

CYKELTOPMØDE 2022

# Deklaration om øget samarbejde for at fremme cykling i Danmark

**CYKELTOPMØDE**  
**30 JUNI 2022** ANALYSER • TALER  
VISIONER • BLOX

København, 30. juni 2022

# Fælles deklARATION om at fremme cykling i Danmark

31 offentlige og private aktører er gået sammen om en fælles deklARATION for at styrke cykling i Danmark. At det sker netop i år, er ikke tilfældigt. 2022 er udråbt til Cyklens År i Danmark, ligesom Danmark for første gang er vært for Tour de France og i den forbindelse afholder et Cykeltopmøde den 30. juni 2022 i København.

Øget cykling i Danmark kan imødekomme centrale samfundsudfordringer såsom CO2-udledninger fra transporten, trafiksikkerhed, samt stigende trængsel, luftforurening og støj. Dertil kan danskernes sundhed forbedres markant ved mere cykling, så den aktuelle stigning i livstilssygdomme, overvægt og fysisk inaktivitet kan afhjælpes. Fritidsture og rekreative oplevelser på cykel kan bidrage til at styrke turisme, vitalisere bymidter, og understøtte det gode børne-, unge- og ældreliv. For borgere i landområder kan cyklen gøre afstanden til offentlig transport mere overkommelig, ligesom elcykler i stigende grad kan udgøre et realistisk alternativ til bilen på mange korte og mellemlange ture, og dermed reducere borgernes udgifter til den daglige transport. Således spiller den danske cykelkultur en vigtig rolle for danskernes livskvalitet, velfærd og trivsel.

Denne deklARATION udgør en fælles erklæring om, at de 31 aktører vil arbejde for, at der i 2030 cycles 20 % flere ture sammenlignet med 2022. Derudover indgår en række konkrete anbefalinger til, hvordan cykling kan styrkes mere konkret, hvilket kan bidrage til udviklingen af en ny, national cykelstrategi som del af Cyklens År 2022. Anbefalingerne tager afsæt i resultaterne af fem nye analyser, som omhandler både cykelpendling og kombinationsrejser, cykling i landområder, cykling på tværs af generationer, cykel-turisme og rekreativ cykling, samt behov for innovation og viden på området.

# Vi vil få flere til at cykle i Danmark

Hverdagscykling er en integreret del af den danske kultur, men siden 2014 har danskernes cykling været faldende. Samlet set blev der fra 2014 til 2019 cyklet knap 20 % færre km, ligesom cyklens andel af alle rejser faldt med ca. 20 %. Baggrunden for denne deklARATION er et fælles ønske om at vende denne udvikling og sikre, at Danmark også i fremtiden er et stærkt og innovativt cykelland.

Folketinget vedtog i 2020 den danske klimalov. Formålet med loven er, at Danmark skal reducere udledningen af drivhusgasser i 2030 med 70 % i forhold til niveauet i 1990. Både private og offentlige aktører har siden tilsluttet sig målsætningen.

Derfor vil transportministeren nu forhandle tillæg til regionernes klimasamarbejdsaftale og i den forbindelse blive enige om specifikke, ambitiøse mål for en øget cyklisme, der passer til de lokale forhold. De øvrige aktører vil indenfor deres respektive sektorer på forskellig vis bidrage til, at de statslige, regionale og kommunale målsætninger om øget cykling indfries.

# Cykelfremme er et fælles ansvar

Mange organisationer, myndigheder og virksomheder arbejder i dag for at fastholde og forbedre danskernes muligheder for at cykle. Indsatsen foregår på både det kommunale og statslige vejnet, i privat nybyggeri, på arbejdspladser, skoler og institutioner, samt i den kollektive transport. Universiteter og rådgiverfirmaer skaber ny og værdifuld viden om, hvordan vi bedst får flere til at cykle, og kortlægger cyklingsens gevinster for både den enkelte og for samfundet som helhed.

Et nyt Videnscenter for cykelfremme blev lanceret i april 2022, så værdifuld viden bliver samlet og let tilgængeligt. Regionale samarbejder mellem region, kommuner, trafikudbydere og andre lokale aktører bidrager til at styrke koordinering, innovation og samarbejde på tværs af kommunegrænser, således at der i fire ud af fem regioner nu er etableret tværkommunale netværk på cykelområdet.

