



# Fyn og øerne som eksperimen- tarium for ny cykelinfrastruktur

Oplæg vedrørende udvikling og finansiering af ny  
cykelinfrastruktur på Fyn og øerne

21. december, 2020

# Kolofon



Byregion Fyn



Celis Consult  
CVR 4074 0236

Inge Lehmannsgade 10, 8000 Aarhus  
pablo@celis.dk  
www.celis.dk



ByogLandskab  
CVR 4009 2749

Axeltorv 3, 4900 Nakskov  
Nytorv 9, 1450 København K  
Bülowsgade 61, 8000 Aarhus C  
pr@byoglandskab.dk  
www.byoglandskab.dk

© Byoglandskab

# Indledning

Igennem mange år er de eksterne midler til udvikling af cykelinfrastruktur kun i meget begrænset omfang landet på Fyn og øerne. Hverken udmøntninger fra statslige styrelser eller de store private fonde har begunstiget Fyn og øerne i det omfang, der er basis for. Fokus har været rettet mod hovedstaden, men her har cyklismen til gengæld tydeligt vist sit værd. Derfor giver det nu rigtig god mening at se nærmere på, hvordan resten af Danmark inkl. landdistrikterne kan få glæde af mere cyklisme.

Med ideen om Fyn og øerne som hele Danmarks cykeleksperimentarium, byder Fyn ind med et unikt infrastrukturprojekt, der kan iværksættes med kort aftræk, og som på sigt kan være med til at løfte cykelkulturen i hele Danmark. Samtlige fynske kommuner er engageret og tænker allerede Fyn som Bike Island – godt hjulpet på vej af den cykelturismeambition, der blev igangsat og har haft bred lokalpolitisk opbakning siden 2017.

Det fynske cykeleksperimentarium er et projekt, der giver hele landet kæmpestor værdi og erfaring på den lange bane, til trods for at det til at begynde med kun udfoldes på Fyn og øerne. Og ikke mindst et projekt, der vil fremme folkesundheden, den grønne omstilling og bidrage til beskæftigelse og vækst.

Fyn og øerne tilbyder sig som et miniekperimentarium, hvor staten kan investere massivt i cykelfremme og få masser af tilbageløb af investeringen. Byregion Fyn og Destination Fyn ønsker således at få indskrevet visionen om Fyn som et nationalt cykeleksperimentarium i det kommende transportforlig og samtidigt tiltrække kapital til indsatsen fra de store almennyttige fonde.

Som eksperimentarium kan Fyn være med til at vise vejen og vende udviklingen, så den truede danske cykelkultur i stedet får et kæmpe boost – også i landområder og kommuner, hvor der er større afstande mellem a og b. Med mange flere cyklister i sadlen på vej til skole og på arbejde er der betragtelige samfundsøkonomiske gevinster at hente især på sundhedsområdet. Samtidig vil den lækre fynske cykelinfrastruktur i kraft af interessante fyrtårne som cykelfærger og fotogene æstetiske strækninger kunne tiltrække endnu flere cykelturister med en øget turismeomsætning til følge.

Endelig har cykelinfrastruktur sammenlignet med fx motorveje og broer til biltrafik et meget hurtigt aftræk, idet projekter kan iværksættes med en meget kort sagsbehandlings- og planlægnings- og ikke mindst udføres med lokal arbejdskraft.

*”Fyn og øerne tilbyder sig som et miniekperimentarium, hvor staten kan investere massivt i cykelfremme og få masser af tilbageløb af investeringen”*

# Baggrund

## Cykelkulturen er truet

Til trods for tydelige effekter af stigende cyklisme omkring hovedstaden og de større byer - som Odense, der har været cykelby fra 1999-2002 - er der en kedelig tendens til, at cykelkulturen stagnerer især i landdistrikterne - og i Danmark betragtet som helhed.

Selvom Danmark allerede nu i udlandet opfattes som et stærkt cykel-land, viser DTU's senest gennemførte Transportvaneundersøgelse fra 2019, at andelen af rejser gennemført på cyklen som transportmiddel er faldet i forhold til 2010 og faktisk har været på en let nedadgående kurve siden 2014.

