

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage
NY VIDEN & NETVÆRK

Erhvervslivets betydning for cykling i Danmark

Marie Kåstrup, mk@urbancreators.dk

Strategisk mobilitetsrådgiver, Urban Creators

Abstrakt

Et vidensprojekt om cykling og erhvervslivet har kortlagt den eksisterende viden om erhvervslivets betydning for cykling samt de erhvervsøkonomiske effekter af cykling i Danmark. Undersøgelsen belyser, hvordan den danske cykelbranche understøtter danskernes cykling via produktion, salg, service og infrastruktur relateret til cykling og bidrager til at stimulere efterspørgslen på cykling i Danmark. Branchen estimeres at omfatte over 1.000 virksomheder og beskæftige ca. 4.000 direkte og 5.000 indirekte via turisme- og fritidsrelateret forbrug. Dog viser kortlægningen, at det eksisterende vidensgrundlag er mangelfuldt pga. fragmenterede data for de forskellige typer cykelrelaterede virksomheder og produkter, ligesom de mest dækkende danske analyser alle er over ti år gamle. Desuden opgøres centrale forbrugsrelaterede nøgletal såsom den danske cykelbestand ikke systematisk. Derfor anbefaler rapporten, at vidensgrundlaget for de erhvervsøkonomiske aspekter af cykling i Danmark styrkes.

Kortlægning af eksisterende viden om cykling og erhvervslivet

At cykling har mange positive effekter, er efterhånden relativt velbeskrevet, både ift. samfundsøkonomi, sundhed, trængsel og klima. De seneste år er der dog også kommet skærpet fokus på de erhvervsmæssige aspekter ved cykling og på den private sektors rolle for at fremme cykling. Lande som Belgien, Frankrig, Holland, Østrig, Spanien, Tyskland og Australien har kortlagt deres respektive cykelindustriers aftryk for erhverv og beskæftigelse, og i EU's Declaration on Cycling fra 2023 dedikeres et helt afsnit til cykelindustriens centrale rolle for at fremtidssikre cykling i Europa.

Herhjemme er den private sektors rolle for fremme af cykling imidlertid sparsomt belyst og de eneste større analyser af de erhvervsøkonomiske effekter af cykling alle er over ti år gamle. Urban Creators har derfor taget initiativ til at undersøge, hvilken eksisterende viden, der er tilgængelig om cykling og erhvervslivet i Danmark, samt udarbejde anbefalinger til, hvordan vidensgrundlaget kan forbedres og erhvervslivets bidrag til cykelfremme styrkes. I projektet indgik Kristian Kolstrup v. Impact Economics som underrådgiver, og en projektgruppe med deltagelse af Dansk Erhverv, Dansk Industri, Cyklistforbundet, KL, Nationalt videnscenter for cykelfremme, Dansk Kyst- og Naturturisme, Cycling Embassy of Denmark og Københavns Kommune.

Vidensindsamlingen omfattede desk research af 30 danske og 32 udenlandske rapporter og artikler samt screening af 4 erhvervs- og forbrugsstatistiske datasæt. Desuden er der foretaget interviews med 12 cykelvirksomheder, 15 brancheorganisationer, 9 erhvervs- og innovationsaktører og 4 vidensaktører ligesom der er indhentet inputs på en workshop med 68 deltagere fra cykelbranchen og dens økosystem.

Den private sektor holder danskerne i pedalerne

Undersøgelsen konkluderer, at den danske cykelbranche udgør et væsentligt fundament for dansk cykling. Danske cykelvirksomheder bidrager til at gøre cykling attraktivt gennem produktion, salg og servicering af cykelrelaterede produkter og ydelser. Uden den private sektor ville danske cyklister, cyklende ansatte og kunder, turister, sportsudøvere mv. ikke have mulighed for at sætte sig i sadlen. Industriens betydning for danskernes cykling gælder både cyklen selv, men også reservedele og tilbehør, reparation og servicering af cyklen og leje/leasing af cykler. Dertil kommer tilbud om oplevelser, træning, rådgivning og events samt anlæg, rådgivning og produktion og salg af udstyr indenfor cykelinfrastruktur og cykelparkering, som også udgør en forudsætning for at vælge cyklen.

