

Hvorfor stiller vi cyklen?



Vejdirektoratet

Indledning

Danmark er et cykelland. Sammen med Holland er vi to af de lande, hvor flest mennesker cykler. Cyklen er en del af vores kultur, noget vi er stolte af, og det er f.eks. et af de elementer, vi gerne vil brande os på som land. Cykling har dog ikke mindst en række positive effekter. Det øger vores sundhed, det er godt for miljøet, og det er med til at aflaste biltrafikken og dermed trængsel mange steder.

Imidlertid ses der på landsplan en stagnation eller et direkte fald i cykeltrafikken. Der er forholdsvis store udsving fra år til år, men set over en længere årrække er det tendensen. Der er dog en forholdsvis stor usikkerhed, når det gælder statistik for antallet af cyklende.

Det er især på landet og i de mindre byer, at færre tager cyklen. Ser man isoleret på København, stiger derimod antallet af cyklende, og det samme er i nogen grad tendensen i Århus.

Vejdirektoratet har på den baggrund bedt konsulentfirmaet Wilke undersøge, hvad der er årsagerne til, at folk holder op med at tage cyklen eller cykler væsentligt mindre i mange dele af landet. Det skal bidrage til en større viden om de faktorer, der ligger bag udviklingen, hvilket kan anvendes til i endnu højere grad at målrette initiativer for at fremme cykling.

Undersøgelsen vedrører personer, der bor uden for København og Frederiksberg kommuner. Det er således ikke en undersøgelse om udviklingen i hele landet. Undersøgelsen tager endvidere udgangspunkt i folk, der ikke cykler eller kun cykler sjældent for netop at identificere årsager til, at færre cykler i dag.

Nedenfor er først metoden bag undersøgelsen beskrevet. Derefter er de fem årsager til mindre cykling, som undersøgelsen peger på, beskrevet. Til sidst er der trukket nogle perspektiver op i forhold til potentialet, og de barrierer der er for at få flere til at vælge cyklen.



Om undersøgelsen

Wilke gennemførte undersøgelsen i efteråret 2017. Undersøgelsen omfatter personer, der bor uden for København og Frederiksberg kommuner, og resultaterne i undersøgelsen dækker derfor ikke udviklingen i hele landet.

Undersøgelsen omfatter dels en større spørgeskemaundersøgelse dels en række dybdegående interviews. De dybdegående interviews er gennemført først. Med den viden, der er opnået i interviewene, er spørgeskemaet udarbejdet. Ved at indeholde begge elementer, kan der både drages generelle konklusioner, ud fra det der svares, og samtidig opnås en mere nuanceret forståelse af de forhold, der gør, at cyklen vælges fra eller bruges sjældent.

Der er gennemført 12 dybdegående interviews med personer, der har forskellige aldre, køn og som bor forskellige steder i landet, herunder både på landet og i byer.

Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført med 2.087 personer. Det store antal betyder, at der kan udledes tilstrækkeligt statistisk, valide konklusioner om de forhold, der gør, at folk ikke cykler. Deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen har kunnet oplyse flere faktorer, der gør, at de ikke cykler.

Andele og procentsatser kan derfor ikke lægges sammen på tværs af de bevæggrunde, der oplyses.

Når der angives andele og procentsatser, er det baseret på spørgeskemaundersøgelsen, mens udtalelser fra enkelte personer, fremhævet i bokse, er fra interviewene.

Transportvaner

Deltagerne i undersøgelsen er personer, der cykler i gennemsnit hver 14. dag eller mindre, da formålet er at undersøge, hvorfor cyklen fravælges. Stort set alle personer i undersøgelsen har cyklet mere førhen, herunder alle interviewpersoner.

Deltagerne har næsten alle egen bil eller adgang til bil. Kun ca. 10% har ikke adgang til bil. Hovedparten. ca. to tredjedele, har samtidig også en cykel.

Det er hovedparten, cirka to tredjedele, der i dag foretrækker at anvende bil. Af de øvrige foretrækker hovedparten at gå, mens en relativt lille del foretrækker den kollektive trafik.

Over halvdelen af deltagerne udtrykker, at de gerne ville cykle mere end de gør i dag.