Ifølge Vejdirektoratet var der tale om et fald fra 17 pct. i 2014 til 14 pct. i 2018 (alle ture gennemført blandt 10-85-årige).

Det er især landdistrikterne, der trækker udviklingen i denne retning. En undersøgelse fra en af de fynske kommuner, som i høj grad er præget af landdistrikter og store afstande – nemlig Assens – viste i 2019, at kun ca. halvdelen af skolebørnene i kommunen selv aktivt transporterede sig til og fra skole. Under 20 pct. benyttede ifølge undersøgelsen cyklen på vej til skole.

Den udbredte danske cykelkultur og dermed også Danmarks position som stærkt cykelland kan således være truet, hvis den ikke understøttes og fremmes med politisk handling. Bl.a. på infrastrukturuområdet.

*"Det fynske cykeleksperimentarium er første skridt på vejen til et dansk samfund, hvor cykelvejen til arbejde, uddannelse og skole er sikker, tryk og seværdig, uanset om man bor på landet, i en stor eller en lille by"*



### Sammenhæng mellem cykelkultur og -infrastruktur

At der er sammenhæng mellem udviklingen af infrastruktur og kultur på cykelområdet er oplagt. Og at usikre skoleveje og dårlig cykelinfrastruktur er en barriere for øget brug af cyklen til hverdagstransport kan udledes af flere af de undersøgelser, der er foretaget på området de senere år.

F.eks. mener mere end en tredjedel af respondenterne i en undersøgelse foretaget af Megafon for Cyklistforbundet i 2019, at der mangler cykelstier, der hvor de bor og færdes.

I undersøgelsen fra Assens Kommune af skolebørnenes transportvaner viser det sig desuden, at det særligt er børn i de mindste klasser, der benytter passiv transport til og fra skole. Det er samme tendens over hele landet, og det skyldes bl.a., at forældre er utrygge ved andre forældres adfærd i trafikken omkring skolerne.

Anlæg af cykelstier og 2-1 veje til skoler og gymnasier nævnes også her som nogle af de tiltag, der kan få flere børn til at bevæge sig aktivt til skole.

Meget tyder således på, at usikker og dårlig cykelinfrastruktur er med til at lægge en dæmper på cykelkulturens evne til at blomstre i landdistrikterne i det omfang, man kunne ønske set med både samfundsøkonomiske og klimabevidste øjne.

Ifølge Cyklistforbundets undersøgelse er der nemlig masser af velvilje i befolkning, når det kommer til cykling.

Hele 84 pct. af danskerne var således allerede i 2019 helt eller overvejende enige i, at vi i Danmark bør prioritere cyklisme og forblive et cykelland. 87 pct. mente, at cyklen er godt for klima og miljø. 87 pct. mente, at cykler skaber bedre folkesundhed og mindsker de offentlige sundhedsudgifter og 66 pct. mente, at cyklen vil mindske trængslen på vejene og mindske bilkøerne.

Der er altså stor vælgermæssig opbakning til at prioritere cykelinfrastruktur.

Undersøgelsen viste desuden, at potentialet er stort for at få flere ud at cykle mere. Fire ud af ti af de, der ikke cykler så ofte (ikke højfrekvente cyklister) ville gerne cykle mere, end de gør i dag. Og endnu flere blandt de mellemfrekvente cyklister – faktisk næsten halvdelen - kunne i høj grad tænke sig at cykle mere.

De, der cykler ofte (højfrekvente cyklister), nævner i undersøgelsen bedre cykelstier (31 pct.), cykelstier i grønne områder (32 pct.) samt færre stop og hindringer på ruten (29 pct.), som nogle af de tiltag, der kunne få dem til at cykle mere. Formodningen er, at der med Coronatiden er skabt et momentum, som gør potentialet endnu større, da naturen og den friske luft er kommet i fokus som en eftertragtet mærkevarer.

