



Foto: Unsplash

# Nye erhvervsøkonomiske nøgletal for den danske cykelindustri

Marts 2026

**urban**  
creators

Urban Creators ApS  
CVR-nummer: 36957379

Nordre Toldbod 27  
1259 København

**IMPACT ECONOMICS**

# Nye erhvervsøkonomiske nøgletal for den danske cykelindustri

## Indholdsfortegnelse

1. Introduktion.....	3
1.1. Resume .....	3
1.2. Baggrund .....	4
1.3. Formål .....	5
1.4. Projektets organisering .....	5
2. Nye erhvervsøkonomiske nøgletal for danske cykelvirksomheder .....	6
2.1. Behov for ny viden om danske cykelvirksomheder .....	6
2.2. Nye nøgletal for 1.469 danske cykelvirksomheder.....	9
2.3. Nye nøgletal for 5.640 ansatte i danske cykelvirksomheder .....	11
3. Viden fra virksomheder med udlejning og detailsalg af cykler .....	18
3.1. Behov for supplerende viden om udvalgte markedssegmenter .....	18
3.2. Overordnede indsigter fra virksomhederne .....	19
3.3. Udlejning af cykler til turister.....	21
3.4. Salg af cykelprodukter via detailkæder .....	23
4. Fremtidige opgørelser af nøgletal for cykelbranchen.....	24
4.1. Opdateringer af denne analyses resultater.....	24
4.2. Nye tal for cykelbestanden i Danmark.....	26
4.3. Nye tal for cykelinvesteringer i Danmark.....	28
4.4. Opdaterede tal for kørselsomkostninger i Danmark.....	32
Kildehenvisninger .....	35

## Bilag:

- Bilag 1: Baggrundsrapport, Erhvervsøkonomiske nøgletal, Impact Economics, 2026
- Bilag 2: Metode for kategorisering af cykelvirksomheder, Urban Creators, 2026
  - Bilag 2a: Liste over identificerede cykelvirksomheder i Danmark
  - Bilag 2.b: Script til CVR-udtræk
  - Bilag 2.c: Script til tjek af ny liste
- Bilag 3: Spørgeramme, surveys til virksomheder
- Bilag 4: Resultater, surveys til virksomheder

# 1. Introduktion

## 1.1. Resume

Danmark er verdenskendt som cykelland med en stærk cykelkultur. Danske cykelvirksomheder spiller en vigtig rolle for at stille cykler, udstyr, services og oplevelser til rådighed for cyklister i både ind- og udland. Imidlertid har den danske cykelindustri været underbelyst i analyser af cykling i Danmark. I denne rapport opsummeres resultater fra et vidensprojekt igangsat af Cycling Embassy of Denmark med nye erhvervsøkonomiske nøgletal for den danske cykelindustri.

### Nye nøgletal for danske cykelvirksomheder

En analyse af erhvervsstatistiske registerdata for 1.469 danske cykelvirksomheder, der er specialiseret i cykelrelaterede produkter og ydelser, giver ny viden om disse virksomheder, deres ansatte og økonomiske aktivitet. Her opsummeres de vigtigste indsigter:

- **Forskellige typer cykelvirksomheder:** De fleste af cykelvirksomhederne omfatter salg og reparation af cykler (71%), mens de øvrige udgør servicevirksomheder indenfor udlejning, transport, turisme og viden (19%) samt produktionsvirksomheder ifm. produktion af cykler, reservedele og udstyr (10%)
- **Mange meget små virksomheder:** 93% af cykelvirksomhederne har 0-5 ansatte, dog er der også 55 virksomheder med over 15 ansatte, som til sammen beskæftiger to ud af fem af alle ansatte i cykelvirksomhederne
- **Spredning i hele landet, men koncentration i hovedstaden:** 43% af cykelvirksomhederne og deres ansatte er placeret i Region Hovedstaden og de øvrige fordeler sig i resten af landet med flest produktionsvirksomheder i Jylland.
- **Dobbelt så mange ansatte som årsværk:** Cykelvirksomhederne har i alt 5.640 ansatte fordelt på 2.873 årsværk, med et gennemsnitligt årsværk på 0,5 per ansat. Servicevirksomhederne har ca. tre gange flere ansatte end årsværk.
- **Høj andel af unge, særligt indenfor service:** 41% af de ansatte i cykelvirksomhederne er under 30 år, hvilket er langt højere end gennemsnittet for den samlede arbejdsstyrke i Danmark på 24%. Over halvdelen af de ansatte i servicevirksomhederne er under 30 år.
- **Mandsdomineret branche, særligt indenfor salg og reparation:** 20% af de ansatte i cykelvirksomhederne er kvinder, med den højeste andel i servicevirksomhederne (29%) og færrest indenfor salg og reparation (15%).
- **Mange ufaglærte og faglærte:** Cykelvirksomhederne beskæftiger mange ufaglærte, som udgør 41% af alle ansatte, mens 33% er faglærte. Servicevirksomhederne har desuden en relativt høj andel ansatte med videregående uddannelse (27%).
- **Økonomisk værdiskabelse i flere led:** Cykelvirksomhederne omsætter samlet for 7,8 mia. kr. årligt og skaber en værditilvækst på 1,6 mia. kr., hvor salgs- og reparationsledet står for hovedparten af branchens værdiskabelse og overskud, mens produktionsvirksomhederne bidrager med næsten halvdelen af omsætningen samt størstedelen af både importen og eksporten.

## Ny viden fra virksomheder indenfor cykeludlejning og detailkæders salg af cykelprodukter

Der er indhentet viden om udvalgte branchesegmenter ved at kontakte virksomheder indenfor udlejning og leasing af cykler samt salg af cykelprodukter i detailkæder. Der er opnået svar fra 23 udbydere af cykeludlejning til turister og 4 detailkæder. Her opsummeres centrale indsigter:

- **Generelt positiv markedsudvikling og forventninger om vækst:** Lidt over halvdelen af virksomhederne vurderer, at salget er steget de seneste tre år, mens cirka en fjerdedel oplever et stabilt marked. Samtidig forventer langt de fleste virksomheder fortsat vækst i salget de kommende 3-5 år.
- **Turisme, aktive ferieformer og elcykler driver efterspørgsel på cykeludlejning:** Virksomhederne peger især på vækst i turismen og en stigende interesse for aktive ferieformer. Elcykler vurderes samtidig at udvide målgruppen og øge efterspørgslen.
- **Potentiale for yderligere styrkelse af markedet for cykling:** Virksomhederne nævner en række tiltag som vigtige for at udvikle markedet, bl.a. bedre cykelinfrastruktur og flere cykelruter, stærkere international markedsføring af Danmark som cykeldestination, bedre samarbejde på tværs af cykelbranchens aktører og professionalisering af cykelindustrien.
- **Cykler til udlejning produceres ofte i Europa og Danmark:** Omkring tre fjerdedele af udlejningsvirksomhederne udlejer cykler produceret i EU og en tredjedel udlejer cykler fra danske producenter. Detailkæderne importerer i højere grad fra producenter uden for EU, hvilket kan afspejle et større fokus på pris i dette segment.

## Fremtidssikring af vidensgrundlag og opdatering af nøgletal

Projektet har også fokus på at fremtidssikre vidensgrundlaget i den danske cykelbranche ved at undersøge mulighederne for at følge op på projektets nye nøgletal samt udvikle nye nøgletal med relevans for cykelbranchen. På den baggrund anbefales følgende:

- **Opfølgning på erhvervsøkonomiske nøgletal for cykelvirksomheder:** Kortlægningen af cykelvirksomheder bør gentages over tid, så udviklingen i antal virksomheder, beskæftigelse og økonomisk aktivitet i branchen kan opgøres over tid.
- **Indhentning af viden om markedssegmenter fra virksomheder:** Spørgeundersøgelsen for virksomheder kan følges op med en målrettet indsats for at opnå besvarelser fra udbydere af by- og delecyclet og leasing- og erhvervs-cyclet. Fremtidige surveys kan desuden målrettes til andre segmenter og virksomheder i værdikæden for cykling.
- **Nyt nøgletal for cykelbestand:** Pt. vides det ikke, hvor mange cykler, der findes i Danmark, og hvordan de fordeler sig på forskellige cykeltyper såsom elcykler, ladcykler mv. Det anbefales at udvikle et nationalt nøgletal for cykelbestand i Danmark, som kan opdateres løbende og give et mere retvisende billede af danskernes cykelejerenskab.
- **Nyt nøgletal for investeringer i cykling:** Pt. opgøres det ikke, hvor meget, der investeres i cykelinfrastruktur og bedre cykelforhold hos stat, kommuner, regioner og fra private fonde mv. Det anbefales at samle et overblik over disse investeringer gennem dialog med relevante aktører på tværs af cykelbranchen.
- **Opdateret nøgletal for omkostninger ved cykling:** Private kørselsomkostninger ved cykling indgår i Transportøkonomiske enhedspriser, men på et begrænset metodisk grundlag. Det anbefales at opnå bedre viden om danskernes reelle forbrug og omkostninger ved cykling.

## 1.2. Baggrund

Cycling Embassy of Denmark er en paraplyorganisation for aktører indenfor den danske cykelbranche, som har igangsat et vidensprojekt om nye erhvervsøkonomiske nøgletal for cykelindustrien. Med projektet ønsker Cycling Embassy of Denmark at skabe ny viden om den danske cykelbranche til gavn for danske virksomheder, der sælger cykelrelaterede varer og ydelser, samt for øvrige aktører, der arbejder for at fremme cykling i Danmark.

Projektet har modtaget støtte fra den statslige cykelpulje og bygger videre på et indledende vidensprojekt fra 2025, hvor Urban Creators har kortlagt den eksisterende viden om de erhvervsøkonomiske aspekter af cykling og erhvervslivets betydning for cykelfremme i Danmark<sup>1</sup>. Desuden bygger projektet videre på en parallel analyse af potentialerne for et erhvervssamarbejde for cykling, som Cycling Embassy of Denmark har udført i samarbejde med Københavns Kommune, ligeledes med bistand fra Urban Creators, i 2025<sup>2</sup>.

Konklusionen fra disse analyser er, at erhvervslivet spiller en vigtig rolle for at fremme cykling i Danmark og at optimerede forhold for cykling og gode vilkår for cykelbranchen understøtter hinanden gensidigt. Den danske cykelindustri holder de danske cyklister kørende ved at stille cykler, tilbehør, services og oplevelser til rådighed og uden de private virksomheder ville danske cyklister, cyklende ansatte og kunder, sportsudøvere og turister fra ind- og udlandet mv. ikke have mulighed for at sætte sig i sadlen.

Samtidig viste kortlægningen, at vidensgrundlaget for den private sektors bidrag til cykling pt. er stærkt fragmenteret og forældet. Dette skyldes dels, at nøgletal for de erhvervsøkonomiske aspekter ved cykling ikke har nydt samme fokus som fx effekter indenfor samfundsøkonomi, sundhed, trafiksikkerhed og trængsel. Dels dækker cykelindustrien til forskel fra andre brancher over en lang række forskelligartede virksomheder på tværs af mange forskellige branchekoder og markedssegmenter, hvilket gør det mere komplekst at opgøre samlede nøgletal på tværs af branchen. Imidlertid har en række europæiske lande de seneste år kortlagt deres cykelindustrier med nøgletal for virksomheder, beskæftigelse, økonomisk aktivitet og forbrugsmønstre, som har udgjort metodisk inspiration til dette projekt.

### 1.3. Formål

Projektet har følgende formål:

- **Skabe ny viden** om de erhvervsøkonomiske aktiviteter på cykelområdet gennem udvikling af nye nøgletal og indsigter i form af dækkende, tidssvarende og sammenlignelige tal for cykelbranchens virksomheder.
- **Styrke den danske cykelbranche** ved at skabe et bedre vidensgrundlag for cykelvirksomheder om markedet for cykling og branchens konkurrenceposition. En styrket cykelbranche kan bidrage til bedre og mere konkurrencedygtige produkter og services for danske cyklister.
- **Fremme cykling i Danmark** ved at synliggøre de erhvervsøkonomiske effekter af cykling. Dette kan styrke beslutningsgrundlaget for offentlige og private investeringer i bedre cykelforhold. Desuden kan viden om det kommercielle marked og forbrugernes efterspørgsel på cykelrelaterede produkter og ydelser kan samtidig bidrage til at målrette indsatser blandt aktører, der arbejder for at fremme cykling.

Til at opnå disse formål har projektet omfattet følgende aktiviteter:

- **Nye erhvervsøkonomiske nøgletal for danske cykelvirksomheder**, inkl. tal for virksomhederne, deres ansatte og økonomiske aktivitet pba. en udvidet analyse af erhvervsstatistiske registerdata.
- **Ny viden om udvalgte markedssegmenter** indenfor detailsalg af cykler og udlejning og leasing af cykler pba. surveys til udvalgte cykelvirksomheder
- **Anbefalinger til fremtidig, systematisk opgørelse** af erhvervsøkonomiske nøgletal for cykling pba. dialog med vidensaktører

### 1.4. Projektets organisering

Projektet er organiseret på følgende vis:

- **Projektejer:**
  - o Cycling Embassy of Denmark, repræsenteret af forperson Henrik Lundorff Kristensen
- **Rådgiver:**
  - o Urban Creators, som stod for projektledelse samt projektets overordnede leverancer og afrapportering
  - o Impact Economics, der som underrådgiver stod for analysen af registerdata samt erhvervsøkonomisk sparring ifm. de øvrige leverancer
- **Projektadministration** ifm. puljestøtte:
  - o Cyklistforbundet (tidl. sekretariat for Cycling Embassy)
- **Projektgruppe:** Følgende organisationer har bidraget med input til projektet
  - o Cycling Embassy of Denmark
  - o Dansk Erhverv
  - o Dansk Industri
  - o Danske Cykelhandlere
  - o Danish Bike Industry
  - o Nationalt videnscenter for cykelfremme
  - o Cyklistforbundet
  - o Dansk Kyst- og Naturturisme
  - o Københavns Kommune
- **Vidensaktører:** Følgende organisationer har givet input til nøgletal omtalt i kapitel 4:
  - o DTU (Transportvaneundersøgelsen + Transportøkonomiske enhedspriser)
  - o Kommunalt Cykelfagråd (National cyklistundersøgelse + viden hos kommuner)

## 2. Nye erhvervsøkonomiske nøgletal for danske cykelvirksomheder

### 2.1. Behov for ny viden om danske cykelvirksomheder

#### Behov for et opdateret og sammenhængende vidensgrundlag

Det hidtidige vidensgrundlag om den danske cykelbranche er fragmenteret og delvist forældet. De seneste mere omfattende analyser er fra 2014 og omfatter kun udvalgte dele af branchen, herunder fritidscykling<sup>3</sup> samt forbrug på cykling i Region Hovedstaden<sup>4</sup>. Der findes derfor ikke samlede, tidssvarende data for den danske cykelindustri på tværs af underbrancher og geografi.

Et dækkende billede af cykelbranchen kræver, at der ses på forskellige typer cykelvirksomheder, herunder produktionsvirksomheder, grossister, salgs- og reparationsvirksomheder samt service- og vidensvirksomheder. Cykelvirksomhederne er imidlertid registreret under en lang række branchekoder i CVR-registret, hvilket betyder, at standardudtræk af erhvervsstatistiske data ikke giver et retvisende billede af branchens samlede omfang. En valid opgørelse kræver derfor en systematisk gennemgang af relevante branchekoder med henblik på at identificere de virksomheder, der er specialiseret i cykelrelaterede produkter og ydelser.

I flere andre brancher, fx autobranche og transportbranchen, opgøres der løbende branchetal for virksomheder, beskæftigelse og økonomisk aktivitet. Disse nøgletal anvendes til at følge udviklingen i branchen og udgør et centralt grundlag for både erhvervs politik og brancheudvikling. Tilsvarende har flere europæiske lande i de senere år kortlagt deres nationale cykelindustrier, bl.a. Frankrig, Holland, Belgien, Østrig og Australien.

