

Technical University of Denmark



Danmark er cykelland nummer 2 i Europa

Nielsen, Thomas Alexander Sick; Christensen, Linda; Haustein, Sonja; Koglin, Till

Published in:
Cykelviden

Publication date:
2015

Document Version
Early version, also known as pre-print

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Nielsen, T. A. S., Christensen, L., Haustein, S., & Koglin, T. (2015). Danmark er cykelland nummer 2 i Europa. Cykelviden, (Marts).

DTU Library

Technical Information Center of Denmark

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Danmark er cykelland nummer 2 i Europa

Thomas Sick Nielsen, Linda Christensen, Sonja Haustein, Till Koglin

DTU Transport & Lunds Universitet

Forskelligartede mobilitetskulturer

Danmark indtager en flot andenplads blandt de lande hvor der cykles mest, men overgås af Holland. På de følgende pladser kommer en række mere eller mindre kendte cykellande: Tyskland, Finland, Ungarn og Sverige. Europæernes transport kan karakteriseres som forskellige 'mobilitetskulturer' med forskellig vægtning mellem gang og cykling.

Sammenligning af cykling og transportadfærd mellem lande er generelt vanskeliggjort af mangel på data og af, at metoder og datakilder varierer fra land til land. Europakommissionens Eurobarometer-undersøgelser har imidlertid ved flere lejligheder fokuseret på transport, og dermed er det muligt at få sammenlignelige, om end grovkornede oplysninger om bl.a. cyklingen i de forskellige europæiske lande.

