



Bruxelles, den 13. oktober 2025
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	30. september 2025
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2025) 566 final
Vedr.:	RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET om fremskridt hen imod gennemførelse af den europæiske erklæring om cykling

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2025) 566 final.

Bilag: COM(2025) 566 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.9.2025
COM(2025) 566 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET
om fremskridt hen imod gennemførelse af den europæiske erklæring om cykling

1. INDLEDNING

Den europæiske erklæring om cykling¹ er en fælles politisk erklæring, der blev undertegnet af Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen den 3. april 2024. For første gang anerkendes cykling som en af de mest bæredygtige, tilgængelige og inkluderende, billige og sunde transportformer og fritidsaktiviteter med høj merværdi for EU og vores økonomi.

Transport er afgørende for social inklusion og økonomisk udvikling og for at skabe job og fremme adgang til andre vigtige ydelser. Transport er imidlertid stadig en væsentlig kilde til drivhusgasemissioner og forurening. Denne erklæring har til formål at frigøre cyklings fulde potentiale i EU for at bidrage til at tackle disse udfordringer.

Erklæringen fastlægger retningen for nuværende og fremtidige politikker og initiativer vedrørende cykling.

Den skitserer otte principper og 36 politiske tilsagn, der skal gennemføres på EU-, nationalt, regionalt og lokalt plan for at udstikke vejen for den fremtidige politiske udvikling og den sammenhængende gennemførelse af foranstaltninger. Selv om erklæringen ikke er juridisk bindende, har den betydelig politisk vægt, idet den anerkender, at fremme og gennemførelse af dens principper er en fælles forpligtelse og et fælles ansvar for EU og dets medlemsstater.

For hvert kapitel i erklæringen giver denne statusrapport et bredt overblik over de foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med cykelpolitikker, -foranstaltninger og -initiativer på europæisk, nationalt, regionalt og lokalt plan, som bidrager til at gennemføre erklæringens principper. I rapporten gives der eksempler på de fremskridt, der er gjort i denne henseende, og der beskrives mulige måder at fremme cykling på for at øge og lette dens yderligere udbredelse.

2. KAPITEL I: UDVIKLING OG STYRKELSE AF CYKELPOLITIKKER

På EU-plan opfordrede Kommissionen som en umiddelbar opfølgning på den europæiske erklæring om cykling medlemsstaterne til at udpege nationale cykelkontaktpunkter. Dette nye særlige netværk drøfter fælles udfordringer, udveksler bedste praksis og gennemførelsesforanstaltninger og overvåger fremskridt på EU-plan og nationalt plan. Netværket omfatter nationale kontaktpunkter fra 26 medlemsstater² og er formelt blevet nedsat som en del af ekspertgruppen om mobilitet i byer³. For at sikre en inkluderende tilgang og aktivt inddrage en bredere vifte af interessenter, herunder sammenslutninger af byer og regioner samt repræsentanter for industrien, blev der desuden nedsat en særlig undergruppe inden for ekspertgruppen til at overvåge erklæringens gennemførelse.

Ekspertgruppen udpegede og overvågede over 20 nationale foranstaltninger, herunder nye eller nyligt opdaterede strategier, planer, erklæringer og politiske tiltag på området⁴. Nogle af disse foranstaltninger er blevet vedtaget som et direkte resultat af erklæringen. Indtil nu har 14 EU-medlemsstater indført en national cykelstrategi eller en lignende plan⁵. Flere lande arbejder på at udvikle nye politiske planer og på at opdatere eller gennemføre eksisterende. Litauen har f.eks. taget et betydeligt skridt fremad ved at vedtage sin første nationale cykelstrategi

¹ EUT C 2377 af 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² På tidspunktet for udarbejdelsen af statusrapporten havde Italien endnu ikke udpeget et nationalt kontaktpunkt for cykling.

³ [E03863](https://ec.europa.eu/transport/expert-group-urban-mobility_en) oprettet ved [Kommissionens afgørelse \(C\(2022\) 5320\)](https://ec.europa.eu/transport/expert-group-urban-mobility_en).

⁴ Bidrag til statusrapporten fra ekspertgruppen om mobilitet i byer: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

nogensinde⁶. Det har også indført en ny forordning om planlægning og udformning af cykelinfrastruktur⁷, der fastsætter nationale standarder for sikre og tilgængelige cykelfaciliteter af høj kvalitet.

I erklæringen blev bymyndighederne også opfordret til at tage initiativer.

F.eks. præsenterede Parma (Italien) en tilsagnserklæring om gennemførelse af den europæiske erklæring om cykling⁸ med fokus på at udvikle og forbedre sin cykelinfrastruktur, fremme cykling som den foretrukne form for daglig transport og støtte cykelrelaterede virksomheder og tjenester.

I mellemtiden tilsluttede storbyområdet Barcelona (Spanien) sig formelt den europæiske cykelerklæring under storbyrådets plenarmøde⁹. Bestræbelserne på at opnå klimaneutralitet fokuserede på i) udvikling af den eksisterende cykelinfrastruktur, ii) udrulning og optimering af sikre cykelparkeringsfaciliteter, iii) støtte til offentlig cykeldeling i storbyområdet og iv) tilrettelæggelse af trænings- og undervisningsaktiviteter.

Flere EU-byer viser også fremskridt og et stærkt engagement i at udvikle, tilpasse og styrke cykelpolitikker og -strategier for at nå deres ambitiøse mål om klimaneutralitet. De forpligtede sig til disse mål gennem deres klimabykontrakter¹⁰ som led i missionen "100 klimaneutrale og intelligente byer"¹¹. Dresden (Tyskland) sigter f.eks. mod at øge andelen af cykling til 75 % inden 2035, mens Aarhus (Danmark) ønsker at øge denne andel til 50 % inden 2030, og Gävle har til hensigt at blive en af Sveriges førende cykelbyer inden 2025 med det mål at fordoble antallet af cykelture i forhold til 2018 inden dette tidspunkt.

Når man ser ud over EU's grænser, inspirerede vedtagelsen af EU's erklæring om cykling lignende initiativer såsom "Erklæringen om grøn mobilitet for sydøsteuropæiske parter og observatører: fremad i fællesskab mod grøn mobilitet" på topmødet om grøn mobilitet, der blev organiseret af transportfællesskabet¹² den 6.-7. juni 2024 i Sarajevo (Bosnien-Hercegovina)¹³.

I mellemtiden fremmer flere andre tiltag på EU-, nationalt og lokalt plan udviklingen og udbredelsen af cykling i EU.

Planer for bæredygtig bytrafik

Med forordning (EU) 2024/1679¹⁴, som er endnu en vigtig milepæl på EU-plan, indføres et lovkrav om, at 431 byområder skal vedtage en plan for bæredygtig trafik senest i 2025. Det fastsættes også, at der senest i 2030 skal udvikles multimodale passagerknudepunkter for at lette forbindelserne på den første og sidste kilometer, herunder lettere adgang til offentlig

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaa6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

¹² Transportfællesskabet er en international organisation inden for mobilitet og transport. Det har 36 deltagere – Den Europæiske Unions medlemsstater repræsenteret ved Kommissionen, de seks sydøsteuropæiske parter (Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kosovo*, Montenegro, Republikken Nordmakedonien og Republikken Serbien) og de tre observatørdeltagere (Georgien, Republikken Moldova og Ukraine). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(Bilag II – Pledging for a Greener Future – Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport)]

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013, (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

transportinfrastruktur og aktiv mobilitet. Forordningen indeholder krav om at sikre kontinuitet i og tilgængelighed af cykelstier ved opbygning eller opgradering af infrastruktur samt om at udvikle cykelparkering i nærheden af jernbanestationerne for at fremme aktive transportformer.