# Fyn og øerne som nationalt cykeleksperimentarium

## Danskerne skal op på cyklen igen, og fynboerne kan vise vejen

Fyn og øerne skal være Danmarks nye cykeleksperimentarium. Og vi har gjort det før på Fyn. Odense var således Danmarks Nationale Cykelby i årene 1999-2002 og toneangivende for den måde, man har investeret i cykelfremme på i byer landet over.

Fyn og øerne repræsenterer 10 % af Danmark og er dermed et optimalt sted at udvikle og teste, hvordan cykelfremme i både by- og landdistrikter de kommende år kan styrke cykelkulturen, folkesundheden og turismen.

Cykeleksperimentariet på Fyn og øerne skal tjene som det gode eksempel på, hvordan man kan gentænke investeringer i cykeltrafik med nye innovative løsninger, der kan omsætte investeringerne til lokal folkesundhed og god samfundsøkonomi – et eksperimentarium, der kan være inspiration for fremtidige cykelinvesteringer i resten af landet.

Som eksperimentarium ønsker Fyn og øerne at arbejde med følgende:

- Udvikling af nye cykelvejstyper
- Udvikling af fremtidens grønne veje
- Etablering af supercykelstier på nedlagte jernbaner
- Grønne el-cykelfærger og/eller kabeltrukne førerløse færger
- Test af muligheder for den lille landskabssti i landområder
- Test af selvkørende busser på nedlagte jernbaner
- Eftersyn af og udvikling af faciliteter i forbindelse med de nationale cykelruter på Fyn og øerne (fx nye former for rastepladser, knudepunkter på tværs af brugergrupper osv.)
- Eftersyn af fremkommeligheden og sikkerheden langs cykelstierne på Statens veje.

Alt sammen med målet om at vende tendensen, skabe en stigende cykelkultur og samtidig arbejde med den langsigtede vision om at skabe et samfund, hvor der er sikre cykelveje til alle skoler, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser.

*”Cykeleksperimentariet på Fyn og øerne skal tjene som det gode eksempel på, hvordan man kan gentænke investeringer i cykeltrafik med nye innovative løsninger, der kan omsætte investeringerne til lokal folkesundhed og god samfundsøkonomi”*



*"Fyn og øerne skal være Danmarks nye cykeleksperimentarium – på samme måde som Odense var Danmarks Nationale Cykelby i årene 1999-2002. Et statsstøttet projekt i Odense, der siden tilblivelsen har været toneangivende for den måde, man har investeret i cykelfremme i hele landet"*

# De lokale ønsker er fundamentet i Fyn og øernes cykeleksperimentarium

Arbejdet i det fynske cykeleksperimentarium tager udgangspunkt i kommunernes ønsker på cykelområdet. Det hviler således på et solidt fundament af lokal fynsk opbakning, som er drevet af det faktum, at det ofte er vanskeligt at finde penge i den kommunale husholdning selv til de mest oplagte cykelvejsforbedringer.

Efter en dialog med kommunernes tekniske forvaltninger er ønskerne til lokale cykelstiprojekter blevet kortlagt, og målet er at bringe de lokale ønsker ind i en samlet fynsk kontekst, som kan styrke effekterne af det fynske cykeleksperimentarium. Her vil der være fokus på at sikre tryghed og plads til cyklister på de strækninger, der fungerer som fynboernes vej til arbejde og skole både i byen og på landet. Men samtidig vil de eksperimenterende og innovative tiltag blive prioriteret, så cykelinfrastrukturen ikke bare bliver cykelstier, men fotogen facebookarkitektur med flotte og funktionelle rastepladser, som gør det lettere at profilere Fyn og øerne som cykelferiedestination. Det understøttes af synlige fyrtårnprojekter som el-cykelfærger og andre innovative eksperimenter, der tillige fungerer som løftestang i arbejdet med den eksterne finansiering.

## Økonomi

På baggrund af indledende møder med alle kommunerne på Fyn er det vurderet, at der i de lokale kommunale budgetter i perioden 2021-2025 vil blive afsat i alt ca. 70 mio. kroner til infrastrukturforbedringer indenfor cykling.

Midlerne vil blive benyttet som fynsk medfinansiering i "Det fynske cykeleksperimentarium".