Hvorfor vælges cyklen fra

Det fremgår af undersøgelsen, at der er mange forhold, der spiller ind, når cyklen fravælges. Men der er overordnet fem årsager. Det drejer sig om for lange transportafstande, travlhed i hverdagen, så den ikke kan gå op med cykel, at det ikke opleves som trygt eller sikkert nok at cykle, at det er mere bekvemt at tage bilen, og endelig er der en tendens til, at hvis man først er holdt op med at cykle, tager man det ikke uden videre op igen.

Jeg gider ikke at cykle, hvis det regner. Hvis det blæser, gider jeg heller ikke at cykle, og så er der ikke mange dage tilbage

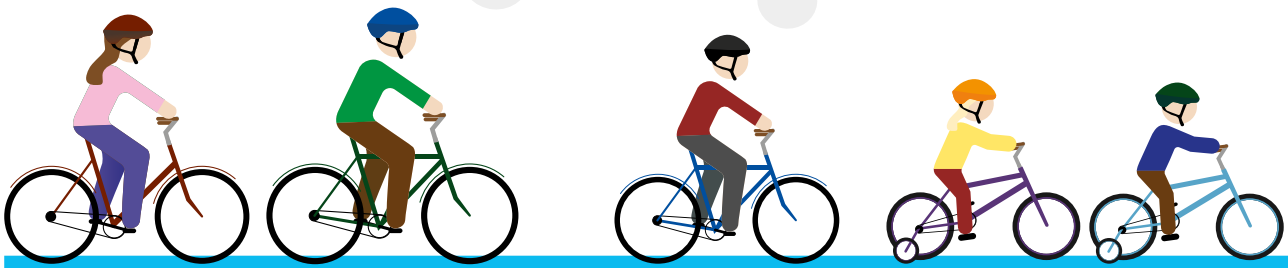
– Gitte, 56 år

Det er super praktisk at have en bil, fordi det er bekvemt. Samtidig vil det kræve mere tid at cykle og mere planlægning

– Karsten, 54 år

Det er ikke så cykelvenligt i Danmark, som man går og tror

– André, 24 år



1

Cyklen ryger typisk ud ved større skift i livet

Det forhold, som flest nævner, er et problem for at blive ved med at vælge cyklen, er for lange transportafstande.

Det handler både om afstanden mellem job og bolig, men også den videre transport til fritidsinteresser og til f.eks. daginstitutioner og skoler. Ca. en tredjedel af de adspurgte i undersøgelsen har oplyst, at de har mere end 15 km til arbejdet.

”Førhen boede jeg 3 km fra arbejde, men nu bor jeg mere end 50 km fra arbejde, så cyklen er ikke realistisk længere

– Pia, 50 år

Det er ofte i forbindelse med større ændringer i livet, at transportafstande og transportmønstre ændres. Sådanne skift i tilværelsen er for eksempel et nyt job eller en ny uddannelse, som ligger længere væk, eller at man selv flytter længere væk. For nogle bliver afstandene så lange, at det ikke er realistisk at bruge cyklen til arbejde. Det kan også være, at man har fået behov for at køre i bil, når man er på jobbet.

Andre vigtige ændringer, der nævnes, er, at man har fået børn, eller at et dårligere helbred betyder, at man ikke længere cykler.

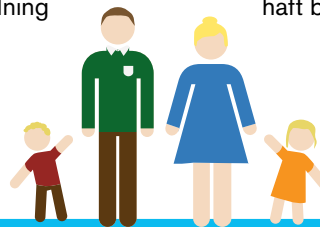
30% bruger bil i forbindelse med deres arbejde



30% siger, at dårligt helbred har en betydning



14% siger, at det har haft betydning at få børn



2

Hverdagen kan ikke hænge sammen med en cykel

Ekstra tid på transport er en anden hovedårsag til at cyklen vælges fra. Mere tid på transport går fra tid til familien, venner eller andre aktiviteter.

Det er ikke kun transport til og fra arbejde. I en travl hverdag skal mange transportbehov opfyldes. Børnene skal afleveres i institution eller skole inden arbejde, der skal købes ind, børnene skal hentes, og så er der transport til fritidsinteresser. Der skal også være tid til at besøge familie og venner.

Praktiske omstændigheder, som behov for at have flere ting med i bilen, end man kan have på en cykel, spiller også ind. Cirka halvdelen af personerne i undersøgelsen synes ikke, at hverdagen kan fungere med cyklen, og at det vil lægge begrænsninger på, hvad man ellers kan nå.