Den ajourførte udgave af vejledningen fra 2019 om, hvordan man kan støtte og fremme cykling som en del af en plan for bæredygtig bytrafik, vil blive udsendt i slutningen af 2025 og vil på grundlag af den nyeste viden og bedste praksis hjælpe byerne med at forbedre deres cykelinfrastruktur, politikker og oplysningsaktiviteter.

Mange byer har foranstaltninger, der prioriterer cykling, med i deres planer for bæredygtig bytrafik. F.eks. fokuserer Münster (Tyskland) på at bygge cykelgader af høj kvalitet og opgradere cykelnettet, mens Barcelona (Spanien) har udviklet et cykel- og personmobilitetsprogram under sin plan for bæredygtig bytrafik 2024 med fokus på omfattende netforbedringer og på at gøre cykelinfrastrukturen sikrere. I Bologna (Italien) tjente mobilitetsplanlægningen for første gang nogensinde som udgangspunkt for udarbejdelsen af den territoriale plan for storbyområdet¹⁵. Denne plan hjælper 55 kommuner i storbyområdet med at tilpasse deres arealanvendelsespolitikker og mobilitetsstrategier. Dette gøres ved at integrere centrale operationelle værktøjer og vigtige sektorstrategier såsom cykelplanen for storbyområdet. Vilnius blev tildelt titlen som Europas miljøhovedstad¹⁶ for 2025 som frontløber i den grønne omstilling i byerne, herunder i forbindelse med cykelforanstaltninger i overensstemmelse med dens plan for bæredygtig bytrafik, såsom løbende udvikling af cykelstier og en ny standard for gadeinfrastruktur, der prioriterer aktiv mobilitet.

Mobilitetsmønstre

På grundlag af en omfattende analyse, der blev gennemført i alle EU's medlemsstater i 2021, og hvor det første sæt resultater blev rapporteret i en undersøgelse om nye mobilitetsmønstre i europæiske byer fra 2022¹⁷, udvides dataanalysen nu i en igangværende EU-undersøgelse for at give en bedre forståelse af virkningerne af sociodemografiske karakteristika på rejseadfærd. Cykling er én blandt flere rejsemåder, der ses nærmere på i undersøgelsen. Resultaterne heraf bør give yderligere indsigt i udbredelsen af cykling og potentiel fremtidig udvikling. En foreløbig analyse viser, at andelen af cykling er relativt konstant på nationalt plan.

Mobilitetsstyring

Den årlige MOBILITYACTION Award¹⁸ anerkender topkvalitet i mobilitetsstyringsordninger fra virksomheder, institutioner, civilsamfundsorganisationer, borgerinitiativer og kommuner. I de sidste to år af kampagnen har adskillige finalister lanceret virkningsfulde initiativer til fremme af cykling. Eksempler herpå er interaktive onlineplatforme, der tilskynder elever til at cykle eller gå, cykelvedligeholdelsestjenester på arbejdspladsen og cykel til skolekonkurrencer.

Desuden fremmer mange byer mobilitetsstyringsaktiviteter. Budapest (Ungarn) skiller sig ud med sin arbejdspladsmobilitetsplan, som tilskynder virksomheder til at spille en aktiv rolle i at ændre deres medarbejders pendlingvaner til fordel for mere bæredygtige transportalternativer. Budapests plan omfatter initiativer som "Bikebus" og "Bike to Work", som fremmer cykling gennem organiserede gruppeture og kampagner på arbejdspladsen.

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en.

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities – Den Europæiske Unions Publikationskontor](#), [New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics – Europa-Kommissionen](#).

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

En rapport fra Det Europæiske Cyklistforbund (ECF) fremhæver, hvordan firmacykelleasing som en del af mobilitetsstyringsordninger, der blev indført i Tyskland, har resulteret i en aktiv flåde på 2,1 mio. leasede cykler ved udgangen af 2024 med en gennemsnitlig årlig vækstrate på 30 % siden 2019¹⁹.

For yderligere at undersøge, analysere og evaluere effektiviteten af mobilitetsforvaltningsordninger, der påvirker adfærdsændringer i retning af aktiv mobilitet, iværksatte Kommissionen i 2024 en særlig indkaldelse, hvorunder et udvalgt projekt kunne modtage 5 mio. EUR²⁰.

Fremme af cykling som en sund transportform eller fritidsaktivitet

De årlige priser Europas miljøhovedstad og Green Leaf²¹ hylder byer, der udviser et fremragende engagement i miljømæssig bæredygtighed på tværs af nøgleområder såsom luftkvalitet, støjreduktion samt afbødning af og tilpasning til klimaændringer. Fremme og gennemførelse af bæredygtige mobilitetsløsninger i byerne, såsom cykelforanstaltninger, er en vigtig del af denne anerkendelse. På samme måde har aftalen om grønne byer²², som er et EU-initiativ, der har til formål at forbedre miljøforvaltningen i byerne i hele Europa, også fokus på cykler ved at tilskynde byerne til at forbedre deres luftkvalitet, reducere støjforureningen og udvide de grønne områder og dermed fremme aktiv og bæredygtig mobilitet.

Gennem oplysnings- og fortalerkampagner har den europæiske miljøtrafikuge²³ i 2024 temaet "Fælles offentligt rum". Over 2 700 byer og kommuner fra mere end 45 lande verden over²⁴ deltog i kampagnen. Sikker cykelinfrastruktur og god praksis har også været omdrejningspunktet for EU's udvekslingsprogram for trafikssikkerhed²⁵.

CIVITAS-initiativet organiserede et forum for udveksling mellem politikere²⁶ om gennemførelsen af erklæringen og understregede betydningen af at samarbejde på alle niveauer.

På nationalt plan identificerede ekspertgruppen om mobilitet i byer flere oplysningskampagner, offentlige høringer og uddannelseskurser for fagfolk samt andre specifikke samarbejdsformer²⁷. I Tjekkiet blev der f.eks. lanceret en kampagne med fokus på trafikdæmpende foranstaltninger i byer og regioner, herunder fremme af cykling²⁸. I Frankrig har centret for studier og ekspertise om risici, miljø, mobilitet og byplanlægning (CEREMA) en åben samarbejdsplatform til udveksling af bedste praksis, udfordringer og viden, med en særlig gruppe om cykling²⁹. Der er fri adgang til platformen for lokale myndigheder, offentlige tjenester, foreninger, akademiske institutioner, NGO'er og civilsamfundet. Det er et sted for udveksling og formidling af nyheder samt for deling af feedback og ressourcer om alle emner vedrørende cykling (tjenester, uddannelse, kommunikation, mobilitetsstyring, udvikling osv.).

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change, CSA 5M, Opening: 17 Sep 2024 Deadline\(s\): 16 Jan 2025](https://horizon-miss-2024-cit-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change, CSA 5M, Opening: 17 Sep 2024 Deadline(s): 16 Jan 2025).