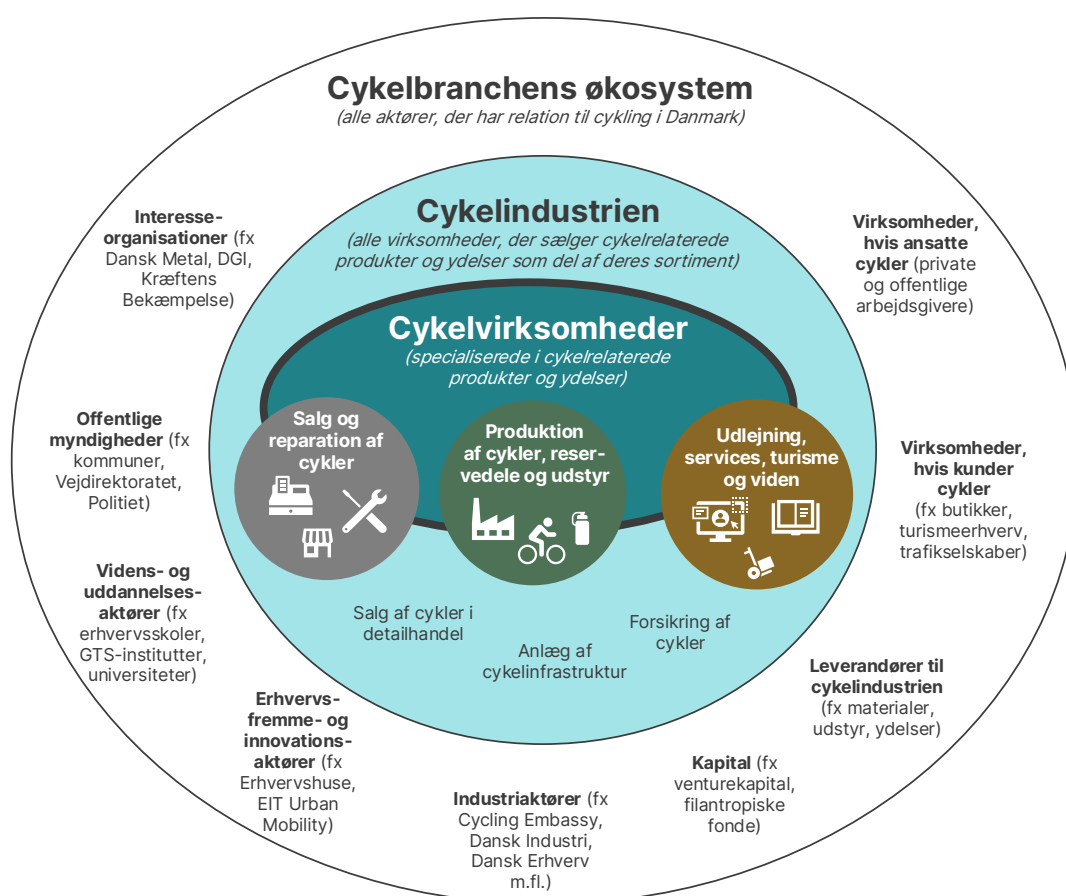
For at skabe et mere sammenhængende og opdateret vidensgrundlag for den danske cykelbranche er der i dette projekt gennemført en registerbaseret analyse af danske virksomheder, der er specialiseret i cykling. Analysen gør det muligt systematisk at opgøre virksomheder, beskæftigelse og økonomisk aktivitet på et ensartet og dokumenterbart grundlag.

## Fokus på virksomheder specialiseret i cykling

Den danske cykelbranche spænder bredt, og omfatter mange forskellige typer virksomheder:

- **Cykelindustriens "kernevirksomheder"**, der er specialiseret i cykelrelaterede varer og ydelser (her omtalt som "cykelvirksomheder")
- **Cykelindustriens mange øvrige virksomheder**, hvor cykelrelaterede varer og ydelser indgår som en delmængde af det øvrige sortiment
- **Tilstødende virksomheder**, der indgår i cykelbranchens økosystem og værdikæder, fx som leverandører, aftagere af varer og ydelser, samarbejdspartnere ifm. R&D, mv.
- **Øvrige private og offentlige aktører i cykelbranchen** og dens økosystem, som interagerer med cykelindustriens virksomheder og påvirker markedet for cykling

Figur 1: Oversigt over virksomheder og aktører i cykelindustrien og i cykelbranchens økosystem



### Definition af "cykelvirksomheder"

For at opnå sammenlignelige og afgrænsede nøgletal fokuserer denne analyse på cykelindustriens kernevirksomheder, dvs. virksomheder hvor cykelrelaterede produkter og ydelser udgør den primære aktivitet. Disse benævnes "cykelvirksomheder", og omfatter virksomheder, der er specialiseret i cykling.

## Udvidet registerdataanalyse af cykelvirksomheder

I analysen er der identificeret 1.469 cykelvirksomheder, hvis produkter og ydelser primært er relateret til cykling. Virksomhederne er registreret under i alt 93 branchekoder i CVR-registeret.

Udpegningen af virksomheder er sket gennem en kombination af:

- Udtræk af de mest cykelrelaterede branchekoder, hvor ikke-cykelrelaterede virksomheder er frasorteret
- Søgninger efter cykelrelaterede søgeord i firmanavne indenfor øvrige relevante branchekoder
- Supplerende desk research indenfor de segmenter af cykelvirksomheder, der blev identificeret i Urban Creators indledende kortlægning af cykelbranchen i 2025<sup>5</sup>

De identificerede cykelvirksomheder er herefter kategoriseret efter deres primære branchekode i tre hovedkategorier:

- **Produktion af cykler, reservedele og udstyr** (produktions- og grossistvirksomheder)
- **Salg og reparation af cykler** (salgs- og reparationsvirksomheder)
- **Services, udlejning, turisme og viden** (servicevirksomheder)

Nedenfor vises, hvilke typer cykelvirksomheder, der er medtaget i analysen, samt hvilke typer virksomheder, der ikke er medtaget som følge af, at cykelrelaterede produkter og ydelser kun udgør en delmængde af deres samlede sortiment.

Tabel 1: Oversigt over cykelvirksomheder, der indgår i registerdataanalysen

Kategori	Produktion af cykler, reservedele og udstyr	Salg og reparation af cykler	Services, udlejning, turisme og viden	Planlægning, anlæg og drift af cykelinfrastruktur
<b>Antal virksomheder</b>	153	1.043	273	
<b>Underkategorier</b>	<p><u>Cykler</u> Cykelproducenter Grossister</p> <p><u>Reservedele</u> Producenter af komponenter</p> <p><u>Udstyr</u> Beklædning Låse Energiprodukter Cykelhjelme Cykeltasker Cykellygter Cykelparkering</p>	<p><u>Salg</u> Cykelforhandlere Online salgsportaler</p> <p><u>Reparation</u> Cykelreparation Genanvendte cykler</p>	<p><u>Udlejning</u> Bycykler Cykelleasing Cykeludlejning Hotelcykler Virksomhedscykler Kundecykler</p> <p><u>Transport</u> Cykellogistik Cykeltaxier</p> <p><u>Turisme</u> Turoperatører Guidede cykelture</p> <p><u>Viden og kommunikation</u> Cykelrådgivere Cykeltræning Cykelmedier Cykelmesser og events Apps</p>	<i>(Rådgivningsfirmaer specialiseret i cykelrådgivning er medtaget i kategorien til venstre)</i>
<b>Ikke medtaget i registeranalysen</b>	Producenter af byrumsinventar og legetøj	Detailkæder inkl. byggemarkeder, sports- og legetøjskæder	Cykelklubber og foreninger, cyklende stadesalg/håndværkere, post- og kurerfirmaer, forsikrings-selskaber, TV-selskaber og bettingfirmaer ifm. cykelsport, overnatning og restauration mv. til cykelturister	Producenter af cykelparkering, infrastruktur og afmærkning til cyklister, entreprenører, rådgivnings- og arkitektfirmaer, ITS-firmaer, driftsvirksomheder

## Afgrænsning af analysen

Det er vigtigt at understrege, at registerdataanalysen ikke omfatter *alle* virksomheder, der sælger cykelrelaterede produkter og ydelser. Eksempelvis indgår virksomheder, der er beskæftiget med planlægning, anlæg og drift af cykelinfrastruktur, som hovedregel ikke i analysen. Disse virksomheder leverer typisk også løsninger til andre transportformer og kan derfor ikke entydigt klassificeres som cykelvirksomheder. Enkelte rådgivningsfirmaer med specialisering i cykelplanlægning er dog medtaget.

Ligeledes indgår større detailkæder, byggemarkeder og sportsbutikker ikke i analysen, da cykler og cykeludstyr kun udgør en mindre del af deres samlede sortiment. Omfanget af dette salg er i stedet forsøgt belyst gennem surveys blandt detailkæder (se kapitel 3).

Tallene fra registerdataanalysen giver således et billede af cykelindustriens kernevirksomheder, men ikke af alle virksomheder i cykelbranchens bredere økosystem.

I de følgende afsnit opsummeres de vigtigste resultater og indsigter fra analysen. De fulde resultater fremgår af bilag 1: Baggrundsrapport, Erhvervsøkonomiske nøgletal v. Impact Economics.

## 2.2. Nye nøgletal for 1.469 danske cykelvirksomheder

### Der er flest cykelvirksomheder inden for salg og reparation

Registeranalysen har identificeret 1.469 cykelvirksomheder. Heraf udgør over to tredjedele salgs- og reparationsvirksomheder med i alt 1.043 virksomheder, som enten sælger cykler fysisk eller online, arbejder med cykelreparation eller genvendte cykler. Blandt disse virksomheder er ikke medtaget detailkæder, byggemarkeder, sport- og legetøjsbutikker.

Der er næstflest virksomheder indenfor services, udlejning, turisme og viden, som er en blanding af forskellige typer servicevirksomheder. De 273 virksomheder arbejder bl.a. med cykeludlejning, cykellogistik, cykeltaxier, apps, guidede cykelture, cykeltræning, cykelmesser, cykelplanlægning m.m.

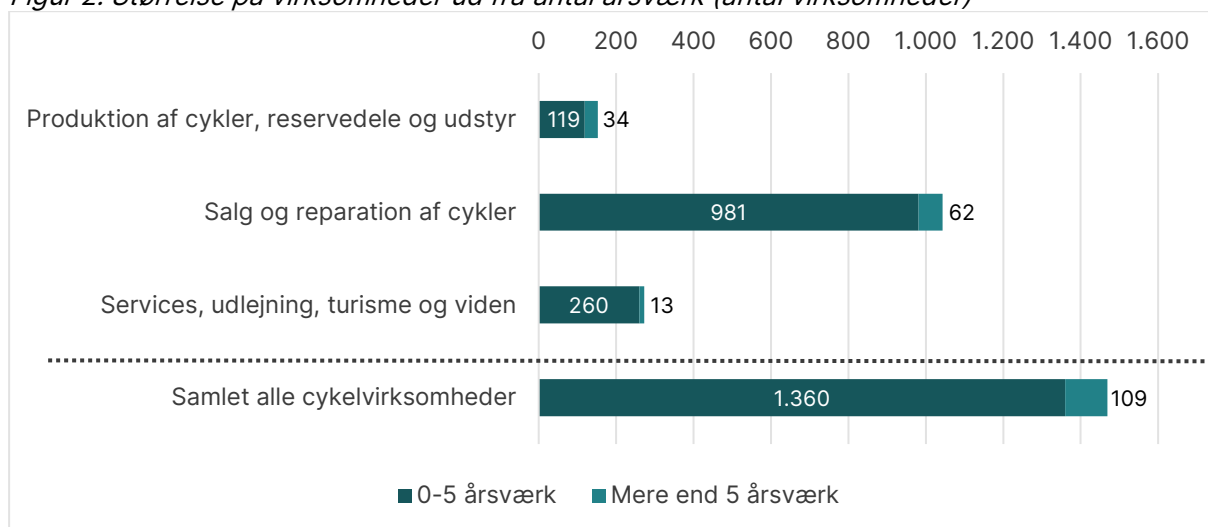
Endelig er der 153 indenfor produktion af cykler, reservedele og udstyr og omfatter virksomheder, som enten producerer eller har grossistvirksomhed indenfor cykler, reservedele til cykler og/eller udstyr til cykler fx låse, beklædning, cykelhjelme, cykeltasker, cykellygter eller cykelparering.

### Der er mange små cykelvirksomheder, men de største beskæftiger to ud af fem ansatte

På tværs af cykelvirksomhederne er det 93 % af virksomhederne, som er meget små og beskæftiger 0-5 årsværk, svarende til 1.360 virksomheder. De resterende 109 virksomheder har over 5 årsværk, og heraf har 26 over 20 årsværk ansat. Enkelte af de største har omkring 100 ansatte. Til sammen beskæftiger de 55 største cykelvirksomheder ca. 40% af alle ansatte i cykelvirksomhederne.

Produktions- og grossistvirksomhederne har den højeste andel af virksomheder med flere end fem ansatte (22 %), svarende til 34 virksomheder, hvoraf 13 har over 20 årsværk ansat. I absolutte antal er der dog flest virksomheder indenfor salg og reparation, der har over 5 årsværk, nemlig 62. Hvad angår servicevirksomhederne har 5% over 5 årsværk svarende til 13 virksomheder.

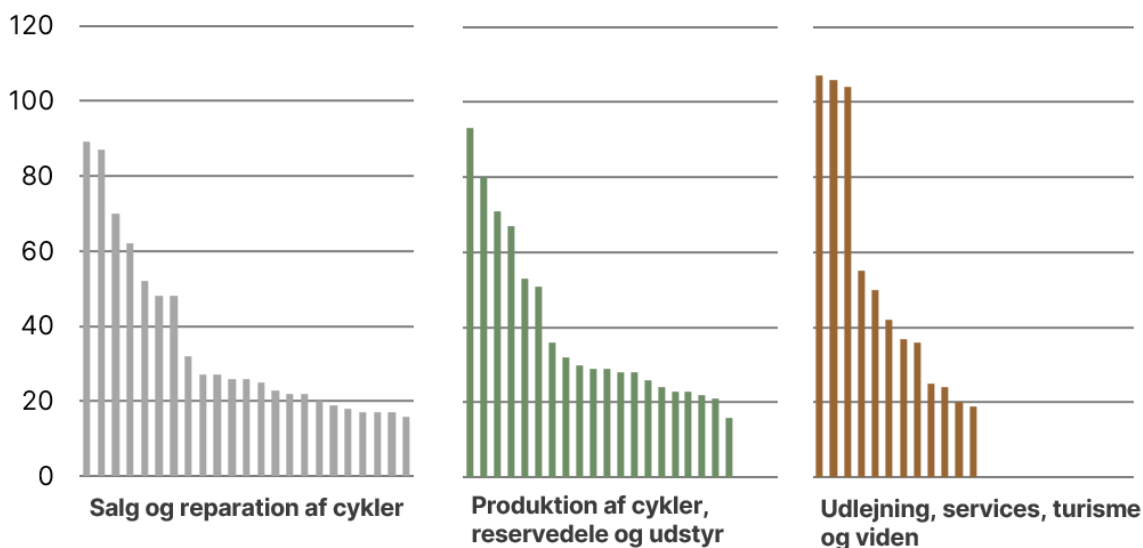
Figur 2: Størrelse på virksomheder ud fra antal årsværk (antal virksomheder)



Tabel 2: Største cykelvirksomheder med over 15 ansatte<sup>6</sup>

Salg og reparation af cykler		Produktion af cykler, reservedele og udstyr		Services, udlejning, turisme og viden
Cykelgear	Rex	Cycle Service Nordic	C. Reinhardt	Swapfiets
Fri Bikeshop ApS	Heino Cykler	Wolturnus	Black Iron Horse	Donkey Republic
Lindebjerg	Dit Logistik	A. Winther	Specialized Denmark	Danmarks Cycle Union
Cykelexperten	Cykelmekanikeren	Abus Nordic	Omnium	MoveByBike Denmark
Design cykler	B-Bike	Promovec	Ceramicspeed	Cykelcenter Midtjylland
Pas Normal Studios	Fri Bikeshop Aalborg	HF Christiansen	Body Bike Production	By-expressen
Ren Cykel	Jørn Iversen Rødekro	Viridius Manufacturing	Gripgrab	Tropical Bikes
Børkop Cykelforretning	Fri Bikeshop Roskilde	B-Bikes	Kildemoes	MTB-tours Hareskoven
Cykelfavoritten	Ladcyklen.dk	Christiania Bikes	Larry vs. Harry	Tune Idrætsforening
Fri Bikeshop Svendborg	Fri Bikeshop Albuen	Søndergaard & sønner	Mate.Bike	Københavns Cykelbude
Fri Bikeshop I/S	Alfa Cykel			Cyklistforbundet
Støvring Cykler				Onward

Figur 3: Antal ansatte i de største cykelvirksomheder med over 15 ansatte<sup>7</sup>



### Cykelvirksomhederne består af både nyere og ældre virksomheder

Der er relativt mange nyere virksomheder i cykelvirksomhederne med 27 %, som er etableret i årene 2021-2024. Der er dog cirka lige så mange (28 %), der er etableret i 2010 eller før og derfor har mere end 15 års levetid.