Den mere tid man skal bruge på transport, hænger tæt sammen med, at der især uden for byerne er længere til job mm.

” Hvis jeg skal på arbejde og tager bilen, tager det et kvarter. Hvis jeg tager cyklen, tager det en halv time. Hvis jeg tager det offentlige, tager det næsten tre kvarter og så er det nemt bare at sætte sig ud i bilen og bare køre

– Gitte, 56 år

42% synes, at det tager for lang tid at cykle



40% har brug for at medbringe ting og personer



19% har ikke indkøbsmuligheder tæt nok på



3

Det er ikke sikkert og trygt nok at cykle

Utryghed og oplevelsen af at være mere udsat i trafikken er også en grund til, at cyklen vælges fra. Ca. en fjerdedel føler sig udsatte i trafikken.

Det handler ikke kun om det rent trafiksikkerhedsmæssige, men også om en generel følelse af utryghed på cyklen. Ca. halvdelen svarer, at bilen opleves som et mere trygt rum at være i. Der er ikke en forskel mellem land og by på, om man føler sig utryg og udsat på cyklen.

Overordnet synes hovedparten, at forholdene generelt er gode for cyklende i kommunen, men der er dog stadig en relativt stor del, der ikke synes, at forholdene er tilstrækkeligt gode til, at de vælger cyklen.

Flere cykelstier og bedre belysning på mørke strækninger, nævnes som forhold, der kan betyde, at man i højere grad ville tage cyklen. Tung trafik, i nærheden af hvor man bor og tæt på skoler og institutioner, er også en barriere for at tage cyklen. Derudover gør ting som huller i vejene og glasskår på stierne det mindre attraktivt at cykle.

Ca. 10 % fravælger cyklen, fordi de har været ude for en ulykke eller en nærvædet ulykke.

”Generelt synes jeg, at vi har fået bedre cykelvilkår, men der er stadig områder, som ikke er behagelige at cykle på

– Knud, 75 år



48% føler sig mere tryk i bilen end på cyklen



37% føler sig udsat i trafikken på cykel, uanset om man bor i en stor eller lille by



4

Bilen starter som en bekvemmelighed, men bliver en nødvendighed

Undersøgelsen viser også, at der er en tendens til, at bilen starter med at være en bekvemmelighed, men efterhånden opfattes som en nødvendighed. Ca. halvdelen i undersøgelsen oplyser, at bilen startede som et bekvemmeligt transportmiddel, men at den nu er en nødvendighed.

Bilen åbner op for nogle nye muligheder, som ikke lige så nemt kunne gennemføres tidligere. Der gives eksempler som familieture, weekendture og familiebesøg med stor oppakning. Der er også hverdagsaktiviteter, der bliver nemmere, f.eks. storindkøb og kørsel til arbejde og fritidsinteresser.

Det er således i forbindelse med, at der anskaffes en bil, at mange holder op med at cykle. Og det er der flere, der gør i dag.

Når cyklen først er fravalgt, oplever mange, at forhold, der ikke tidligere var en barriere, nu er det. Det er f.eks., at det er for besværligt at cykle, at det danske vejr ikke egner sig til at cykle i, og at man er for doven til det.

”Jeg kan spare meget tid på at tage bilen. Måske startede det som en bekvemmelighed, men i dag er det en nødvendighed

– Ejnar, 86 år

TO DO:



46% oplyser, at bilen startede som en bekvemmelighed, men at den nu er nødvendig

38% oplyser, at de er blevet for doven til at cykle

29% synes, at det er for besværligt



5

Når cyklen først er ude, er den helt ude

Undersøgelsen viser også, at når cyklen først er blevet fravalgt, er der en tendens til, at man helt holder op med at bruge den. Det bliver efterhånden opfattet som mere besværligt at cykle end for eksempel at tage bilen, og der opstår barrierer for at cykle, som ikke tidligere var der.

Når man først generelt er holdt op med at bruge cyklen, bliver den ofte placeret et sted, hvor den ikke er nem at komme til. Det betyder, at på dage eller ved lejligheder, hvor det ellers ville være oplagt at cykle, gør man det alligevel ikke.

På den måde oplyser ca. halvdelen af de adspurgte i undersøgelsen, at de slet ikke overvejer at cykle mere.