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en

²³ Kommissionens årlige flagskibskampagne om bæredygtig mobilitet, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [DEN EUROPÆISKE MOBILITETSUGE | Byer, der deltager](https://den.europa.eu/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo).

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

På regionalt plan afholdt Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität et avanceret efteruddannelseskursus for fodgænger- og cykeltrafikplanlæggere for at hjælpe dem med at finpudse deres færdigheder og fremme en trafikplanlægning, der er cykelvenlig og cykelorienteret³⁰.

Byer som Ioannina (Grækenland), Padova (Italien) og Wrocław (Polen) er eksempler på offentlig inddragelse gennem workshops, kommunikationskampagner og lokale handlingsprogrammer. Disse bidrager til at forme og validere cykelrelaterede tiltag og projekter på kommunalt niveau.

For så vidt angår promovering, udveksling af viden, god praksis og uddannelse, findes der også værdifulde initiativer på internationalt plan. Nederlandene iværksatte sammen med Belgien og Luxembourg navnlig det globale program for kapacitetsopbygning "ACTIVE"³¹ i 2023. Dette er en alliance af aktører inden for aktiv mobilitet, der har til formål at uddanne 10 000 eksperter i aktiv mobilitet i lav- og mellemindkomstlande i det globale syd inden for ti år.

3. KAPITEL II: TILSKYNDELSE TIL INKLUSIV, ØKONOMISK OVERKOMMELIG OG SUND MOBILITET

De fleste tiltag på EU-plan har fokuseret på at øge bevidstheden om de sundhedsmæssige fordele ved cykling samt at reducere luft- og støjforurening.

Foranstaltninger til fremme af cykling bidrager til forebyggelse af ikkeoverførbare sygdomme og kan reducere den samlede dødelighedsrisiko med 10 %³². Under initiativet "Healthier Together" – EU-initiativet om ikkeoverførbare sygdomme³³ støtter Kommissionen medlemsstaterne i sundhedsfremme og sygdomsforebyggende foranstaltninger. Gennem EU4Health-programmet³⁴ støtter Kommissionen samarbejde ("fælles aktioner") mellem medlemsstaterne og interessentledede projekter til fremme af fysisk aktivitet, herunder cykling. Et eksempel er den fælles aktion PreventNCD³⁵, som støttes med 76 mio. EUR og omfatter en særlig arbejdsplan om sunde levemiljøer, der har til formål at gennemføre og evaluere interventioner vedrørende centrale sundhedsdeterminanter, herunder aktiviteter vedrørende bilfrie miljøer og fysisk aktivitet eller bymiljøer. Kommissionen støtter identifikation og indsamling af bedste og lovende praksis via EU's portal for bedste praksis inden for folkesundhed³⁶, hvor der findes praktiske, evidensbaserede eksempler til inspiration og eventuel brug.

Som et direkte resultat af vedtagelsen af erklæringen blev der iværksat en særlig indkaldelse af forslag til en værdi af 12 mio. EUR som led i Horisont Europa-missionernes arbejdsprogram for 2025 (støttet i fællesskab af kræftmissionen og missionen om 100 klimaneutrale og

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity](#)

³³ [Healthier together – EU non-communicable diseases initiative - European Commission](#)

³⁴ [EU4Health programme 2021-2027 – a vision for a healthier European Union - European Commission](#)

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors.](#)

³⁶ [Best practices Portal](#)

intelligente byer) for yderligere at øge udbredelsen af cykling, så man kan høste sundhedsmæssige fordele og fremme aktiv mobilitet i EU's byer³⁷.

EU har en mangeårig politisk ramme for regulering af luftkvalitet og miljøstøjniveauer, hvis formål er at beskytte sine indbyggere³⁸. I den seneste revision af direktivet om luftkvalitet og renere luft i Europa³⁹ opregnes cykling og gang blandt de foranstaltninger til bekæmpelse af luftforurening, der skal medtages i luftkvalitetsplanerne for at fremme et modalskifte til aktiv mobilitet og mindre forurenende former for transport. De seneste data fra overvågnings- og prognoserapporten om nulforurening 2025⁴⁰ og den nye måltavle for nulforurening⁴¹ understreger, at selv om der er registreret en vis forbedring med hensyn til luftforurening, er den samlede transportstøj ikke faldet betydeligt. Øget aktiv mobilitet kan bidrage positivt til mere proaktive støjstyringsstrategier.

Ekspertgruppen om mobilitet i byer rapporterer om otte foranstaltninger, der er gennemført siden april 2024, og som vedrører inklusion af alle aldersgrupper, køn og minoritetsgrupper i hverdagscykling. Fremme af elektriske cykler synes at være en løsning for førstegangscyklister og ældre, mens ladcykler ses som en løsning, der tilskynder flere kvinder og familier til at cykle. Blandt de bemærkelsesværdige eksempler, som ekspertgruppen om mobilitet i byer har rapporteret om, er særlige kurser for kvinder⁴² og gratis cykelundervisning for forskellige grupper⁴³. Der gives også interessante eksempler i forbindelse med aktiv aldring⁴⁴ og aktiv mobilitet i skoler⁴⁵. Der gives desuden mange flere eksempler fra byer gennem deres klimabykontrakter⁴⁶.

Cykelrelaterede foranstaltninger kan spille en positiv rolle i at afhjælpe transportfattigdom. Når sådanne foranstaltninger er rettet mod sårbare grupper, kan de finansieres gennem sociale klimaplaner⁴⁷, som er knyttet til gennemførelsen af forordningen om Den Sociale Klimafond⁴⁸. I denne sammenhæng udsendte Kommissionen en henstilling om

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure, [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#)

³⁸ Den Europæiske Revisionsrets særberetning 2025 om "Byforurening i EU", [Særberetning 02/2025: Luften i byerne er renere, men der er stadig for meget støj](#).

³⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881 af 23. oktober 2024 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Fælles rapport fra EEA og JRC 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en.

⁴² F.eks. programmet "TandEM Women in Cycling", som er udviklet af EIT Urban Mobility og BYCS, og som tilbyder onlinetræning og fysisk træning for kvinder i hele EU, så de kan lede cykelkurser for andre kvinder (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ F.eks. "Vélo-école"-initiativet fra Métropole de Lyon, der tilbyder gratis cykelundervisning, som fremmer inklusion og tilgængelighed (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ F.eks. "A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities", som var et resultat af det EU-finansierede ENTOURAGE-projekt, der udgør en værktøjskasse for byer, der ønsker at fremme aktiv mobilitet i en tid med en aldrende befolkning ([Age-friendly cycling. – Towards inclusive urban mobility](#)).

⁴⁵ F.eks. "fodgænger- og cykelvenlig skole", som er et nationalt tysk projekt, der aktivt støttede primær- og sekundærskoler i at undersøge, hvor egnede deres skole og de omkringliggende områder er til gang og cykling (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en

⁴⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/955 af 10. maj 2023 om oprettelse af en social klimafond og om ændring af forordning (EU) 2021/1060 (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>). Heri defineres transportfattigdom som enkeltpersoners og husstandes manglende evne til eller vanskeligheder med at dække omkostningerne ved privat eller offentlig transport eller deres manglende eller begrænsede adgang til transport, der er nødvendig for deres adgang til væsentlige socioøkonomiske tjenester og aktiviteter, under hensyntagen til den nationale og geografiske kontekst.

transportfattigdom⁴⁹ rettet til medlemsstaterne, som tager højde for behovet for at overveje cykelrelaterede foranstaltninger, såsom cykelinfrastruktur, tilskud til køb eller leasing af cykler, elcykler og ladcykler for at støtte lavindkomsttransportbrugere. Desuden undersøgte rapporten fra 2024 om transportfattigdom⁵⁰ mulige indikatorer til måling af transportfattigdom og oplyste mulige afbødningsstrategier. Endelig havde kampagnen om den europæiske miljøtrafikuge i 2025 temaet "Mobilitet for alle"⁵¹ med fokus på transportfattigdom.