Imidlertid vil det kræve et fortsat og intensiveret samarbejde, at nå deklARATIONENS målsætning, hvis flere danskere skal vælge cyklen til i hverdagen og i fritiden.

---

**De underskrivende parter anerkender hermed, at cykelfremme er et fælles ansvar, og at samarbejdet på cykelområdet skal styrkes på tværs af både kommunalt, regionalt og nationalt niveau, samt hos private aktører i erhvervsliv, foreningsliv, vidensinstitutioner, transportsektoren og øvrige brancher.**

**De underskrivende parter forpligter sig i fællesskab til at følge op på deklARATIONEN i 2023.**



**Sophie Hæstorp Andersen**

Overborgmester  
Københavns Kommune



**Line Barfod**

Teknik- og Miljøborgmester  
Københavns Kommune



**Trine Bramsen**

Transportminister  
Danmark



**Tomas Breddam**

Borgmester  
Roskilde Kommune



**Kenneth Muhs**

Borgmester  
Nyborg Kommune



**Jens Ejner Christensen**

Borgmester  
Vejle Kommune



**Erik Lauritzen**

Borgmester  
Sønderborg Kommune



**Heino Knudsen**

Regionsrådsformand  
Region Sjælland



**Stephanie Lose**

Regionsrådsformand  
Region Syddanmark



**Lars Gaardhøj**

Regionsrådsformand  
Region Hovedstaden



**Mads Duedahl**

Regionsrådsformand  
Region Nordjylland



**Anders Kühnau**

Regionsrådsformand  
Region Midtjylland



**Anders Kühnau**

Formand  
Danske Regioner



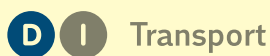
**Martin Damm**

Formand  
Kommunernes Landsforening



**Helga Theil Thomsen**

Trafik- og plandirektør  
Vejdirektoratet



**Karsten Lauritzen**

Branchedirektør  
DI Transport



**Jens Peter Hansen**

Landsformand  
Cyklistforbundet



**Sidsel Birk Hjuler**

Sekretariatsleder  
Supercykelstisamarbejdet  
i Region Hovedstaden



**Marianne Weinreich**

Formand  
Cycling Embassy of Denmark



**Jesper Pørksen**

Direktør  
Dansk Cykelturisme



**Lone Andersen**

Formand  
Det Kommunale Cykelfagråd



**Jesper Kronborg**

Branchedirektør  
Dansk Erhverv Transport



**Charlotte Bach Thomassen**

Landsformand  
DGI



**Lars Wiinblad**

Projektchef  
Passagerpulsen



**Rasmus Hessum**

Direktør for Oplevelses-  
økonomi, Politik & Partnerskab  
Destination Fyn



**Jens Visholm**

Kommerciel direktør  
DSB



**Jens Hausted**

Direktør  
Dansk Kyst- og Naturturisme



**Jan Olsen**

Administrerende direktør  
Visit Denmark



**Jens Christian Godskesen**

Konstitueret rektor  
IT-Universitetet i København



**Peter Lauritzen**

Universitetsdirektør  
Roskilde Universitet



**Thomas Buchvald Vind**

Universitetsdirektør  
Syddansk Universitet



**Nadia Gullestrup Christensen**

Forperson  
Ungeklimarådet



FAKTA

# Cyklen har potentiale til at løse centrale samfundsudfordringer

Cykling bidrager til FNs verdensmål for bæredygtig udvikling

Cyklen bidrager på globalt plan til at opfylde 11 af FNs 17 verdensmål, ifølge Det Europæiske Cyklistforbund. FN's Generalforsamling vedtog den 16.3.2022 enstemmigt en resolution, der støtter cyklen som et redskab til at bekæmpe klimaforandringer med. Her opfordres medlemslandene til at understøtte og fremme cykling på tværs af offentlige, private og akademiske sektorer i tråd med FNs bæredygtighedsmål for 2030.

