olesen og Harry Lahrman, [Carrot or Stick? - Traffic Policy Instruments to Influence Sustainable Transport Behaviour](#), 16.06.22
- 8.** OECD, [ITF Transport Outlook 2023](#), 2023
- 9.** Altinget, Klimarådet: [Lastbiler bør beskattes på både kørsel og CO2-udledninger](#), 24.03.22
- 10.** Finansministeriet, [Deludmøntning af Grøn Fond](#), 15.04.24
- 11.** Transportministeriet, [Infrastrukturplan 2035](#), 28.06.21
- 12.** Transportministeriet, [Beslutning om igangsættelse af Kalundborgmotorvejens 3. etape](#), 29.06.23
- 13.** FDM, [Klar bane for Kalundborgmotorvej – uden hul i midten](#), 14.07.23
- 14.** Høringsportalen, [Anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse](#), 07.12.23
- 15.** [Planforløb](#), maj 2024