Med hensyn til foranstaltninger til at øge prisoverkommeligheden af cykling kan medlemsstaterne anvende nedsatte momssatser for levering, udlejning og reparation af cykler, herunder elcykler⁵².

Der er flere eksempler på tilskyndelse til inklusiv, billig og sund mobilitet på nationalt og lokalt plan.

Slovenien har vedtaget foranstaltninger til at støtte købet af elcykler⁵³, især til daglig pendling i byområder.

I sin klimabykontrakt har Leipzig (Tyskland) indført foranstaltninger, der tilbyder tilskud til ladcykler til virksomheder. Leipzig deltager også i pilotprojekter inden for kulstofneutral logistik.

Den hollandske kampagne "Kies de Fiets!" ("Vælg cyklen") tilskynder virksomheder til at give deres ansatte en skattefri godtgørelse på 23 cent pr. km. Kampagnen blev lanceret af ministeriet for infrastruktur og vandforvaltning og har fokus på at opfordre arbejdsgivere til at motivere deres medarbejdere til at cykle oftere ved at stille gode cykelfaciliteter til rådighed og tilbyde en kilometergodtgørelse til cyklister.

I Portugal har en nedsat momssats på 6 % været anvendt på salg af cykler siden 2023. ECF bruger en online tracker til at overvåge ca. 300 skatteincitaments- og købspræmieordninger for cykling på nationalt, regionalt og lokalt plan⁵⁴.

For at fremme et modalskifte bruger et projekt kaldet "Bike2Green"⁵⁵ gamification til at fremme cykling i Stockholm (Sverige). Projektet, der finansieres under indsatsområdet beskæftigelse og social innovation (EaSI) under Den Europæiske Socialfond Plus, udvikler patenteret software til at overvåge og belønne cykelture gennem kilometergodtgørelser og pengepræmier.

4. KAPITEL III: ETABLERING AF MERE OG BEDRE CYKELINFRASTRUKTUR

For at øge brugen af cyklen er det nødvendigt at forbedre cykelinfrastrukturens kvalitet, kvantitet, kontinuitet, sikkerhed og attraktivitet. Infrastrukturen skal også tilpasses nuværende og fremtidige behov – herunder ladcykler (som ofte er bredere), cykler med anhængere (som

⁴⁹ C(2025) 3068 final, Kommissionens henstilling af 22. maj 2025 om transportfattigdom: sikring af økonomisk overkommelig, tilgængelig og retfærdig mobilitet (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/eng>).

⁵⁰ 2024, Final Report – Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies (https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf).

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

⁵² Rådets afgørelse (EU) 2022/542 (EUT L 107 af 6.4.2022, s. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#)

er længere) og cyklister, der kører med forskellige hastigheder⁵⁶. Interessenter har peget på følgende områder, hvor den europæiske cykelinfrastruktur kan forbedres: i) cykellogistikinfrastruktur (f.eks. mikroknudepunkter), ii) sikre cykelparkeringsløsninger såsom beskyttede parkeringsfaciliteter på togstationer og cykelbokse i byområder, iii) ladeinfrastruktur i bygninger, på arbejdspladsen, men også på vigtige lokale knudepunkter og travle steder såsom supermarkeder, iv) infrastruktur til transport af cykler med tog og v) cykelinfrastrukturens overordnede sikkerhed⁵⁷.

Samtidig arbejder Kommissionen i øjeblikket på et vejledende dokument om udformning og kvalitet af sikker infrastruktur for bløde trafikanter, herunder cyklister og brugere af mikromobilitetsudstyr⁵⁸. En særlig undersøgelse⁵⁹, hvis resultater forventes i 2026, vil bidrage til udarbejdelsen af en sådan vejledning. Vejledningen til medlemsstaterne og de sikkerhedsforanstaltninger, der følger af dette arbejde, vil bl.a. omhandle adskillelse af infrastruktur for bløde trafikanter fra infrastruktur for øvrig trafik, hvor det er relevant, samt hastighedsstyring og forskellige trafikdæmpende foranstaltninger. Dette kan også forbedre sikkerheden for alle trafikanter og bidrage til et sikkert vejsidedesign, der begrænser sværhedsgraden af traumer i tilfælde af en ulykke. Ekspertgruppen om mobilitet i byer har også givet input til de lokale myndigheder om behovet for at øge sikkerheden i cykelinfrastrukturen, når man ser på fremtidige tendenser inden for mobilitet i byerne i overensstemmelse med den stigende udbredelse af cykelforanstaltninger i den bæredygtige byplanlægning⁶⁰.

Direktivet om bygningers energimæssige ydeevne⁶¹ bidrager også til at gøre cykling mere attraktiv ved at indføre lovkrav om et minimumsantal cykelparkeringspladser på arbejdspladser eller i beboelsesejendomme samt for den efterfølgende opsætning af ladepunkter. Der findes allerede gode eksempler på gennemførelsen af dette direktiv i hele Europa, f.eks. i Portugal⁶², Frankrig⁶³ og Belgien⁶⁴.

Mange byer har talrige eksempler på tiltag, der fokuserer på at forbedre cykelnettet og sikre sammenhæng. Lund (Sverige) skiller sig ud ved at tage højde for konnektivitet mellem by og land og anerkender betydningen af sammenhængende transportforbindelser mellem byen og de omkringliggende forstads- og landområder gennem opførelsen af syv "superruter" for cykler i og til/fra byen (81 km i alt). Taurage (Litauen) har forpligtet sig til at udvide sin cykelinfrastruktur for at nå fjerntliggende boligområder nær rekreative områder og kolonihaver (ca. 86 km nye cykelstier). Ljubljana (Slovenien) har udvidet cykelnettet både i byen og i regionen ved at forbinde det med nationale cykelruter og forbedre cykelparkering og sikre opbevaringsfaciliteter.

⁵⁶ Rapport fra ekspertgruppen om mobilitet i byer om fremtiden for bymobilitet og et inkluderende og bæredygtigt byrum: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵⁷ Omstillingsforløbet for EU's mobilitetsindustrielle økosystem, januar 2024, [Mobility Transition Pathway](#).

⁵⁸ Som krævet i artikel 4, stk. 6, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59, EUT L 183 af 9.7.2019, s. 15).

⁵⁹ Vejledning om udformning af "tilgivende vejsider", "selvforklarende og selvforstærkende veje" samt om kvalitetskrav til vejinfrastruktur for bløde trafikanter

⁶⁰ Rapport fra ekspertgruppen om mobilitet i byer: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#).

⁶¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/1275 af 24. april 2024 om bygningers energimæssige ydeevne (EUT L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Bygger videre på direktivet om bygningers energimæssige ydeevne (direktiv (EU) 2024/1275) og udvider det yderligere.