Det er den foreløbige vurdering, at det vil koste minimum 400 mio. at løfte cykelinfrastrukturen på Fyn med baggrund i de ønsker, der fremkommet i dialogen med kommunerne. Det omfatter ny cykelinfrastruktur på både statens og kommunernes vejnet. Dertil kommer naturligvis private selskabers investering i drift af cykelfærger mv.

## Lokal forankring af indsatsen

For at kunne drage fordel af de erfaringer, der allerede er gjort i forbindelse med arbejdet omkring den fynske cykelvision, ønskes det at forankre "Det fynske cykeleksperimentarium" i et lokalt projektsekretariat på Fyn.

Med et fynsk sekretariat tæt på Byregion Fyn, der i forvejen betjener både Teknisk Direktørforum, Kommunaldirektørforum og Borgmesterforum Fyn vurderes det, at den nødvendige fremdrift sikres bedre end hos et centralt placeret sekretariat f.eks. hos Vejdirektoratet. Med denne forankring sikres også et nært regionalt perspektiv, og afhængigt af de tildelte midlers størrelse, vil sekretariatets første skridt i arbejdet med cykeleksperimentariet være at udarbejde en regional helhedsplan for den konkrete allokering og prioritering af midlerne.





# Estimerede effekter af investeringen

At investeringerne i cykelinfrastruktur kommer ganske fornuftigt igen på en relativt kort bane, er der adskillige eksempler på, der hvor pengene er kanaliseret hen de senere år f.eks. i hovedstadsområdet.

Effekten af en investering på 400 mio. kr i det fynske cykeleksperimentarium anslås selv med en meget konservativ beregning at være tjent hjem i løbet af den 4-årige periode, som pengene udmøntes i.

Der er to typer effekter, som især falder i øjnene, og som er estimeret her.

Det gælder dels de sundhedseffekter, som set i et samfundsøkonomisk perspektiv opstår ved, at flere fynboer forventeligt skifter bilen ud med cykel i deres daglige transport på job og i skole. Derudover er de turismeøkonomiske effekter som følge af en vækst i cykelturismen med besøg af gæster fra det øvrige Danmark såvel som udlandet estimeret.

Der er i begge tilfælde tale om konservative bud.

## Samfundsøkonomiske sundhedseffekter

Vurderingen er, at "Det fynske cykeleksperimentarium" med sin forbedrede cykelinfrastruktur som minimum vil få 3 pct. flere fynboer op i sadlen. Erfaringer fra udmøntningen af den nationale cykelpulje fra 2009-2014 viser, at der på de berørte strækninger er konstateret 3 pct. cyklister, der har skiftet bilen ud med cykel. På den baggrund tillades en antagelse om, at "Det fynske cykeleksperimentarium" som minimum vil få 3 pct. nye cyklister ud på vejene.

$375.000 \text{ cykeldygtige fynboer (6-67 år)} \times 0,03 = 11.250 \text{ nye cyklister}$

Tidligere undersøgelser har vist, at danskerne i gennemsnit cykler ca. 1,45 km om dagen (DTU og Lunds Universitet 2015: EU-landenes transportvaner: Danmark er cykelland nr. 2 i Europa). Hvis det antages, at de nye cyklister også som minimum gør det, kan vi lave en beregning for, hvor mange ekstra cyklede km det vil resultere i over den 4-årige periode (1460 dage):

$1,45 \text{ km} \times 1460 \times 11.250 = 23.816.250 \text{ km}$

Ifølge Transportministeriets nyeste enhedspriser fra oktober 2020 har hver cyklet km en positiv samfundsøkonomisk effekt på 8,20 kr. Det betyder, at en investering i cykelinfrastruktur på Fyn som minimum over en 4-årig periode vil give et estimeret afkast på

$23.816.250 \text{ km} \times 8,2 \text{ kr.} = 195.293.250 \text{ kr.}$

*"Effekten af en investering på 400 mio. kr i det fynske cykeleksperimentarium anslås selv med en meget konservativ beregning at være tjent hjem i løbet af den 4-årige periode, som pengene udmøntes i."*

