



Ja til cykelhjelme – nej til lovkrav

Hvis uheldet er ude, beskytter en cykelhjelme mod hovedskader. Cyklistforbundet anbefaler, at børn og voksne cykler med cykelhjelme. Men vi er imod lovkrav og tvungen brug af hjelme. Der er en kæmpe folkesundhedsmæssig gevinst ved at cykle, som vi som samfund ikke kan tillade os at gamble med ved tvungen brug af hjelme.

Danskere i alle aldre cykler, og vi bruger cyklen i mange sammenhænge i vores liv – som hverdagens transportmiddel i tæt bytrafik, til motion på landevejen og i skoven, til cykelferien rundt i Danmark og til leg i børnehaven. Cyklen er løftestang for mange gode oplevelser og et aktivt, sundt liv.

Brug af cykelhjelme er entydigt vigtig i forhold til at beskytte sig mod hovedskader. Derfor anbefaler Cyklistforbundet, at børn og voksne kører med hjelme, og vi anbefaler konsekvent brug af hjelme i vores kampagner og øvrige arbejde. Stadig flere cykler med hjelme i Danmark. Vi er nået langt ad frivillighedens vej. Brug af cykelhjelme er steget markant siden 2004 – så meget, at Danmark har indhentet Finland, der har lovkrav om brug af cykelhjelme for alle cyklister uanset alder.

Vi mener, at frivillighed fortsat er vejen frem. Vi frygter, at tvungen brug af hjelme vil afholde flere fra at vælge cyklen til som fast del af deres liv. Vi frygter, at det vil gøre det sværere at vende en udvikling, hvor befolkningen i Danmark cykler stadig mindre og i tiltagende omfang går glip af de enorme og veldokumenterede sundhedsfordele for børn og voksne, som bruger cyklen til sund og aktiv hverdagstransport.

Vi dør af inaktivitet

Over 6.000 danskere dør hver år på grund af en inaktiv livsstil. Stillesiddende liv og de heraf følgende livstilsygdomme er efter rygning den næststørste risiko for en for tidlig død. Der er enorme folkesundhedsmæssige fordele ved, at flere cykler mere og erstatter bilkørte kilometer med cykelkørte.

Der findes hverken i Danmark eller udlandet tilstrækkelige studier, som entydigt peger på, at et lovkrav om cykelhjelme ikke vil have negativ effekt på cykling. Risikoen for, at mange vælger cyklen fra, hvis cykelhjelme påbydes ved lov, er en sundhedsmæssig problematik, som vi som samfund ikke må sidde overhørig.

Målet er selvsagt færre ulykker, færre skader og større trafiksikkerhed for cyklister. Men som billedet er nu, mener vi, at der er andre og bedre veje at gå for at nå det mål end tvungen brug af hjelme, som vil gøre det endnu sværere at få fx vores børn og unge op på cyklen.

Vejen frem er hjelmkampagner, bedre uddannelse af bilister, fokus på sikkerhedsindsatser, som virker, sikker indretning af infrastruktur og vedligehold af cykelinfrastruktur. For eksempel gør huller i vejen, grus i stedet for asfalt, bløde rabatter, mangelfuld snerydning og for smalle cykelstier set i forhold til trafikmængden det både mindre attraktivt at være cyklist og øger i allerhøjeste grad risikoen for ulykker og dermed også hovedskader.

Lad os gå den vej fremfor at lovgive om noget, som med stor sandsynlighed risikerer at have en omfattende negativ indflydelse på folkesundheden.

→ [Læs også: Cyklistforbundet mener: Det skal være sikkert og trygt at cykle](#)