Den største gruppe af virksomheder er etableret i årene 2011-2020, hvilket gælder 44 % af virksomhederne, hvilket gælder for lidt flere inden for servicevirksomhederne (51 %). Til gengæld har servicevirksomhederne lidt færre ældre virksomheder, der er etableret i 2010 eller før.

### Flest cykelvirksomheder med hovedsæde i Region Hovedstaden og i de største byer

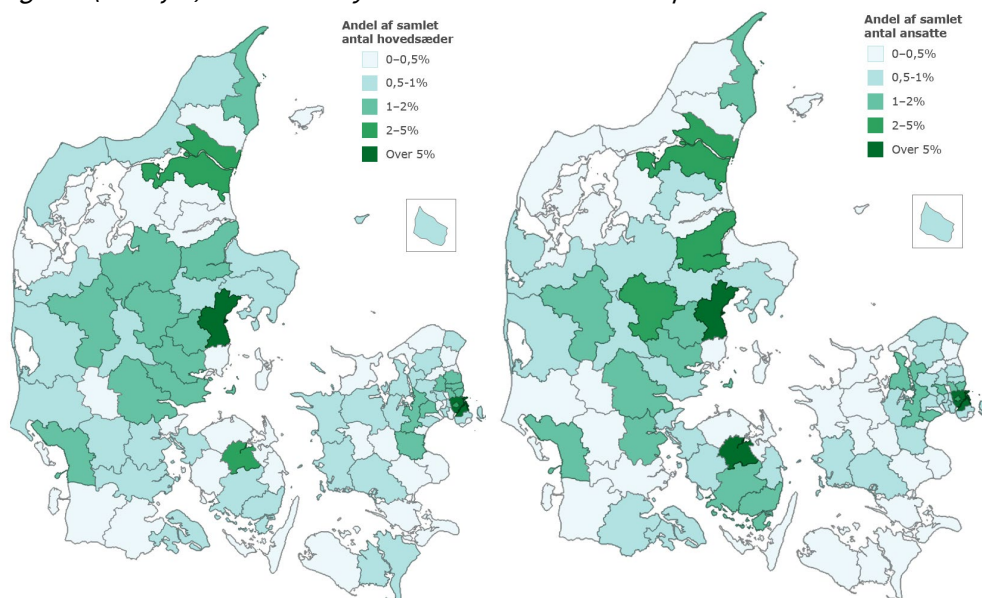
Næsten halvdelen af cykelvirksomhederne har hovedsæde i Region Hovedstaden, som rummer 43% af virksomhederne, og heraf ligger de 25 procentpoint i København og Frederiksberg. Derefter følger Region Midtjylland med 22 %, Region Syddanmark med 16%, Region Sjælland med 10% og Region Nordjylland med 8 %. Heraf står de øvrige større storbykommuner Aarhus, Odense og Aalborg for hhv. 6%, 4% og 3% af cykelvirksomhederne. Samlet set har 38% af cykelvirksomhederne hovedsæde i de fem storbykommuner.

Der er ikke store variationer på tværs af de tre kategorier af virksomheder, men der ses en tendens til, at salgs- og reparationsvirksomheder i lidt højere grad er koncentreret i Region Hovedstaden. Her har 45 % af virksomhederne inden for salg og reparation hovedsæde, hvilket er lidt højere end branchens samlede gennemsnit (43 %) og højere end både produktion (40 %) og udlejning, services mv. (39 %).

Fordelingen af cykelvirksomhedernes hovedsæder følger nogenlunde, hvor de ansatte er bosat, som det ses på figur 4 og 5.

Figur 4 (til venstre): Hovedsæder i cykelvirksomheder fordelt på kommuner.

Figur 5 (til højre): Ansatte i cykelvirksomheder fordelt på kommuner.



## 2.3. Nye nøgletal for 5.640 ansatte i danske cykelvirksomheder

### Flest ansatte indenfor salg og reparation

De danske cykelvirksomheder beskæftigede i 2024 i alt 5.640 ansatte, svarende til 2.873 årsværk. I omfang svarer dette ca. til beskæftigede ifm. produktion af slagtesvin (2.525 årsværk) og forhandlere af sports- og campingudstyr (2.929 årsværk). Dog bør det bemærkes, at analysen omfatter både produktions-, salgs- og servicevirksomheder indenfor cykling, hvor de to nævnte brancher kun omfatter hhv. produktions- og salgsvirksomheder.

Med 3.187 ansatte og 1.647 årsværk beskæftiger salgs- og reparationsvirksomhederne flest af de ansatte, men står også for den største andel af virksomhederne samlet set. Her bemærkes, at der også sælges cykler i bl.a. detailkæder, byggemarkeder og specialbutikker indenfor sport, fritid og legetøj. Disse virksomheder indgår ikke i denne analyse, da de cykelrelaterede varer og ydelser kun indgår som en delmængde af disse virksomheders sortiment, men omfanget er forsøgt kortlagt gennem surveys med detailkæder (se kapitel 3).

Dertil kommer andre typer virksomheder, hvor en del af de ansatte beskæftiges med cykelrelaterede produkter og ydelser, fx indenfor anlæg, trafikplanlægning, turisme, forsikring, madudbringning mv. Disse er heller ikke medtaget, da der kun er undersøgt virksomheder, hvis produkter og ydelser primært er cykelrelaterede. Den samlede beskæftigelse i cykelindustrien bredt forstået er derfor større, men har ikke været mulig at opgøre i denne analyse.

Produktions- og grossistvirksomheder indenfor cykler, reservedele og udstyr beskæftiger 1.353 ansatte og 854 årsværk fordelt på 153 virksomheder. Disse virksomheder har relativt flere ansatte per virksomhed, da de står for 24% af de ansatte og 30% af alle årsværk, men kun 10% af virksomhederne. Cykelvirksomheder indenfor services, udlejning, turisme og viden beskæftiger 1.100 ansatte og 372 årsværk i 273 virksomheder.

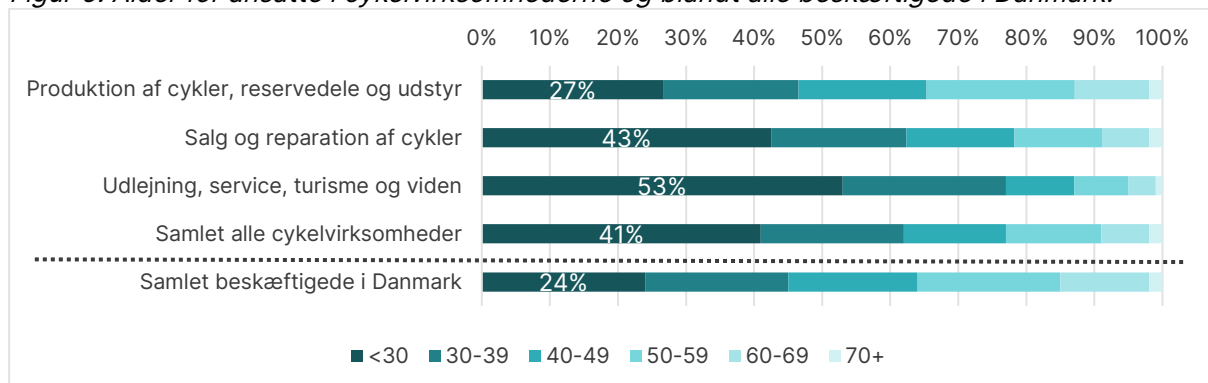
### Dobbelt så mange ansatte som årsværk

Inden for alle tre kategorier af cykelvirksomheder er der en mærkbar forskel mellem antal ansatte og årsværk med cirka dobbelt så mange ansatte (5.640) som årsværk (2.873). I gennemsnit er der 0,5 årsværk per ansat. Der er altså en del ansatte, der ikke arbejder fuldtid i cykelbranchen, men formentlig arbejder på deltid eller er sæsonmedarbejdere. Særligt inden for servicevirksomhederne er der stor forskel, hvor der er ca. tre gange så mange ansatte end årsværk.

### Høj andel unge ansat i cykelvirksomheder, særligt indenfor service

Cykelvirksomhederne beskæftiger en del yngre medarbejdere under 30 år, og særligt servicevirksomhederne ansætter mange unge. Samlet set er 41 % af de ansatte i cykelvirksomhederne under 30 år, hvilket er markant højere end for alle beskæftigede i Danmark, hvor andelen er 24 %. Inden for udlejning, service, turisme og viden er hele 53 % af de ansatte under 30 år, mens det gælder 43 % for salg og reparation af cykler. Inden for produktion af cykler, reservedele og udstyr er andelen under 30 år dog stort set det samme som for landsgennemsnittet. Tilsvarende er der generelt en lavere andel ældre ansatte på 60 år og opefter end for alle beskæftigede i Danmark (9% vs. 15%), dog lidt højere indenfor produktion (13%).

Figur 6: Alder for ansatte i cykelvirksomhederne og blandt alle beskæftigede i Danmark.<sup>8</sup>



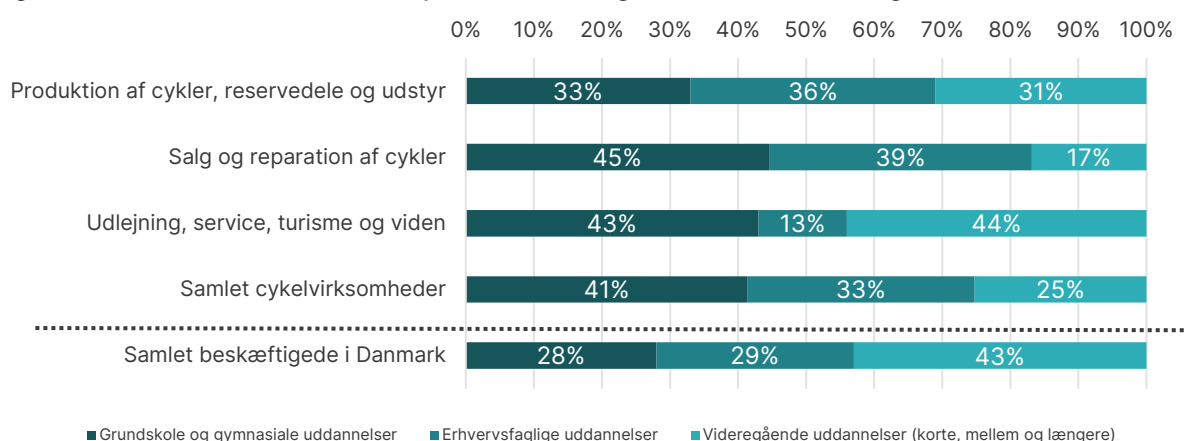
### Cykelvirksomheder beskæftiger en stor andel ufaglærte og faglærte

Samlet set beskæftiger cykelvirksomhederne i højere grad ufaglærte og faglærte end arbejdsmarkedet generelt, men færre med videregående uddannelser, bortset fra de mere service- og vidensintensive virksomheder. Andelen af ufaglærte med grundskole eller gymnasial

uddannelse udgør 41 % af de ansatte i cykelvirksomhederne sammenlignet med 28 % blandt alle beskæftigede i Danmark. Særligt er andelen høj inden for salg og reparation (45 %) og udlejning, service, turisme og viden (43 %).

Derudover har branchen en lidt større andel faglærte med erhvervsfaglige uddannelser (33 %) end gennemsnittet for alle beskæftigede i Danmark (29 %), særligt inden for salg og reparation (39 %) og produktion (36 %). Omvendt har færre af cykelvirksomhedernes ansatte en videregående uddannelse (25 %) mod 43 % på landsplan. Undtagelsen er udlejning, service, turisme og viden, hvor 44 % har en videregående uddannelse.

Figur 7: Uddannelse for ansatte i cykelbranchen og blandt alle beskæftigede i Danmark.<sup>9</sup>

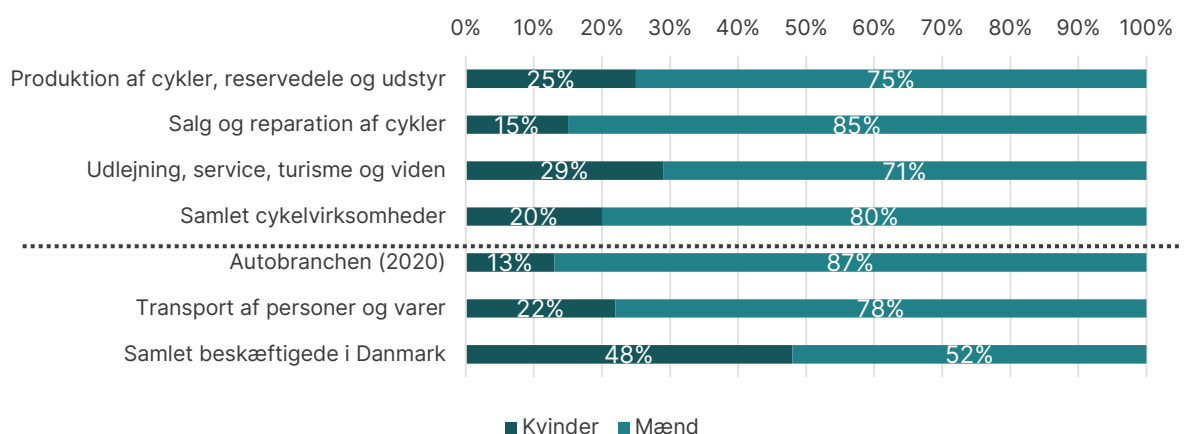


### Cykelvirksomhederne er mandsdominerede - ligesom transport- og autobranchen

I cykelvirksomhederne udgør kvinder 20 % af de ansatte og mænd 80 %, hvilket er markant færre kvinder sammenlignet med fordelingen af alle beskæftigede i Danmark, hvor kvinder udgør 48 % og mænd 52 %.

Cykelvirksomhedernes kønsfordeling modsvarer nogenlunde transportbranchen (virksomheder indenfor transport af personer og varer), hvor andelen af kvinder er 22%. Andelen af kvinder er desuden højere end i autobranchen (virksomheder indenfor salg og reparation af biler), hvor andelen var 13% kvinder i 2020. Ses udelukkende på de cykelvirksomheder, der tilbyder salg og reparation af cykler, ligger andelen dog på 15%, hvilket er nogenlunde samme niveau. Den højeste andel af kvinder findes i udlejning, service, turisme og viden, hvor kvinder udgør 29 %, mens produktionsvirksomhederne har 25% kvinder.

Figur 8: Kønsfordeling for ansatte i cykelbranchen og blandt beskæftigede i transportbranchen samt alle beskæftigede i Danmark.<sup>10</sup>



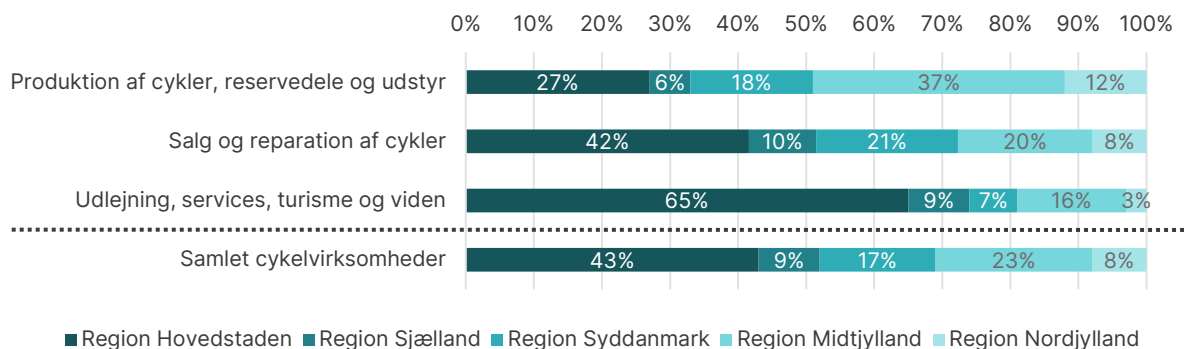
### Flest beskæftiget i hovedstadskommuner, men også mange i storby- og provinskommuner

Cykelvirksomhedernes ansatte er geografisk fordelt nogenlunde som den generelle fordeling af lønmodtagere i Danmark, med en tydelig koncentration i de større byområder. Den største andel af cykelvirksomhedernes ansatte bor i Region Hovedstaden, svarende til 43% eller 2.434 personer. Det passer med, at 43% af alle cykelvirksomhederne også har hovedsæde i regionen, men ligger over den generelle andel af danske lønmodtagere, der er bosat i Hovedstadsregionen (34 % ifølge tal fra Danmarks Statistik 2024<sup>11</sup>). Det er især servicevirksomhederne, der har en høj andel af ansatte bosat i hovedstadsregionen, med hele 65%, mens det gælder færre af de ansatte i produktionsvirksomhederne (27%).