I Danmark bidrager cyklen særligt til at opfylde følgende verdensmål:

- 03. Sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper
- 09. Bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation
- 11. Gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige
- 12. Sikre bæredygtigt forbrug og produktionsformer
- 13. Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser
- 17. Styrk det globale partnerskab for bæredygtig udvikling og øg midlerne til at nå målene

## Øget cykling skaber positiv bundlinje for både den offentlige og private sektor

63 % eller ca. 2/3 af alle rejser i Danmark er på under 20 kilometer, viser Transportvaneundersøgelsen, som DTU hvert år udarbejder. De kortere ture vil kunne foretages på almindelig cykel, og på de længere ture vil elcyklen være en mulighed.

For hver ekstra km, danskerne cykler, vinder samfundet som helhed 7,11 kr., og 4,08 kr. for hver km kørt med elcykel, ifølge Transportministeriets transportøkonomiske enhedspriser vers. 2.0 for eksterne, dvs. samfundsmæssige, gevinster. Dette skyldes primært sundhedsgevinster fra øget fysisk aktivitet, som ifølge beregninger fra Cowi for Transportministeriet i 2020 svarer til et gennemsnit på 11,7 kr. for hver km kørt på almindelig cykel, og 9,4 kr. for hver km kørt på elcykel. Dette omfatter dog både de interne gevinster, som cyklisten selv får glæde af, og de eksterne der gælder samfundet generelt. Mangel på fysisk aktivitet medfører årligt 6.000 ekstra dødsfald i Danmark, svarende til 13,8 % af alle dødsfald, ifølge Den Nationale Sundhedsprofil for 2021.

Beregninger fra Danske Regioner i 2021 viser, at hvis danskerne cyklede 20 % mere end i 2019, vil det medføre 430.000 sparede sygedage, og en samfundsøkonomisk gevinst på 3,2 mia. kr. En tilsvarende analyse fra Dansk Industri Transport i 2018 viser, at en 10 % stigning i cykling vil medføre 74.000 færre sygedage holdt af ansatte i den private sektor og 38.000 færre sygedage holdt af ansatte i den offentlige sektor, svarende til en lønbesparelse på 141 mio. kr. årligt for private arbejdsgivere og 67 mio. kr. for offentlige arbejdsgiver.

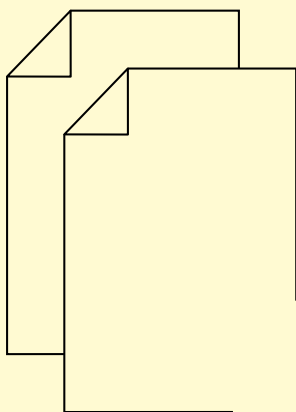
Også fritids- og ferieture på cykel kan skabe vækst. Ifølge Visit Denmark forbruger en cykelturist fra udlandet i gennemsnit 100 kr. mere per døgn i Danmark end øvrige turister, og danske cykelturister forbruger 150 kr. mere end øvrige danske turister.

## 5 konkrete anbefalinger til en styrket cykelindsats i Danmark

Det vil kræve målrettede indsatser at vende den negative udvikling med faldende cykling i Danmark. Cykeltopmødets samarbejdspartnere har derfor gennemført fem strategiske analyser, som udpeger en række anbefalinger til en styrket cykelindsats i Danmark. Analyserne er finansieret af Vejdirektoratets statslige cykelpulje og omfatter følgende fem temaer:

1. Cykling i landdistrikter og erhvervssamarbejder
2. Cykling blandt børn, unge og ældre – sundhed gennem hele livet
3. Cykelturisme og oplevelser
4. Cykelpendling og kombinationsrejser
5. Viden og innovation på cykelområdet

Analyserne er hver især udarbejdet af en tværgående arbejdsgruppe med repræsentanter fra såvel kommuner, landsdækkende offentlige aktører, den private sektor og faglige netværk og universiteter. I det følgende fremgår analysernes hovedkonklusioner samt konkrete anbefalinger til en styrket indsats for hvert tema.