⁶³ Udvikling af bedste praksis for cykelparkering i bygninger: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Regionen Flandern har udviklet et vademecum om cykelfaciliteter ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) med et særligt kapitel om cykelparkeringsinfrastruktur.

5. KAPITEL IV: ØGEDE INVESTERINGER OG GUNSTIGE VILKÅR FOR CYKLING

Investeringer er afgørende for at øge udbredelsen af cykling. Der er i de seneste år stillet betydelige finansielle ressourcer til rådighed på EU-plan for medlemsstaterne og de lokale myndigheder. EU's samhørighedspolitik giver medlemsstaterne en vigtig kilde til finansiering af cykelinfrastruktur gennem nationale, regionale og grænseoverskridende programmer.

Navnlig yder Den Europæiske Fond for Regionaludvikling størstedelen af bevillingerne til investering i cykling. I alt har 21 medlemsstater og et betydeligt antal grænseoverskridende programmer planlagt dedikerede cykelinvesteringer⁶⁵. I 2014-2020 blev der investeret 2,1 mia. EUR i anlæggelse af cykelstier og gangstier i hele EU, hvilket er en stigning fra 700 mio. EUR i den foregående finansieringsperiode 2007-2013. I den nuværende programmeringsperiode 2021-2027 er der afsat 4,5 mia. EUR til en række cykelinvesteringer, hvoraf 3,2 mia. EUR vil blive ydet af EU og 1,3 mia. EUR fra nationale midler. Dette bør understøtte mere end 12 000 kilometer nye eller forbedrede cykelstier. Der gennemføres også projekter til forbedring af den grænseoverskridende cykelinfrastruktur, navnlig under Interregprogrammerne. Disse har ikke kun til formål at fremme turismen, men også at skabe et alternativ til biler for grænsependlere. Siden 2021 er der afsat ca. 163 mio. EUR til cykelprojekter under Interreg.

For så vidt angår mobilitet i landdistrikterne kan cykelinitiativer og -projekter også støttes af den fælles landbrugspolitik for 2023-2027. Eksempler på sådanne projekter omfatter: omlægning af en tidligere jernbanelinje til en grøn cykelrute, tilrettelæggelse af cykelstævner som et middel til at fremme social interaktion og integration, ladepunkter til elcykler, anlæggelse af cykelstier og klimavenlige mobilitetsløsninger, fremme af turistcykelruter samt tilrettelæggelse af cykelarrangementer for at forbedre livskvaliteten og landdistrikternes tiltrækningskraft⁶⁶. Dette er i overensstemmelse med målene og initiativerne i den langsigtede vision for Europas landdistrikter⁶⁷, hvori medlemsstaterne og regionerne opfordres til at udvikle strategier for bæredygtig mobilitet i landdistrikterne, som bl.a. kræver en indsats for at støtte nulemissionsmobilitetsløsninger såsom cykling, cykelstier og multimodale forbindelser, herunder til aktive transportmidler.

Genopretnings- og resiliensfaciliteten sikrer gennem de nationale genopretnings- og resiliensplaner også betydelige ressourcer til bæredygtig mobilitet. I alt 650 mia. EUR blev tildelt medlemsstaterne gennem tilskud og lån under Next Generation EU-programmet. Flere foranstaltninger omfatter støtte til cykelinfrastruktur⁶⁸. Det samlede beløb, der er øremærket til cykelrelaterede projekter under genopretnings- og resiliensfaciliteten, anslås til 1,3 mia. EUR.

På det seneste er der potentielt kommet flere muligheder for finansiering gennem ovennævnte Sociale Klimafond. Selv om medlemsstaterne har fleksibilitet med hensyn til at fastsætte prioriteter for finansiering, fastsætter forordningen om Den Sociale Klimafond en klar liste over støtteberettigede foranstaltninger og investeringer, der kan medtages i planerne. Der kan ydes støtte til nul- og lavemissionsmobilitets- og transportløsninger, herunder cykelindkøb, og

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure.](#)

⁶⁶ Finansiering gennem LEADER's lokale udviklingsstrategier, strategier for intelligente landsbyer samt investeringer i basale tjenester og infrastruktur i landdistrikter. LEADER finansierer lokale udviklingsstrategier i alle Europas landdistrikter under den fælles landbrugspolitik med et EU-budget på 5 mia. EUR for 2023-27.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: En langsigtet vision for EU's landdistrikter – Hen imod stærke, forbundne, modstandsdygtige og fremgangsrige landdistrikter i 2040.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2, Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af genopretnings- og resiliensfaciliteten: den fremtidige indsats: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0545R%2801%29&qid=1757665262379>.

det samme gælder f.eks. transportvouchere til fælles mobilitetstjenester (f.eks. delebilsordninger) og investeringer i cykelinfrastruktur.

Ekspertgruppen om mobilitet i byer har givet nyttig indsigt i og eksempler på god praksis vedrørende mulige cykelrelaterede foranstaltninger, der kan støttes gennem Den Sociale Klimafond⁶⁹. For eksempel ved at støtte lokale myndigheder i at forbedre cykelinfrastrukturen og forbinde togstationer med offentlige centre såsom skoler og sundhedsfaciliteter (4,7 mio. EUR fra det spanske transportministerium til ti små kommuner⁷⁰) eller ved at give økonomiske incitamenter til indkøb af ladcykler og trailere til iværksættere og SMV'er (op til 4 000 EUR for ladcykler og 2 000 EUR for trailere gennem regionale økonomiske ekspansionsstøtteordninger fra hovedstadsregionen Bruxelles (Belgien)⁷¹).

På lokalt plan har Capital Hub under missionen om 100 klimaneutrale og intelligente byer på grundlag af en foreløbig analyse af de 39 investeringsplaner, som byerne har indsendt, anslået, at der er afsat over 4 mia. EUR til planlagte investeringer i cykel- og fodgængerinfrastruktur.

6. KAPITEL V: FORBEDRING AF FÆRDELSSIKKERHEDEN

Øget udbredelse af cykling medfører, at der rettes større opmærksomhed mod sikkerhedsrelaterede udfordringer, da cyklister står uforholdsmæssigt svagt i forbindelse med trafikulykker, især i byområder. Cyklister er den eneste trafikantgruppe i EU, hvor antallet af trafikdræbte er steget i løbet af det seneste årti⁷². Ifølge de foreløbige tal for trafikdræbte i EU⁷³ er forbedringstempoet fortsat langsomt. De tilgængelige data viser, at cyklister tegner sig for 10 % af alle trafikdræbte. I byområder udgør bløde trafikanter (fodgængere, cyklister og brugere af motordrevne tohjulede køretøjer og personligt mobilitetsudstyr) næsten 70 % af det samlede antal trafikdræbte. Mange flere pådrager sig alvorlige kvæstelser. Der er også betydelig underrapportering af ikkedødelige sammenstød i trafikken, der involverer cyklister. Da officielle vejstatistikker ofte udelukkende stammer fra politiet, går sammenstød, der ikke har ført til en politirapport, ofte under radaren, hvilket betyder, at et stort antal sammenstød med personskade eller materiel skade ikke bliver rapporteret.

