FREDENSBORG
KOMMUNE

Fredensborg Kommunes

# CYKELPLAN 2025

# Indhold


4 Forord

6 Vision

8 Cykelstatus 2025

12 Realisering af cykelplanen

14 Fremtidens cyklister

16 En sammenhængende cykeltur

18 Cykelvenlige arbejdspladser

20 Trygge og sikre cyklister

22 Cykling i fritiden

24 Et langt cykelliv – op på cyklen (igen)

26 God cykeldata

27 Kildeliste


Fredensborg Kommune
Layout: HAM:AD Visuel Kommunikation
Offentliggjort: 01.09.2025

# FORORD

*Lars Simonsen*
*Formand for Plan-, Trafik- og Klimaudvalget*

Cykling skal forbedre sundhed, trivsel og klima i Fredensborg Kommune.

Vi er stolte af at præsentere en plan for, hvordan vi gør det mere attraktivt at cykle i Fredensborg Kommune. Vi vil skabe en kommune, hvor cykling er en naturlig del af hverdagen, og hvor cyklen er et vigtigt og godt transportmiddel for alle, uanset alder og baggrund. Flere skal cykle oftere, fordi det både er til gavn for sundhed, mobilitet, trivsel og klima.

Den cykelplan, du er ved at læse nu, sætter rammerne for den indsats, vi mener, der skal til.

Transport binder vores hverdag sammen og er et resultat af dagligdagens forpligtigelser og gøremål. Når transporten foregår på cykel, forbedrer det ikke bare den fysiske sundhed, men kan også forbedre det mentale helbred.

**Vi vil skabe en kommune, hvor cykling er en naturlig del af hverdagen, og hvor cyklen er et vigtigt og godt transportmiddel for alle, uanset alder og baggrund. Flere skal cykle oftere, fordi det både er til gavn for sundhed, mobilitet, trivsel og klima.**

*Billede 1 Cyklister på rekreativ cykeltur i Fredensborg Kommune*

Cykling har også en betydelig klimaeffekt. Når cyklen erstatter ture i fossildrevne biler, begrænser det vores $CO_2$-udledninger. Vi har som kommune sat os for, at transportsektoren skal være klimaneutral senest i 2040. Målet kan ikke nås blot ved køb af elbiler. Der er også brug for, at vi ændrer transportvaner, og at cyklen bliver en del af hverdagen for flere.

Det er ikke nemt at ændre vaner. Derfor handler cykelplanen om, hvordan borgere, virksomheder og kommunen kan samarbejde om at fremme cyklen som en sund og klimavenlig transportform.

Med vores klimaplan har vi sat et mål om, at mindst 17 % af de ture, vi som borgere i Fredensborg Kommune tager på, foregår på cykel i 2030.

Cykelplanen indeholder syv strategiske temaer, der danner grundlaget for vores indsatser.

**Med vores klimaplan har vi sat et mål om, at mindst 17 % af de ture, vi som borgere i Fredensborg Kommune tager på, foregår på cykel i 2030.**

Disse temaer omfatter alt fra forbedringer af infrastruktur og trafiksikkerhed til fremme af cykling blandt børn og unge samt samtænkning af cykling med offentlig transport. Hvert tema er vigtigt for at skabe en stærk cykelkultur i kommunen.

Vi vil gerne takke alle, der har bidraget til udviklingen af denne cykelplan. Jeres input, ideer og engagement har været en stor hjælp. Sammen kan vi skabe en kommune, hvor cyklen er en naturlig del af vores liv og bidrager til en sundere, grønnere og mere bæredygtig fremtid.

# VISION

**Baggrund**
Fredensborg Kommune vil være en cykelkommune. Vi har et godt udgangspunkt for at arbejde med cykling i vores fire bysamfund, hvor grønne områder, indkøbsmuligheder og institutioner overvejende er forbundet af separate stisystemer. Kommunens smukke landskaber og naturområder giver desuden gode muligheder for oplevelser og motion på cykel.

Vi har i mange år arbejdet for at fremme cykling i Fredensborg Kommune. Andelen af ture på cykel er dog faldet over de sidste år. Tendensen ses både i kommunen og på nationalt plan. Nedgangen i cykelture hænger primært sammen med en stigning i biltrafik. Årene under covid-19-pandemien påvirker dog også målingerne med en øget andel af gåture.

Med denne cykelplan ønsker Fredensborg Kommune at øge fokus på cyklisme og vende udviklingen. Det vil vi, fordi cykling har mange fordele – både i forhold til sundhed, mobilitet, trivsel og klima.

**Sundhed**
Som aktiv transportform har cykling gavnlige sundhedseffekter, både mentalt og fysisk. En cykeltur giver bl.a. motion, frisk luft og en pause til hovedet – både for børn og voksne. De fysiske sundhedseffekter gælder uanset cykeltype – el-cykling er også gavnlig for sundheden.

**Mobilitet**
Cyklen giver frihed og uafhængighed uanset alder. Det gælder både for barnet, der selv kan komme omkring, pendleren, som springer bilkøen over, og pensionisten, som ikke er afhængig af familiemedlemmer for at komme rundt.

**Trivsel**
Cykling skaber glæde og øget trivsel. Nye oplevelser på cykel i naturen eller troen på egne fysiske færdigheder kan øge trivslen blandt børn, men også blandt voksne, som døjer med fysiske eller mentale helbredsudfordringer.

**Klima**
Cykling er en effektiv måde at begrænse $CO_2$-udledninger fra transportområdet. Det gælder ikke mindst, når cykling – eventuelt kombineret med offentlig transport – erstatter kørsel i benzin- og dieselbiler.

## Vores visioner og mål

Vi vil med cykling forbedre borgernes sundhed, trivsel, mobilitet og klimaaftryk.

•

Vi vil arbejde for, at flere kommer op på cyklen gennem hele livet.

•

Vi vil arbejde for, at de, der cykler, cykler oftere og til flere formål.

## Det overordnede mål for cykelplanen er,

at 17 % af alle ture i 2030 tages på cykel, og at det i 2040 er 18 % af alle ture, som vist i Figur 1. Målsætningen er fastsat i Fredensborg Kommunes klimaplan.

## Vores fokus

Cykelplanen handler bredt om cykling - både på almindelige cykler og elcykler. Planen omfatter to slags initiativer:

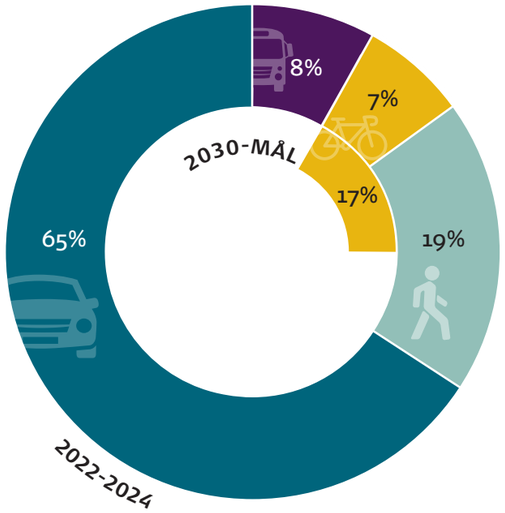
**1.**
Tiltag, der motiverer flere til at cykle, eksempelvis gennem leg, information eller udlån af særlige cykler.

**2.**
Tiltag, der forbedrer cykelforholdene, eksempelvis nedsættelse af hastighed på veje, bedre belysning, vedligehold af stier eller nye cykelforbindelser.