## TEMA 1

# Cykling i landdistrikter og erhvervssamarbejder

**Analyse 1:** Fremme af cykling i landdistrikter gennem adfærdsdesign og virksomhedssamarbejder

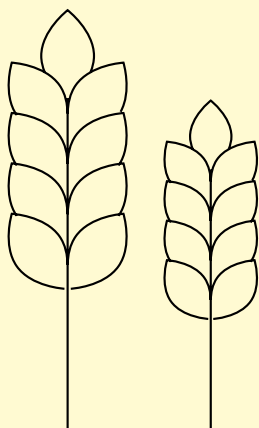
**Samarbejdspartnere:** Sønderborg Kommune, Dansk Industri Transport, Dansk Erhverv, Region Syddanmark

**Analysens konklusioner:**

- Analysen giver os indblik i de barrierer og muligheder, som medarbejdere fra virksomheder i Sønderborg Kommune forbinder med at cykle til og fra arbejde. For mange er det ikke lysten til at cykle, der mangler. Dog kan barrierer som afstand, tid, travle morgenrutiner, det upraktiske i at møde svedig op på arbejde samt en mangel på firmabiler- og cykler få medarbejdere til at fravælge cyklen som transportmiddel.

**Anbefalinger på baggrund af analysen:**

- Kontekst er nøglen. Hav øje for lokale og individuelle barrierer og motivationer for at tilvælge cyklen i forbindelse med udarbejdelsen af cykeltiltag i virksomheder
- Timing er afgørende. Overvej derfor nøje timingen i forhold til indførelsen af cykeltiltag. Medarbejderes vaner og rutiner er lettest at ændre fx. ved flytning, jobskifte eller efter en ferie.
- Feedback motiverer. Det motiverer at kunne mærke effekten af ens handlinger. Derfor er det vigtigt at videreformidle effekten af de cykeltiltag, som virksomhederne igangsætter: Hvor mange kilometer har vi i fællesskab cyklet i denne måned? Hvor meget CO2 har vi sparet?
- Intention er ikke nok. Mange medarbejdere svarer typisk, at de gerne vil cykle mere. Men når hverdagen melder sig, går de gode intentioner sommetider i glemmebogen. Derfor er det vigtigt at designe cykeltiltag, som gør det så nemt som muligt for medarbejderne at skifte transportvaner.
- Vi gør som de andre. Det er vigtigt at være med i fællesskabet på en arbejdsplads. Hvis der er mange medarbejdere, der cykler, er det lettere at følge trop. Fremhæv derfor de gode eksempler og de gode cykelhistorier i virksomheden.



## TEMA 2

# Cykling blandt børn, unge og ældre – sundhed gennem hele livet

**Analyse 2:** Segmenteringsanalyse af unges cykelvaner

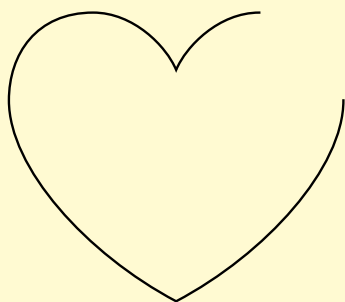
**Samarbejdspartnere:** Danske Regioner, Vejle Kommune, DGI, Erhvervsskolernes elevorganisation, DI Transport, Cycling Embassy of Denmark, Cyklistforbundet, Region Midtjylland, Passagerpuls, Region Sjælland, Sønderborg Kommune, Københavns Kommune, Movia, Region Hovedstaden.

**Analysens konklusioner:**

- Analysen bekræfter, at cykling er faldende blandt de unge. Der sker tydelige forskydninger i adfærden blandt unge i overgangen fra grundskole til ungdomsuddannelse og igen fra ungdomsuddannelse til videregående uddannelse.
- Én af de stærkeste forklaringer på cykeladfærd er ikke overraskende, hvorvidt man kan nå arbejdsplads/uddannelsesinstitution inden for 15 minutter. Eksempelvis kan 37 % af de unge nå deres uddannelsesinstitution inden for 15 minutter. Ud af disse cykler halvdelen 4-7 dage om ugen – 27 % cykler aldrig.
- Analysen viser desuden, at de unge sjældent oplever at blive opfordret til at tage cyklen af andre end deres forældre. Kun 8 % har oplevet at kommuner, regioner o.a. offentlige myndigheder har opfordret dem til at tage cyklen. Tilsvarende har 8 % oplevet opfordringer fra deres uddannelsesinstitution og blot 5 % fra arbejdsgivere.