Yderligere fremskridt med håndhævelsen af trafiksikkerhedsreglerne vil blive opnået ved at modernisere EU's kørekortregler⁷⁴ efter den foreløbige aftale, der blev indgået i marts 2025 mellem Europa-Parlamentet og Rådet. For bedre at beskytte bløde trafikanter tilpasser de nye regler kravene til uddannelse og prøver og lægger større vægt på disse trafikanters sikkerhed. Direktiv 2024/3237⁷⁵ bidrager også til at forbedre cyklisters sikkerhed ved at sikre, at farlige overtrædelser af færdselsloven såsom farlige overhalinger og flugt fra et ulykkessted straffes på en konsekvent måde i hele EU, uanset i hvilket land overtrædelsen sker. Det er vigtigt at bemærke, at revisionen også omfatter lovovertrædelser i forbindelse med misbrug af cykelstier.

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>.

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Road Safety Statistics 2024 – Europa-Kommissionen: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

⁷⁴ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3237 af 19. december 2024 om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (EUT L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/eng>).

Endelig er der udarbejdet et særligt forskningsemne under arbejdsprogrammet for Horisont Europa-klynge 5 for 2025 for at indhente yderligere viden og indsigt om trafikssikkerhed for bløde trafikanter. Det fokuserer på sikkerheden for cyklister, fodgængere og brugere af mikromobilitetsenheder⁷⁶.

I 2024 offentliggjorde Kommissionen en undersøgelse af behovet for harmoniserede regler for at støtte fremvæksten af mikromobilitet og øget trafikssikkerhed for personligt mobilitetsudstyr⁷⁷. Formålet med undersøgelsen var at undersøge, om det ville være gennemførligt og ønskeligt at udvikle en harmoniseret europæisk forordning om personligt mobilitetsudstyr. Undersøgelsen så også på den lovgivningsmæssige ramme for elcykler, og hvordan den kan forbedres for at fremme en hurtigere udbredelse af elcykler. Undersøgelsen foreslog desuden flere reguleringsmuligheder.

Ekspertgruppen om mobilitet i byer indsamlede flere input og casestudier, der gav eksempler på, hvordan bevidstgørelsesforanstaltninger og trafikssikkerhedskampanjer er blevet gennemført. Interessante eksempler omfatter: i) Frankrigs omfattende nationale rapport⁷⁸ om håndtering af det presserende spørgsmål om vold i trafikken og deling af det offentlige rum mellem forskellige kategorier af trafikanter, herunder anbefalinger, og ii) en maltesisk landsdækkende kampagne, der dækker alle aldersgrupper og en bred vifte af interessenter, som drives af den nationale transporttilsynsmyndighed og involverer kunststuderende⁷⁹. I Tyskland er der bred opbakning til kampanjer om sikker brug af hurtige elcykler (speed pedelecs)⁸⁰ og til fremme af "trafikssikkerhedsdage" og sikker cykling⁸¹, herunder målrettede prøver for børn⁸² og uddannelseskurser for seniorer⁸³. Sidst, men ikke mindst, har Portugal udviklet en national ramme for cykeltræning med fokus på skoler⁸⁴ og har forsynet over 1 000 skoler i hele landet med mere end 20 000 cykler og 2 000 sikkerhedssæt.

Nogle medlemsstater er begyndt at tage initiativ til at bekæmpe cykeltyveri⁸⁵. Dette gælder f.eks. i Frankrig, hvor der allerede i 2021 blev indført et lovkrav om identifikation af nye cykler. I 2025 havde mere end 7 mio. cykler i Frankrig et identifikationsmærke⁸⁶. I 2024 lancerede Belgien MyBike-platformen⁸⁷, som er et frivilligt initiativ fra de føderale og regionale regeringer om mærkning af cykler for at forhindre tyveri. Selv om der er rapporteret om nogle få andre nationale eller lokale mærknings- og/eller registreringssystemer, er der endnu ikke noget samlet overblik over dette på tværs af medlemsstaterne.

⁷⁶ Opening: 16 Sep 2025 – Deadline(s): 20 Jan 2026: topic [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](#).

⁷⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices, Final Report, 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#)

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>

⁸⁴ Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate – ECF](#).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

7. KAPITEL VI: STØTTE TIL JOB AF HØJ KVALITET OG UDVIKLING AF EN EUROPÆISK CYKELINDUSTRI I VERDENSKLASSE

I rapporten fra 2024 om omstillingsforløbet for EU's industrielle økosystem for mobilitet⁸⁸ blev mobilitet betragtet som et vigtigt industrielt økosystem. Sammen med bil-, vandvejs- og jernbanesektoren inkluderede omstillingsforløbet for første gang cykelindustrien. Rapporten fremhævede, hvordan EU's cykelværdikæde – fremstilling, cykelinfrastruktur, cykelturisme, cykeludlejning, cykellogistik og andre tjenester – skaber 1,3 mio. arbejdspladser og bidrager med 21 mia. EUR til Den Europæiske Unions BNP. EU's cykelforsyningskæde omfatter over 1 000 små og mellemstore virksomheder⁸⁹.

Kommissionen glædede sig over interessenternes tilsagn om at: i) reducere det miljø- og klimafodaftryk, der er forbundet med produktion af cykler og elcykler, ii) fastsætte mål og gennemføre bæredygtige metoder og iii) støtte cykling som en bæredygtig og levedygtig transportform. Nationale, regionale og lokale myndigheder forpligtede sig til at investere i parkeringsområder til cykler og andet personligt mobilitetsudstyr, for blot at nævne nogle få eksempler. Virksomheder tilbød at støtte erhvervsuddannelse, gennemføre foranstaltninger til at tiltrække nye talenter og iværksætte uddannelse for kvinder i cykelindustrien.

Ifølge interessenter og branchedata⁹⁰ blev der solgt 20 mio. cykler i 2022, hvoraf 5,5 mio. var elcykler, og 15,3 mio. blev samlet i EU, hvor 45-50 % af alle komponenter er fremstillet i Europa.

Ifølge en rapport fra Eurostat fra 2024⁹¹ blev der i 2023 produceret 9,7 mio. cykler i EU, hvilket er et fald på 24 % i forhold til tallet for 2022 på 12,7 mio. Den største producent af cykler i 2023 var Portugal med 1,8 mio. enheder, efterfulgt af Rumænien (1,5 mio.), Italien (1,2 mio.) og Polen (0,8 mio.). Data viser, at 14 ud af 17 indberettende EU-lande oplevede et fald i cykelproduktionen mellem 2022 og 2023. Stigende produktionsomkostninger, vedvarende forstyrrelser i forsyningskæden og økonomisk usikkerhed har haft en betydelig indvirkning på branchen. I 2023 eksporterede EU cykler til en værdi af 1,03 mia. EUR (både elektriske og ikkeelektriske), hvilket er et fald på 10 % i forhold til tallet for 2022. Importværdien var på 1,98 mia. EUR, hvilket er et fald på 21 % i forhold til 2022⁹².

EU er verdens førende inden for delecycler og udvikling af cykelrelaterede tjenester (f.eks. abonnementstjenester, reparation eller cykelturisme). Interessenter rapporterer dog stadig om betydelige udfordringer med hensyn til prisfastsættelse (f.eks. kan cykler og elcykler, der fremstilles i lande uden for EU, være 30-70 % billigere, delvist på grund af statsstøtte).