Der er således en stor risiko for, at når folk først fravælger at cykle, holder de helt op med at bruge cyklen. Undersøgelsen viser også, at der går lang tid imellem, at man tager sine transportvaner op til revision. Dermed glemmer man at overveje, hvornår man kunne tage cyklen i stedet for bilen, når først den er fravalgt.

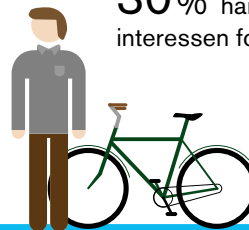
” Nu her hvor jeg ikke er kommet i gang med at tage cyklen, så er det helt per automatik, at jeg tager bilen

– Karsten, 54 år

46% overvejer
slet ikke at bruge cyklen



30% har mistet
interessen for cyklen



Perspektiver

Undersøgelsen viser, at der er et stort potentiale for at få flere til at cykle. En meget stor andel af deltagerne i undersøgelsen har en positiv opfattelse af det at cykle. Der nævnes bl.a., at det giver livsglæde, er en kilde til sundhed og motion, og at man gerne vil give det videre til efterfølgende generationer.

De fleste i undersøgelsen udtrykker, at de gerne ville, cykle mere, men at de alligevel, under de nuværende omstændigheder, foretrækker andre transportmidler, herunder primært bilen.

Men der er en række barrierer i forhold til at få flere til at cykle. Tendensen viser, at cykeltrafikken stagnerer eller ligefrem falder mange steder i landet. Det er bl.a. på grund af for lange afstande, for meget brug af tid på transport, en travl hverdag, at det ikke opleves som tilstrækkeligt trygt og sikkert at cykle, og at det simpelthen er blevet en vane at tage bilen.

Nogle af disse barrierer kan være mindre i de større byer, f.eks. kan trængsel og parkeringsforhold for biler gøre det nemmere at tage cyklen, og afstandene til for eksempel job eller indkøbssteder er ofte kortere. Bilandelen er også større uden for byerne, og med bilejerskab bliver cyklen ofte fravalgt. Det er med til at forklare, at cykeltrafikken stiger i København.

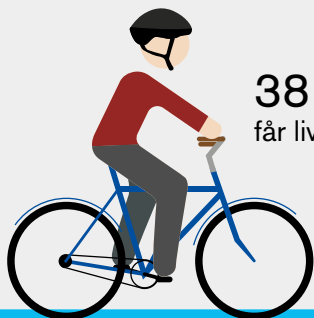
Undersøgelsen peger på, at initiativer, der øger sikkerheden og trygheden i trafikken, er vigtige. Det drejer sig bl.a. om cykelstier, adskillelse af tung trafik ved boligområder og skoler, bedre belysning og bedre belægning på steder, hvor det er tiltrængt.

På trods af at mange danskere generelt har længere transportafstande til for eksempel arbejde, og bilen derfor kan være oplagt, er der ofte også rejsemål, der er inden for cykelafstand. Flere af de adspurgte i undersøgelsen nævner, at gode muligheder for at medbringe cykel i den kollektive trafik vil gøre det mere attraktivt at cykle.

Mentale barrierer er sværere at ændre, og effekten af initiativer, som for eksempel kampagner, kommer ofte først på lidt længere sigt. Derimod kan der ofte måles en effekt med det samme, når der anlægges en cykelsti.

Med det store potentiale, undersøgelsen viser, er der grund til optimisme. Undersøgelsen peger på, at det er vigtigt med initiativer, der gør det mere attraktivt, trygt og sikkert at cykle. Samtidig viser den også, at det kan kræve en særlig indsats, når det vedrører at appellere til cyklister uden for de største byer.

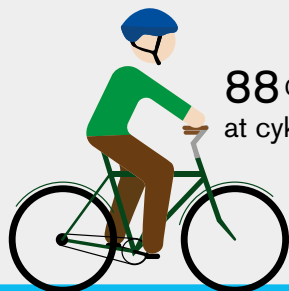




38 % angiver, at de
får livsglæde af at cykle



65 % mener, at cyklen er en
vigtig del af den danske kultur



88% angiver, at det
at cykle er gratis motion



91% har en cykel, som kan køre

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Havnegade 27
1058 København K

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