**Anbefalinger på baggrund af analysen:**

- Der er et stort potentiale i at det offentlige Danmark, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser i endnu højere grad kommer på banen og motiverer de unge til at tage cyklen.
- Konkrete tiltag på uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser eksempelvis gode cykelparkeringsforhold er med til at fremme cykling blandt de unge.
- Øget sammenhæng mellem pendling til og fra uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser og de unges fritidsaktiviteter kan være med til at få flere unge op på cyklen.



## TEMA 3

# Cykelturisme og oplevelser

**Analyse 3:** Et cykelturismebarometer med nøgletal for rekreativ cykling og cykelturisme

**Samarbejdspartnere:** Dansk Cykelturisme, Nyborg Kommune, Destination Fyn, og Dansk Kyst- og Naturturisme.

**Analysens konklusioner:**

- Cykling er en populær aktivitet ferieaktivitet: Hver femte dansker har været på cykelferie enten i Danmark eller i udlandet inden for de seneste to år. For de fleste er cykling en aktivitet eller transport på ferien – ikke et hovedformål i sig selv.
- Cykling på ferien skaber mere cykling i hverdagen: De danskere, der har været på cykelferie, angiver oftere, at de i løbet af det seneste år har cyklet mere end de plejer, sammenlignet med danskere, der ikke har været på cykelferie – og mange anser konkrete cykeloplevelser som en væsentlig årsag til, at de cykler mere.
- Cykling er typisk en aktivitet eller et transportmiddel på ferien – ikke et hovedformål i sig selv: Der er flere, der angiver, at det er sandsynligt, at de tager på ferie, hvor cykling er en aktivitet eller et transportmiddel, end at det er hovedformålet.
- Flotte landskaber og naturoplevelser står højt på danskernes ønskeliste til en rekreativ tur:
- Det er vigtigt for den gode cykeloplevelse, at den foregår på cykelstier eller veje med lille trafikmængde.
- Blandt de væsentligste barrierer er opfattelsen af, at det er dyrt og besværligt at tage cyklen med på ferien. Samtidigt har oplevelsen af ikke at være i tilstrækkeligt god form til denne ferietype også en afskrækkende effekt på flere.

**Anbefalinger på baggrund af analysen:**

- Øget samtænkning af cykling i fritiden, på ferien og i hverdagen kan øge cykelandelen generelt.
- Hvis flere skal vælge cykelferien, hvor cykling er hovedformålet, kræver det bedre cykelruter, mere service og mere formidling.
- Der er et stort behov for at etablere mere cykelvenlig infrastruktur i hele landet, hvilket også gavne internationale cykelturister.
- Bedre mulighed for cykelmedtagning i den kollektive trafik og bedre sammenknytning mellem stationer og cykelruter øger aktionsradius for cykelturister og rekreative cyklister og skaber bedre adgang til cykeloplevelser i hele landet for en større målgruppe.

## TEMA 4

# Cykelpendling og kombinationsrejser

**Analyse 4:** Trafikknudepunkters potentiale for kombinationsrejser

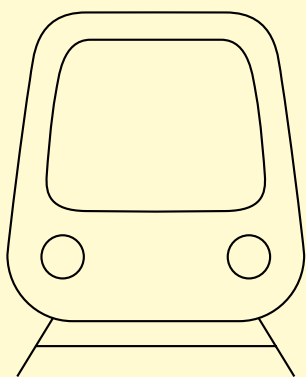
**Samarbejdspartnere:** Roskilde Kommune, Region Sjælland, Region Hovedstaden, Kommunernes Landsforening, Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden, DSB, MOVIA, Passagerpuls

**Analysens konklusioner:**

- Analysen har resulteret i udvikling af et fælles værktøj til evaluering af knudepunkters potentiale for at tiltrække kombinationsrejsende (cykel/kollektiv transport).
- Analysen har endvidere indikeret, at vi kan få 10-15 % flere til at cykle til stationen og 1-3 % flere til at benytte den kollektive trafik, hvis cykelforholdene er gode. Alene baseret på rejsende med Rejsekort, kan en opgradering af cykelforholdene dermed potentielt tiltrække mellem 1,3-4 mio. flere passagerer årligt i den kollektive transport på landsplan. Potentialet er størst ved togstationer. Det er ligeledes vigtigt at understrege, at behovet for opgraderinger ikke udelukkende er nødvendigt for at tiltrække nye cyklister, men også med henblik på at fastholde eksisterende cyklister.