EU's handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter (dvs. antidumping-, antisubsidie- og antiomgåelsesforanstaltninger) har bidraget til at beskytte EU's industri mod urimelig handelspraksis og illoyal konkurrence. For at give et økonomisk grundlag for cyklingens bidrag til bæredygtig transport er der gennemført undersøgelser med fokus på specifikke medlemsstater. Disse omfatter en undersøgelse af cykeløkonomien i Belgien⁹³ og en

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ 2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report (BIMP).

⁹⁰ CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast.

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25).

⁹³ Udført af Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

undersøgelse, der vurderer den nuværende status og tendenser i den nederlandske cykelsektor⁹⁴.

Frankrig kan fremvise et værdifuldt eksempel på industristøtte på nationalt plan: Som led i programmet "France 2030" ydes der gennem en projektindkaldelse støtte til cykelindustriens bestræbelser på at fremstille cykler og tilhørende udstyr i Frankrig⁹⁵. Frankrig har også oprettet initiativet "Filière vélo"⁹⁶. Dette initiativ, som samler foreninger og økonomiske, institutionelle og territoriale aktører, fremmer en fælles vision og foranstaltninger, der skal bidrage til at udvikle cykelindustriens forskellige forretningsområder i alle regioner i Frankrig.

8. KAPITEL VII: STØTTE TIL MULTIMODALITET OG CYKELTURISME

Multimodalitet er en del af de ledende principper for bæredygtig bymobilitet. Erklæringen understreger den centrale rolle, som cykling spiller i at forbedre multimodal konnektivitet, herunder i forbindelse med turisme, især i kombination med tog og busser, både i byområder og landområder. Fremme af multimodale løsninger ved at integrere cykling med andre transportformer er blevet behandlet i flere lovgivningsmæssige og politiske initiativer i de seneste år. Den reviderede forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser⁹⁷ indeholder nye og forbedrede regler om transport af cykler i tog. Den fastsætter også, at udbudsprocedurer for nye og større opgraderede tog fra juni 2025 skal omfatte et krav om mindst fire reserverede pladser til transport af samlede (ikke kun sammenfoldede) cykler⁹⁸. Medlemsstaterne kan også beslutte at fastsætte et højere antal end fire som minimumsantal for visse typer tjenester. Disse regler gælder for al personbefordring med jernbane i EU⁹⁹.

Omstillingsforløbet for turisme¹⁰⁰ fremhæver bæredygtig mobilitet, herunder cykling. Den seneste statusrapport skitserer målbare fremskridt i gennemførelsen: Adskillige tilsagn fra interessenter samt regionale og lokale myndigheder vedrører cykelrelaterede foranstaltninger, såsom at regionale og lokale forvaltninger udvikler og forbedrer cykelinfrastruktur og ladestationer, samt at NGO'er fastsætter konkrete mål for at øge aktiv og bæredygtig mobilitet, navnlig cykelturisme¹⁰¹. En EU-strategi for bæredygtig turisme er i øjeblikket under udarbejdelse og forventes offentliggjort i 2026: Strategien har til formål at udforme en konkurrencedygtig, bæredygtig og inklusiv turismemodel og vil også adressere bæredygtig mobilitet blandt de centrale fokusområder.

På nationalt plan kunne ekspertgruppen om mobilitet i byer identificere inspirerende eksempler på multimodal konnektivitet og cykelturisme. Det tjekkiske partnerskab for mobilitet i byer anlægger sammen med det tjekkiske transportministerium en tostrengt tilgang til støtte for multimodalitet og cykelturisme. Gennem Danube Active2&Public Transport (A2PT)-

⁹⁴ Den nederlandske cykelsektors internationale indtjeningspotentiale: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (omarbejdning) (EUT L 172 af 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Jernbanevirksomhederne kan fastsætte et andet antal i deres planer for medtagning af cykler. Når jernbanevirksomheder beslutter at udarbejde sådanne planer, bør de høre offentligheden.

⁹⁹ Medlemsstaterne kan dog beslutte at undtage personbefordring med jernbane i byer og forstæder fra disse særlige regler om transport af cykler i tog. Kun seks medlemsstater har meddelt Kommissionen fuldstændige (AT, HU, PT, RO, SK) eller delvise (FR) fritagelser fra disse regler for disse tjenester: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

projektet¹⁰² arbejder de på at styrke synergierne mellem cykling og offentlig transport i hele regionen. Dette gøres ved at forbedre faciliteterne til transport af cykler i busser og tog, opgradere sikker parkering ved transportknudepunkter og støtte en online cykelkortportal for at hjælpe med at forbinde kommuner til et sikkert netværk af transportruter, der er egnede til at cykle i forbindelse med arbejde, uddannelse, fritid eller turisme. Det spanske ministerium for transport og bæredygtig mobilitet har for nylig stillet 10 mio. EUR til rådighed for kommuner til gennemførelse af nye offentlige delecykelordninger og udvidelse af eksisterende ordninger¹⁰³. I Frankrig har interessenter udarbejdet en national strategi for cykelturisme¹⁰⁴. I Tyskland støtter forbundsregeringen gennem et særligt finansieringsprogram forskellige foranstaltninger, der forbinder offentlig transport med cykling i hele landet. Dette indebærer sikre parkeringsfaciliteter for private cykler ved centrale offentlige transportstationer og stoppesteder¹⁰⁵.

9. KAPITEL VIII: FORBEDRING AF INDSAMLINGEN AF DATA OM CYKLING

Den nuværende mangel på data for hele EU om cykling, kombineret med manglen på harmoniseret dataindsamling og metoder til overvågning af fremskridt, skaber en betydelig videnskløft.

Formålet med den EU-finansierede undersøgelse om den nuværende situation og den mulige udvikling af EU's cykelinfrastruktur (undersøgelsen "Cycling Counts") er at etablere **et EU-referencescenario for cykelinfrastruktur**. Den fastlægger en metode til indsamling af data om cykling og overvågning af fremskridt på tværs af fire dimensioner: cykelnet, cykelbrug, cyklisters sikkerhed og cykelrelaterede tjenester. De foreløbige resultater har indtil videre gjort det muligt at identificere over et net på **900 000 km cykelstier og -baner** på EU-plan¹⁰⁶. Undersøgelsen synes også at bekræfte en stor variation mellem de identificerede nationale, regionale og lokale datasæt vedrørende infrastrukturens geografiske dækning og kvalitetsparametre. Data om cykling på nationalt, regionalt og lokalt plan er fragmenterede. Dette påvirker datakvaliteten og i væsentlig grad interoperabiliteten og dataanvendeligheden på tværs af forskellige platforme. Resultaterne understreger behovet for en standardiseret metadatapraksis for at lette dataintegration, harmonisering og i sidste ende behovet for at sikre omfattende og konsekvent anvendelighed af datasæt på tværs af EU. På den anden side har undersøgelsen identificeret bestræbelser på at fastsætte nationale standarder, platforme og datasæt for data om cykelinfrastruktur i 18 ud af 27 medlemsstater. Dette tyder på, at der også er behov for vejledning, samarbejde og harmonisering på EU-plan.

Dette arbejde bygger i vid udstrækning på og indgår som en del af Eurostats igangværende bestræbelser på både at forbedre cykelstatistikker og dataindsamling samt at udvikle bedre cykelrelevante definitioner og indikatorer. I 2024 begyndte Eurostat at revidere det fælles spørgeskema og ordlisten for transportstatistik i samarbejde med De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) og Det Internationale Transportforum.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ Artikel 47 i BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-Seguridad-Social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ Vigtigste resultater på EU-niveau: 303 346 km cykelstier, 30 080 km cykelbaner og 581 021 km cykelvenlige baner til blandet trafik; nettets samlede længde: 914 447 km.