## Turismeøkonomiske effekter

Det anslås, at "Det fynske cykeleksperimentarium" med en forbedret og mere innovativ cykelinfrastruktur på Fyn vil resultere minimum i en årlig vækst i cykelturismen på 5 pct. Det skyldes bl.a., at det vil betyde en opgradering af de nationale cykelruter, som især med N8 som omdrejningspunkt udgør et vigtigt element i det fynske cykel-turismeprodukt, ligesom det vil lette forbindelsen til Fyn og øerne på cykel. En realisering af innovative fyrtårne, som f.eks. en el-cykelfærge vil desuden i sig selv fungere som trækplaster for turisterne.

Med udgangspunkt i Destination Fyns gæsteundersøgelse 2019 er det herunder estimeret, hvad effekten af en årlig vækst på 5 pct. over den 4-årige periode for udmøntning af "Det fynske cykeleksperimentarium" resulterer i. Med et døgnforbrug på 1.166 kr. som cykelturisterne ifølge gæsteundersøgelsen fra 2019 havde, er der i alt tale om godt 200 mio. kr. i øget turismeomsætning over den 4-årige periode.

	2019	2021	2022	2023	2024	Samlet 2021-2024
Antal cykelovernatninger	834.770	876.509	920.334	966.351	1.014.668	3.777.861
Anslået stigning i antal overnatninger pr. år (%)		5%	5%	5%	5%	
Anslået stigning i antal overnatninger pr. år (antal)		41.739	43.825	46.017	48.318	179.898
Døgnforbrug pr. person (kr.)	1.166 kr.	1.166 kr.	1.166 kr.	1.166 kr.	1.166 kr.	
<b>Anslået stigning i turismeøkonomi (kr.)</b>		48.667.091 kr.	51.100.446 kr.	53.655.468 kr.	56.338.421 kr.	<b>209.761.248 kr.</b>

### Kilder:

Destination Fyn - Gæsteundersøgelse 2019

DST/VDK - Overnatningstal generelt set

Antal af cykelovernatninger: Samlet antal overnatninger på Fyn (DST) X andel af cykelturister (fundet via gæsteundersøgelsen)

## Investeringen betaler sig

Med blot den forbedrede turismeøkonomi som følge af en årlig vækst på 5 pct. og de estimerede sundhedsgevinster som følge af beskedne 3 pct. flere cyklister på alm. cykel (uden antagelse om et øget antal gennemsnitligt kørte kilometer i forhold til 2015) runder effekterne de 400 mio. kr. (210 mio. kr. + 195 mio. kr.), som investeringen vurderes at kræve.

De 400 mio. kr. vil således selv på baggrund af de ovenstående konservative beregninger være tjent hjem på den 4-årige periode, implementeringen af "Det fynske cykeleksperimentarium" løber over.

Dette er som nævnt, et meget konservativt estimat. Når der er tale om landdistrikter og langdistancependling formodes el-cyklens stigende udbredelse desuden at kunne supplere den positive effekt betydeligt. 10 pct. af danskerne overvejer at investere i en el-cykel (Vejdirektoratet: El-cykling i Danmark 2019) og 34% af respondenterne i Cyklistforbundets undersøgelse fra 2019, der angav bil som deres primære transportmiddel, var enige i, at de ville cykle mere, hvis de havde en el-cykel. Det formodes desuden, at den gennemsnitlige kørte distance for el-cyklister er markant længere end de daglige 1,45km. Potentialet for afkastet på investeringen er altså set i det lys meget større..

Herudover vil de velafprøvede løsninger fra Fyn og øerne kunne udbredes til resten af landet med yderligere positive effekter til følge.

# Eksempler på projekter i den fynske cykelvision





Fyn og øerne er i forvejen first-mover på færgområdet – det er oplagt at bruge teknologiske landvindinger i den fynske geografi til at udvikle og teste fremtidens cykelfærger.

# Nye fynske cykelfærger

Fyn og øerne er i forvejen first-mover på færgområdet – det er derfor oplagt at bruge teknologiske landvindinger i den fynske geografi til at udvikle og teste fremtidens cykelfærger.