**Anbefalinger på baggrund af analysen:**

- At værktøjet udbredes til og anvendes af relevante aktører (kommuner, trafikselskaber etc.), samt at der med udgangspunkt i værktøjet udføres en landsdækkende kortlægning/benchmark af knudepunkter. I den forbindelse kan der på længere sigt ses på muligheden for at udvikle en frivillig certificeringsordning for cykelvenlige stationer. Det anbefales endvidere, at der gennemføres effektevalueringer ved konkrete projekter, hvor cykelforholdene på knudepunkter opgraderes, da datagrundlaget i dag er meget begrænset.
- Derudover er der behov for fremadrettet at fokusere på den økonomiske organisering vedr. opgraderinger af knudepunkter samt at tilføje markant flere midler til området.



## TEMA 5

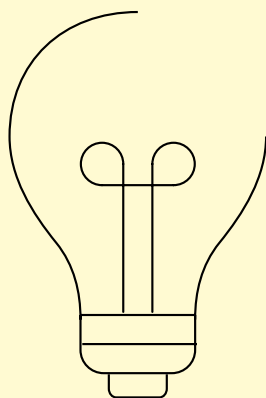
# Viden og innovation på cykelområdet

**Analyse 5:** International benchmark om viden og innovation på cykelområdet

**Samarbejdspartnere:** Københavns Kommune, DTU, ITU, KU, RUC, SDU, AU, AAU, Vejdirektoratet, Det kommunale cykelfagråd, Kommunernes Landsforening, Cycling Embassy of Denmark

**Analysens konklusioner:**

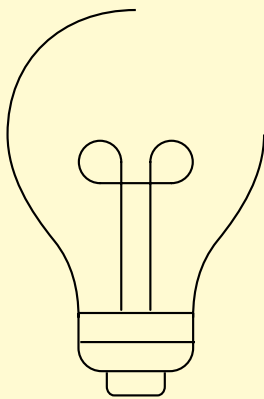
- Vores udgangspunkt for cykling i Danmark er højt efter årtier med investeringer i cykelinfrastruktur. Men cykeltrafikken er under pres i Danmark. Rundt omkring i verden er man i gang med at genopfinde cyklen som transportmiddel, og de har ikke årtier til at skabe resultater, så der er fokus på hurtige løsninger med høj effekt.
- Der bliver indsamlet cykeldata med det formål at træffe beslutninger om udvikling af indsatser og politikker, for at følge udvikling, at forstå cykling bedre og til planlægning. Men planlæggere og beslutningstagere er udfordret af kvaliteten og validiteten af cykeldata, og mangel på standarder gør det svært at sammenligne cykeldata.
- Cykelforskning er generelt ikke særligt organiseret, ikke finansieret, og forskning i cykeltrafik er typisk en delmængde af anden forskning i trafik og mobilitet. Det gælder både i Danmark og i hovedparten af de undersøgte lande. I landene omkring os har man gennem flere år haft politisk uafhængige cykelvidenscentre.





**Anbefalinger på baggrund af analysen:**

- Danmark kan og bør lære af de mange initiativer, der sættes i gang rundt om i verden - både i forhold til bilfrie zoner, trafikdæmpning og 30km i timen-byer, økonomiske incitamentstrukturer og ITS-løsninger, der gør det mere sikkert, lettere og hurtigere at være cyklist, og i forhold til målrettede cykelfremme initiativer skræddersyede til specifikke målgrupper.
- At indsamling af cykeldata prioriteres, og at der sker en standardisering og central koordinering af indsamling af cykeldata, så disse bliver mere sammenlignelige kommuner og byer i mellem.
- Der er behov for, at der afsættes faste midler til både uafhængig forskning og videns indsamling på cykelområdet. Midlerne bør administreres med inddragelse af universiteterne og tage udgangspunkt i en cykelforskningsstrategi.



# CYKELTOPMØDE

30 JUNI 2022 ANALYSER • TALER  
VISIONER • BLOX