Arbejdet havde fokus på spørgsmål som, hvordan man indsamler statistikker om aktiv og delt mobilitet, hvordan man definerer, hvad der udgør "cykelinfrastruktur", og hvordan man indsamler sammenlignelige cykeldata. Det fælles spørgeskema er i øjeblikket ved at blive ajourført, så det omfatter variabler om de forskellige typer cykelinfrastruktur, der skal indsamles fra 2026. Ajourførte definitioner af de forskellige typer cykelinfrastruktur er også ved at blive vedtaget og vil blive offentliggjort inden udgangen af 2025 i den sjette udgave af ordlisten for transportstatistik.

Cykelrelaterede data forventes at blive mere tilgængelige takket være gennemførelsen af den delegerede forordning om multimodale rejseinformationstjenester¹⁰⁷ og den kommende gennemførelsesforordning om indikatorer for bymobilitet under TEN-T-forordningen. Forordningen om multimodale rejseinformationstjenester indeholder en forpligtelse til at gøre oplysninger om alle former for rutetransport, behovsstyret transport og personlig transport tilgængelige via de nationale adgangspunkter¹⁰⁸. Denne forpligtelse gælder for data, der allerede findes i digitalt format, herunder visse cykelrelaterede data. Kommissionen støtter bestræbelserne på at forbedre adgangen til data via de nationale adgangspunkter inden for rammerne af NAPCORE¹⁰⁹, som medfinansieres af Connecting Europe-faciliteten. Blandt flere emner behandler NAPCORE data om cykelparkering, cykeldata i realtid og data om cykelinfrastruktur.

Foranstaltninger vedrørende cykelinfrastruktur og mobilitetsplanlægning under det årlige EU-arbejdsprogram for europæisk standardisering for 2025¹¹⁰ omfatter specifikt udvikling af europæiske standarder for cykelnettet til støtte for tidstro ruteplanlægning. Sådanne foranstaltninger optimerer også cykelinfrastrukturen og forbedrer trafikstyringen ved at standardisere data om cykelnet, cykelparkering og cyklisters adfærd.

Ekspertgruppen om mobilitet i byer kunne udpege forskellige typer nationale foranstaltninger, der bidrager til forståelsen af cykeltendenser, infrastruktur og brugeradfærd, herunder nye datasæt, undersøgelser og værktøjer, der tjener til systematisk at forbedre dataindsamling og -analyse. F.eks. har den svenske trafikstyrelse (Trafikverket) offentliggjort en rapport¹¹¹ med en sammenstilling af eksisterende nationale data om cykeludviklingen i de seneste år. Dette giver et klarere billede af tendenserne i udbredelsen af cykling, tilgængeligheden af infrastruktur og sikkerhed, hvilket understøtter evidensbaseret politikudformning på nationalt plan. To EU-finansierede projekter med fokus på intelligent cykling gav også nyttig indsigt: MegaBITS¹¹² og MERIDIAN¹¹³. Inden for rammerne af disse projekter blev der udviklet en europæisk køreplan for intelligent cykling¹¹⁴, som omfatter en datadrevet strategi for integration af digitale værktøjer i cykelinfrastruktur og -politik i hele EU.

¹⁰⁷ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2024/490 af 29. november 2023 om ændring af delegeret forordning (EU) 2017/1926 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (EUT L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>

¹¹⁰ Det årlige EU-arbejdsprogram for europæisk standardisering for 2025 (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf

10. KONKLUSION

Den europæiske erklæring om cykling udgør en vigtig milepæl på vejen mod anerkendelse af cyklingens rolle i EU's transportpolitik. Selv om mange af de initiativer og eksempler, der er beskrevet i denne rapport, ikke entydigt kan tilskrives erklæringen som et direkte resultat, vidner antallet og mangfoldigheden af foranstaltninger om det voksende momentum og den øgede anerkendelse af de positive effekter, der er forbundet med cykelpolitikker og -foranstaltninger.

Selv om det stadig er for tidligt at vurdere erklæringens langsigtede virkninger, er der allerede konstateret lovende tendenser. Med yderligere overvågning på EU-plan, nationalt plan og lokalt plan vil den fortsatte gennemførelse af principperne i erklæringen sandsynligvis give endnu mere positive resultater i fremtiden. Dette vil give mulighed for en hurtig overgang til mobilitet, der er mere bæredygtig, tilgængelig, økonomisk overkommelig, sikrere og sundere, hvilket skaber stor merværdi for EU og dets økonomi.

Der er bred opbakning til oprettelsen af dedikerede platforme til udveksling af cykelerfaringer og bedste praksis mellem medlemsstaterne gennem de nyligt oprettede nationale cykelkontaktpunkter og med interessenter gennem ekspertgruppen om mobilitet i byer. Sådanne initiativer vil sandsynligvis føre til et frugtbart samarbejde.

Der er gjort svingende fremskridt med gennemførelsen af de forpligtelser, der er fastsat i hvert af erklæringens otte kapitler. Gennemførelsen er på et mere fremskredent stadium med hensyn til cykelpolitikker, infrastruktur og investeringer. Dette skyldes deres langsigtede karakter, den gode praksis, der allerede findes i flere medlemsstater, og de erfaringer, der hidtil er opnået.

Der skal dog mere til.

Selv om de fleste medlemsstater har indført cykelpolitikker og -foranstaltninger, opfordres de resterende til at gøre det samme. Desuden opfordres de alle til fuldt ud at udnytte de tilgængelige EU-finansieringsmuligheder, såsom Den Sociale Klimafond.

Der skal rettes opmærksomhed på følgende områder, hvor EU's cykelinfrastruktur kan forbedres: i) cykellogistikinfrastruktur (f.eks. mikroknudepunkter), ii) sikre cykelparkeringsløsninger, iii) opladningsinfrastruktur i bygninger, iv) infrastruktur til transport af cykler i tog og v) den overordnede sikkerhed i cykelinfrastrukturen. Forbedrede sikkerhedsforanstaltninger, såsom infrastrukturens udformning og strengere håndhævelse, er afgørende for at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne cyklister markant. Desuden bør tilpasning af cykelinfrastrukturen til klimaændringer også overvejes ved udformningen af cykelinfrastrukturen.

Opbygning af et overblik over foranstaltninger til bekæmpelse af tyveri af cykel i EU vil være et første skridt i retning af at uddybe forståelsen af de pågældende spørgsmål og vurdere, om en fælles indsats, der koordineres på EU-plan, vil skabe merværdi.

En mere omfattende og systematisk dataindsamlings- og overvågningspraksis med strukturerede bidrag fra offentlige myndigheder, interessenter og industrien vil være nødvendig for en fortsat regelmæssig vurdering af fremskridtene. Desuden vil det være afgørende at levere cykeldata som defineret i delegeret forordning (EU) 2024/490 (forordningen om multimodale rejseinformationstjenester). Desuden vil det være vigtigt at bruge resultaterne af Cycling Counts-undersøgelsen for at overvåge udviklingen af cykelinfrastrukturen i Europa.

Endelig kræver emner som inklusivitet og engagement med sektoren også yderligere opmærksomhed for betydeligt at fremskynde fremskridtene.