



Cykelfremme via private og offentlige arbejdspladser

Offentlige og private arbejdspladser bør arbejde med at gøre det attraktivt at cykle til og fra arbejde samt i arbejdstiden. Arbejdspladsen bør udvikle en bæredygtig mobilitetspolitik med cykling i centrum, gå i dialog med medarbejdere om tiltag, der kan få dem til at vælge cyklen i hverdagen, og undersøge, om der i organisationen er opgaver og situationer, hvor bilen kan skiftes ud med en cykel.

Det kan betale sig for virksomheder at investere i medarbejderes sundhed. Sunde medarbejdere er mindre syge, mere effektive, har større overskud og trives bedre på arbejdspladsen. Samtidig er arbejdspladsen en velegnet arena for sundhedsfremmende aktiviteter.

Dels tilbringer hovedparten af den voksne befolkning en stor del af deres tid på arbejdspladsen, dels er arbejdspladsen et socialt kollektiv, hvor kollegaerne kan fungere som støtte for hinanden. Sundhedsfremmende indsatser på arbejdspladsen har desuden potentiale til at nå befolkningsgrupper, som er svære at nå med cykelkampagner og andre adfærdssættende indsatser.

Cykelfremme betaler sig

Mere cykling i hverdagen gør en stor og konkret forskel for den enkelte og for arbejdspladsen. En analyse fra Dansk Industri viser, at vi som land får 235.000 færre sygedage og en samfundsøkonomisk sundhedsgevinst på 2,5 milliarder kroner, hvis vi cykler blot 10% mere, end vi gør i dag.

Cyklistforbundet anbefaler, at alle offentlige og private virksomheder iværksætter tiltag, som kan understøtte mere cykling i hverdagen. Det kan fx handle om at gennemføre en transportvaneundersøgelse for at se det fulde potentiale for mere cykling, om at deltage i cykelkampagner fx Cyklistforbundets årlige maj-kampagne VI CYKLER TIL ARBEJDE, etablere gode cykelfaciliteter på arbejdspladser eller gennemføre en Cykelvenlig Arbejdsplads CFE 2030-certificering.

Flyt varer og services fra bil til cykel

Presset på klimaet stiger, og trafikken i byerne vokser med enorme pladsudfordringer til følge. Transportsektoren er vigtig i den grønne omstilling, og der skal findes kloge og grønne løsninger for transport af mennesker, varer og services. Mange studier og undersøgelser peger på ladcykler som en vigtig del af løsningen på problemer med bytransport. For eksempel peger EU Urban Mobility Observatory under Europa-Kommissionen på, at ladcykler kan erstatte biltransport i forbindelse med 25% af alle vareleverancer (såsom brug af kurer-, ekspres- og pakketransport eller postleverancer) og 50% af al forretningsrelateret transport (såsom for håndværkere eller serviceydelser).

Flere og flere virksomheder har allerede med succes lagt hele eller dele af deres forretning om. SOS Dansk Autohjælp kommer nødstedte bilister til hjælp på elektriske ladcykler. Parkeringsvagter i hele landet har flere steder skiftet bilen ud med cykel. Hos mange almenyttige boligselskaber og større private udlejere cykler håndværkere og servicefolk til kunder og bygninger.

Vi skal som samfund videre ad den vej, og Cyklistforbundet anbefaler offentlige og private arbejdspladser at undersøge muligheder og potentiale for at udskifte bil med el-ladcykel i konkrete opgaveløsninger. Ikke mindst set i lyset af EU's direktiv fra 2024, CSRD, der forpligter alle store virksomheder og senere også børsnoterede SMV'er omfattet af årsregnskabsloven til at rapportere på og offentliggøre deres bæredygtighedsarbejde inden for miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige forhold (ESG-ansvar).

Arbejdspladsernes arbejde for cykelfremme bør understøttes med økonomiske incitamenter

På offentlige og private arbejdspladser er der en stigende bevidsthed om virksomheders miljømæssige og sociale forhold og om cyklen som et vigtigt bidrag til at øge medarbejdersundhed og understøtte CO2-neutralitet. Det bør følges op af reviderede skatteregler, der understøtter virksomhedernes arbejde med cykelfremme og støtte til medarbejdere i at vælge cyklen til i hverdagen.

Sund og bæredygtig transportadfærd bør gøres økonomisk attraktiv med for eksempel en bruttolønsordning, der gør det muligt at købe, lease eller abonnere på en cykel på samme vilkår, som man kan få en telefon, et avisabonnement, et fitnessabonnement eller lign. Det bør også være muligt for arbejdsgivere at tilbyde fri cykel, som kan bruges både i arbejdstiden, til og fra arbejde og privat, efter samme princip, der i dag bruges om pendlerkort.