*Figur 1. Mål for turfordelingen i Fredensborg Kommune [%].*

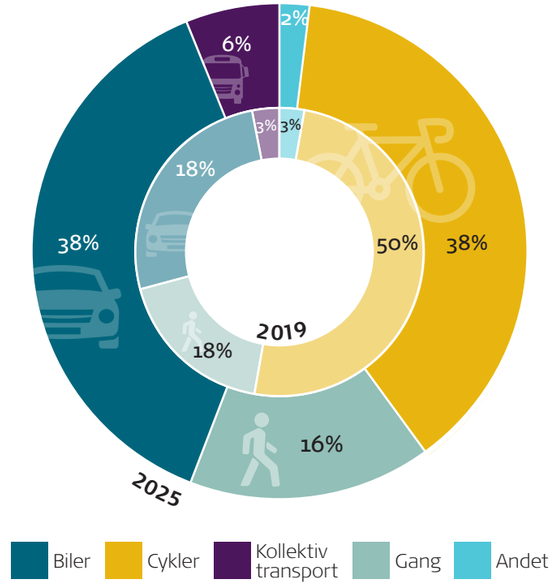
# CYKELSTATUS 2025

**Cykelandelen er faldet**
Andelen af rejser med cykel i Fredensborg Kommune er faldet fra 16 % i 2017-2019 til 7 % i 2022-2024.



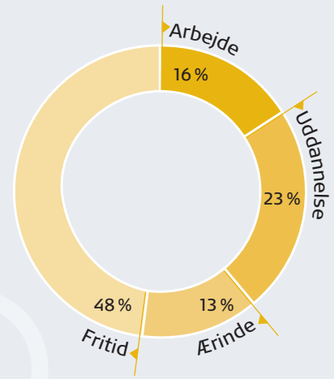

*Figur 2. Rejser fordelt på tranportmiddel.*

**Skolebørn er mindre aktive end tidligere**
Andelen af skolebørn, der cykler til skole, er faldet fra 50 % i 2019 til 38 % i 2025. 76 % af de cyklende elever brugte cykelhjelm. 85 % af alle skolebørn i Fredensborg Kommune opfatter skolevejen som tryg.

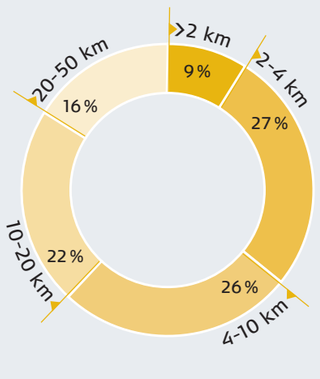



*Figur 3. Elevers transport til skole fordelt på transportmiddel*

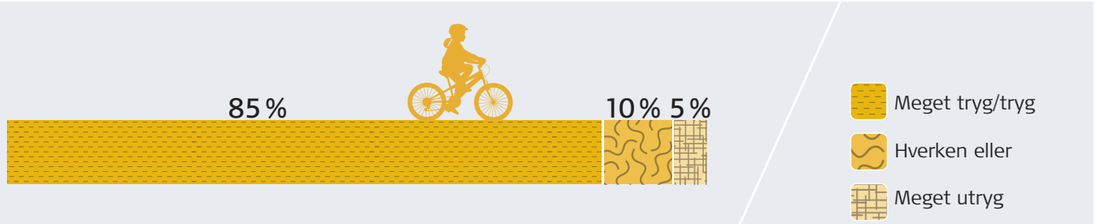
**Cyklen bruges mest i fritiden**
48 % af alle cykelture i Fredensborg Kommune i perioden 2022-2024 var i fritiden. 62 % af alle cykelture i kommunen var under 10 km.




*Figur 4. Andel af cykelture fordelt på formål.*




*Figur 5. Andel af cykelture fordelt på turlængde.*

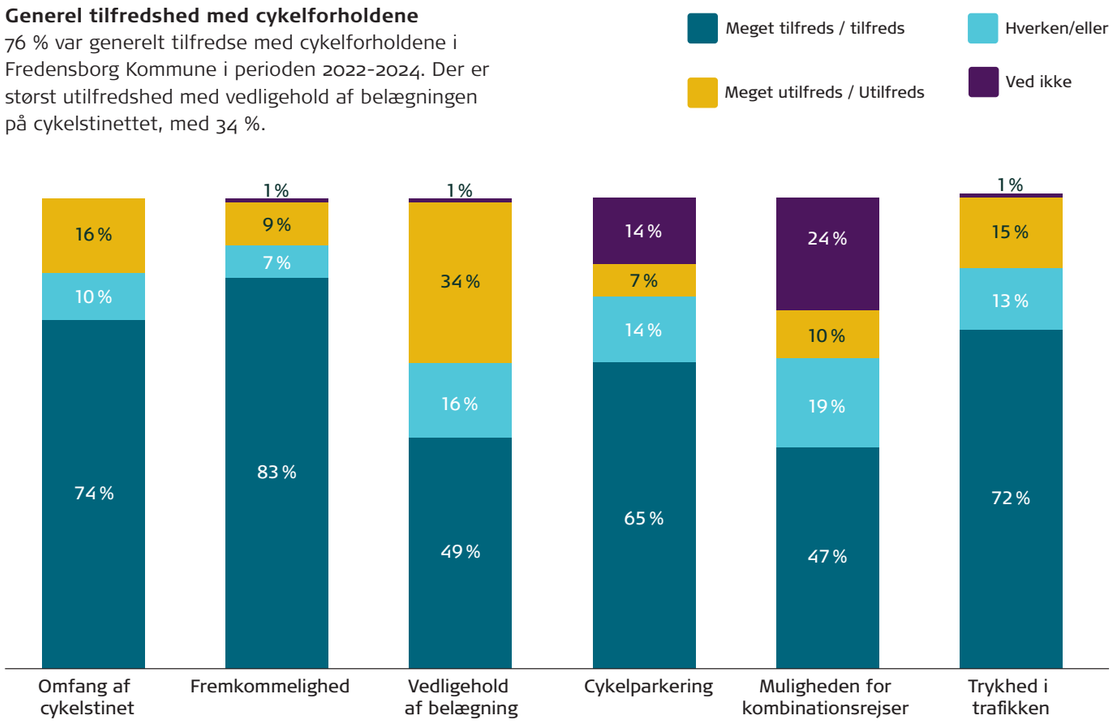



*Figur 6. Elevernes opfattelse af skolevejen 2025*

Data: Transportvaneundersøgelsen 2025, DTU og Transport- og Tryghedsundersøgelsen 2025, Transportlaboratoriet.

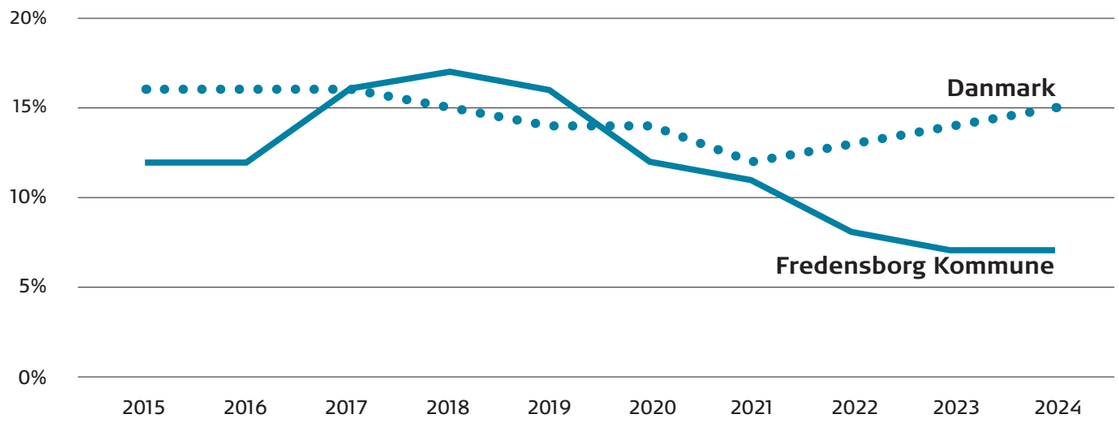
# CYKELSTATUS 2025

**Generel tilfredshed med cykelforholdene**
76 % var generelt tilfredse med cykelforholdene i Fredensborg Kommune i perioden 2022-2024. Der er størst utilfredshed med vedligehold af belægningen på cykelstinettet, med 34 %.