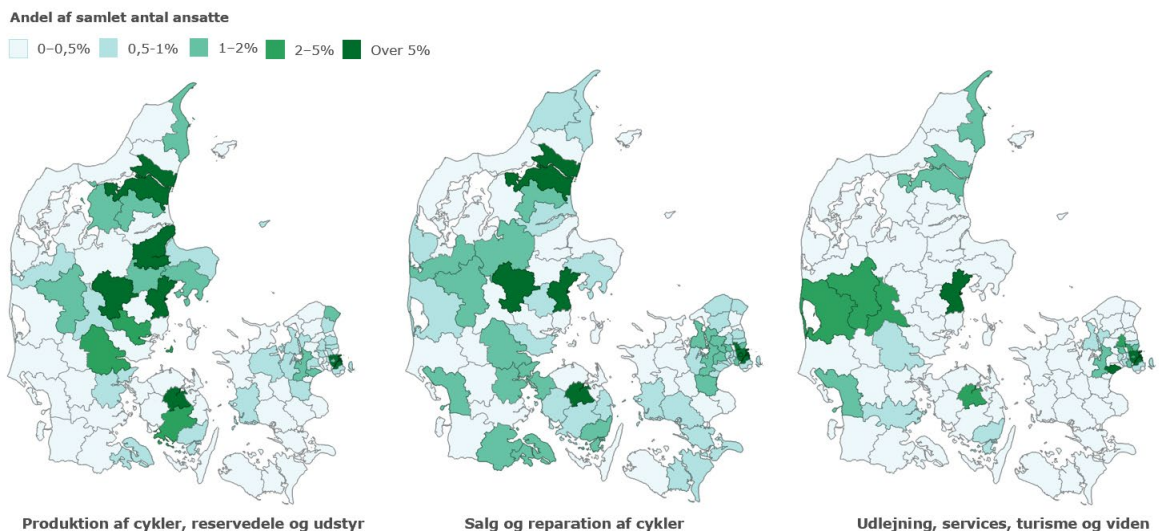
For de øvrige regioner gælder, at 23 % af de ansatte bor i Region Midtjylland, mens Region Syddanmark står for 17 %, Region Sjælland for 9 % og Region Nordjylland for 8 %. Særligt produktionsvirksomhederne har mange ansatte bosat i Region Midtjylland og Nordjylland, nemlig 49%, hvilket er højere end andelen af produktionsvirksomheder med hovedsæde i de regioner (31 %).

Lidt under halvdelen af de ansatte i Region Hovedstaden er bosat i København og Frederiksberg Kommune, svarende til 21% af alle ansatte. Herudover er 17% af de ansatte bosat i Aarhus, Odense og Aalborg. Til sammen står storbykommunerne dermed for 38% af de ansatte i cykelvirksomhederne. Tilsvarende er 13% af cykelvirksomhedernes ansatte bosat i landkommuner. Her ses bl.a., at der er en vis andel af de ansatte i servicevirksomhederne, som er bosat i Vestjylland, hvilket bl.a. kan hænge sammen med cykelturisme og cykeludlejning i området.

Figur 9: Geografisk fordeling af ansatte i cykelvirksomheder



Figur 10: Ansatte i cykelvirksomheder fordelt på kommuner inden for de tre typer virksomheder



## 2.4. Nye nøgletal for økonomisk aktivitet i danske cykelvirksomheder

### Omsætning for 7,8 mia. kr. årligt, med størst omsætning i produktionsvirksomhederne

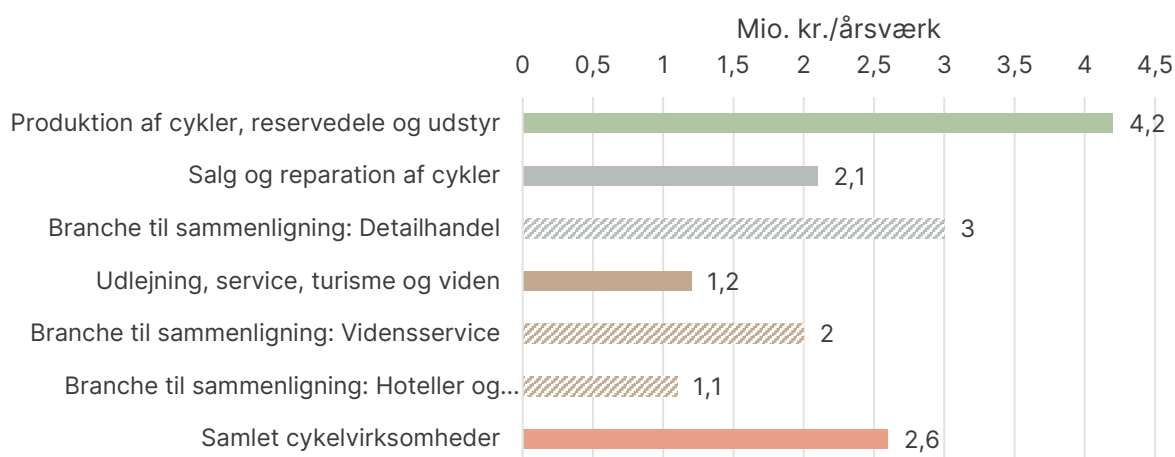
De danske cykelvirksomheder omsatte samlet for 7,8 mia. kr. i 2023. Produktion af cykler, reservedele og udstyr står for den største andel med 3,7 mia. kr. (48%), selvom denne kategori har færrest virksomheder (153). Salg og reparation af cykler omsatte for 3,6 mia. kr. (46%) og ligger dermed næsten på niveau med produktionsvirksomheder. Tallet for omsætning i salgsvirksomhederne modsvarer nogenlunde tidligere tal for det samlede salg af cykler i Danmark<sup>12</sup>. De resterende virksomheder indenfor udlejning, services, turisme og viden, står for den laveste del af omsætningen, nemlig 0,5 mia. kr. (6%).

Omsætningen kan sammenholdes med antallet af årsværk, hvilket viser, hvor meget omsætning en branche i gennemsnit skaber per fuldtidsansat. Dette varierer betydeligt mellem de forskellige kategorier af virksomheder. Produktionsvirksomhederne ligger højest med omkring 4,2 mio. kr. per årsværk, mens salgsvirksomhederne omsætter for 2,1 mio. kr. per årsværk, og servicevirksomhederne for 1,2 mio. kr. per årsværk. Samlet set ligger cykelvirksomheder på 2,6 mio. kr. per årsværk. Disse forskelle afspejler, at service, salg og reparation ofte er mere arbejdskrævende og derfor typisk har lavere omsætning per årsværk, end produktion, mens moderne produktionsvirksomheder ofte kan opnå højere omsætning per årsværk, blandt andet fordi produktionen i højere grad er automatiseret.

Sammenlignet med andre brancher ligger omsætningen per årsværk for salg og reparation af cykler noget lavere end den generelle detailhandel i Danmark (2,1 vs. 3,0 mio. kr. per årsværk). Det kan blandt andet hænge sammen med, at reparation udgør en større del af aktiviteterne i cykelindustriens salgsvirksomheder og typisk er mere arbejdskrævende end almindeligt detail salg. Det bemærkes, at udvalgte detailkæder i Danmark også sælger cykler, men ikke indgår i denne registeranalyse for cykelvirksomheder.

Cykelvirksomheder indenfor udlejning, service, turisme og viden ligger på niveau med hoteller og restauranter generelt i Danmark (1,2 mio. vs. 1,1 mio. kr. per årsværk), men lavere end vidensservice generelt (2 mio. kr. per årsværk). Dette tyder på, at aktiviteterne for servicevirksomheder i cykelindustrien i højere grad er beskæftigelsestunge.

Figur 11: Omsætning 2023, mio. kr./årsværk for cykelvirksomheder og udvalgte brancher til sammenligning<sup>13</sup>



### **Størst værditilvækst i salgs- og reparationsvirksomheder**

Den samlede værditilvækst i de danske cykelvirksomheder udgjorde 1,6 mia. kr. i 2023. Værditilvæksten udtrykker den værdiskabelse, der finder sted i virksomhederne, opgjort som omsætning og andre driftsindtægter og fratrukket forbrug af varer og tjenester.

Salg og reparation af cykler står for den største del af værditilvæksten med 0,9 mia. kr., svarende til 59% af branchens samlede værdiskabelse, selvom disse udgør 71% af alle cykelvirksomhederne. Produktion af cykler, reservedele og udstyr bidrager med 0,5 mia. kr. (31%), på trods af at de kun udgør 10% af virksomhederne, mens udlejning, services, turisme og viden står for 0,2 mia. kr. (10%).

Opgjort pr. årsværk er den gennemsnitlige værditilvækst i cykelbranchen 541.000 kr. Produktionsvirksomheder ligger på 555.000 kr. pr. årsværk, og salg og reparation lidt højere med 568.000 kr., mens udlejning, services mv. ligger lavere med 388.000 kr. pr. årsværk.

### **Salg og reparation står for størstedelen af branchens overskud**

Det samlede primære resultat i de danske cykelvirksomheder udgjorde 190 mio. kr. i 2023. Det primære resultat opgøres som virksomhedernes samlede overskud eller underskud efter selskabsskat.

Salg og reparation af cykler står for langt den største del af det samlede overskud med 154 mio. kr., svarende til 81 % af branchens samlede primære resultat. Produktion af cykler, reservedele og udstyr har et overskud på 13 mio. kr. (7 %), mens udlejning, services, turisme og viden står for 23 mio. kr. (12 %). Forskellen mellem de forskellige typer virksomheder er således markant, og det er især detaileddet, der driver branchens samlede overskud.

Opgjort pr. årsværk er det gennemsnitlige primære resultat i cykelbranchen 53.000 kr. Salg og reparation ligger væsentligt højere med 76.000 kr. pr. årsværk, mens udlejning, services mv. ligger på 49.000 kr. pr. årsværk. Produktionsvirksomhederne har det laveste primære resultat pr. årsværk med 14.000 kr.

Samlet set havde 78 % af virksomhederne overskud i 2023. Andelen er højest inden for salg og reparation (82 %), mens den er lavere i produktion (65 %) og udlejning, services mv. (68 %).

Tallene peger generelt på en branchestruktur, hvor detaileddet (salg og reparation) skaber størstedelen af cykelbranchens samlede værdiskabelse og overskud. Det skyldes især, at denne del af branchen omfatter langt flest virksomheder og dermed står for en stor del af den samlede økonomiske aktivitet. Produktionsvirksomhederne er færre, men økonomisk mere produktive pr. medarbejder, og har til gengæld en lavere grad af overskud. Servicevirksomhederne inden for udlejning, services turisme og viden bidrager i mindre grad til branchens samlede omsætning og værditilvækst og er generelt mere beskæftigelsestunge. Samlet set viser tallene således, at cykelvirksomhedernes samlede indtjening i 2023 i høj grad bæres af detaileddet.

### **Produktion står for størstedelen af både import og eksport**

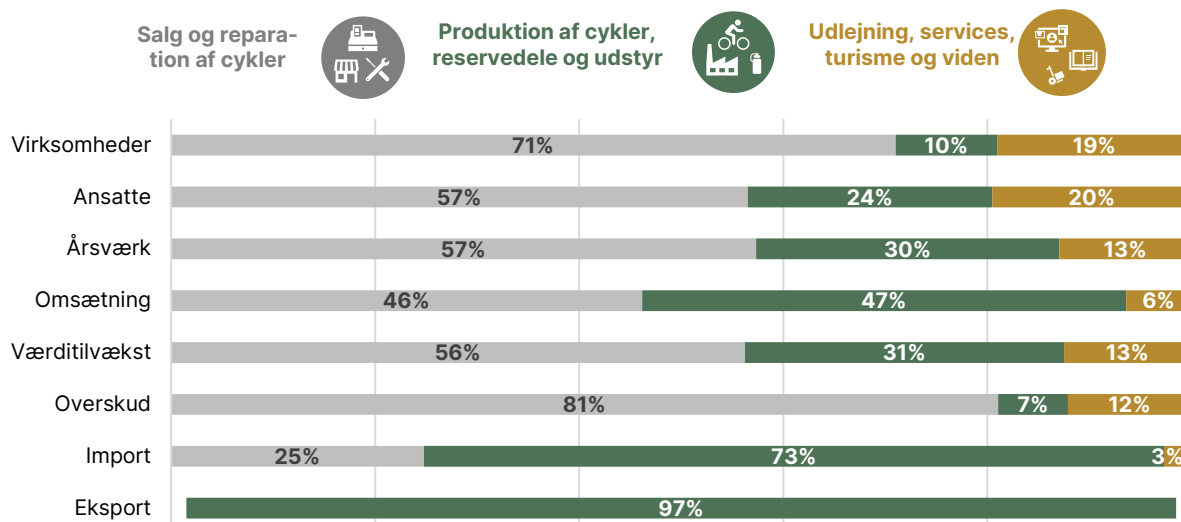
Den samlede import i cykelbranchen udgjorde 2.219 mio. kr. i 2024. Heraf stod produktions- og grossistvirksomhederne for langt størstedelen, nemlig 1.609 mio. kr., svarende til 73%, mens salg og reparation tegnede sig for 547 mio. kr. og servicevirksomhederne for 62 mio. kr.

Eksporten udgjorde samlet 1 mia. kr. i 2024. Her stod produktionsbranchen for næsten al eksport, nemlig 965 mio. kr. svarende til 97%, mens de øvrige virksomheder stod for de resterende 34 mio. kr. Tallene viser ikke overraskende, at det i overvejende grad er produktionsledet, der driver cykelbranchens internationale handel, både på import- og eksportsiden.

## 2.5. Samlet overblik over nye erhvervsøkonomiske nøgletal for cykelvirksomheder

Nedenfor gives et overblik over de forskellige nøgletal, registerdataanalysen indeholder.

Figur 12: Fordeling af udvalgte nøgletal for de forskellige kategorier af cykelvirksomheder



Tabel 3: Samlet oversigt over udvalgte nøgletal for cykelvirksomheder og ansatte

	Alle cykelvirksomheder	Produktion af cykler, reservedele og udstyr	Salg og reparation af cykler	Services, udlejning, turisme og viden
<b>Virksomheder 2024</b>				
Antal	1.469	153 (10%)	1.043 (71%)	273 (19%)
0-5 årsværk	93%	78%	94%	95%
6-9 årsværk	3%	5%	3%	2%
10-19 årsværk	2%	8%	2%	1%
20+ årsværk	2%	8%	1%	1%
Etableret 2024-2021	27%	27%	28%	26%
Etableret 2020-2011	44%	37%	48%	51%
Etableret 2010-2000	15%	22%	16%	11%
Etableret før 2000	13%	14%	14%	12%
Hovedsæde i Region Hovedstaden	43%	40%	45%	39%
<b>Beskæftigelse 2024</b>				
Ansatte	5.640	1.353	3.187	1.100
Årsværk	2.873	854	1.647	372
Årsværk per ansat	0,5	0,63	0,52	0,34
Kvinder	20%	25%	15%	29%
Unge <30 år	41%	27%	42%	53%
Ældre 60+	9%	13%	9%	5%
Ufaglærte (grundskole + gymnasial udd.)	41%	33%	45%	43%
Ansatte med videregående uddannelse	25%	31%	17%	44%
Bosat i Region Hovedstaden	43%	27%	42%	65%
<b>Økonomisk aktivitet 2023<sup>14</sup></b>				
Omsætning	7,8 mia. kr.	3,7 mia. kr.	3,6 mia. kr.	0,5 mia. kr.
Omsætning per årsværk	2,6 mio.kr.	4,2 mio. kr.	2,1 mio. kr.	1,2 mio. kr.
Værditilvækst	1,6 mia. kr.	0,5 mia. kr.	0,9 mia. kr.	0,2 mia. kr.
Værditilvækst per årsværk	541.000 kr.	555.000 kr.	568.000 kr.	388.000 kr.
Overskud (primært resultat)	190 mio. kr.	13 mio. kr.	154 mio. kr.	23 mio. kr.
Overskud per årsværk	53.000 kr.	14.000 kr.	76.000 kr.	49.000 kr.
Virksomheder med overskud	78%	65%	82%	68%
Import	2,22 mia. kr.	1,61 mia. kr.	0,55 mia. kr.	0,06 mia. kr.
Eksport	1 mia. kr.	0,97 mia. kr.	0,03 mia. kr.	