De fynske cykelturister - som ikke allerede bor på Fyn og øerne - skal passere vandet inden man kan begynde at indtage de fynske herligheder. Det eneste sted, man kan cykle hele vejen til Fyn, er igennem Lillebæltsbroens smukke stålkonstruktion fra 1935. Passagen af Storbælt er generelt en stor barriere for at udvikle cykelturismen på Fyn. Det er besværligt at få sin cykel med toget, og turen under Storbælt er ikke den bedste start på en cykelferie.

Derfor er der i forbindelse med nærværende udviklingsarbejde set nærmere på, hvordan man kan udvikle cykelfærger, som en vigtig del af den fynske cykelturisme.

Vi har undersøgt følgende:

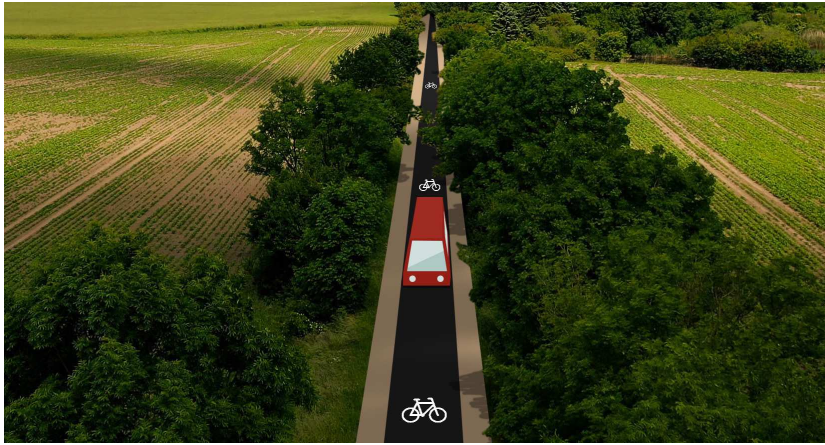
- Cykelfærger imellem Nyborg og Korsør som fyrtårnsprojekt i det fynske cykeleksperimentarium.
- Cykelfærge imellem Assens og Aarøsund - eventuel i en driftsmodel med Assens Kommunes færge til Bågø.
- Cykelbåd på Lillebælt, der kan anvendes både af cykelturister og pendlere.
- Cykelfærger imellem Vindeby og Svendborg der har både cykelturister på den nationale cykelrute 8 og pendlere som målgruppe.

# De blomstrende nationale cykelruter

De nationale cykelruter skal præsentere det bedste af Danmark og det bedste af Fyn, og får en stigende betydning i fremtiden, hvor de profileres nationalt og internationalt.

Derfor er det oplagt at give dem et eftersyn - med cykelturistens briller. De nationale cykelruter skal have en optimal sikkerhed, tryghed og oplevelsesrigdom. Der er fx strækninger, der kan suppleres med levende hegn eller herregårdsalléer. På den måde udvikles de nationale cykelruter til et godt visitkort for Fyn og øerne. Der kan også være særlige punkter, hvor det er naturligt at supplere med en cykelrasteplads, hvor der er skygge, luftpumpe, frugtbuske, æbletræer og værktøj til lettere reparationer.





Nedlagte fynske jernbaner omdannet til turismens supercykelstier med mulighed for at anvende den nye cykelinfrastruktur til at teste fremtidens førerløse busser som et bud på ny mobilitet i landdistrikterne.

# Nedlagte jernbaner omdannet til turismens supercykelstier

Danmark har 3000 kilometer nedlagt jernbane, som har et stort potentiale som fremtidens rekreative supercykelstier, der kan profilere Danmark som det perfekte cykelland. Et godt eksempel er Assensbanen, som har potentiale både for cykelturister og hverdagscyklister - blandt andet på grund af Vestfyns Gymnasium, der ligger på strækningen. Banestien imellem Ringe og Korinth er også særlig interessant, idet der er matrikuleret til et ekstra spor på strækningen fra Korinth til Faaborg. Det åbner mulighed for at etablere en banesti på den naturskønne strækning før Faaborg, således at man kan cykle på tværs af hele Faaborg-Midtfyn Kommune på en supercykelsti.