Følgende faktorer er vurderet som særligt vigtige for at give cyklister i Danmark en god forbrugeroplevelse:

- Produktsikkerhed
- Prisvenlighed
- Brugervenlig service
- Produktinnovation og brugervenligt design
- Reparerbarhed

Cykelbranchen kan yderligere stimulere danskernes efterspørgsel på cykling på følgende måder:

- Innovation af nye cykelløsninger, der gør cykling mere sikkert / trygt / komfortabelt / attraktivt
- Markedsføring og branding af cykling og relaterede produkter som attraktiv pendlerform, motionsform, turismeform, kilde til socialt samvær, livsstilssymbol mv.
- Produktdesign af cykler, tilbehør mv. i en stil og en kvalitet, der gør det attraktivt for flere at cykle
- Servicedesign af brugerflows ifm. køb, vedligeholdelse, reparation, forsikring mv. af cykler og tilbehør, fx gennem digitale løsninger, leje/leasing, tilbud om mobil reparation, mv.
- Aktivering af nye kundesegmenter, fx gennem samarbejder med cykelklubber, gymnasier, turistdestinationer, arbejdspladser mv.



Nye designs af ladcykler og elcykler har bidraget til at udbrede disse cykeltyper til et bredere kundesegment
Foto: Larry vs Harry



Innovation af brugervenlige produkter som fx magnetiske cykellygter øger cyklisternes komfort og sikkerhed.
Foto: Reelight

Det øvrige erhvervsliv spiller desuden en vigtig rolle for at fremme cykling til/fra arbejde, ifm. indkøb og som del af ferie- og fritidsoplevelser. Det gælder særligt følgende virksomheder:

- Arbejdspladser ifm. at fremme cykelpendling til/fra arbejde og erhvervscyklung i arbejdstiden
- Butikker og detailhandel ifm. at fremme cykling til indkøb
- Turismevirksomheder ifm. at fremme cykelturisme og dagture på cykel
- Bygherrer / investorer ifm. fremme af cykling i nye byggerier og byudviklingsområder

Jo stærkere og sundere cykelbranchen er, jo bedre er virksomhedernes muligheder for at fremme cykling blandt danskerne. Der er derfor behov for at fremtidssikre cykelbranchen og gøre de enkelte virksomheder mere robuste og innovative. Dette behov er særligt akut i en tid med usikre forsyningskæder og hastig vækst i nye, elektroniske og digitale løsninger på cykelområdet, samt skærpet konkurrence fra udlandet

med bl.a. salg af nye former for elektriske cykler via online platforme. Et aktuelt problem er fx, at der er mangel på cykelmekanikere i branchen, så der flere steder er ventetid på at få repareret sin cykel. Dette kan i praksis afholde borgere fra at cykle og være udslagsgivende for, at de i stedet tager bilen.

Det anbefales derfor, at cykelbranchen proaktivt arbejder for at fremme cykling og fremtidssikrer sin markedsposition. Myndigheder og beslutningstagere bør desuden styrke erhvervslivets muligheder for at fremme cykling, ligesom erhvervsfremme- og innovationsaktører, som indgår i cykelbranchens økosystem, bør samarbejde med cykelbranchens virksomheder og understøtte innovation, internationalisering, forretningsudvikling og tiltrækning af investeringer.

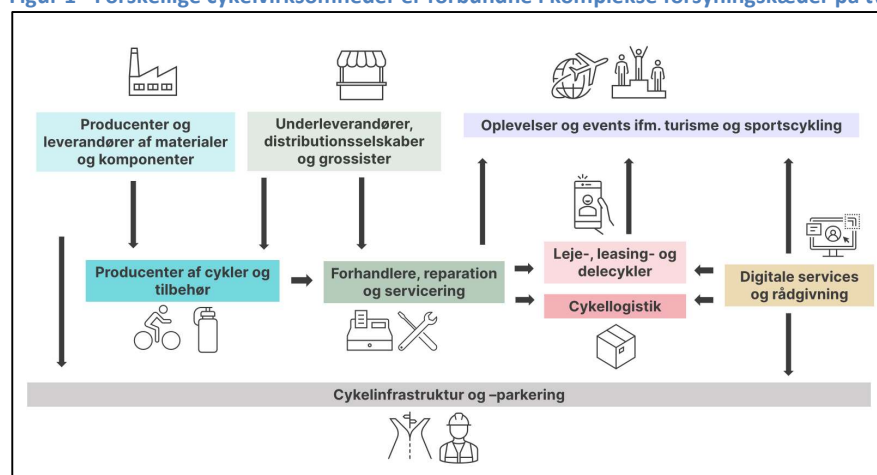
Cykelbranchen favner mange forskellige virksomheder