### 3. Viden fra virksomheder med udlejning og detailsalg af cykler

#### 3.1. Behov for supplerende viden om udvalgte markedssegmenter

Som supplement til registerdataanalysen er der i projektet gennemført en række spørgeskemaundersøgelser blandt udvalgte grupper af cykelvirksomheder. Formålet har været at indsamle mere tematiske nøgletal og kvalitative vurderinger af markedets udvikling, som ikke kan udledes direkte af erhvervsstatistiske registerdata. Surveyene har været målrettet henholdsvis større detail- og byggemarkedskæder samt virksomheder, der tilbyder udlejning og leasing af cykler.

Baggrunden for at gennemføre disse surveys er, at registerdataanalysen primært giver et overordnet kvantitativt billede af virksomheder, beskæftigelse og økonomisk aktivitet i cykelbranchen. Den giver derimod ikke indblik i mere specifikke markedsforhold, såsom hvordan cykler sælges og udlejes gennem forskellige salgskanaler, hvilke typer kunder og services, det omfatter, samt virksomhedernes forventninger til markedets udvikling. Surveyene bidrager derfor med værdifuld supplerende viden om udvalgte markedssegmenter, hvor der i dag kun findes begrænset dokumentation.

#### Surveys til fire segmenter af virksomheder

De supplerende nøgletal er indsamlet gennem korte online surveys målrettet udvalgte grupper af cykelvirksomheder:

- **Detailkæder** ifm. salg af cykler, tilbehør og reservedele:
  - o Coop, Salling, T Hansen, Biltema, Harald Nyborg, Silvan, jem & fix, Bauhaus.
  - o Henvendelse udsendt via Dansk Erhverv, da virksomhederne er medlemmer her.
  - o Der er kommet besvarelser fra fire detailkæder.
- **Udlejning og leasing af cykler** fordelt på tre underkategorier:
  - o 7 by-/delecykelvirksomheder
  - o 11 udbydere af leasing-/udlejningscykler til private og erhverv
  - o 157 udbydere af cykeludlejning til turister og private gæster
  - o Henvendelser udsendt via Cycling Embassy of Denmark (v. Dansk Industri).
  - o Der er kommet besvarelser fra 23 udbydere af cykeludlejning til turister.

De fire surveys har dels omfattet generelle, enslydende spørgsmål, dels målrettede spørgsmål vedr. salgskanaler, sortiment, servicetilbud mv. for hvert enkelt segment. Det har været muligt at svare anonymt og spørgsmålene er holdt overordnede, så der ikke efterspørges forretningskritiske data for at øge virksomhedernes incitament til at deltage.<sup>15</sup>

#### Svar fra 23 udbydere af cykeludlejning til turister og 4 detailkæder

Dog er det ikke lykkedes at indsamle besvarelser for kategorierne by/delecykelvirksomheder samt udbydere af leasing-/udlejningscykler. Desuden er der kun kommet svar fra fire ud af de syv detailkæder, hvorfor besvarelserne kun kan tjene som kvalitative indikationer af dette segment. Til gengæld er der kommet 23 besvarelser fra udbydere af cykeludlejning til turister, hvilket udgør 15%. Selvom dette ikke er fuldt repræsentativt, kan det give et vist indblik i dette segment. Indsamling af svar fra de øvrige virksomheder vurderes at kræve en mere omfattende, opfølgende dialog med hver enkelt virksomhed, end hvad der har været muligt i dette projekt.

### 3.2. Overordnede indsigter fra virksomhederne

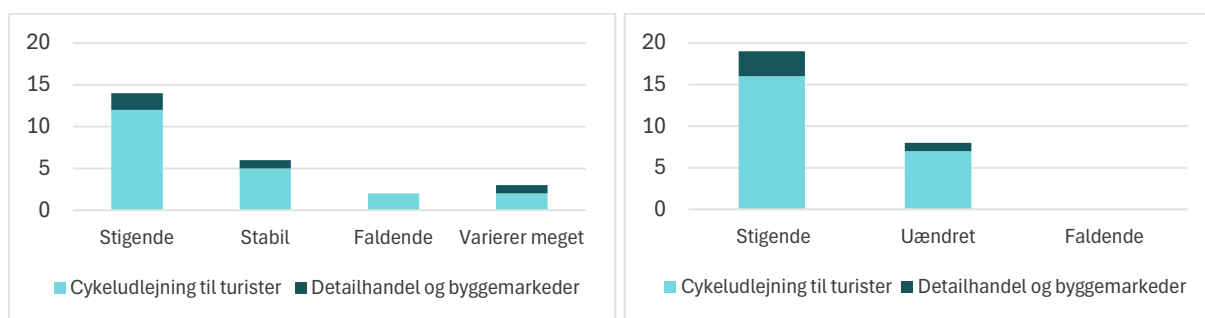
Alle virksomhederne er blevet stillet nogle overordnede spørgsmål vedr. udviklingen i markedet, forslag til tiltag, som kan styrke markedet for cykling generelt, samt oprindelse af de cykler, virksomhederne sælger og udlejer.

#### Positiv udvikling de sidste tre år og optimisme for fremtiden

Virksomhederne har overordnet set en positiv vurdering af udviklingen i markedet de sidste tre år. På tværs af alle virksomheder vurderer lidt over halvdelen, at salget er steget de seneste tre år (2023–2025), mens cirka en fjerdedel vurderer, at salget har været stabilt. Den resterende fjerdedel angiver enten faldende salg eller at udviklingen har varieret meget fra år til år.

Forventningerne til de kommende års salg er ligeledes generelt positive. 19 ud af 27 virksomheder forventer stigende salg de næste 3–5 år, mens 8 forventer uændret udvikling, og ingen forventer faldende salg. Billedet er det samme både for udbydere af cykeludlejning og detailkæder med salg af cykelprodukter.

*Figur 13 (til venstre): Antal besvarelser vedr. udvikling af salg de sidste 3 år (2023–2025) (25 respondenter i alt). Figur 14 (til højre): Antal besvarelser vedr. forventet salg de næste 3–5 år (27 respondenter i alt).*



#### Faktorer, der driver væksten i markedet for cykeludlejning

Mange af virksomhederne har uddybet deres vurdering af de forskellige faktorer, som de vurderer, har drevet udviklingen i markedet og vil påvirke det fremtidige salg. Det omfatter især:

- **Generel stigning i turismen** i Danmark, hvor cykling indgår som en del af ferieoplevelsen
- **Aktive ferieformer og cykelturisme** oplever generelt stigende efterspørgsel
- **Elcykler** kan udvide målgruppen for cykeludlejning, så fx familier og ældre kan cykle længere ture
- **Lokal destinationsudvikling**, herunder udvikling af cykelruter, naturbaserede oplevelser og øget international synlighed
- **Specialiserede tilbud** såsom cykler til børnefamilier og mulighed for at medbringe hund
- **Vejret** har fortsat stor betydning for efterspørgslen, da cykeludlejning i høj grad er sæson- og vejrafhængig

“Udviklingen drives af stigende efterspørgsel på **aktive og bæredygtige** ferieoplevelser, hvor **elcykler** gør det muligt for flere gæster at opleve området. Samtidig har god **tilgængelighed**, central **placering** samt enkle **online bookingmuligheder** gjort cykeludlejning lettere at benytte for både danske og udenlandske gæster.”

– (citater fra besvarelse)

“ Vi er udelukkende **elcykeludlejning**, for ikke at gå i direkte konkurrence med de mindre lokalaktører og samtidigt imødekomme et **stigende behov for elcykler** i vandkants- og feriedanmark. Vi drømmer om at blive en del af den **grønne transportøkonomi** og imødekomme **green mobility in tourism** for især tyskerne, der gerne vil rejse miljøvenligt med offentlig transport og lokale grønne løsninger.”  
– (citat fra besvarelse)

“Efterspørgslen og potentialet er i vores optik **betydeligt**. En flåde på **500 cykler** i området [Odsherred] ville efter vores vurdering være realistisk. [...] i 2025 oplevede vi flere tyskere tage toge toget hele vejen og så have cyklen som deres **eneste transport middel** i ferien. [...] Vi kan kun bekræfte, at der er **vækst og potentiale** i markedet for cykeludlejning i ferieområder 😊”  
– (citat fra besvarelse)

Når virksomhederne ser fremad, forventer de, at flere af de samme faktorer vil drive udviklingen i markedet de næste år. Særligt peges der på fortsat vækst i turismen i Danmark og Skandinavien, en stigende interesse for bæredygtige og aktive ferieformer samt en fortsat specialisering af tilbuddene, herunder nye cykeltyper, flere udlejningssteder og digitale løsninger til booking og udlejning.

#### **Cykelinfrastruktur, markedsføring og professionalisering af branchen kan styrke markedet**

16 af de 27 virksomheder har svaret på, hvilke tiltag de mener kan styrke markedet for cykling generelt. Besvarelserne er hovedsageligt fra virksomheder inden for cykeludlejning til turister og omhandler derfor hovedsageligt dette marked. Følgende tiltag fremhæves af virksomhederne:

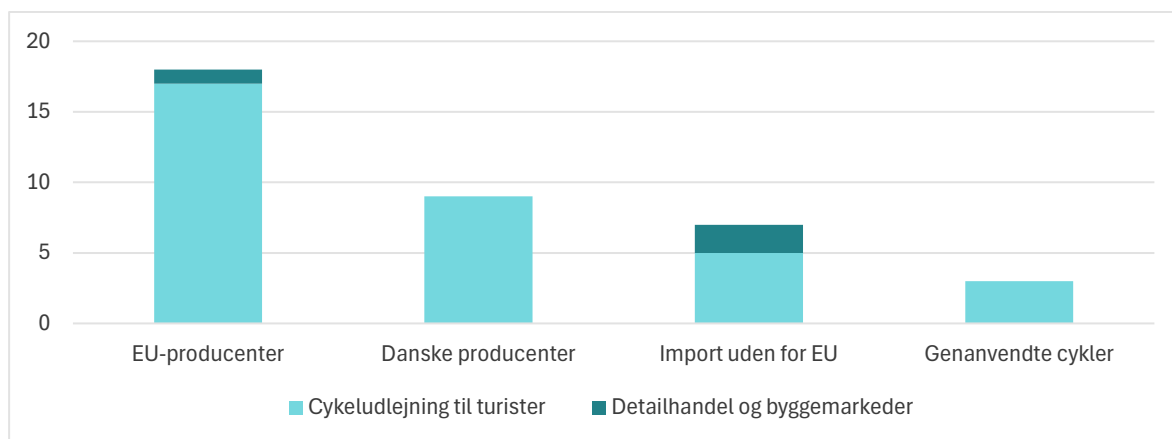
- **Bedre cykelinfrastruktur**, herunder flere cykelstier, gode cykelruter i naturen samt bedre cykelparkering ved turistknudepunkter. Der peges også på behov for flere servicefaciliteter, fx offentlige servicestandere med luft og værktøj. En af detailkæderne peger også på bedre cykelinfrastruktur med flere cykelstier som et centralt tiltag til at styrke deres marked for cykelprodukter.
- **Øget markedsføring af Danmark som cykeldestination** nævnes af flere, herunder et større fokus på Danmark og København som cykelland. Der peges også på potentialet i at styrke international markedsføring, særligt til Tyskland. Samtidig peger nogle virksomheder på behovet for bedre information om cykelruter.
- **Mere professionalisering i branchen** nævnes af enkelte virksomheder, herunder bedre kvalitet i udlejningscykler og et højere serviceniveau. Der nævnes også muligheden for et kvalitetsmærke for cykeludlejningsfirmaer, som kan gøre det lettere for kunder at identificere professionelle udlejere.
- **Samarbejde mellem aktører i turismen** nævnes også, herunder udlejere, hoteller og andre lokale aktører, som en måde at udvikle nye tilbud og styrke markedet. Enkelte virksomheder efterspørger også nye udviklingsspor, fx initiativer inden for regenerativ turisme, hvor turister indgår i lokale bæredygtige projekter.

#### **Mange cykler til udlejning bliver produceret i EU og en del også i Danmark**

Besvarelserne viser, at en stor del af de cykler, der udlejes til turister, produceres i Europa og Danmark. Tre fjerdedel svarer, at de udlejer cykler fra EU-producenter, mens cirka en fjerdedel har cykler fra danske producenter. De resterende har cykler udenfor EU eller genanvendte cykler, og ingen har egen produktion af cykler. Blandt detailkæderne er der meget få besvarelser, men her angiver én virksomhed EU-producerede cykelprodukter og to virksomheder at de importerer fra producenter uden for EU.

Forskellen kan muligvis hænge sammen med, at cykeludlejning typisk vil vægte høj kvalitetscykler, som dels er meget holdbare ifm. mange udlejninger, dels modsvarer turisternes efterspørgsel efter høj komfort og sikkerhed ifm. cykeludlejning. Til gengæld kan detailkæder oftere fokusere på prisvenlige cykelprodukter, som i højere grad importeres fra fx Asien.

Figur 15: Antal besvarelser vedr. hvor virksomhedernes cykler er produceret (flere svar muligt) (26 respondenter i alt, heraf 23 cykeludlejning til turister og 3 detailkæder)



### 3.3. Udlejning af cykler til turister

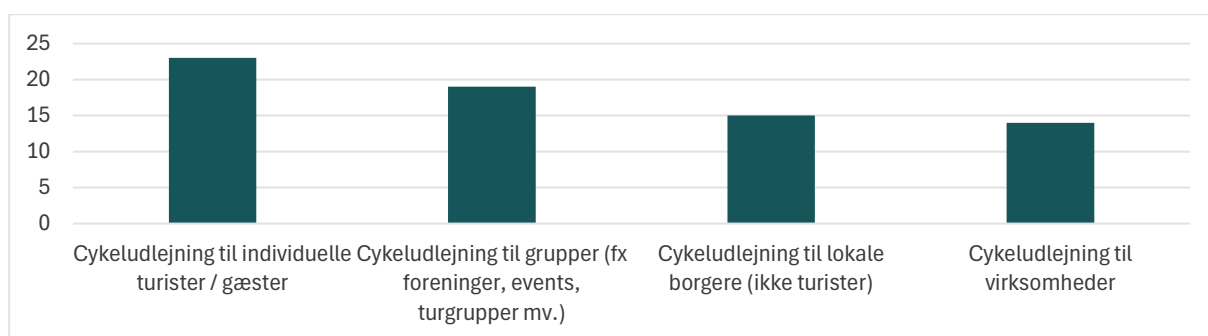
Blandt de fire udsendte surveys er der kun opnået et tilstrækkeligt antal besvarelser for den gruppe virksomheder, der tilbyder udlejning af cykler til turister, hvor 23 virksomheder har svaret. I det følgende opsummeres resultaterne. Da der er tale om et begrænset antal besvarelser, som ikke er fuldt repræsentative for det samlede segment, bør resultaterne betragtes som overordnede, kvalitative indsigter.

#### Spredning i salgskanaler, målgrupper og relaterede services

Ca. halvdelen af cykeludlejningsvirksomhederne er placeret i kyst- og naturområder, mens en tredjedel er placeret i større og mellemstore byer. Virksomhederne udlejer cirka lige så ofte fra en fysisk butik (ca. 40 %) som online (ca. 45 %). Her har flere svar været muligt, og ca. en fjerdedel udlejer både fysisk og online, mens færre udlejer via en samarbejdspartner, fx hotel eller campingplads (ca. 15 %).

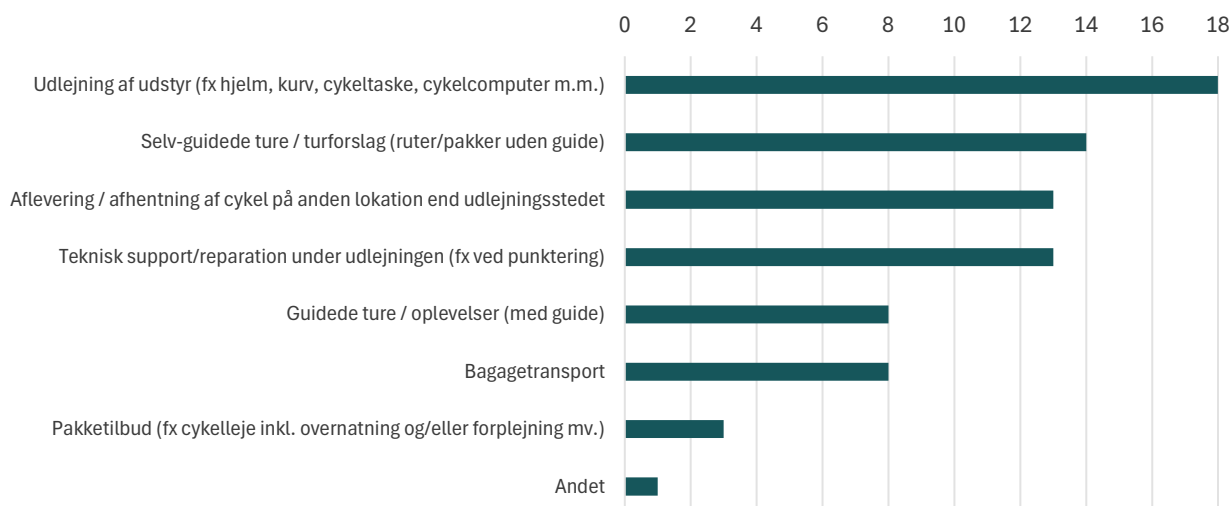
Langt de fleste af udbyderne udlejer både cykler til turister, men også til grupper, lokale borgere og virksomheder, og ca. halvdelen af udbyderne tilbyder alle fire typer cykeludlejning.