Dernæst bliver banen mere interessant til i fremtiden til at teste førerløse busser. Det er et af de elementer, som gør de nedlagte jernbaner i Danmark i det hele taget interessante. Tidligere på året godkendte Trafikstyrelsen således, at der kan køres med førerløse busser på en dobbeltrettet cykelsti i Aalborg Kommune. Det er interessant i Faaborg-Midtfyn Kommune, da det betyder at banestrækningen fra Ringe til Faaborg vil kunne tilbagelægges på 39 minutter.

Også flere andre steder på Fyn er der kortere eller længere strækninger med nedlagte baner, som kan indgå i nye oplevelsesrige forløb. Et af dem er den nedlagte jernbane til Martofte, som i dag primært anvendes af de lokale, men som i fremtiden også vil være en fin oplevelse for turister på cykelturen til Fyns Hoved.

Selv med et ambitiøst statsstøttet fynsk cykelinfrastrukturprogram, vil der være vigtige cykelstrækninger, hvor det ikke er realistisk at etablere cykelfaciliteter i de kommende år. Her giver det mening at Fyn og øerne som eksperimentarium udvikler billige anlægsmetoder, der virker på kort sigt. F.eks. ved at give kørebanen en særligt farvet overflade der, hvor der færdes cyklister.



Selv med et ambitiøst stats støttet fynsk cykelinfrastrukturprogram, vil der være vigtige cykelstrækninger, hvor det ikke er realistisk at etablere cykel-faciliteter i de kommende år. Her giver det mening at Fyn og øerne som eksperimentarium udvikler billige anlægsmetoder der virker på kort sigt. Eksemplet er fra landevejen til Fynshoved, hvor kørebanen har fået en farvet overflade der, hvor der er cyklister.

# Udvikling af ny cykelinfrastruktur med billige anlægsmetoder

To-minus-et løsninger anvendes i mange sammenhænge i de fynske kommuner og har store fordele på kommuneveje i det åbne land, hvor trafikmængderne er begrænsede.

Fyn er det oplagte sted at udvikle og teste to-minus-et vejen version 2.0, som indeholder nye muligheder i værdifulde landsbyer og landskabstræk, hvor det kan være en fordel at have farvede sidearealer - etableret med billige anlægsmetoder.

Samtidig anbefales som led i eksperimentariet at teste en helt ny selvforklarende vejtype på Fyn og øerne til de landevejsstrækninger, hvor det ikke er muligt at anvende to-minus-et løsninger, og hvor der ikke er udsigt til anlæg af cykelstier i overskuelig fremtid.

Der er mange landevejsstrækninger, hvor det er nødvendigt at deles om de eksisterende vejarealer, og hvor denne sameksistens skal designes således, at trygheden og sikkerheden er i orden.



# Fynske cykelbyer

Danmarks første cykelsti blev bygget i Odense i 1890 - inden cyklen blev hvermandseje. Odense har i mange år været toneangivende i arbejdet med cyklisme - ikke mindst i forbindelse med det vellykkede udviklingssamarbejde med staten i forbindelse med den nationale cykelby.

Projektet viste, at det kunne lade sig gøre at udvikle, teste og gennemføre mange nye tiltag på cykelområdet. Som en del af en samlet fynsk cykelfremmeindsats er det naturligt at se nærmere på en version 2.0 af cykelbyen i Odense. Det er ligeledes naturligt at se nærmere på alle fynske byer, som har mange fælles udfordringer og potentialer på cykelområdet.

Fyn er leveringsdygtig i alle typer danske byer - fra den danske storby, stationsbyen, havnebyen, fiskerbyen, købstaden og landsbyen.



Fyn og øerne er leveringsdygtig i alle typer danske byer - fra den danske storby, stationsbyen, havnebyen, fiskerbyen, købstaden og landsbyen. På visualiseringen ses hvordan cykelfaciliteter i Lohals kan sammentænkes med et løft af bymiljøet.