*Figur 7: Tilfredshed med cykelforholdene*

**Cykeltrafikken er faldet mere i Fredensborg Kommune end på landsplan**
I corona-årene faldt andelen af rejser på cykel. Tendensen i Fredensborg Kommune er en fortsat faldende andel af cykelrejser, mens det på nationalt plan ser ud til, at flere kommer tilbage på cyklen.




*Figur 8. Andelen af rejser på cykel [%] ud af det samlede antal af rejser i kommunen.*

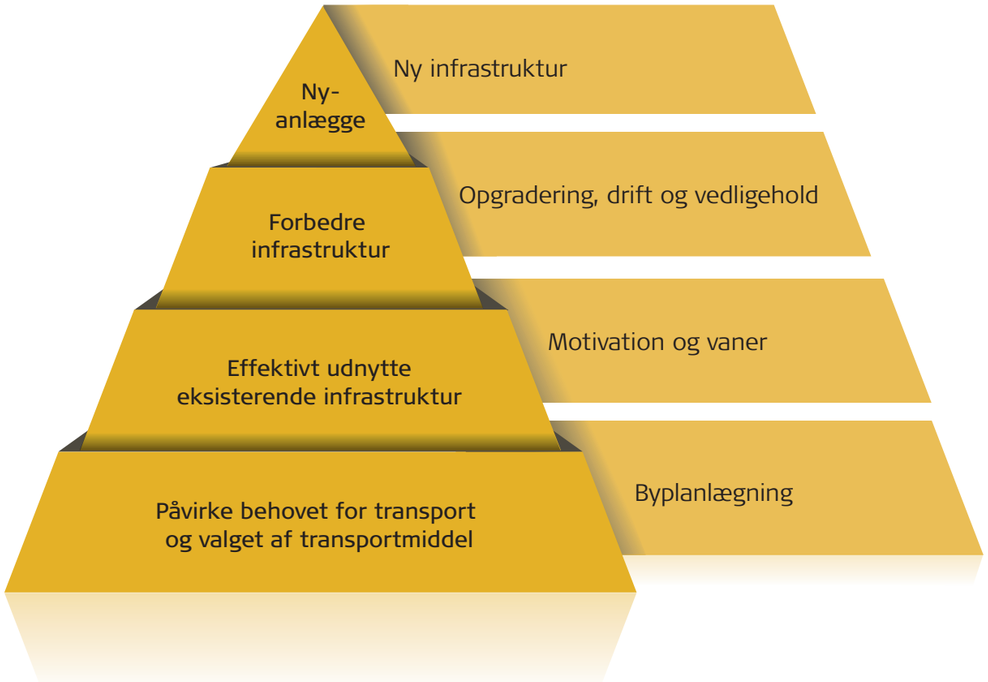
# Realisering af cykelplanen

**Handlingsplan**
Fredensborg Kommunes cykelplan vil blive implementeret igennem en række indsatser, som strækker sig over fireårige perioder. Den første periode realiseres med Handlingsplan for cyklisme i 2026-2029. Efter hver periode vil et cykelregnskab gøre status på cykelplanens visioner og overordnede målsætninger samt de individuelle målsætninger for hver indsats.

**Principper for prioritering**
Vi skal sikre den størst mulige effekt af investeringerne i cykelfremme. Derfor udvikles og prioriteres cykelindsatserne efter de fire prioriteringsprincipper, der er vist i pyramiden i Figur 9 :

1. *Påvirke behovet for transport og valget af transportmiddel*
   Dette har højest prioritet. Vi vil påvirke behovet for transport, fx ved at muliggøre hjemmearbejde på kommunale arbejdspladser eller planlægge for en tæt by, hvor dagligdagens gøremål er indenfor cykel- eller gåafstand.
2. *Effektivt udnytte den eksisterende infrastruktur*
   Man kan komme langt for relativt få midler ved at udnytte den eksisterende infrastruktur bedre, fx ved at optimere signaler, ændre afmærkninger eller lave kampagner og kompetenceudviklende indsatser, som får flere op på cyklen.
3. *Forbedre infrastruktur*
   Vi vil vedligeholde og forbedre den eksisterende infrastruktur for at fastholde dem, der vælger at cykle, fx ved vedligehold af stier og etablering af sikre krydsninger for bløde trafikanter.
4. *Nyanlægge*
   Vi vil udbygge infrastrukturen, så det bliver mere attraktivt at cykle, fx ved at anlægge supercykelstier og realisere nye stiforbindelser.

Det er dyrt og klimabelastende at anlægge nyt. Derfor er udgangspunktet at sætte mest fokus på at forbedre og udnytte den eksisterende cykelinfrastruktur.




*Figur 9 Realiseringspyramiden: Pyramiden illustrerer, at det er vigtigt at planlægge for en tæt by, motivere til at komme op på cyklen og vedligeholde eksisterende stier for at fremme cykling.*



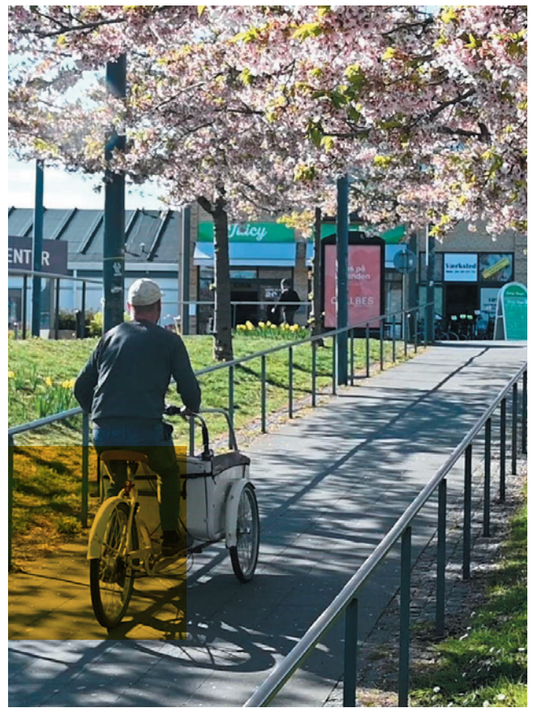
**Målgrupper**
Vi vil fremme cykling sammen med kommunens borgere, besøgende og erhvervsliv. Sammen vil vi skabe en attraktiv cykelkultur i vores kommune. Vi skal undervejs i implementeringen af cykelplanen derfor have et tæt samarbejde med lokale for at sikre, at vi når vores mål. I cykelplanen arbejder vi med nedenstående målgrupper. Ved at nå ud til og engagere disse grupper kan vi skabe en bred og inkluderende cykelkultur i Fredensborg Kommune.

- *Børn og unge (3-19 år):*
  Fokus på cykelundervisning og trafikal adfærd samt trygge og sjove børneruter, samarbejde med forældre, overgang til ungdomsuddannelse og cykling til fritidsaktiviteter.
- *Cykelpendlere*
  Forbedring af cykelinfrastruktur mellem bolig og arbejdsplads, samarbejde med øvrige kommuner i regionen og samarbejde med virksomheder om cykelvenlige arbejdspladser.
- *Seniorer (65+ år)*
  Fokus på sikkerhed og tilgængelighed, cykelfællesskaber og forebyggelse.
- *Cykelturister*
  Forbedring af attraktive cykelruter i naturområder og samarbejde om elcykelvenlige turistdestinationer.
- *Motionister*
  Fokus på mental og fysisk sundhed, samarbejde med idrætstilbud og fritidsaktiviteter.

Viden om de forskellige målgrupper, deres transportvalg og hverdagsliv danner grundlaget for de indsatser, som cykelplanen igangsætter. Hver målgruppe har forskellige motiver for at cykle, og det kræver derfor noget særligt at fremme cykling hos hver gruppe. Forholdene for at cykle lokalt er for eksempel gode, da hvert bysamfund i kommunen har et omfattende separat stisystem. Dette kommer særligt skolebørn til gode, mens pendlere og turister har andre mere regionale behov.