Den indledende kortlægning peger på, at mindst 1.000 danske virksomheder indgår direkte i den danske cykelindustri. Da der ikke pt. findes en samlet opgørelse af alle cykelrelaterede virksomheder, som spænder på tværs af 34 branchekoder, er tallet muligvis underestimeret. Overordnet set kan cykelbranchen inddeles i fire kategorier med forskellige typer cykelrelaterede virksomheder, som beskrevet i tabel 1:

Tabel 1 – underbrancher og typer cykelvirksomheder

Produktion af cykler, reservedele og udstyr	Salg, leje og reparation af cykler	Cykelturisme, cykelsport og cykeloplevelser	Planlægning, anlæg og digitale løsninger
• Producenter af cykler inkl. 2-hjulede, ladcykler, elcykler og fatbikes, sport- og gravelcykler, børnecykler, handicapcykler og genanvendte cykler • Producenter og forhandlere af reservedele, beklædning, udstyr og energiprodukter	• Cykelforhandlere, grossister, salg online og via detailhandel og byggemarkeder • Cykelmekanikere og mobile cykelværksteder • Delecyclyer, bycykler og leasingcykler • Cykellogistik • Cykler til erhverv, hotelcykler og butikscykler	• Cykelturismeoperatører • Cykelløbsarrangører og udbydere af træning og bike fitting • Undervisning ifm. børnecykling og leverandører af cykellegebaner, pump tracks mv. • Arrangører af sociale cykeloplevelser • Medier, konferencer og messer	• Producenter af cykelparkering og afmærkning • Entreprenører og rådgivere • Leverandører af cykeldata, ITS-løsninger og apps • Forsikringstjenester

Figur 1 - Forskellige cykelvirksomheder er forbundne i komplekse forsyningskæder på tværs af underbrancher, Urban Creators



Cykelbranchen bidrager til økonomisk aktivitet og lokal beskæftigelse

Der foreligger ikke en samlet, opdateret opgørelse af alle virksomheder og beskæftigede i den danske cykelbranche. Vores indledende udtræk af erhvervsstatistiske data begrænser sig til to udvalgte branchekoder for hhv. fremstilling og salg af cykler, og er derfor ikke fuldt dækkende for den samlede cykelbranche. Ældre analyser indikerer et større omfang af beskæftigede. Et groft estimat er, at over 1.000 cykelvirksomheder beskæftiger ca. 4.000 ansatte på tværs af branchens virksomheder, og at ca. 5.000 beskæftiges i turismeerhverv ifm. cykelturisme og rekreativ cykling. I tabel 2 opsummeres forskellige tilgængelige nøgletal på tværs af eksisterende datakilder:

Tabel 2 – data for cykelbranchens virksomheder og beskæftigede på tværs af forskellige datakilder

Datakilder	Virksomheder	Beskæftigede	Fuldtidsbeskæftigede
Erhvervsstatistiske registerdata for branchekoden "Fremstilling af cykel og invalidekøretøjer" (2022) ¹	57	896	497
Erhvervsstatistiske registerdata for branchekoden "Cykel- og knallertforretninger" (2022) ²	860	2.455	1.332
Den danske cykelbranche 2014, inkl. produktion og salg af cykler, infrastruktur, bycykler og cykelturisme ³			7.388 (heraf 4.782 ifm. cykelturisme)
Produktion, salg og reparation af cykler i Region Hovedstaden 2014 ⁴		1.200	
Fritidscykling og mountainbiking i Danmark 2014 ⁵		5.440	4.174

Generelt er cykelvirksomhederne kendetegnet ved at være små eller mellemstore virksomheder med stor geografisk spredning. Udenlandske kortlægninger af cykelindustriens beskæftigelseeffekt viser en højere arbejdsintensitet end i sammenlignelige brancher. Bortset fra reparation af motorkøretøjer er arbejdsintensiteten for fremstilling, salg, reparation og infrastruktur højere for cyklen end for øvrige transportformer, ifølge det Europæiske Cyklistforbund i 2014⁶. En belgisk analyse af cykelsektoren fra 2024 viser, at produktion og salg af cykler er 10 gange mere arbejdsintensivt end bilindustrien⁷.