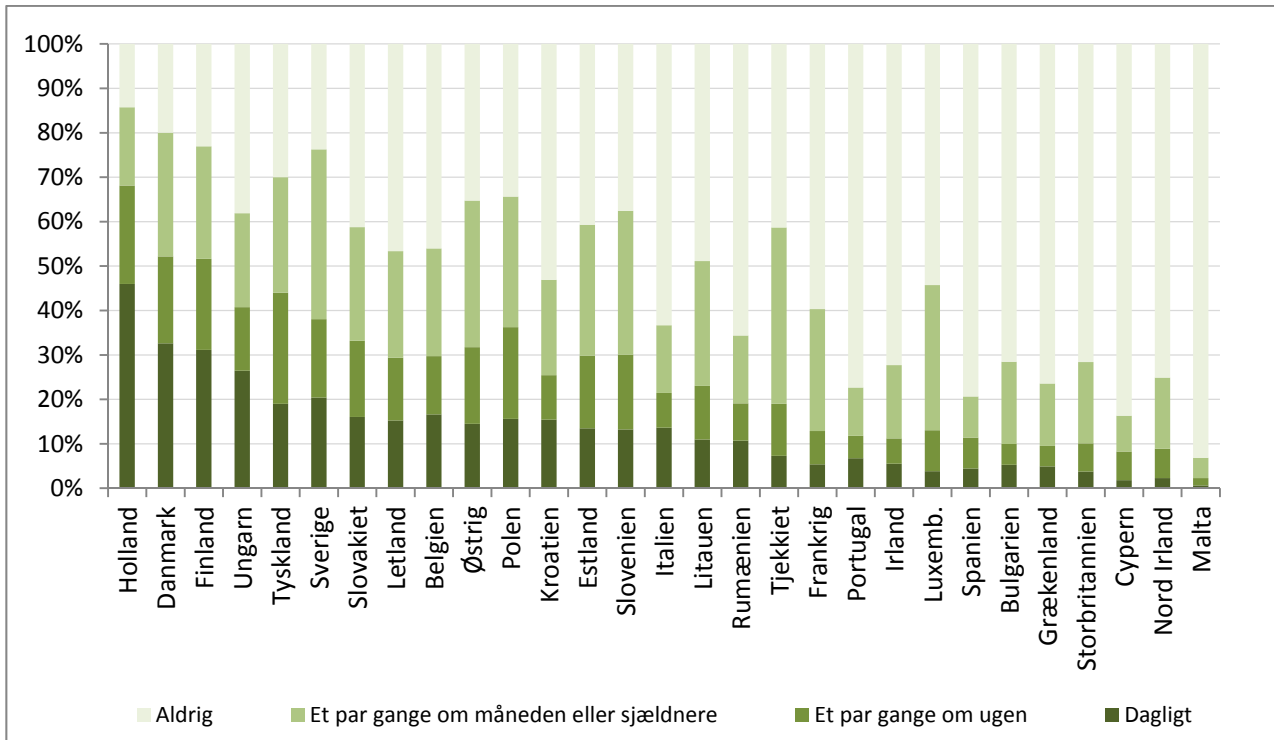
Så meget cykler europæerne

Figur 1 nedenfor viser hyppigheden af cykling i de forskellige lande. Hollænderne fortæller som det mest cyklende folkefærd, at 63 % cykler flere gange om ugen. I Danmark angiver 48 %, at cykle flere gange om ugen. Andre store EU-cykellande er Tyskland, Finland, Ungarn og Sverige hvor over 1/3 af de adspurgte angiver, at cykle flere gange om ugen. Ungarn udmærker sig med sin høje cykelandel som en øst-europæisk ener. Cyklingen er her understøttet af både en længere tradition for at cykle og for at inddrage dette i trafikplanlægningen. Yderligere er der en revitalisering forbundet med en ny identitet for især Budapest som storby i EU.

Tyskland er en del af det nord-europæiske område der cykler mere end resten af Europa. Tyskerne arbejder bl.a. med en national (føderal) cykelstrategi og en lang række tiltag i delstater og byer. Cykelandelen rapporteres at være stigende, men der er store forskelle mellem byerne. Der kan udpeges cykelbyer som f.eks. Münster og Bremen, der står i kontrast til bil- eller kollektiv trafikorienterede byer. Cykelbyerne er ofte studiebyer og har lavere befolkningstæthed end andre.

I Sverige er cyklen blevet mere og mere populær i de senere år, og mange kommuner og byer satser på at understøtte denne trend. Der er dog store forskelle mellem byerne, hvor cykelandelen f.eks. er lav i Stockholm sammenlignet med byer som Malmö og Lund.

Fra de 'store cykellande' følger en lang glidebane ned til ikke-cykellande som Malta, Cypern, Nordirland, Storbritannien, Grækenland og Bulgarien, hvor det er under 10 %, der cykler flere gange om ugen. Overraskende er måske især lande som Malta og Cypern, der på en gang overvejende består af tætte byer, og samtidigt har formået praktisk taget at 'afvikle' både gang og cykling som transportformer i hverdagen.



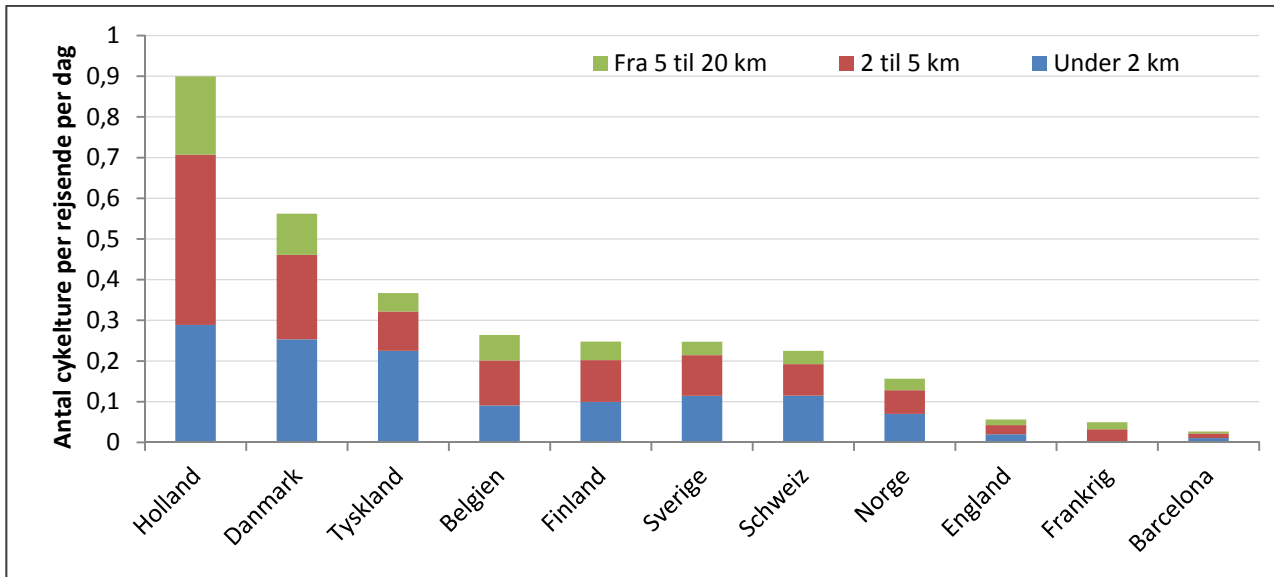
Figur 1: Så ofte cykler man i forskellige europæiske lande. Figuren er baseret på svar fra 27.680 europæere i en undersøgelse gennemført af TNS Opinion for Europa Kommissionen i 2013.