**Strategiske temaer**
Syv strategiske temaer danner rammen for Fredensborg Kommunes arbejde med cykling. Temaerne er formuleret og baseret på en målgruppeanalyse udarbejdet i 2023-2024. De syv temaer er uddybet i de kommende afsnit.

| Syv strategiske temaer | |
|---|---|
| 1. | Fremtidens cyklister |
| 2. | En sammenhængende cykeltur |
| 3. | Cykelvenlige arbejdspladser |
| 4. | Trygge og sikre cyklister |
| 5. | Cykling i fritiden |
| 6. | Et langt cykelliv – op på cyklen (igen) |
| 7. | God cykeldata |



# Fremtidens cyklister

**Baggrund**
Børn og unge er fremtidens trafikanter. Hvis man har cyklet som barn, er man mere tilbøjelig til at cykle som voksen. Cykling har en positiv indvirkning på børn og unges indlæring og koncentration. Ligeledes giver cykelfærdigheder børn en større følelse af selvstændighed og frihed, hvilket har en positiv effekt på deres oplevede livskvalitet og trivsel. At tilegne sig og bevare cykelfærdigheder er en del af at mestre livet. Derudover kan cykelturen forebygge flere livstilssygdomme senere i livet.

**Cykling til skole og daginstitution**
Kommunens separate stisystemer muliggør cykling i en tidlig alder ved de fleste skoler. På trods af dette cykler færre børn end tidligere i Fredensborg Kommune, mens flere børn bliver kørt i skole i bil. Udviklingen har resulteret i flere biler omkring vores skoler og institutioner ved mødetid, hvilket kan skabe utrygge situationer for lette trafikanter. Utryghed i trafikken, især omkring skoler, er én af grundene til, at forældre tøver med at lade deres børn cykle. Erfaring fra kommunernes cyklistprøve i 6. klasse viser desuden, at børn bliver dårligere og dårligere til at cykle.

Vi vil være med til at vende denne udvikling ved at prioritere tiltag, der forbedrer tryghed og trafiksikkerhed ved skolerne, og ved at skabe en ny generation af entusiastiske og sikre cyklister, der kan bære cykelkulturen videre ind i fremtiden.

**Den travle børnefamilie**
Hverdagslogistikken med at hente og bringe børn, i en børnefamilie med to arbejdende forældre, bliver ofte løst med én eller to biler - også selvom børn og forældre gerne vil cykle. Kommunale erfaringer med udlån af el-ladcykler viser dog, at hele familiens transport potentielt kan ændres med en ladcykel.

El-ladcyklerne bliver brugt til at hente og aflevere samt til fritidsformål. Erfaringen er, at de giver mere nærvær og kvalitetstid som familie. Vi vil som kommune fortsat understøtte, at børnefamilier kan vælge et alternativ til bilen.

*Billede 2. Børnefamilie i Fredensborg Kommune, som har lånt en el-ladcykel.*



**Cykling fra et børneperspektiv**
Kommunal erfaring viser, at børn ofte gerne vil cykle, da de synes, det er sjovt. Cyklen er essentiel for børnenes bevægelsesfrihed. Børn kan godt lide at cykle sammen med deres venner og cykler sjældent direkte fra A til B, men gør stop og tager afstikkere på vej hjem fra skole. Fredensborg Kommune vil sammen med kommunens børn finde måder at forbedre cykelvejene på, da børn ofte har andre perspektiver end voksne. Nogle børn kan blive utrygge ved knallerter, tunneller eller store hunde, mens andre ser naturområder som kedelige og foretrækker rum med fx legepladser langs deres cykelrute.

**Turen til ungdomsuddannelse**
På nationalt plan er tendensen en drastisk nedgang i ture på cykel, når unge fylder 18 år og/eller starter på ungdomsuddannelse. Unge i Fredensborg Kommune vælger oftest uddannelser i nabokommunerne Helsingør, Hørsholm og Hillerød.

I Fredensborg Kommune vil vi arbejde for, at det bliver nemmere at komme til ungdomsuddannelse. Derfor vil vi gøre mulighederne for at kombinere cykel og offentlig transport bedre, så rejsetiden bliver reduceret for vores unge.

**Derfor arbejder vi for at:**

- styrke cykling i børnehaver, hvor cykling er sjovt og giver børn og pædagoger mulighed for at komme på cykeltur.
- gennemføre indsatser, der motiverer forældre og børn til at cykle sammen og gør det trygt og sikkert at ankomme på cykel til skole, fritidstilbud og daginstitution.
- gøre cykel-tog/bus-rejser til det nemme og hurtige valg, når unge skal pendle til uddannelse.
- lære børn og unge at færdes sikkert og trygt i trafikken, så de reflekterer over deres adfærd og de valg, de tager som cyklister.

**Lange rejsetider**
De unge i Fredensborg Kommune er fordelt på ungdomsuddannelser på 120 forskellige lokaliteter og har, sammen med unge i Dragør Kommune, længst rejsetid i offentlig transport til uddannelse i regionen.

Lang rejsetid i offentlig transport betyder statistisk set et højere frafald fra uddannelserne og tilskynder formentlig også til tidligt bilejerskab blandt kommunens unge.

**Færre børn cykler**
Fra 2019 til 2025 faldt andelen af børn, der cykler til skole, fra 50 % til 38 % i kommunen. I kommunen bliver 38 % af børnene kørt i bil til skole, hvilket er over landsgennemsnittet. De yngste børn bliver kørt mest i bil.

# En sammenhængende cykeltur

**Baggrund**
Fredensborg Kommune ønsker at sætte et særligt fokus på pendlercykling, da voksne i den arbejdsdygtige alder transporterer sig flest kilometer per dag, sammenlignet med andre aldersgrupper. Cykling til arbejde giver motion i hverdagen og har en positiv klimaeffekt. Hvis cyklen skal konkurrere med bilen på tid og komfort over længere strækninger, er det nødvendigt, at cykelinfrastrukturen er sammenhængende og koblet godt sammen med kollektiv trafik.

**Lange afstande for pendlere**
I gennemsnit pendles der 23 km til arbejde i Fredensborg Kommune. 29 % af borgerne i Fredensborg Kommune, som er i arbejde, arbejder i kommunen.

**Motivation for at cykle**
Lange afstande og usammenhængende infrastruktur fremhæves ofte som årsager til at fravælge cyklen til arbejde. Dertil kommer, at mange har gøremål såsom at hente og bringe børn eller købe ind på vej til eller fra arbejde. Modsat vælges cyklen også til for at få mere motion, mere overskud, mere frihed og mindre stress ind i en travl hverdag. Kommunale erfaringer indikerer, at udlån af elcykler radikalt kan ændre transportvaner.

Deltagerne, som har lånt en elcykel eller en el-ladcykel, cykler længere og til flere gøremål. De som fortsætter med at cykle på elcykel har i gennemsnit 12 km til arbejde. Fredensborg Kommune vil fortsætte med at inspirere pendlere til at cykle til arbejde ved eksempelvis at tilbyde afprøvning af elcykler.

**Bedre cykelparkering giver flere cyklister**
Det skal være nemt at kombinere cykel og tog i vores kommune. God og sikker cykelparkering er vigtig i forhold til at gøre cyklen til et attraktivt transportmiddel. Fredensborg Kommune vil særligt fokusere på at forbedre cykelparkeringen ved vores fire store stationer, hvoraf Fredensborg og Kokkedal Station allerede har fået opgraderet cykelparkeringen i henholdsvis 2022 og 2023.

Vi ved, at forskellige cyklister stiller forskellige krav til det sted, de vælger at parkere deres cykel. Fælles for alle cyklister er ønsket om, at cykelparkeringen er sikker og tryg, at der er en tilstrækkelig mængde cykelstativer, at den er nem at komme fra og til, og at den er overdækket. For elcyklister er det særligt vigtigt at arbejde med frygten for cykeltyveri. Dette kan gøres ved at sikre mulighed for fastlåsning af elcykel og eventuelt batteri.

I vores planlægning af nye byområder vil vi kontinuerligt arbejde for, at cykelparkering skal etableres, hvor det er let tilgængeligt for brugerne og i umiddelbar nærhed til indgangspartier.

