

Cykelturisme

Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme

Maj 2016



Cykelturisme

Årsrapport fra Ekspertgruppen
for Cykelturisme

Dato:

Maj 2016

Oplag:

300

Foto:

VisitDenmark

Tryk:

Vejdirektoratet

ISBN (NET):

978-87-93436-25-1

ISBN:

978-87-93436-24-4

Copyright:

Vejdirektoratet, 2016

Indhold

1. Indledning	4
Baggrund	4
Formål og indhold	4
2. Tal på cykelturismen i Danmark	6
Antal cykelturister i Danmark	8
Cykelturisternes ferie i Danmark	9
Karakteristik af cykelturisterne	11
3. Status på cykelturismens udbud og efterspørgsel	14
Cykelturismen i dag	14
Hvad er en cykelturist?	15
Den gode cykelturismeløsning	16
Aktører og organisering	17
Infrastruktur	17
Service/oplevelser	20
Markedsføring, formidling og analyse	21
4. Potentiale og vision	22
Cykellandet Danmark fremover	22
Cykelpotentialet på de udenlandske markeder	22
Cykling som aktivitet på ferien	23
5. Væsentlige udfordringer og anbefalinger	26
Organisering	27
Infrastruktur	28
Service/oplevelser	30
Markedsføring, formidling og analyse	34
Bruttoliste over udfordringer	36
6. Litteraturliste	38
Bilag 1 Årets cykelturismeløsning 2015	39
Bilag 2 Cases	41

1. Indledning

Baggrund

I Den nationale cykelstrategi, "Danmark – op på cyklen" fra 2014, var et af målene at styrke den rekreative cykling og cykelturismen i Danmark. Udviklingen af cykelturisme af international klasse indgår også som ét af flere indsatsområder i regeringens vækstplan for dansk turisme. Her er målsætningen, at Danmark skal kunne hævde sig i den internationale konkurrence som en attraktiv destination for cykelturisterne.

Et af initiativerne i forbindelse med den nationale cykelstrategi var at nedsætte en ekspertgruppe med fokus på blandt andet at diskutere, hvordan cykelturismen kan styrkes i landet.

Dette er ekspertgruppens første statusrapport over cykelturismen i Danmark.

Formål og indhold

Formålet med årsrapporten er at sætte fokus på centrale udfordringer, indsatsområder og initiativer i forhold til at udvikle cykelturismen i Danmark.

I de to første to afsnit gives et billede af cykelturismens omfang og aktuelle udbud og efterspørgsel. Spørgsmål som: Hvad omfatter cykelturismen i Danmark, hvordan er den organiseret, hvem har ansvaret for hvad, hvordan ser de typiske cykelturister ud, hvilke store tiltag er der sket i årets løb, hvilke koblinger er der til hverdagscykling m.m. vil kort blive beskrevet.

Dette billede af cykelturismen vil forhåbentlig skabe en bedre forståelse for de beskrevne potentialer, udfordringer og anbefalinger. Der er i afsnittet om udfordringer og anbefalinger lagt vægt på, at pege på konkrete tiltag og initiativer, der kan være med til at forbedre og øge cykelturismen.

Medlemmer af Ekspertgruppen for Cykelturisme:

- Andreas Egense, formand, Vejdirektoratet
- Berit Charlotte Kaae, Københavns Universitet
- Eva Thybo, VisitDenmark
- Finn Rasmussen, Frederikshavn Kommune - repræsentant for KL
- Flemming Sørensen, RUC - Repræsentant for Turismeforskere i Danmark
- Jacob Kirkegaard Larsen, Dansk Kyst - og Naturturisme
- Jesper Pørksen, Dansk Cykelturisme
- Klaus Bondam, Cyklistforbundet

Sekretariat, Mette Dam Mikkelsen,
Vejdirektoratet



2. Tal på cykelturismen i Danmark

Dette afsnit tager udgangspunkt i data fra VisitDenmarks Turistundersøgelse 2014. Undersøgelsen er en landsdækkende spørgeskemaundersøgelse gennemført i hele 2014. Den giver et repræsentativt billede af de turister i Danmark, der overnatter på kommercielle overnatningsformer. Med andre ord fokuserer den på turister, der overnatter på enten hotel, feriecenter, vandrerhjem, campingplads eller i et feriehus i løbet af deres ferie¹.