Hvad angår den økonomiske aktivitet i cykelindustrien blev der i Danmark i 2020 solgt 465.000 cykler, heraf 75.000 elcykler, for en samlet værdi af 3,6 mia. kr. ifølge Conebi, den europæiske konfederation af cykelindustrien⁸. Førømtalte belgiske analyse benchmarker europæiske landes salg af cykler per tusinde indbyggere. Her indtager Danmark en 2. plads efter Slovenien med ca. 90 cykler per tusind indbyggere, og 4. plads for solgte elcykler per tusinde indbyggere i 2022 efter hhv. Holland, Østrig og Tyskland⁹.

Omfanget af det samlede salg af cykler matcher nogenlunde Danmarks Statistiks tal for danske husholdningers forbrug på cykler, som for 2022 var 3,14 mia. kr., svarende til 1.127 kr. per husstand. Dog kan det samlede, cykelrelaterede forbrug være større, hvis afledte udgifter til fx cykelturisme, fritidscykling mv. også medregnes. Således opgjorde Københavns Universitet i 2014 danskernes samlede forbrug på fritidscykling og mountainbiking til 5,576 mia. kr. Dette udgjorde det 2. største BNP-bidrag indenfor alle fritidsaktiviteter efter "på tur i naturen", og mere end fx sejlsport, jagt og fiskeri¹⁰. I 2022 angav 2,6 mio. turister cykling som en ud af flere motiver for at holde ferie i Danmark. De forbrugte i gennemsnit 1.000 kr. per døgn, svarende til et samlet forbrug på 12,78 mia. kr., dog ikke udelukkende relateret til cykling.¹¹

Forbrug på cykling opgøres også i de transportøkonomiske enhedspriser i form af gennemsnitlige kørselsomkostninger per km cyklet, som i 2024 opgøres til 0,45 kr. per cyklet km¹². Ganges denne udgift med de 2,67 mia. km., som danskerne ifølge DTUs transportvaneundersøgelse cyklede i 2023¹³, svarer det til 1,2 mia. kr. årligt, hvilket er noget lavere end de førnævnte tal for husstandes forbrug på cykling samt økonomisk aktivitet i branchen. Dette indikerer, at kørselsomkostningerne muligvis er højere end antaget.

¹ Urban Creators' screening af erhvervsstatistiske data for udvalgte branchekoder, 2025

² Urban Creators' screening af erhvervsstatistiske data for udvalgte branchekoder, 2025

³ CYCLING WORKS - Jobs and Job Creation in the Cycling Economy, ECF, 2014

⁴ Cykelregnskab, Incentive for Region Hovedstaden, 2014

⁵ Friluftslivets nationaløkonomiske fodaftryk i Danmark, KU, 2014

⁶ ECF, 2014

⁷ L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socioéconomique du pays, Transport & Mobility Leuven for Service Public Fédéral Mobilité et Transports, 2024

⁸ 2021 European Bicycle Industry and market profile, Confederation of the European Bicycle Industry, 2021