DET MENER VI SKAL SKE

Cyklistforbundets anbefalinger til myndigheder og politikere:

- **På nationalt niveau:** Cykelvenlige ændringer i skattelovgivningen bør bruges målrettet til at gøre det mere attraktivt at vælge cyklen (fx bruttolønsordning, cykelbonus)
- **På kommunalt niveau:** Etablere bynære cykelhubs til omlastning af varer fra lastbil til ladcykel
- **På kommunalt niveau:** Sikre en infrastruktur i byerne, der giver trygge og sikre cykelforhold for alle typer cyklister – børn, ældre, cykelpendlere, turister, erhvervsmæssig cykling. Samt sikre trygge og hurtigt fremkommelige cykelruter til erhvervsområder og etablere cykelinfrastruktur inde i områderne

→ Se Cyklistforbundet mener: [Cykelfremme via økonomiske incitamenter](#) og [Trafiksikkerhed for alle cyklister](#)

Cyklistforbundets anbefalinger til virksomhederne:

- **Fra bil til elcykel:** Undersøg muligheder og potentiale for at udskifte bil med el-ladcykel i konkrete opgaveløsninger
- **Transportvaneundersøgelse:** Undersøg potentialet for mere medarbejdercykling og -pendling med en [transportvaneundersøgelse](#)
- **Cykelparkering:** Etabler gode adgangsforhold for cykler, overdækket/afskærmet cykelparkering for medarbejdere og gæster tæt på indgangen, mulighed for at låse cyklen fast, bade- og omklædningsfaciliteter, pumper og vaskeplads til cykler samt cykelservicering af eksternt på arbejdspladsen

- **Tilbud og kommunikation:** Indgå samarbejdsaftaler, der giver medarbejdere rabat på køb af cykler og udstyr, prioriter kommunikation, motiverende events og kampagner (for eksempel [VI CYKLER TIL ARBEJDE](#)) og gennemfør sundhedstjek for medarbejderne før og efter, at cykling er kommet på dagsordenen
- **Certificering:** Bliv certificeret som [Cykelvenlig Arbejdsplads CFE 2030](#)

→ Se Cyklistforbundets [tilbud til virksomheder, der ønsker at flytte medarbejdere og opgaver fra bil til cykel](#)

Vedtaget af Cyklistforbundets hovedbestyrelse, 2. september 2025

TAL OG VIDEN
• Hvis danskerne cykler 10% mere end i dag, vil det give over 235.000 færre sygedage og en samfundsøkonomisk sundhedsgevinst på 2,5 milliarder kroner. For Region Hovedstaden vil gevinsten være på over 1 mia. kr. Til sammenligning brugte Danske Regioner i 2017 ca. 15,3 mia. kr. på at drive almene lægepraksisser Incentive-analyse lavet for DI, 2022 • Cykling reducerer risiko for tidlig død med 28%. Bare en times cykling om ugen forebygger livsstilssygdomme som hjertekarsygdomme og flere typer kræft m.m. Cykling og sundhed, artikel af Jens Troelsen, professor og forskningsleder ved forskningsenheden Active Living/Syddansk Universitet • Ladcykler er løsningen på problemer med bytransport. Byer har mange muligheder for at fremme udbredelsen og udrulningen af ladcykler, og der er mange eksempler på god praksis Large-scale introduction of cargo bikes – a game changer for European cities, EU Urban Mobility Observatory/ EU Commission, 2021 • Last mile undersøgelse i Bruxelles: Ladcykler kan levere hurtigere, billigere og mere miljørigtigt sammenlignet med biler Data-driven Evaluation of Cargo Bike Delivery Performance in Brussels, 2023, Kale AI for Larry vs Harry • Mange europæiske byer kæmper med stadig mere komplekse udfordringer relateret til bymobilitet Tracking Cargo Bike Friendly Cities, EFC, European Cyclists' Federation • Knap 700.000 danskere eller 30% af personer over 15 år, der arbejder eller er under uddannelse, bruger ikke cyklen som transport, selv om de bor inden for henholdsvis 1-5 km (velegnet til traditionel cykel) eller 6-15 km (velegnet til el-cykel) af deres arbejde eller uddannelse Syddansk Universitet, Danmark i Bevægelse, 2023 • Den samfundsmæssige gevinst ved at erstatte en km i bil med en km på cykel er på 8,39 kroner. For elcykler er beløbet 5,36 kr. per km. Transportministeriet baseret på de transportøkonomiske enhedspriser for cykling, 2023 • Inaktivitet er danskernes næststørste dødsårsag efter rygning Sundhedsbyrden i Danmark, Sundhedsstyrelsen, 2015