Undersøgelsen tegner et bredt billede af turisternes adfærd før, under og efter deres rejse ved at stille spørgsmål til rejsemotiver, informationssøgning, booking af overnatning og oplevelser, ferieaktiviteter, overordnet vurdering af feriens kvalitet og meget mere.

Undersøgelsen kan derfor give et indtryk af, hvor udbredt cykelturismen i Danmark er, og hvilke turister der oftest cykler i løbet af ferien. Undersøgelsen kan dog ikke anvendes til detaljerede analyser af cyklingens betydning for dansk turisme, idet den ikke er målrettet cyklingens betydning for ferieoplevelsen, valg af destination eller lignende.

VisitDenmark definerer en cykelturist som "en turist, der cykler under sin ferie i Danmark". Det er en bred definition, der rummer de mange forskellige former for cykelturister på ferie i Danmark. Turister som har svaret, at de cykler "korte cykelture" og/eller "længere cykelture på minimum 10 km", når de er blevet spurgt om, hvad de foretager sig i deres ferie, defineres derfor som cykeltu-

18 pct. af turisterne i Danmark cykler én eller flere ture i løbet af deres ferie.

Det svarer til 1,5 mio. turister om året.

rister. Det er værd at bemærke, at denne brede definition betyder, at en cykelturist også har tid til at foretage sig andre aktiviteter og oplevelser i løbet af ferien. Når der skelnes mellem cykelturister og øvrige turister¹ i dette

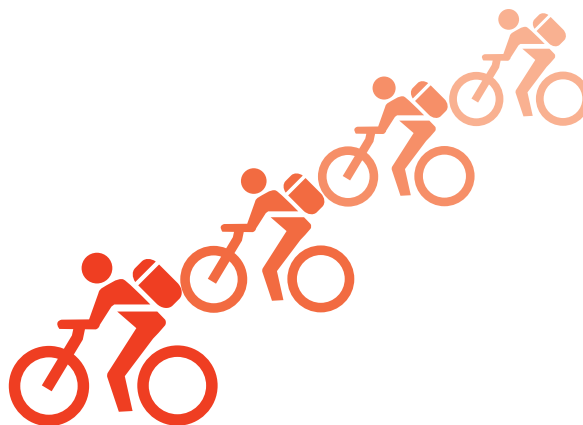
.....

¹ Undersøgelsen dækker ikke turister der overnatter på B&B, Airbnb, mindre campingpladser, primitiv overnatning, besøg hos familie eller venner, brug af eget eller lånt sommerhus samt endagsturister m.m. Vi ved at disse turister bidrager væsentligt til turismeforbruget i Danmark (Turismens økonomiske betydning i Danmark, VisitDenmark 2015). Der vil derfor være flere end 1,5 mio. turister, som cykler i Danmark. Det eksakte tal er unægtelig svært at opgøre."

kapitel, må det bemærkes at der er mange fællesstræk mellem de to grupper.

Cykleturismen i Danmark dækker over mange former for cykelturister med forskellig cykel- og ferieadfærd og dermed forskellige behov i forhold til at cykle i ferien. Ser man på cykelfrekvens og længden af cykelturen kan cykelturisterne deles op i to grupper.

1. "Deltidscykelurister", som cykler korte ture og/eller lange ture en enkelt gang eller ind i mellem. Det kan være et ægtepar, der cykler en aftentur, familiefaren, der cykler et par kilometer til bageren om morgenen eller en børnefamilie på en dagstur med madpakken. Denne gruppe vil formentlig være tilbøjelige til at anvende sløjferuter og andre lokale ruter.
2. "Fuldtidscykelurister" som cykler væsentlig mere. De kan være ankommet til Danmark på cykel, og de cykler ofte eller meget ofte lange ture på over 10 km. Disse cyklister vil formentlig være tilbøjelige til at benytte nationale og regionale cykelruter, som binder landet sammen, og vil typisk have cykler og cykeludstyr af en højere kvalitet.