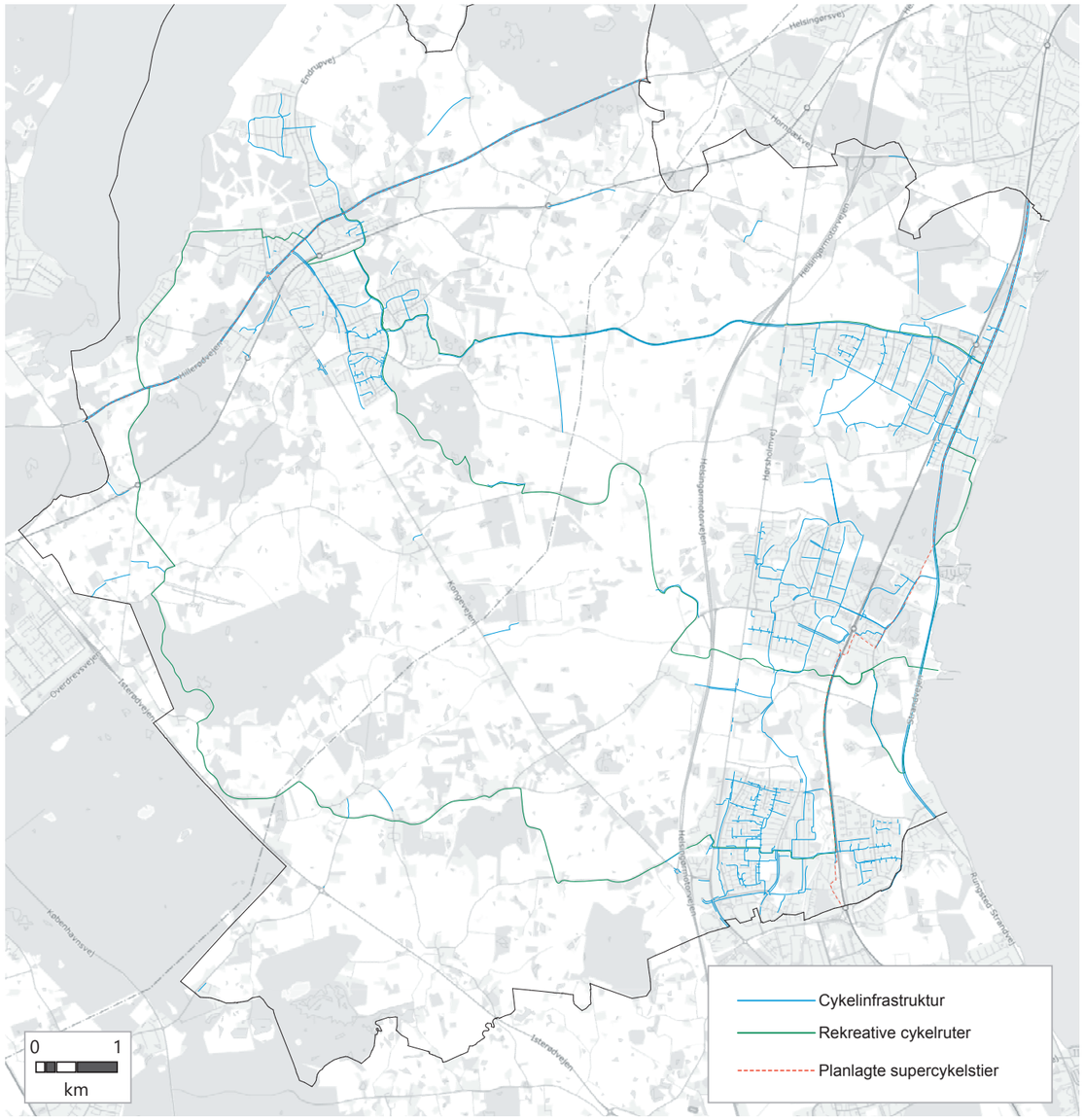
**Udbygning og forbedring af cykelstinettet**
Borgere pendler på tværs af kommunegrænserne. Derfor vil vi med tværkommunale samarbejder om udbygning af supercykelstinettet forbedre mulighederne for at cykle til arbejde. Fredensborg Kommune vil fortsat arbejde for at anlægge regionale supercykelstier, som skal forbinde kommunen med arbejdspladser i henholdsvis Hillerød, Helsingør, Hørsholm og Holte. Vi vil desuden forbedre drift og vedligehold af stierne, som beskrevet på side 21.

Fredensborg Kommune har i omegnen af 30 vejstrækninger med manglende cykelinfrastruktur, såkaldte missing links, i kommunens stinet. Kommunen vil prioritere at forbedre sammenhæng på det eksisterende net.

Kommunens veje er inddelt i fem vejklasser. Nyanlæg af cykelinfrastruktur prioriteres på 'trafikveje' for at skabe forbindelser mellem bysamfundene, herunder kongevejene, og på 'primære lokalveje'. Lokalveje forbinder lokalområder i kommunens bysamfund, og mange lokalveje er ikke cykelvenlige. For at sikre bedre forbindelser på tværs af bysamfund, skal vejene udformes, så de tilgodeser lette trafikanter og lavere hastighed.

**Cykelparkeringsnormer**
Når der bygges nyt i Fredensborg Kommune, stiller vi krav til etablering af cykelparkering.

| Anvendelse | Antal pladser |
|---|---|
| Tæt/lav boliger | 2 pr. bolig |
| Etageboliger | 2 pr. bolig |
| Ungdomsboliger | 1 pr. bolig |
| Detailhandel | 1:100 m² etageareal |
| Erhverv | 0,5:100 m² etageareal |
| Institutioner | 0,5 pr. ansat, samt et areal til kort parkeringsophold |
| Skoler | 0,5 pr. elev og ansat |




*Billede 3 Kort over cykelinfrastruktur, planlagte supercykelstier, samt interne rekreative ruter i 2025.*

**Omfanget af stinettet**
Tilfredshedsgraden med omfanget af cykelstinettet var i 2024 på 74 %, men der er udfordringer med manglende sammenhæng mellem kommunens bysamfund. Der er eksempelvis ikke cykelinfrastruktur som forbinder Kokkedal med Fredensborg. (Den nationale cyklistundersøgelse, 2024).

**Derfor arbejder vi for at:**

- gennemføre indsatser, som motiverer pendlere til at cykle til arbejde.
- forbedre fysiske forhold på kommunens veje og stier, så løsninger kommer flest mulige borgere til gode.
- reducere antallet af "missing links" i cykelstinettet.
- etablere regionale supercykelstier, som løber igennem Fredensborg Kommune inden 2040.
- forbedre muligheder for kombinationsrejser og forbedre cykelparkering ved stationer, så pendlere i højere grad kan benytte cykel og kollektiv transport.

# Cykelvenlige arbejdspladser

*Billede 4 Cyklende medarbejder i hjemmeplejen*

**Baggrund**
Mange virksomheder prioriterer sundhedsindsatser på arbejdspladsen. Her er cykling en mulighed for motion til/fra arbejde eller i arbejdstiden. Som den største arbejdsplads i kommunen har Fredensborg Kommune et særligt ansvar for at gå forrest og vise, hvordan arbejdspladsen kan skabe gode rammer for cykling. Vi vil som en virksomhed, der arbejder med miljø og social bæredygtighed, fremme cyklisme blandt vores medarbejdere og dele ideer og erfaringer med kommunens virksomheder.

På vores kommunale arbejdspladser varierer det fra enhed til enhed, hvor almindeligt det er at tage cyklen. I nogle enheder, som i hjemmeplejen, er cykling en stor del af hverdagen. I andre bruges bilen langt oftere. Vi ønsker at tage ansvar for, hvordan vores medarbejdere transporterer sig og forbedre cykelkulturen i arbejdstiden. Når man cykler i arbejdstiden, kan det desuden inspirere til mere cykling uden for arbejdstiden.