DET MENER VI SKAL SKE

- **Tidssvarende cykelinfrastruktur:** Etablering af trygge cykelstier, kryds, overgange, gode og sammenhængende cykelstisnetværk
- **Pladsfordeling:** Krav om cykelsti på alle veje med en vis trafikmængde og højere hastighed
- **1,5 meter:** Lovgivningen bør ændres, så biler skal holde 1,5 meters afstand ved overhaling. Fremtidens selvkørende biler bør programmeres med særligt fokus på cyklister og fodgængere med minimum 1,5 meters afstand ved overhaling
- **Lavere hastighed for biler:** 30 km/t skal være den nye normal-hastighed i byerne, mens hastigheden kun må sættes op til 40 eller 50 km/t de steder, hvor kommunerne efter en konkret vurdering finder det forsvarligt
- **Vedligehold af cykelinfrastruktur:** Kommuner skal prioritere vedligehold af cykelinfrastruktur – fx undgå huller i vejen, grus i stedet for asfalt, dårlige rabatter og mangelfuld snerydning
- **Kampagner:** Kampagner bør bruges som værktøj til at sikre brug af cykelhjelme og lygter og i øvrigt god adfærd i trafikken
- **Skadestuedata:** Opdateret og præcis viden om cyklistulykker er afgørende for at indrette tryk og sikker infrastruktur. Det er ikke tilstrækkeligt at nøjes med data fra ulykker, som indberettes til politiet, da der bag de tal gemmer sig et mørketal. Skadestuedata bør indhentes systematisk og mere fyldestgørende
- **Halvering af antallet af dræbte og tilskadekomne:** Der skal, som Færdselssikkerhedskommissionens 2030-handlingsplan anbefaler det, arbejdes målrettet for, at antallet af dræbte og tilskadekomne på vejene halveres i 2030
- **Færdselsloven:** Alle skal kende og overholde færdselsreglerne - bl.a. via tidssvarende undervisning i skolen.

Vedtaget af Cyklistforbundets hovedbestyrelse, 20. maj 2025

TAL OG VIDEN
• Cirka hver 10. cyklist vil stoppe med at cykle eller cykle meget mindre, hvis hjelm blev påbudt ved lov <i>Kilde: Cyklistundersøgelse 2024, Wilke for Rådet for Sikker Trafik</i> • Danskernes brug af cykelhjelme er steget markant siden 2004. Blandt voksne i byerne cykler 51% med hjelm, og i gennemsnit bruger 81% af alle cyklende skolebørn cykelhjelme. Danmark har indhentet Finland, der har lovkrav om brug af cykelhjelme for alle cyklister uanset alder. Hjelmbrug blandt børn er højere i Danmark end i Sverige, der har hjelmkrav for børn <i>Kilde: Rådets for Sikker Trafiks 2023-cykelhelmsrapport</i> • Over 6.000 danskere dør hver år på grund af en inaktiv livsstil. Sundhedsstyrelsen anbefaler cykling som kilde til god hverdagsmotion <i>Kilder: Sundhedsbyrden i Danmark og 30 minutter om dagen, begge Sundhedsstyrelsen</i>

- Ulykker med cyklister i kryds skyldes i de fleste tilfælde, at bilister overser cyklister. I ca. halvdelen af ulykkerne havde forhold ved vej og omgivelser betydning for, at ulykken skete. Overordnet set findes årsagen til ulykken altovervejende ikke hos cyklisterne, men cyklister kommer mest til skade

Kilde: [Cykelulykker i kryds, Havarikommissionen, 2024](#)

- Bilister har haft en større fordel af de sidste 20 års trafiksikkerhedsforbedringer end de fleste andre trafikantgrupper. Fodgængere, cyklister, knallertførere og motorcyklister udgør en større andel af de dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2023 sammenlignet med 2013, mens bilister andel på trods af stadig stigende bilkørsel udgør en mindre del. Ulykker skyldes ofte hastighed og uopmærksomhed

Kilde: [Færdselssikkerhedskommissionens 2030-handlingsplan](#)

- Der findes få, men små og ældre udenlandske studier, der peger på et fald i cykling, hvis der indføres lovpligtigt hjelmkrav. En nyere og større norsk undersøgelse konkluderer, at der er vanskelig at vurdere, hvordan et hjelmpåbud vil påvirke cykling i Norge. Undersøgelsen peger også på, at det ud fra studier fra andre lande er svært at svare på, om de som ikke cykler med hjelm i dag, vil ophøre med at cykle, hvis der indføres hjelmpåbud ved lov

Kilde: [Effekter av et sykkelhjelmpåbud i Norge, Transportøkonomisk Institutt, 2024.](#)