⁹ Transport & Mobility Leuven, 2024

¹⁰ KU, 2014

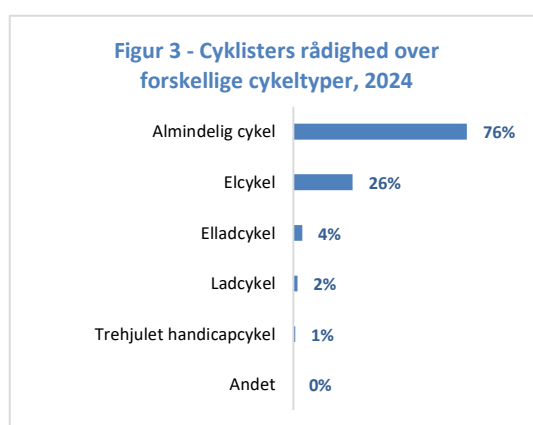
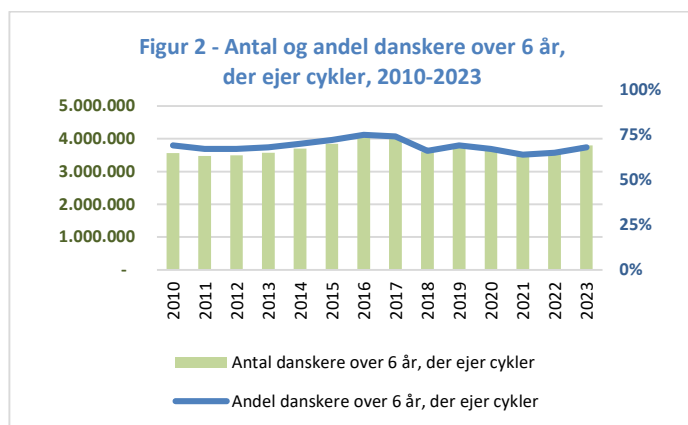
¹¹ Cykelturisterne i Danmark i 2022, VisitDenmark, 2023, udregning af samlet forbrug v. Urban Creators 2025

¹² Transportøkonomiske enhedspriser, DTU, 2024

¹³ Transportvaneundersøgelsen, DTU, 2024

Øvrige forbrugsrelaterede nøgletal med relevans for cykelbranchen inkluderer danskernes cykelejskab og den danske cykelbestand. Ifølge DTUs Transportvaneundersøgelse ejede 68% af danskere over 6 år en cykel i 2023, hvilket svarer til 3,8 mio. danske cykelejere¹⁴. Dette er et fald fra 2016, hvor 75% af danskerne ejede en cykel, jf. figur 2. Indbyggere i store byer samt børn og unge har generelt et højere cykelejskab end indbyggere i landdistrikter og borgere på 66 år og ældre.

Hvad angår den samlede danske cykelbestand foreligger der pt. ikke data for dette, til forskel fra fx bilbranchen, hvor der løbende opgøres detaljerede data for den danske bilpark. Et estimat kan baseres på data fra den Nationale Cyklistundersøgelse, hvor 7.350 danske cyklister fra halvdelen af landets kommuner svarer på, hvilke forskellige typer cykler, de råder over¹⁵, jf. figur 3. En simpel omregning af andelen af cyklister, som råder over forskellige cykeltyper, til de føromtalte 3,8 mio. danske cykelejere, vil samlet set svare til en indikativ cykelbestand på ca. 4.155.000 cykler. Dog må tallet formodes at være højere, da kun én cykel per kategori er medregnet, og visse cykelejere må forudsættes at have fx både en almindelig cykel til hverdag samt en stationscykel eller reservecykel, eller både en citybike og racercykel eller mountainbike.



Behov for mere systematisk vidensindsamling

Videnskortlægningen understreger, at det eksisterende vidensgrundlag om de erhvervsmæssige aspekter af cykling for nuværende er mangelfuldt. Dette skyldes dels, at der ikke foreligger et samlet overblik over alle cykelrelaterede virksomheder på tværs af branchekoder, dels at tidligere kortlægninger alle er over 10 år gamle og dækker afgrænsede områder. Det anbefales derfor, at der fremover indhentes mere valide, opdaterede og sammenlignelige erhvervsøkonomiske data for cykling i Danmark. Dette kan fx gøres gennem en udvidet analyse af erhvervsstatistiske nøgletal for cykelbranchen og/eller gennem forbrugersurveys vedr. danskernes forbrug på cykling. Desuden kan der indhentes øvrige branchedata fra virksomheder, brancheorganisationer mv. Dertil kommer, at centrale forbrugsrelaterede nøgletal for bl.a. den danske cykelbestand pt. ikke opgøres systematisk, som det er tilfældet i fx bilbranchen, ligesom det metodiske grundlag for beregning af kørselsomkostninger for cykling med fordel kan opdateres.

Figur 4 – anbefalinger til styrket vidensgrundlag



¹⁴ Nationalt Cykelregnskab og DTUs Transportvaneundersøgelse 2023 samt Danmarks Statistiks befolkningsstatistik

¹⁵ Den National Cyklistundersøgelse 2024, Megafon 2024