Vi vil skabe gode fysiske rammer for at ankomme til arbejde på cykel. Det handler om at sørge for badefaciliteter, tørreskabe, aflåst og tilstrækkelig cykelparkering og firmacykler. Fredensborg Kommune vil arbejde for, at medarbejdernes cykler og de kommunale elcykler i hjemmeplejen og til de udkørende terapeuter kan parkeres sikkert, og at der er tørreskabe til medarbejderes tøj.

Det er vores erfaring fra deltagelse i kampagner som Vi Cykler til Arbejde, at en kontinuerlig indsats for at skabe opmærksomhed på og engagement i at cykle er nødvendig for at udvikle en cykelkultur på vores arbejdspladser.

**KOMMUNEN SOM ARBEJDSPLADS**
Fredensborg Kommune beskæftiger knap 3000 medarbejdere på rådhuset, plejehjem, i skoler og børnehaver med mere.

En undersøgelse i 2019 på rådhuset viste, at over 80 % af medarbejderne pendler i bil til arbejde, mens en undersøgelse i 2023 viser, at størstedelen af de cyklende medarbejderne på rådhuset ankommer på elcykler.

Til sidst vil vi som kommune understøtte de medarbejdergrupper som i deres arbejde er afhængige af at cykle på eksempelvis borgerbesøg. Vi skal hjælpe medarbejdere eksempelvis fra andre baggrunde eller med fysiske skavanker, som ikke føler sig trygge ved at sætte sig op på en cykel. Vi vil arbejde for, at voksne også kan få cykelundervisning og hjælp til at komme op på cyklen (igen).

**Derfor arbejder vi for at:**
- forbedre mulighederne for at benytte cyklen i arbejdstiden for kommunens ansatte på alle kommunale arbejdspladser i kommunen.
- skabe de bedste fysiske rammer for at cykle på kommunale arbejdspladser.
- kontinuerligt at inspirere og motivere kommunale medarbejdere til at cykle i arbejdstiden og til og fra job.

# Trygge og sikre cyklister

**Baggrund**
For at få flere til at cykle, er det afgørende, at de føler sig trygge og er sikre i trafikken. Fredensborg Kommune skelner mellem trafikal tryghed og trafiksikkerhed.

Trafikal tryghed handler om en subjektiv opfattelse af at færdes i trafikken, og trafiksikkerhed er en objektiv registrering af forskellige typer af ulykker. Alder og cykelerfaring har ofte betydning for følelsen af tryghed. Hvis man ikke føler sig tryg på den objektivt trafiksikre cykelinfrastruktur, så bruger man den ikke. Fredensborg Kommune anser derfor arbejdet med at højne følelsen af tryghed lige så vigtig som at anlægge en trafiksikker infrastruktur.

**Smalle stier**
Smalle cykelstier kan opleves utrygge. Det forstærkes af, at der er kommet nye typer af cykler, der fylder mere og/eller kører i højere fart, på cykelstierne.

Elcykler og ladcykler er gavnlige, idet det er et sundt og grønt alternativ til bilen. De skal dog bruges lovligt, fornuftigt og med omtanke for øvrige trafikanter. God skiltning, opdeling af stier og udvidelse af stibredden kan gøre vores stier robuste til fremtiden.

**Risiko for uheld**
Ved at holde cykelstierne i god stand behøver cyklisten ikke bekymre sig om unødvendige forhindringer, men kan i stedet nyde turen. Der er to målgrupper, som er særligt sårbare, når stierne ikke er i god stand – børn og ældre. Hvis ens balance eller cykelfærdigheder ikke er i top, kan et hul i vejen, en mørk sti eller et skarpt sving nemt resultere i et fald på cyklen. Belysning er vigtig for cyklisters sikkerhed og tryghed, og kan øge de timer, der bliver cyklet i. Belysning har også påvirkning på valg af rute eller på om fx børn og unge cykler hjem fra deres fritidsaktivitet.

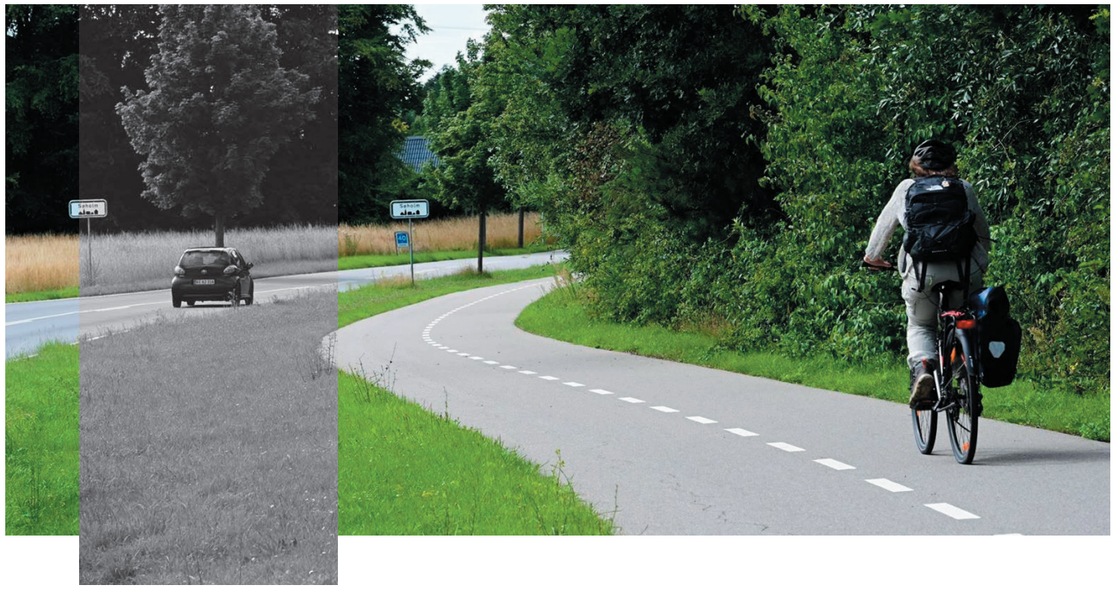
Skader blandt ældre er ofte alvorligere på grund af generel aldring. Derfor er det vigtigt at sørge for, at stisystemerne er trygge for cyklister med forringet mobilitet. Derudover bevæger både børn og seniorer sig ikke lige så hurtigt som de andre trafikanter, og det betyder, at de er afhængige af krydsningsheller ved veje, hvor bilerne kommer i høj fart. Krydsninger af store veje kan være særligt vanskeligt for cyklister, som skal fra kommunens landområder til de fire bysamfund.

Fredensborg Kommune vil undersøge data fra skadestuer, så vi kan forbedre løsninger for cyklister og forebygge uheld med cyklister involveret.

**Forbedret drift og vedligehold**
Fredensborg Kommune anerkender, at drift og vedligehold spiller en afgørende rolle for at nå det overordnede mål om, at flere cykler. Kommunen vil bestræbe sig på at øge vedligeholdelsesniveauet på stierne og foretage tilbagevendende komfortmålinger af stinettet.

I samarbejde med Nordsjællands Park og Vej vil vi vende udviklingen og gøre flere cyklister i kommunen tilfredse med stiernes stand.

**Derfor vil vi arbejde for at:**
- alle typer af cyklister føler sig trygge ved at bruge stierne, og at påvirke cyklisters adfærd ift. en større gensidig hensyntagen.
- blive klogere på, hvilke typer af ulykker der sker, hvor cyklister er involveret.
- forbedre driften og vedligeholdelsen af kommunens stier og øge tilfredsheden hermed.
- sikre tilstrækkelig stibelysning for cyklister på strækninger og lokaliteter med særligt behov.



**GENNEMGANG AF STIERNE**
I sommeren 2023 blev kommunens stisystem cyklet igennem for at få direkte erfaring med at være cyklist i Fredensborg Kommune.