Holland og Danmark

Selvom Holland og Danmark indtager 1. og 2. pladsen inden for cykling, er der store forskelle mellem de to lande. Hollandske tal peger på, at den gennemsnitlige hollænder cykler ca. 850 km om året, mens danskerne tilbagelægger ca. 530 km. Hollænderne cykler med andre ord næsten 60 % mere/længere end danskerne. Dette skyldes først og fremmest, at hollænderne udfører dobbelt så mange ture på cykel over 5 km, og ligeledes dobbelt så mange ture imellem 2 og 5 km som danskerne. Den gennemsnitlige danske cykeltur er med andre ord kortere end den hollandske. Om forskellene imellem Holland og Danmark skyldes kulturforskelle, tættere bystruktur, eller en anden infrastruktur har vi ikke undersøgt. vides ikke.

Både hollændernes og danskernes store cykelaktivitet sker imidlertid på bekostning af gangture. Samlet set bevæger hollænderne sig ganske vist flest kilometer med grønne/aktive transportmidler, men spanierne går og cykler stort set lige så mange kilometer. I mange sydeuropæiske byer spiller gang en meget større rolle end cykling, og i mange tilfælde også en stor rolle som daglig transportform. Forskellene understreger at der inden for EU netop er forskellige mobilitetskulturer. Ses der samlet på cykling og gang falder Danmark længere ned i rækken og ligger stort set på linie med bjerglandene Schweiz og Norge, hvor gang også spiller en større rolle end cykling.

Sammenligning mellem Danmark og andre EU lande kan være med til at give et fingerpeg om, hvor vi kan gøre det bedre. Skal danskernes cykling f.eks. op på det Hollandske niveau skal vi blive meget bedre til at cykle flere mellemlange og lange ture på cykel (ture på 2-5 km og over 5 km). I den sammenhæng er det selvfølgelig oplagt at se nærmere på hvilke hollandske erfaringer og løsninger der evt. kan importeres til Danmark.



Figur 2 Antallet af cykelture pr. person pr. dag inddelt i 3 turlængder: Cykelture under 2 km, 2-5 km, samt cykelture på mellem 5 og 20 km. Opgørelsen er et delresultat af COST projektet SHANTI og baserer sig på diverse europæiske transportvaneundersøgelser udført mellem 2006 og 2010.

Kilder:

Armoogum, J (ed.), Bonsall, P (ed.), Browne, M (ed.), Christensen, L (ed.), Cools, M (ed.), Cornélis, E (ed.), Diana, M (ed.), Guilloux, T (ed.), Harder, H (ed.), Reinau, KH (ed.), Hubert, J-P (ed.), Kagerbauer, M, Kuhnimhof, T (ed.), Madre, J-L (ed.), Moiseeva, A (ed.), Polak, J (ed.), Schulz, A (ed.), Tébar, M (ed.) & Vidalakis, L (ed.) 2014, Survey Harmonisation with New Technologies Improvement (SHANTI). Les collections de L'INRETS.

[http://orbit.dtu.dk/services/downloadRegister/103565942/SURVEY_HARMONISATION_WITH_NEW TECHNOLOGIES_IMPROVEMENT_SHANTI.pdf](http://orbit.dtu.dk/services/downloadRegister/103565942/SURVEY_HARMONISATION_WITH_NEW_TECHNOLOGIES_IMPROVEMENT_SHANTI.pdf)

BMVBS 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012, Berlin

European Commission 2013: Eurobarometer 79.4, May-June 2013. TNS OPINION, Brussels [Producer]; GESIS, Cologne [Publisher]: ZA5852, data set version 3.0.1, doi:10.4232/1.11871.

http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf

Nielsen, T. A. S., Skov-Petersen, H., & Agervig Carstensen, T. 2013: Urban planning practices for bikeable cities - the case of Copenhagen. Urban Research & Practice, 6(1), 110-115. 10.1080/17535069.2013.765108 <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17535069.2013.765108#.VQa09eFc7zF>

Toth, K. 2014: Just for tourists and bankers or for everybody? The bike sharing system BUBI and urban mobility in Budapest, 10th Cosmopolitanities Conference, Networked Urban Mobilities, Aalborg University Campus in Copenhagen, Denmark, November 5, 2014 – November 7, 2014