Figur 16: Antal besvarelser vedr. type cykeludlejning (flere svar muligt) (23 respondenter i alt, 71 besvarelser)



Udover cykeludlejning tilbyder de fleste af virksomhederne også øvrige services. De hyppigste servicetilbud omfatter leje af udstyr som fx hjelm, kurv, cykeltaske, cykelcomputer m.m., selv-guidede ture / turforslag, aflevering eller hentning af cykel på anden lokation end udlejningssted, og teknisk support eller reparation under udlejning.

Figur 17: Antal besvarelser vedr. tilbud om øvrige services (flere svar muligt) (22 respondenter)

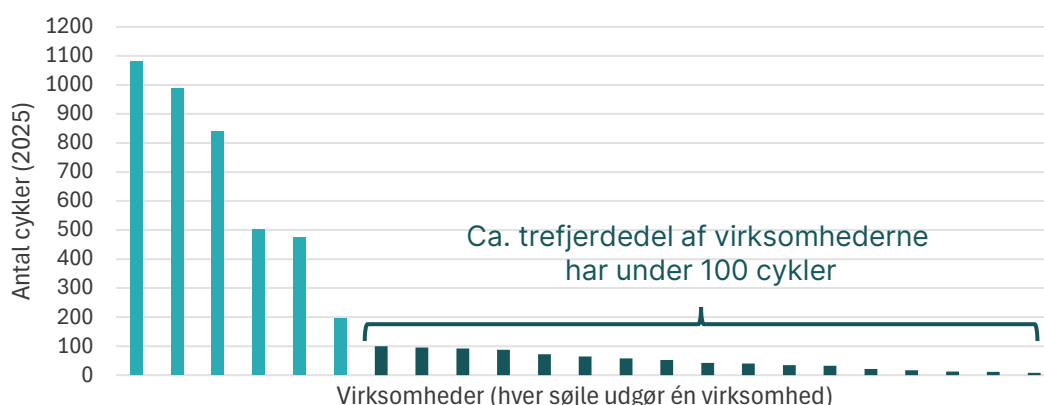


Angående mersalg til cykelturister viser en nylig tysk analyse af cykelturister, der tager på cykelture af mindst tre nætters varighed, at denne kundegruppe i høj grad også investerer i cykler, udstyr og reparationservices. Næsten 500.000 nyindkøbte cykler tilskrives således cykelturister i Tyskland.<sup>16</sup>

### Stor variation i størrelse af cykelflåder, med flest almindelige cykler og elcykler

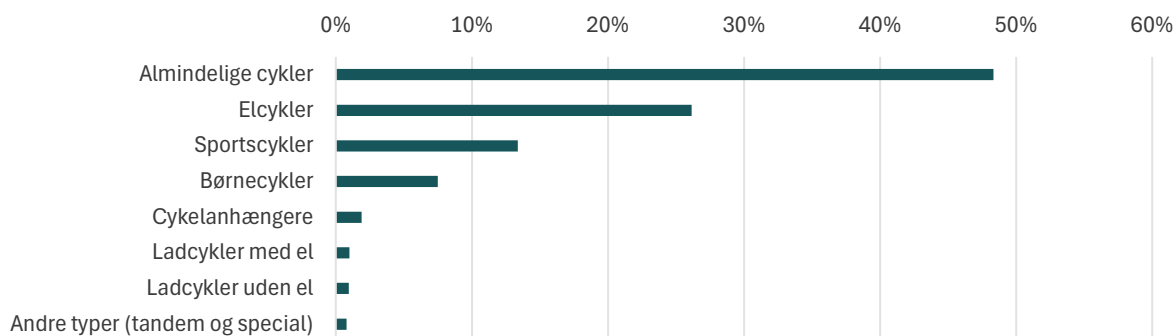
De 23 udbydere af cykeludlejning estimerer at have en samlet flåde på ca. 5.000 udlejningscykler, men antallet varierer betydeligt fra virksomhed til virksomhed fra omkring 10 til lidt over 1.000. Tre fjerdedele af virksomhederne har 0-100 cykler til udlejning, mens de resterende har mere end 100 cykler og står tilsammen for cirka 80 % af alle cykler i undersøgelsen. Gennemsnittet er på lidt over 200 cykler per virksomhed.

Figur 18: Antal cykler til udlejning per virksomhed i 2025 baseret på virksomhedernes egen estimat. (23 respondenter)



Cykeludlejernes flåder af udlejningscykler har flest almindelige cykler, som udgør knap halvdelen af alle cykler, og elcykler udgør omkring en fjerdedel. De øvrige cykler udgøres af hhv. sportscykler, der står for ca. en ottendedel, og de øvrige typer inkl. børnecykler, cykelanhængere, ladcykler med og uden el, tandemmer mv. udgør til sammen den resterende ottendedel.

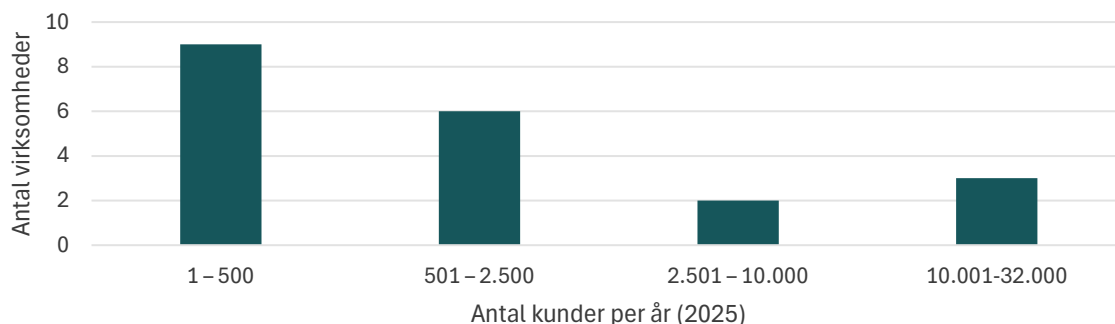
Figur 19: Fordeling af typer cykler til udlejning (23 respondenter i alt)



### Stor variation i antal kunder med flest fra Danmark og Tyskland og udlejninger på dagsbasis

Der er stor forskel på, hvor mange kunder og udlejninger, virksomhederne har haft. De 23 virksomheder estimerer samlet set at have udlejet til cirka 89.000 personer i 2025 fordelt på 66.000 bookinger. Gennemsnitligt udlejer virksomhederne til ca. 4.600 personer om året fordelt på 3.500 bookinger. Antallet varierer dog meget betydeligt mellem virksomhederne, fra 15 til 32.000 kunder årligt. Cirka halvdelen af virksomhederne har op til 500 kunder årligt og cirka en tredjedel har mellem 500-2.500 kunder. I den høje ende har 2 af virksomhederne mellem 2.500-10.000 kunder og 3 virksomheder mellem 10.000-32.000 kunder årligt.

Figur 20: Fordeling af antal kunder per virksomhed, der udbyder cykeludlejning til turister baseret på virksomhedernes eget estimat (20 respondenter i alt)



Virksomhederne vurderer, at danske gæster udgør den største andel af deres kunder med et gennemsnit på 42 %, mens tyske turister udgør 38 % af kunderne og øvrige udenlandske turister 20%. Dette varierer dog også betydeligt mellem virksomhederne, hvor andelen af hhv. danske og tyske gæster ligger mellem 0 til 95%.

Cykeludlejningerne sker hyppigst på dagsbasis, mens ugebasis også er relativt udbredt. Dog er det stadig cirka halvdelen, som også udlejer på timebasis, mens udlejninger længere end en uge spiller en meget lille rolle.

### 3.4. Salg af cykelprodukter via detailkæder

Salg af cykler er traditionelt set primært sket via cykelhandlere med fysisk butik, men foregår i stigende grad via andre salgskanaler. Dels er onlinehandel generelt i vækst, dels er salg af cykler og tilbehør også flyttet ud til fx detailhandelskæder og byggemarkedkæder. Registeranalysen omtalt i kapitel 2 omfatter både traditionelle cykelhandlere og fx virksomheder specialiseret i online salg af cykler, men omfatter ikke større virksomheder, hvor det cykelrelaterede salg kun udgør en mindre andel af det samlede salg.

Et tidligere survey for borgere i Region Hovedstaden peger på, at en tredjedel af de solgte cykler skete udenfor traditionelle cykelhandlere i 2014, heraf 16% fra supermarkeder og 5% fra andre forhandlere, samt 13% fra internettet, og det antages, at denne andel er steget siden da<sup>17</sup>.

Der er kun opnået fire besvarelser blandt de 7 detailkæder, der er kontaktet, hvorfor resultaterne kun kan anvendes som kvalitative input indenfor dette segment. I det følgende opsummeres udvalgte indsigter.

#### **Salg fra varehuse og butikker samt online**

Detailkædernes salg af cykelprodukter foregår fra et større antal butikker, varehuse og "citybutikker", hvor antallet varierer fra 29 til 86, i alt 225. Alle detailkæderne tilbyder online køb med "click and collect", og tre af dem tilbyder levering mens en kræver afhentning i fysisk butik. To af virksomhederne tilbyder derudover reparation/montering i butik og en af dem også reparation via ekstern partner.

#### **Indikationer på stigende salg af cykler og cykeltilbehør i detailkæder**

Tre af detailkæderne sælger cykler og tilbehør, hvoraf to importerer cyklerne fra producenter udenfor EU og en importerer dem fra EU. To af de tre virksomheder angiver, at elcykler uden lad genererer den største del af deres omsætning på cykelprodukter. En af detailkæderne angiver, at de sælger over 50.000 cykler om året.

Den sidste af virksomhederne sælger kun cykeltilbehør og oplyser, at de ved årsskiftet har udviklet et nyt sortiment på cykeltilbehør, som gør, at de har udvidet deres sortiment markant og forventer en øget omsætning af cykeltilbehør for hele 2026. De ser især en stor interesse for cykeltilbehør i byerne.

To af de fire detailkæder har oplevet et stigende salg, den ene grundet en voksende markedsandel, den anden grundet udvidet sortiment. De øvrige oplever hhv. stabilt salg og variation fra år til år, men ingen opgiver faldende salg. Tre ud af fire forventer et stigende salg de næste 3-5 år, mens en forventer uændret salg. Et mere sikkert marked ift. lagre og leveringer nævnes af en af virksomhederne som en årsag til forventet stigende salg.

## **4. Fremtidige opgørelser af nøgletal for cykelbranchen**

I projektet har der været fokus på at fremtidssikre vidensgrundlaget i den danske cykelbranche ved at fortsætte arbejdet med udvikling af nye nøgletal for cykling samt sikre muligheden for at følge op på projektets resultater ifm. kommende opgørelser.

### **4.1. Opdateringer af denne analyses resultater**

#### **Opfølgning på registerdataanalysen af danske cykelvirksomheder**

Den gennemførte registeranalyse af danske cykelvirksomheder er den første af sin art, og de nye nøgletal udgør derfor et øjebliksbillede af kernen af den danske cykelindustri. Hvis udviklingen i cykelvirksomhederne skal kunne følges over tid, kræver det imidlertid, at analysen gentages.

I forbindelse med analysen er der trukket registerdata for perioden 2019-2024, men disse tal viser kun udviklingen for de virksomheder, der er identificeret som aktive cykelvirksomheder i 2024. Tallene kan derfor ikke anvendes til at beskrive den samlede historiske udvikling i danske cykelvirksomheder, da der ikke er foretaget en tilsvarende identifikation af cykelvirksomheder for tidligere år.

Det anbefales derfor at gentage analysen inden for de kommende år, så nøgletallene kan sammenlignes over tid. Til dette formål er der udarbejdet et detaljeret metodenotat, som beskriver, hvordan cykelvirksomhederne er identificeret (se bilag 2). Metoden gør det muligt at gennemføre en tilsvarende udpegning i fremtidige analyser.

En opfølgende analyse vil bestå af følgende:

- **Udpegning af cykelvirksomheder** på baggrund af den metode, der er udviklet i projektet og beskrevet i bilag 2. Der kan tages udgangspunkt i listen over de 1.469 cykelvirksomheder fra denne analyse, hvor ophørte virksomheder frasorteres, og nye cykelvirksomheder tilføjes.
- **Bestilling af dataudtræk** fra Danmarks Statistik, ca. 50.000 kr. ekskl. moms.
- **Bearbejdning og analyse af registerdata** samt sammenligning med nøgletallene i denne analyse for at belyse udviklingen over tid.

Det kan være en fordel at gentage analysen indenfor 2-3 år, da dette erfaringsmæssigt gør det lettere at gennemføre sammenlignelige dataudtræk hos Danmarks Statistik. Analysen vil også kunne gentages årligt, hvis der ønskes en hyppigere opfølgning, hvilket vurderes at kunne reducere omkostningerne pr. udtræk hos Danmarks Statistik såvel som det efterfølgende tidsforbrug til bearbejdning af data.

### **Opfølgning på surveys til virksomheder**

I projektet er der udsendt fire surveys til forskellige virksomheder ifm. salg af cykelprodukter i detailkæder samt udlejning og leasing af cykler. Det anbefales at følge op på resultaterne af de to surveys, der afrapporteres her, nemlig for detailkæder og cykeludlejning til turister, ved at gentage disse surveys om 1-2 år. Herved vil det være muligt at belyse udviklingen i disse to markedssegmenter over tid.

For udbydere af by- og delecycler samt leasing- og erhvervsycyler er det ikke lykkedes at opnå et tilstrækkeligt antal besvarelser. Virksomhederne er kontaktet via email fra Cycling Embassy of Denmark sekretariat v. Dansk Industri. Disse segmenter vurderes fortsat relevante at belyse, men det vil sandsynligvis kræve en mere målrettet opsøgende dialog med virksomhederne, hvis besvarelserne skal indsamles.

Derudover vil det være muligt fremover at gennemføre yderligere surveys blandt øvrige segmenter af cykelrelaterede virksomheder. Følgende segmenter er blevet drøftet i projektet, men er fravalgt grundet begrænsede ressourcer:

- Anlægs- og rådgivningsfirmaer (ifm. cykelrelateret infrastruktur og planlægning)
- Forsikringsselskaber (ifm. forsikringsprodukter inkl. husstandsforsikringer)
- Turoperatører (ifm. cykelturisme)
- Cykelforhandlere og online forhandlere af cykler (efterspørgsel på forskellige typer cykler, fx elcykler, ladcykler, gravel bikes, børnecyklar mv.)
- Børnecykling (samlet segment på tværs af virksomheder med produktion, salg og services målrettet børns cykling)
- Cykelrelaterede apps (fx Google Maps, Rejseplanen, Strava mv.)
- Cykellogistik (fx kurertjenester samt cykelbaseret vare- og madudbringning)

For at gennemføre øvrige surveys anbefales det dels at konsultere listen over cykelvirksomheder identificeret i registeranalysen (Bilag 2a), dels at foretage desk research mhp. at identificere øvrige virksomheder indenfor de pågældende segmenter. Kontaktoplysninger kan findes via CVR samt via virksomhedernes hjemmesider, alternativt via LinkedIn. Spørgerammerne for de

gennemførte surveys kan med fordel anvendes som inspiration, så der opnås så sammenlignelige resultater som muligt (se Bilag 3).

## 4.2. Nye tal for cykelbestanden i Danmark

### Vi ved ikke, hvor mange cykler, der er i Danmark

Der findes pt. ikke valide tal for, hvor mange cykler, der er i Danmark, og hvordan disse fordeler sig på forskellige typer af cykler såsom ladcykler, elcykler, racercykler, mountainbikes, børnecykler, specialcykler mv. Dette står i slående kontrast til fx bilbranchen, hvor der er særdeles detaljerede data for bilbestanden til gavn for såvel bilbranchen og dens virksomheder samt øvrige aktører, der arbejder for at fremme vilkårene for bilen som transportform.