På gennemkørslen af stierne blev der bl.a. registreret:
- 60 strækninger, som ikke lever op til de vejtekniske anbefalinger for stibredde
- 37 huller i belægningen og 36 skæve brønddæksler
- 10 risikable krydsninger af veje med biler i høj hastighed
- 37 uhensigtsmæssige overkørsler, hvor det er utrygt at cykle

**FORRINGET TRYGHEDSFØLELSE**
I 2024 var 34 % af cyklisterne, som deltog fra Fredensborg Kommune, i den nationale cyklistundersøgelse, utilfredse eller meget utilfredse med vedligeholdelsen af belægningen på cykelstierne i kommunen. Utilfredsheden er steget siden 2016. Siden 2016 er frygten for at ende i et trafikuheld med andre cyklister eller bilister også steget i kommunen.

# Cykling i fritiden

**Baggrund**
Der er et stort potentiale i at arbejde med cykling i fritiden, da det ofte er her nye eller sporadiske cyklister befinder sig. Gode oplevelser på cyklen øger chancen for, at man tager cyklen igen – også i andre sammenhænge. Forskning og kommunal erfaring tyder på, at positive cykeloplevelser, uanset formål, har positiv effekt på, hvor meget og ofte man cykler.

Fredensborg Kommune er kendetegnet ved de mange afvekslende grønne områder og er som en del af Nationalpark Kongernes Nordsjælland et større regionalt turistmål. Det er to vigtige faktorer, som kan understøtte rekreativ cykling og ture, som har et motionsmæssigt formål.

**HVAD ER FRITIDSCYKLING?**
Fritidscykling forstås som cykelture, der har et rekreativt eller motionsmæssigt formål, hvor selve det at cykle er formålet med turen. Fritidscykling er også transporten til fritidsinstitutioner som sportsanlæg, seværdigheder, kulturinstitutioner og grønne områder.

Størstedelen af rekreative cykelture i kommunen sker på almindelige cykler og en mindre del af dem på racercykler eller mountainbikes.
(Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme)

**Cykling er sundt for hovedet og kroppen**
Sundhed handler om at trives. Kommunal erfaring viser, at fællesskab og motion i naturen er effektive værktøjer til at forbygge mentale og fysiske lidelser. Vi vil med cykling i naturen fortsat arbejde målrettet for at øge sårbare borgeres mentale og fysiske sundhed.

Nationale undersøgelser viser, at en stigende andel af børn og unge mistrives eller viser tegn på mistrivsel. Samtidig er størstedelen af danske børn og unge ikke aktive en time om dagen, som er anbefalingen fra Sundhedsstyrelsen, trods gode muligheder for bevægelse. Børn og unges trivsel kan styrkes ved at indgå i aktive fællesskaber med jævnaldrende og voksne. Fredensborg Kommune arbejder derfor for, at flere børn og unge bevæger sig, og vil blandt andet understøtte organiserede cykelhold i fritiden.

**Cykelruter**
Nationalt data peger på, at cykelturisme oftest sker i ens lokalområde. Mange er dermed turister i deres egen kommune, når de besøger steder, de ikke normalt kommer. Fredensborg Kommune har flere attraktive områder og ruter egnet til rekreativ cykling.

Kommunens mountainbikespor i Lave Skov henvender sig til motionscyklister, hvis formål er at få pulsen op, mens andre ruter er til cyklister, der foretrækker et lavere tempo, hvor man kan fordybe sig og nyde de grønne omgivelser. Vi vil gøre det mere attraktivt for kommunens borgere og gæster at ankomme til og cykle på vores eksisterende rekreative cykelruter, herunder Dronningerunden, national cykelrute 9, Slotsruten, Langstrupstien og Usserød Å-stien.

**Bedre adgange til naturen på cykel**
Det er svært at cykle i vores landområder. Snævre landeveje og høj hastighed gør det utrygt for landsbybeboerne at cykle. Samtidig mangler kommunen flere steder gode cykelforbindelser på tværs af kommunegrænserne.

Vi vil på udvalgte steder lave nye cykelruter gennem vores naturområder, som kan forbinde landsbybeboere med resten af kommunen og samtidig skabe adgange til de grønne områder, som de bor op ad. Planlægning skal tage hensyn til andre brugere af stierne og mindske konflikter i mellem fodgængere, ryttere og cyklister.

**Cykelvenlige destinationer**
Vi ved, at behovet for cykelfaciliteter kan variere afhængig af sæson og anledning. I Nivå Havn på en varm sommerdag er der parkerede cykler alle vegne.

Vi ønsker, at det skal være attraktivt at ankomme til kommunens blå og grønne åndehuller på cykel – og at imødekomme behovet for cykelfaciliter, når det opstår. Her kan midlertidige cykelservicer, såsom mulighed for opladning af elcyklens batteri, et mobilt cykelværksted eller pop-up-cykelparkering gøre det nemmere at vælge cyklen til kommunens kultur- og fritidsaktiviteter.

**Derfor arbejder vi for at:**
- forbedre og synliggøre det rekreative rute- og stinet i kommunen.
- lave forløb, som har fokus på cyklens potentialer i forhold til trivsel og mental sundhed.
- samarbejde med fritids- og turismeaktører om cykling og cykelforhold ved destinationer.

**HALVDELEN HAR CYKLET I FRITIDEN**
Ifølge undersøgelsen Danmark i Bevægelse havde 55 % af kommunens borgere cyklet i fritids- eller motionsregi i 2020.

**Dansk Cykelturisme har fået tilskud fra cykelpulje 2024 om kortlægning af cykelnetværk potentialer, hvor vi er med.**

**Med disse parter:**
- Halsnæs Kommune
- Gribskov Kommune
- Hillerød Kommune
- Fredensborg Kommune
- Helsingør Kommune
- Frederikssund Kommune
- Allerød Kommune
- Hørsholm Kommune
- VisitNordsjælland
- Destination Fjordlandet
- Wonderful Copenhagen

*Billede 5 Cykelsti i det grønne i Fredensborg Kommune*

# Et langt cykelliv op på cyklen - igen

**Baggrund**
I den sidste halvdel af livet stopper flere og flere med at cykle. Når folk går på pension, sker et betydeligt fald i cyklede kilometer, men også i pensionistens daglige transport generelt. Trænes og bevares cykelfærdigheder gennem hele livet, kan cyklen dog forlænge den personlige mobilitet, som typisk falder med alderen. Cykling kan forbedre seniorers sundhed og livskvalitet, da de kan komme mere rundt på egen hånd.

**Aktive seniorer**
Kommunal erfaring viser, at seniorer gerne vil cykle, og at især naturoplevelser og det sociale i at cykle med andre giver livsværdi. Mange har dog ikke længere kræfterne til at cykle på en almindelig cykel. Fredensborg Kommune vil fortsat understøtte seniorer, som ønsker at elcykle sammen med andre og til deres daglige gøremål.

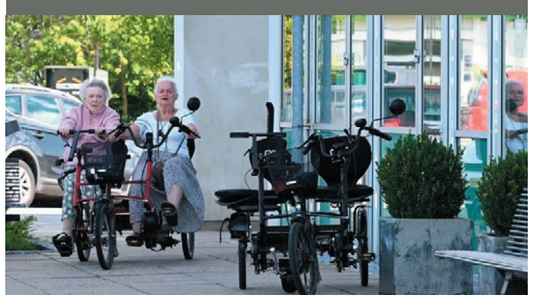
Jo ældre man er, desto større risiko er der for at komme alvorligt til skade i trafikken som cyklist. Det skyldes især, at kroppen er mere skrøbelig og man kommer værre til skade ved et fald. Vi vil som kommune forsøge at reducere risikoen for ulykker ved fx at tilbyde kurser i at elcykle.

**GENOPDAGELSE AF CYKLEN**
Fredensborg Kommune har i en årrække udlånt elcykler til borgere i kommunen.

Gennemsnitsalderen i projektet har været 52 år, og 23 % af deltagerne har været over 60 år gamle.

Mange melder sig til at prøve en elcykel, da de har et ønske om at cykle igen efter flere år i bil. Det er blandt andet for at få flere naturoplevelser i lokalområdet og tage på tur med familie eller venner.

Generelt cyklede 52 % af deltagerne mere i fritiden, efter de havde lånt en elcykel.