Mere systematiske nøgletal for cykelbestanden i Danmark vil være relevante at opgøre af følgende årsager:

- **Viden om forbrugernes efterspørgsel på forskellige cykeltyper** vil gøre det muligt for den danske cykelbranche at målrette indsatsen til fremme af cykling og for cykelvirksomhederne at målrette deres produkter og services. Dette gælder både de mere klassiske cykelvirksomheder som cykelproducenter og cykelforhandlere, men også i den øvrige værdikæde. Eksempelvis kan forsikringselskaber, udbydere af bycykler og leasingcykler, rådgivere mv. få gavn af valide tal for cykelbestanden.
- **Mere konkret kan der følges op på udbredelsen af elcykler og elladcykler**, som pt. udgør et marked i vækst bl.a. i mange europæiske lande, hvor salg af elcykler flere steder har overhalet salg af almindelige cykler, og hvor (el)ladcykler tager en stigende andel af varelevering i byer, ligesom elladcykler kan udgøre et alternativ til fx børnefamiliers bil nr. 2.
- **Nøgletal for cykelbestanden kan kvalificere dimensionering af cykelparkering og cykelinfrastruktur** som supplement til tal for cykelrådighed og transportadfærd. Fx kan tal for antal cykler per husstand, herunder pladskrævende cykler som ladcykler, udgøre et relevant vidensgrundlag ved fastsættelse af cykelparkeringsnormer for boliger.

### Eksisterende datakilder og opgørelser af cykelejskab og cykelrådighed

Der findes i dag flere datakilder med delvis relevans for cykelbestanden i Danmark, men ingen giver et samlet og systematisk overblik. De eksisterende kilder omfatter surveys, der beskriver cykelejskab og cykelrådighed, dvs. hvor stor en andel af befolkningen, der har adgang til en cykel, tal for cykelbestanden i Københavns Kommune, samt registerdata for cykler tilført markedet og solgt i Danmark.

Disse tal giver ikke i sig selv et dækkende billede af antallet af cykler i Danmark, men kan tjene som indikationer af niveauet og/eller som udgangspunkt for mere præcise opgørelser ifm. udvikling af et fremtidigt nøgletal.

Tabellen på næste side viser de vigtigste eksisterende datakilder samt deres styrker og begrænsninger.

Tabel 4: Eksisterende datakilder med relevans for opgørelse af cykelbestanden i Danmark

Datakilder	Transportvaneundersøgelsen	National Cyklistundersøgelse	Københavns Kommunes Cykelregnskab	Registerdata for solgte cykler
<b>Kilde</b>	DTU, årligt survey <sup>18</sup>	Det Kommunale Cykel-fagråd, survey hvert 2. år for 49 kommuner <sup>19</sup>	Københavns Kommunes Cykelregnskab, survey hvert 2. år <sup>20</sup>	Danmarks Statistik, data for import og eksport af cykler  Cykler solgt via Danske Cykelhandleres 300 medlemmer
<b>Nøgletal</b>	Cykelejerskab blandt danskere over 6 år	Rådighed over forskellige typer cykler for personer, der har cyklet mindst én gang den sidste uge	Cykelbestand for alle husstande	Cykler tilført markedet (import minus eksport)
<b>Indikativt estimat af cykelbestand baseret på kilden</b>	68% af danskere over 6 år ejede en cykel i 2023, svarende til 3,8 mio. danskere over 6 år	Indikation på minimum 1,09 cykler per cyklist, svarende til 4,14 mio. cykler (3,8 mio. danskere over 6 år x 1,09 cykler)	1,14 cykler per borger svarende til 744.500 cykler i Københavns Kommune. Dette vil på landsplan svare til 6,8 mio. cykler (1,14 x 6 mio. danskere).	465.000 solgte cykler i Danmark i 2020. <sup>21</sup>  Cykelbestand kan beregnes pba. estimater for gennemsnitslevetid for forskellige typer cykler (metode anvendt i bl.a. Tyskland) <sup>22</sup>
<b>Fordeling af cykeltyper (elcykler mv.)</b>	17% af personkm på cykel foretages på elcykel.	76% angiver at have rådighed over almindelig cykel, 26% over elcykel, 4% over elladcykel, 2% over ladcykel og 1% over trehjulet handicapcykel.	33.200 elcykler på to hjul (4% af alle cykler), hvilket er steget 114% siden 2020, samt 39.000 er ladcykler (inkl. el) (5% af alle cykler), hvilket er steget 73% siden 2020.	75.000 elcykler solgt i 2020, svarende til 16%. <sup>23</sup>  27% af cykler solgt hos Danske Cykelhandleres medlemmer var elcykler i 2022. <sup>24</sup>
<b>Metodisk opmærksomheds-punkt</b>	En person kan eje flere end én cykel, hvilket ikke opgøres, og børnecykler fra ca. 400.000 danskere 0-6 år indgår ikke.	Ikke repræsentativt, da personer, som ikke cykler ugentligt, også kan eje cykler, og kun halvdelen af danske kommuner deltager. Det vides ikke, hvor mange cykler, personerne ejer, indenfor hver kategori.	Dækkende metode til at opgøre cykelbestand. Omfatter, at flere personer kan deles om cykler, eje mere end én cykel af samme type, og inkluderer børnecykler. Ikke geografisk repræsentativt. KBH må forventes at have et højere cykelejerskab end andre kommuner.	Kræver udtræk af data og afklaring af produktkategorier, særligt med skelnen mellem elcykler, knallerter og scootere. Vis usikkerhed ifm. estimat af gennemsnitslevealder for forskellige typer cykler.

### Anbefalinger til nyt nøgletal for cykelbestand

Det anbefales at arbejde videre med at etablere et nationalt nøgletal for cykelbestanden i Danmark, der kan opdateres løbende og giver et mere retvisende billede af udviklingen i danskeres cykelejerskab, herunder de forskellige cykeltyper. For at sikre sammenlignelige data over tid samt reducere omkostninger til løbende indsamling af data kan nøgletallet med fordel udvikles ved at udbygge eksisterende datakilder og surveys. Dette vil også gøre det muligt at sammenligne svarene med de øvrige svar i undersøgelsen.

Den primære anbefaling er derfor at videreudvikle Transportvaneundersøgelsen, hvor der allerede indsamles data om danskernes cykelejskab. Her kan spørgsmålet om ejerskab udvides eller præciseres, så det også omfatter antallet af cykler pr. person eller husstand samt fordelingen på forskellige cykeltyper. Transportvaneundersøgelsen gennemføres af DTU og dækker hele landet, hvilket gør den velegnet som en central kilde til et nationalt nøgletal. Der kan med fordel tages inspiration fra Københavns Kommunes opgørelse af cykelbestand gennem spørgsmål vedr. antallet af forskellige typer cykler i respondentens husstand. Dog skal evt. ændringer i spørgerammen godkendes af partnergruppen bag Transportvaneundersøgelsen.

En anden mulighed er at videreudvikle Den Nationale Cyklistundersøgelse, som i dag indeholder spørgsmål om cyklisters rådighed over forskellige cykeltyper. Her kan spørgsmålene justeres eller suppleres, så de giver et mere præcist billede af antallet af cykler og deres fordeling på typer. Undersøgelsen gennemføres af Det Kommunale Cykelfagråd og giver allerede i dag værdifuld viden om cyklisters adfærd, men dækker pt. kun personer, der cykler mindst en gang ugentligt, og kun halvdelen af landets kommuner.

Da Den Nationale Cyklistundersøgelse kun omfatter op mod halvdelen af landets kommuner, er den imidlertid ikke fuldt geografisk repræsentativ. Resultaterne kan eventuelt vægtes ved hjælp af Transportvaneundersøgelsens mere detaljerede data om cykelejskab i forskellige bystørrelser, hvor andelen fx varierer fra 59 % i landdistrikter til 76 % i byer over 90.000 indbyggere<sup>25</sup>. På den måde kan oplysninger om cyklisters rådighed over forskellige typer cykler fra Cyklistundersøgelsen skaleres op og kombineres med Transportvaneundersøgelsens mere repræsentative datagrundlag, så der kan estimeres et samlet landsdækkende tal.

Alternativt kan der arbejdes med en registerbaseret tilgang, hvor oplysninger om import og eksport af cykler fra Danmarks Statistik kombineres med branchedata, fx fra Danske Cykelhandlere. På den måde kan der estimeres en samlet cykelbestand baseret på tilførslen af nye cykler til markedet og antagelser om cyklernes gennemsnitlige levetid. En tilsvarende metode anvendes bl.a. i Tyskland<sup>26</sup>.

Endelig er der også mulighed for at udvikle et nyt survey, hvor danskere spørges til antallet af cykler i husstanden, hvilket kan kombineres med øvrige spørgsmål om deres brug af cykler, herunder bycykler og leasede cykler, køb af cykler, tilbehør, vedligehold og reparation samt andre cykelrelaterede ydelser og services, samt evt. holdninger eller forventninger til adfærd ifm. cycling og cykelrelateret forbrug.

### **4.3. Nye tal for cykelinvesteringer i Danmark**

#### **Vi ved ikke, hvor meget der investeres i cykling i Danmark**

Investeringer i cykelinfrastruktur og cykelfremme er en central rammebetingelse for udviklingen i danskernes cykling og dermed også for cykelbranchens aktivitet. Imidlertid findes der i dag ikke et samlet nationalt nøgletal for, hvor meget der årligt investeres i cykling i Danmark. Den eksisterende viden er sporadisk og baseret på enkeltstående opgørelser fra udvalgte aktører, fx Københavns Kommune, Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden og Vejdirektoratets nationale cykelpuljer. Imidlertid investerer en lang række øvrige aktører også i cykelinfrastruktur, herunder landets mange forskellige kommuner, private fonde, statslige investeringer i fx cykelstier langs statsvej og Trafikstyrelsens investeringer i cykelforhold ved stationer, EU-støttede projekter, mv.

Der mangler således et dækkende og systematisk overblik over de samlede offentlige og private investeringer i cykelrelateret infrastruktur og anlæg på landsplan. Særligt de kommunale investeringer vurderes at udgøre en betydelig del af de investeringer, der i dag ikke opgøres systematisk.

En opgørelse af investeringer i cykling vil være relevant af følgende årsager:

- **Attraktive, sikre og sammenhængende cykelforhold er afgørende for danskernes generelle efterspørgsel på cykler, udstyr og relaterede services**, og påvirker dermed det samlede marked for cykelindustrien. En systematisk opgørelse af investeringerne i cykelinfrastruktur vil kunne vise omfanget af den offentlige sektors prioritering af cykelforhold. Disse kan fx sammenholdes med investeringer i andre transportformer, andre ländes investeringer i cykling, og investeringernes udvikling over tid. Dermed kan tallene kvalificere den offentlige drøftelse af, om der bliver investeret nok i cykling i Danmark. Denne viden vil ikke kun være relevant for cykelvirksomheder, men for alle aktører, der arbejder for at fremme cykling i Danmark.
- **En række virksomheder og medarbejdere er direkte beskæftiget med planlægning, rådgivning, anlæg, drift og produktion af løsninger relateret til cykelinfrastruktur**, herunder cykelstier, cykelparkering, broer, byrumsinventar og driftsløsninger. Disse virksomheder er ikke medtaget i denne analyses erhvervsøkonomiske nøgletal, da de typisk sælger en lang række øvrige produkter og ydelser, som ikke kun relaterer sig til cykling. En opgørelse af de samlede investeringer i cykelinfrastruktur vil bidrage til et mere dækkende billede af cykelindustriens samlede omfang.

### Afgrænsning af cykelrelaterede investeringer

Det vil metodisk være vanskeligt at foretage en fuldstændig entydig afgrænsning af, hvornår en investering udelukkende kan henføres til cykling. I princippet kan alle investeringer i anlæg og vedligehold af veje, hvor cykling er tilladt, siges at indgå i det samlede investeringsniveau, hvilket vil omfatte en meget stor pulje af investeringer. Dette vil også omfatte fx mulighed for at cykle langs private fællesveje og i byudviklingsområder finansieret af private investorer. En mere snæver afgrænsning vil tage udgangspunkt i investeringer, der har cykling som erklæret formål. Det kan fx dreje sig om følgende typer tiltag ifm. nyanlæg:

- Cykelstier, cykelbaner og cykelruter
- Anlæg og ombygning af kryds, så de bliver mere cykelvenlige
- Cykelparkering
- Cykelbroer og -tunneler
- Cykelgader
- Fysiske / trafikale tiltag for bedre cykelforhold, fx signaltekniske tiltag, justering af vejforløb, belysning, skiltning, belægning mv.

Dertil kan der også opgøres følgende tiltag med cykling som erklæret formål:

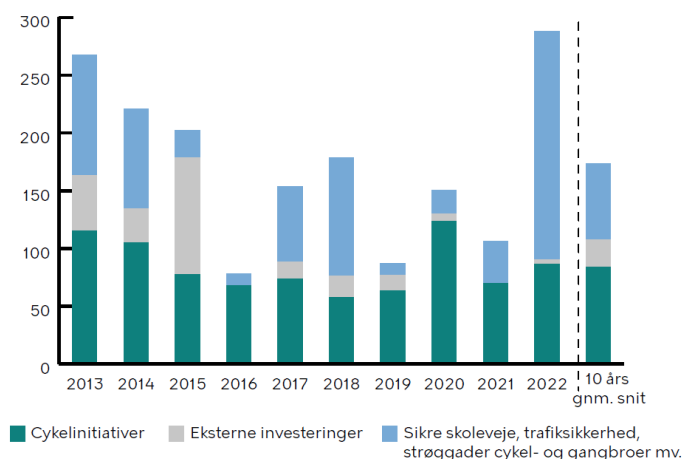
- Kampagner og adfærdstiltag målrettet cykelfremme, fx delecycler, events, kommunikation mv.
- Drift og vedligehold målrettet cykling, fx vintervedligehold og renovering af cykelinfrastruktur, indsamling af herreløse cykler

Derudover har visse projekter overlappende formål og forbedrer både forholdene for cyklister og gående, fx indenfor trafikale fredeliggørelse, sikre skoleveje og hjertezoner, trafikikkerheds-tiltag, strøggadeprojekter, cykel- og gangbroer. Der kan også være projekter, der samtidig

forbedrer forholdene for kollektiv trafik, fx opgradering af stationsforpladser, cykel- og buskorridorer, mv.

Som illustreret i figur 21 skelner Københavns Kommune fx mellem "rene" cykelinvesteringer og øvrige investeringer med overlappende formål. Dertil kommer eksterne investeringer fx fra staten og private fonde / investorer. En national opgørelse vil kunne operere med en tilsvarende differentieret kategorisering.

Figur 21: Investeringer i cykling, Københavns Kommune (mio. kr.).<sup>27</sup>



Selv om der vil være metodiske usikkerheder og behov for skønsmæssige fordelinger i visse tilfælde, vurderes det, at en samlet national opgørelse af investeringsniveauet vil være en væsentlig forbedring af det nuværende mangelfulde vidensgrundlag. Et sådant nøgletal vil gøre det muligt at følge udviklingen over tid, sammenligne investeringer på tværs af geografier og sætte cykelinvesteringer i relation til øvrige transportinvesteringer. Dermed kan det bidrage til en mere kvalificeret vurdering af cyklens prioritering i den samlede transport- og infrastrukturpolitik. Desuden kan tal for investeringer i cykelinfrastruktur beskrive den tilsvarende økonomiske aktivitet i de af cykelindustriens virksomheder, der er beskæftiget med planlægning og anlæg af cykelinfrastruktur som supplement til registerdataanalysens nøgletal.

### Forslag til nyt nøgletal for cykelinvesteringer

En kortlægning af nationale investeringer i cykling vil afhænge af input fra flere typer aktører, jf. denne oversigt:

Tabel 5: Aktører med viden om investeringer i cykling

Aktør	Type investering	Opgøres	Eksempel på data
Staten	Nationale cykelpuljer	Opgøres fast af Vejdirektoratet og publiceres via hjemmeside	670 mio. kr. udmøntet til cykelinfrastruktur 2022-2024 i statslige cykelpuljer og til nationale cykelruter <sup>28</sup>
	Cykelinfrastruktur langs statsveje og ifm. større statslige vejprojekter	Vides ikke	
	Cykelparkering ved stationer	Vides ikke	
	National udmøntning af EU-midler til cykling	Vides ikke	12,2 mio. kr. fra EU's genopretningsplan udmøntet som pulje v. Vejdirektoratet til at sikre offentlig tilgængelig opladning af elcykler. <sup>29</sup>

Aktør	Type investering	Opgøres	Eksempel på data
Kommuner	Nyanlæg	Opgøres årligt af udvalgte kommuner, bl.a. Københavns Kommune	840 mio. kr. investeret i cykelinfrastruktur i Københavns Kommune 2013-2022 <sup>30</sup> 4 mio. kr. investeret årligt i nyanlæg i gennemsnit per kommune i Region Hovedstaden i 2013 (ekskl. København). <sup>31</sup>
	Trafikal fredeliggørelse, skoleveje, trafikikkerhed		890 mio. kr. til øvrige trafikale tiltag, der bl.a. forbedrer strøggader, skoleveje, trafikikkerhed mv. i Københavns Kommune 2013-2022 <sup>32</sup>
	Drift og vedligehold		0,8 årligt i drift og vedligehold og 0,2 mio. kr. til "Andet". <sup>33</sup>
Regioner	Supercykelstier	Opgøres løbende af Supercykelstisamarbejdet i Hovedstaden	392 mio. kr. investeret i Supercykelstier fra 2009-2018, heraf 216 mio. kr. fra kommuner i Region H og 176 mio. kr. i statslig puljestøtte <sup>34</sup>
	Regionale cykeltiltag, fx delecycler, kampagner mv.	Opgøres muligvis af regionerne / regionale cykelsamarbejder	3,5 mio. kr. investeret i delecycler ved letbanen i Region Hovedstaden 2024-2025, delvist finansieret af EU-midler
Trafikselskaber	Cykelparkering ved stationer og fx gratis cykelmedtagning i toge og busser	Vides ikke	
Private fonde	Tilskud til store og små projekter, bl.a. Nordea-fonden, Tryk-fonden, GF-fonden, Realdania, Friluftsrådet mv.	Vides ikke	122 mio. kr. bevilget af Nordea-fonden til udvikling af Hærvejen som cykel- og vandrerute fra 2022-24 samt 66 mio. kr. bevilget til rekreativt cykelnet 2024-2025 <sup>35</sup>
Private investorer	Cykelinfrastruktur ifm. by- og ejendomsudvikling; cykelinfrastruktur på private fællesveje og private arealer.	Vides ikke	

Vi anbefaler, at der indgås dialog med følgende aktører for at kortlægge investeringsniveauet:

- **Vejdirektoratet / Nationalt videnscenter for cykelfremme**
  - o Egne statslige investeringer i fx cykelstier langs statsveje
  - o Statslige puljer med tilskud til cykelinfrastruktur, videns- og innovationsprojekter samt cykelparkering ved stationer
  - o National udmøntning af EU-midler
- **Kommunalt cykelfagråd / KL**
  - o Kommunale investeringer kan opgøres gennem henvendelse til kommunerne i cykelfagrådet
  - o Vigtigt med en præcis afgrænsning og kategorisering af, hvilke typer investeringer, der skal medtages for at opnå tilfredsstillende besvarelser
  - o Manglende besvarelser fra udvalgte kommuner kan evt. håndteres ved at estimere investeringsniveau pba. omregningsnøgle eller udelades
- **Regionale cykelsamarbejder, Danske Regioner og/eller de enkelte regioner**
  - o Regionale investeringer
  - o Evt. investeringer via kommunerne i de pågældende regioner (input fra kommunerne kan evt. koordineres af de regionale aktører)
  - o Evt. investeringer via trafikselskaber i de pågældende regioner
- **Cyklistforbundet / øvrige interesseorganisationer (evt. suppleret med desk research)**
  - o Kendskab til fondsstøtte til cykelprojekter fra udvalgte fonde

#### 4.4. Opdaterede tal for kørselsomkostninger i Danmark

Forbrug på cykling, inkl. anskaffelse, vedligehold og reparation af cykler, udgør kørselsomkostninger ved cykling, som indgår i de transportøkonomiske enhedspriser, der opdateres af DTU. Kørselsgodtgørelse for kørsel på egen cykel i arbejdstiden baserer sig desuden på beregninger af udgifter forbundet med cykling.

##### Nuværende nøgletal kan være underestimerede

Kørselsomkostningerne for 2024 er opgjort til 0,45 kr. per km cyklet (0,56 kr. per km inkl. afgifter). Tallet baserer sig på "Samfundsøkonomiske nøgletal for cykling – nøgletalskatalog", Incentive og Københavns Kommune, 2014 samt "Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag - metode og cases", COWI, 2009. De er løbende blevet fremskrevet ift. prisudviklingen.

I 2024 blev tallet desuden justeret, så der indregnes en differentieret købspris for elcykler, som er sat til at være fire gange højere end almindelige cykler. Desuden tillægges 2 øre per cyklet km ifm. forbrug af el til elcykler. Andelen af elcykler beregnes ud fra Transportvaneundersøgelsens opgørelse af km cyklet med cykel (17% i 2023). Udgifter til vedligehold / reparation er ikke estimeret separat for elcykler.

1,143 mia. kr. ville danskernes samlede årlige kørselsomkostninger ved cykling udgøre i 2023, hvis den gennemsnitlige omkostning på 0,45 kr. ganges med de 2,54 mia. km., som danskerne cykler årligt ifølge DTUs Transportvaneundersøgelse<sup>36</sup>. Ifølge Danmarks Statistiks faste forbrugerstatistik forbrugte danske husholdninger imidlertid 3,14 mia. kr. på cykler i 2023.

Denne forskel kan indikere, at kørselsomkostningerne er underestimeret, og muligvis baserer sig på et begrænset metodisk og delvist forældet grundlag. Eksempelvis kan et potentielt stigende forbrug på dyrere sports- og fritidscykler såsom racere, gravelbikes, MTBs mv. bidrage til at øge forbruget, hvilket også gælder fx elladcykler og elcykler, som kan være et supplement til ens almindelige cykel. Også nye former for leasing- og lejeservices såsom Donkey Republic og Swapfiets, kan udgøre nye former for omkostninger, der ikke indgår i det oprindelige estimat.

Det oprindelige beregningsgrundlag v. Cowi fra 2009 baserer sig på antagelser vedr. omkostninger for hhv. en "billig brugt cykel, der ikke benyttes så ofte" og en "ny almindelig cykel, der benyttes gennemsnitligt". Antagelserne baseres på "forskellige kilder, heriblandt en cykelhandler vedrørende cyklernes holdbarhed".

*Figur 22: Estimeret anvendt i "Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag - metode og cases", COWI, 2009.*

Tabel 8.1 Centrale input til beregning af kørselsomkostninger for cykler

2008-priser	Enhed	Værdi
Rente	%	5%
Skift af dæk og slange, pr. gang	DKK	600
Skift af kæde + tandhjul		
- indvendigt gear / 1 gear	DKK	380
- udvendigt gear	DKK	750

Kilde: Transportministeriets Transportøkonomiske Enhedspriser samt samtale med cykelhandler.

Tabel 8.2 Beregningsforudsætninger for den billige brugte cykel og den gennemsnitlige nye cykel

2008-priser	Enhed	Billig brugt cykel	Gennemsnitlig ny cykel
Levetid	år	4	6
Cykelpris	DKK	750	4.500
Scrapværdi	DKK	0	750
Årlig risiko for tyveri	%	1%	5%
Holdbarhed af dæk + slange	år	4	3
Holdbarhed af kæde + tandhjul	år	5	3
Andel nye cykler med udvendigt gear	%	10%	50%
Andel af cykelparken	%	50%	50%
Årlig distance relativt til gennemsnittet	%	67%	133%
Km cyklet pr. år (beregnet)	km	1.727	3.456

Kilde: Samtale med cykelhandler samt egne vurderinger.

Tabel 8.3 Kørselsomkostninger for cykler fordelt på enhed, DKK pr. km

2008-priser	Enhed	Billig brugt cykel	Gennemsnitlig ny cykel
Kapitalomkostninger	DKK/km	0,12	0,22
Tyveriomkostning	DKK/km	0,00	0,01
Omkostninger til dæk & slange	DKK/km	0,08	0,06
Omkostninger til kæde og tandhjul	DKK/km	0,08	0,03
10% tillæg for øvrige sliddele	DKK/km	0,03	0,03
Samlede kørselsomkostninger	DKK/km	0,31	0,35

## Udgifter til cykling er væsentligt at vide mere om

Det vil være relevant at skaffe opdateret og dækkende viden om omkostningerne ved cykling af følgende årsager:

- **Viden om udgifter til cykling og cyklens prismæssige konkurrencedygtighed** er relevant for alle aktører, der arbejder for at fremme cykling, da pris generelt er en væsentlig faktor for transportmiddelvalg. Mere valide tal kan fx kvalificere de igangværende drøftelser om mere attraktive skatteordninger for fx kørselradrag, "fri cykel"-ordning for arbejdsgiverbetalte cykler anvendt i fritiden, mv. Tilsvarende ordninger er indført i en række andre europæiske lande, inklusive tilskud til køb af el/ladcykler, tilskud til cykellogistik for virksomheder, mv., hvilket igen har bidraget til vækst i cykelindustrien i de pågældende lande.<sup>37</sup>
- **Markedsindsigter om prisniveauer for køb, vedligeholdelse og øvrige ydelser kan være relevant for branchens virksomheder** ifm. målretning af prisstruktur for salg af cykler og vedligehold/reparation, men også ifm. tilbud om alternative finansieringsmodeller, leasing vs. privatejede cykler mv. Generelt ses en tendens på det europæiske marked mod færre solgte cykler, men højere gennemsnitspris per cykel og øgede udgifter til service og vedligehold, hvilket især drives af udbredelsen af elcykler<sup>38</sup>.

Shimano har i en nylig rapport, "State of the nation 2026", undersøgt betydningen af vedligehold af cykler for borgere i europæiske lande, bl.a. med 927 danske respondenter. Her svarer 45% af danskerne, at de har oplevet udfordringer ifm. cykelvedligehold, og 22% af de adspurgte danskere nævner høje omkostninger ifm. cykelvedligehold som en udfordring, hvilket svarer til

990.000 danskere, ifølge rapporten. Høje omkostninger nævnes af langt flere end øvrige udfordringer. Generelt svarer ca. 15% af danskerne, at udfordringer vedr. vedligehold af cykler har medført, at de cyklede mindre jævnligt eller helt stoppede med at cykle, mens 11% svarer, at det har gjort dem mere afhængige af andre transportformer. Disse tal indikerer, at kørselsomkostninger til cykling, herunder til vedligehold, har betydning for danskernes cykling generelt.

Figur 23: Danskernes udfordringer ifm. vedligehold og konsekvenser af disse udfordringer.<sup>39</sup>



### Anbefalinger til øget vidensgrundlag om kørselsomkostninger for cykling

Det anbefales at forbedre vidensgrundlaget om hvad det koster at være cyklist i Danmark ved at videreudvikle de nationale nøgletal for kørselsomkostninger for cykling. Dette kan gøres ved at undersøge aktuelle prisniveauer for køb af cykel fordelt på forskellige cykeltyper samt udgifter til vedligehold/reparation, forsikringer mv.

Dette kan dels ske ved at sammenholde flere forskellige datakilder, herunder de som nævnes i afsnittet om opgørelse af cykelbestand, samt datakilder kortlagt i den indledende analyse af eksisterende viden om cykelindustrien, herunder Danmarks Statistiks forbrugsstatistik<sup>40</sup> samt prisniveauer og nøgletal i sammenlignelige lande såsom Holland<sup>41</sup>. Desuden kan der indhentes erfaringsbaserede tal fra industrien, fx via Cycling Embassy of Denmark's medlemmer, Danske Cykelhandlere, Danish Bike Industry, mv.

Endelig kan der, som nævnt i afsnittet vedr. opgørelse af cykelbestand, gennemføres et repræsentativt survey blandt danskere, hvor der spørges mere detaljeret ind til udgifter og forbrug forbundet med cykling, som vil kunne tjene som en mere kvalificeret baseline for efterfølgende opgørelser.

## Kildehenvisninger

---

- <sup>1</sup> Cykling og erhvervslivet, Urban Creators, 2025
- <sup>2</sup> Potentialer for et erhvervssamarbejde for cykling, Urban Creators for Cycling Embassy of Denmark, 2025
- <sup>3</sup> Friluftslivets nationaløkonomiske fodaftryk i Danmark, KU, 2014
- <sup>4</sup> Cykelregnskab for Region Hovedstaden, Incentive for Region Hovedstaden, 2014
- <sup>5</sup> Potentialer for et erhvervssamarbejde for cykling, Urban Creators for Cycling Embassy of Denmark, 2025
- <sup>6</sup> Opgørelsen er baseret på kortlægningen af cykelvirksomheder med data fra CVR-registret, jf. Bilag 2
- <sup>7</sup> Opgørelsen er baseret på kortlægningen af cykelvirksomheder med data fra CVR-registret, jf. Bilag 2
- <sup>88</sup> Kilde, alle beskæftigede: Danmarks Statistik tabel ERHV1, 2024.
- <sup>9</sup> Kilde alle beskæftigede: Danmarks Statistik tabel RAS310, 2024.
- <sup>10</sup> Kilde, transportbranchen samt beskæftigede i Danmark: Danmarks Statistik tabel RAS310. Kilde, Autobranchen, 2020: Nøgletal fra autobranchen. Efterår 2022.
- <sup>11</sup> Danmarks Statistik tabel DST LABY29, 2024.
- <sup>12</sup> European Bicycle Industry and market profile, Conebi, 2021. Se også side 48 i Erhvervslivet og cykling i Danmark, Urban Creators, 2025.
- <sup>13</sup> Kilde andre brancher: Danmarks Statistik tabel REGN50
- <sup>14</sup> 2023 er nyeste år for de økonomiske registre hos Danmarks Statistik
- <sup>15</sup> Se Bilag 3, Spørgeramme, surveys til virksomheder
- <sup>16</sup> ADFC-Radreiseanalyse 2025
- <sup>17</sup> Cykelregnskab for Region Hovedstaden, Incentive for Region Hovedstaden, 2014, baseret på forbrugersurvey med 1.900 borgere fra regionen.
- <sup>18</sup> Nationalt Cykelregnskab og DTUs Transportvaneundersøgelse 2023 samt Danmarks Statistiks befolkningsstatistik
- <sup>19</sup> Den Nationale Cyklistundersøgelse v. Megafon for Det Kommunale Cykelfagråd 2024, som omfatter interviews med 7.350 cyklister
- <sup>20</sup> Mobilitetsredegørelse 2024, Københavns Kommune, 2024
- <sup>21</sup> 2021 European Bicycle Industry and market profile, Confederation of the European Bicycle Industry, 2021
- <sup>22</sup> 2024 Market Data–Bicycles and E-Bikes, ZIV (German Bicycle Industry)
- <sup>23</sup> 2021 European Bicycle Industry and market profile, Confederation of the European Bicycle Industry, 2021
- <sup>24</sup> Danske Cykelhandlere via Nationalt Cykelregnskab, 2023
- <sup>25</sup> Nationalt Cykelregnskab og DTUs Transportvaneundersøgelse 2024
- <sup>26</sup> 2024 Market Data–Bicycles and E-Bikes, ZIV (German Bicycle Industry)
- <sup>27</sup> Cykelregnskab Københavns Kommune, 2022
- <sup>28</sup> Udmøntnings- og administrationsgrundlag for cykelpuljen i 2024 og 2025, Transportministeriet 2024
- <sup>29</sup> <https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/2024/kommuner-i-hele-landet-faar-tilskud-til-opladning-af-elcykler>
- <sup>30</sup> Cykelregnskab Københavns Kommune, 2022
- <sup>31</sup> Cykelregnskab for Region Hovedstaden, Incentive for Region Hovedstaden, 2014
- <sup>32</sup> Cykelregnskab Københavns Kommune, 2022
- <sup>33</sup> Cykelregnskab for Region Hovedstaden, Incentive for Region Hovedstaden, 2014
- <sup>34</sup> Cykelregnskab for Supercykelstjerne 2019
- <sup>35</sup> Nordea-fonden 2024
- <sup>36</sup> DTUs transportvaneundersøgelse via Nationalt Cykelregnskab tilgået 6.3.2026
- <sup>37</sup> Se bl.a. den belgiske analyse af cykelindustrien med vækst i bl.a. cykellogistik : 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
- <sup>38</sup> Netwerkstudie Nederlandse Fietsenbranche, Bovag, 2023
- <sup>39</sup> Shimano Europe, State of the nation 2026
- <sup>40</sup> Erhvervslivet og cykling i Danmark, Urban Creators, 2025
- <sup>41</sup> Netwerkstudie Nederlandse Fietsenbranche, Bovag, 2023