*Billede 6 Parallelcykling fra Mergeltoften Plejecenter*

**FÆRRE CYKLER NÅR DE BLIVER ÆLDRE**
På nationalt plan falder antallet af cyklede kilometer med 76 % fra 60 år til 80 år. I Fredensborg Kommune er godt 1/3 del af borgerne over 60 år gamle.

**Nedsat mobilitet og forebyggelse**
Vi vil bruge cyklen som et redskab til at forebygge fysiske skader. Når man bliver ældre, bliver muskelstyrken og knoglestyrken naturligt mindre. Kommunale erfaringer viser dog, at cykling kan hjælpe seniorer i gang med at bevæge sig igen efter fx en hofte- eller knæoperation.

Vi ønsker, at seniorer i vores kommune har et værdigt ældreliv, og vil fortsat understøtte frivillige ordninger, hvor ældre, som ikke selv er i stand til at cykle, kan komme på tur med en cykelpilot. Kommunal erfaring viser, at cykling med ældre plejehjemsbeboere på fx parallelcykler giver et løft af deres livskvalitet, og medarbejdere på plejecentrene får større arbejdsglæde.

**Derfor arbejder vi for at:**

- lave forløb, som understøtter et aktivt seniorliv på almindelig cykel eller elcykel.
- forebygge og genoptræne efter fysiske skader ved hjælp af cykling.
- understøtte aktiviteter, som kan give ældre, der ikke selv er i stand til at cykle, cykelglæde som passager.

# God cykeldata

**Baggrund**
God data om cykling er en forudsætning for god cykelplanlægning – som igen er forudsætningen for, at vi kan flytte flere over på cyklen. Med let adgang til data om vores cykelinfrastruktur og cykelvaner øges muligheden for at skabe nye kreative løsninger og innovation generelt.

**Cykelregnskab**
Fredensborg Kommune vil følge op på cykelplanen hvert fjerde år, når en ny handlingsplan for cyklisme skal vedtages politisk. Eventuelle anbefalinger om yderligere tiltag kan dermed vedlægges, hvis udviklingen går i en forkert retning. Selve opfølgningen sker med et cykelregnskab. Cykelregnskabets formål er løbende at følge udviklingen i cyklisme og indfrielse af cykelplanens hovedmål og visioner.

Samtidig skal regnskabet evaluere på, om indsatsernes succeskriterier er opnået efter hensigten. Derudover vil kommunen altid lave tællinger af cykeltrafikken før og efter, at en strækning opgraderes eller anlægges, eller at cykelparkering opgraderes eller anlægges.

Det er nødvendigt for at kunne dokumentere effekten af tiltaget. Cykelregnskabet vil bl.a. indeholde lokale cykeltællinger, status på stiernes stand, kortdata over kommunens infrastruktur og ulykkesdata. Derudover vil Den Nationale Cyklistundersøgelse, Transport- og Tryghedsundersøgelser på skoler samt DTU's transportvaneundersøgelse være centrale for at føre data ind i cykelregnskabet.

**HVAD KAN UNDERSØGELSERNE?**
DTU's Transportvane Undersøgelse er en årlig undersøgelse, som genererer data om transportvaner og -mønstre i befolkningen. Undersøgelsens resultater giver blandt andet indsigt i, hvilke transportmidler befolkningen benytter, længden på deres rejse samt formålet med rejsen.

Den Nationale Cyklistundersøgelse bliver gennemført hvert andet år og genererer data om cyklisters transportvaner og deres tilfredshed. Undersøgelsens resultater giver blandt andet indsigt i cyklisternes tilfredshed med cykelinfrastrukturen i kommunen samt en lang række andre cykelrelaterede temaer.

Transport- og Tryghedsundersøgelsen er den samlede betegnelse for en række undersøgelser, der er fokuseret på at skabe de bedste data for transportadfærd på skoler. Undersøgelsen udføres hvert andet år og giver blandt andet indblik i elevernes tryghedsfølelse og tur til og fra skole.

**Derfor arbejder vi for at:**

- forbedre og vedligeholde vores cykeldata, så vi kan planlægge vores cykelindsatser bedst muligt.
- evaluere effekten af vores indsatser, for at se om vores mål med tiltaget opnås.



# Kildeliste


*Behave Green, Tryg Elcykel Parkering, 2024.*

*Børnerådet, Undersøgelse blandt elever i 9. klasse 2019 og blandt elever i 7. klasse i 2014.*

*Cyklistforbundet, Børns Cykelvaner, 2022.*

*Cyklistforbundet, Cykelturen til gymnasiet, 2022.*

*Danmark i Bevægelse, CISC, Institut for Idræt og Biomekanik, SDU, 2021.*

*Danmarks Statistik, AFSTB4: Gennemsnitlig pendlingsafstand, 2020.*

*Danmarks Statistik, PEND100, Beskæftigede (ultimo november) efter bopælskommune, arbejdsstedsområde og køn, 2022.*

*Danmarks Statistisk, PEN114, Folkepensionister efter modtagere, alder, køn, område, tid og ydelsestype, 2022.*

*Danmarks Tekniske Universitet, Børn og Unges Transportvaner, 2021.*

*Danmarks Tekniske Universitet, Faktaark om cykeltrafik i Danmark 2016-2019, 2022.*

*Danmarks Tekniske Universitet, Faktaark om transport og alder 2012-2014, 2015.*

*Danmarks Tekniske Universitet, Risiko i trafikken, 2016.*

*Danmarks Tekniske Universitet, Faktaark om transportvaner blandt den ældre del af befolkningen, 2021.*

*Danmarks Tekniske Universitet, TU Kommunerapport for Fredensborg Kommune, 2016-2023.*

*Danmarks Tekniske Universitet, TU Kommunerapport for Fredensborg Kommune, 2022-2024.*

*Danmarks Tekniske Universitet, TU årsrapport for Danmark 2022-2024, 2025.*

*Dansk cykelturisme, Danskerne som cykelturister, 2017.*

*Det Kommunale Cykelfagråd, Den nationale cyklistundersøgelse, Kommunerapport, 2022-2024.*

*Det nationale videnscenter for cykelfremme, Cykling i fritiden på hverdagscykel \| Cykelfremmekortet (vd.dk)*

*Fredensborg Kommune, Evaluering af Cykelleg i Daginstitutioner, 2023.*

*Fredensborg Kommune, transportundersøgelse på rådhuset, 2019, 2023.*

*Fredensborg Kommune, Evaluering af spørgeskemaundersøgelse blandt elcyklister, 2019-2021.*

*Gate 21, Test en elcykel, 2013.*

*Incentive, Samfundsøkonomiske analyser af supercykelstierne, 2018.*

*Jan Støckel, Lars Andersen, Lars Østergaard, Tryg og sikker skolecykling, Syddansk Universitet, 2013.*

*Movia, Undersøgelse af unges rejsevaner i Fredensborg Kommune, 2023.*

*Pedersen, K. Facilitating sustainable behaviour change as a municipality: A case study of transport behaviour in Fredensborg Municipality [upubliceret speciale], Københavns Universitet, 2023.*

*Roskilde Kommune, Unges transportvaner, 2021.*

*Social- og Ældreministeriet, Undersøgelse af børns fritidsvaner, børnefaglig undersøgelse, 2007.*

*Sundhedsstyrelsen, Center for Forebyggelse, Børn og Unges Sundhed og Trivsel, 2008.*

*Sund Skolevej, Undersøgelse, 2022.*

*Transport Laboratoriet, Transport og Tryghedsundersøgelsen for Skoler i Fredensborg Kommune, 2019, 2021, 2023*

*Trine Fotel & Trine Agervig Carstensen, Børns hverdagsliv i bevægelse, Nordisk samhällsgeografisk tidskrift, 2006.*

*Visit Denmark, Cykelturisterne i Danmark, 2023.*

*Weinrich Mobility, Seniorinterviews i Fredensborg Kommune, 2017.*

FREDENSBORG
KOMMUNE

Fredensborg Kommune
Rådhus, Egevangen 3B
2980 Kokkedal

Telefon 72 56 50 00
fredensborg@fredensborg.dk
fredensborg.dk