Størstedelen af cykelturisterne er deltidscykelurister. Tre ud af fire cykelturister er deltidscyklister, der cykler en gang imellem. En ud af fire cykler oftere og længere. Der er ens fordeling mellem de danske cykelturister og de udenlandske cykelturister.

Ser man nærmere på de to kategorier af cykelturister alt efter nationalitet, viser det sig at hollændere har den største andel af fuldtidscyklister på 31 pct., imens 17 pct. af de britiske cykelturister er fuldtidscyklister.

Tabel 1

Cykelturister fordelt på deltid- og fuldtidscyklister og nationalitet, 2014

	Holland	Norge	Danmark	Tyskland	Sverige	UK
Fuldtidscyklister	31 %	27 %	26 %	25 %	20 %	17 %
Deltidscyklister	69 %	73 %	74 %	75 %	80 %	83 %

Kilde: VisitDenmarks Turistundersøgelse 2014



Tabel 2
Antal cykelturister

	2008	2011	2014
I alt	1.060.000	1.220.000	1.490.000
Danskere	500.000	510.000	820.000
Udlændinge	560.000	720.000	670.000
Heraf:			
Tyskere	390.000	520.000	450.000
Nordmænd	49.000	70.000	60.000
Svenskere	21.000	42.000	44.000
Hollændere	36.000	30.000	33.000
Øvrige udland	64.000	56.000	83.000

Kilde: VisitDenmarks Turistundersøgelse 2008, 2011, 2014

Antal cykelturister i Danmark

I alt 1,5 mio. danske og udenlandske turister cyklede mindst én gang i løbet af deres ferie i Danmark i 2014. Det svarer til knap en femtedel af alle turisterne i Danmark (18 pct.).

Cykelturismen er i vækst. Ser man på de turister, der har cyklet i løbet af ferien i årene 2008, 2011 og 2014, så er antallet stigende.

Turisterne cykler både, når de er på storbyferie og på kyst- og naturferie. Man finder dog langt det største antal cykelturister blandt kyst- og naturturisterne (1,4 mio.).

Blandt danskerne er det primært kyst- og naturturisterne, der cykler i løbet af ferien. Kun 3 pct. af de danske cykelturister er på storbyferie. Blandt de udenlandske cykelturister er andelen lidt større. Knap hver femte udenlandske cykelturist er på storbyferie.

Tabel 3

Cykelturister fordelt på forretningsområde², 2014

	Antal	Andel
Kyst- og naturferie	1.350.000	91%
Storbyferie	140.000	9%
I alt	1.490.000	100%

Kilde: VisitDenmarks Turistundersøgelse 2014

Tabel 4

Antal danske og udenlandske cykelturister fordelt efter forretningsområde², 2014

	Danske cykelturister		Udenlandske cykelturister	
Kyst- og naturferie	800.000	97%	560.000	83%
Storbyferie	27.000	3%	110.000	17%
I alt	820.000	100%	670.000	100%

Kilde: VisitDenmarks Turistundersøgelse 2014

² Dansk turisme opdeles i tre overordnede forretningsområder:

Storbyturisme, som er ferieturisme i de fire største byer: København, Aarhus, Aalborg og Odense.

Kyst- og naturturisme, som er al ferieturisme uden for storbyerne København, Aarhus, Aalborg og

Odense Erhvervs- og mødeturisme, som er møder, belønningsrejser og kongresser i hele landet.

Cykelturisternes ferie i Danmark

Cykelturisternes motiver for at holde ferie i Danmark, og aktiviteter imens de er i Danmark, ligner kyst- og naturturisternes generelt. De turister, der cykler i løbet af ferien i Danmark er aktive og beskæftiger sig også med en række andre aktiviteter og oplevelser lige såvel, som de cykler. Cykling er altså ét af elementerne på ferien, men ikke nødvendigvis det eneste element der karakteriserer ferien, se figur 2.

Danmark som cykelland er en vigtig årsag til at holde ferie i Danmark for nogle af turisterne. 22 pct. af kyst- og naturturisterne fortæller, at muligheden for at cykle på ferien var en af årsagerne til at de valgte at holde ferie i Danmark.

De turister, der cykler i løbet af ferien, angiver følgende forhold som de vigtigste årsager til, at de valgte at holde

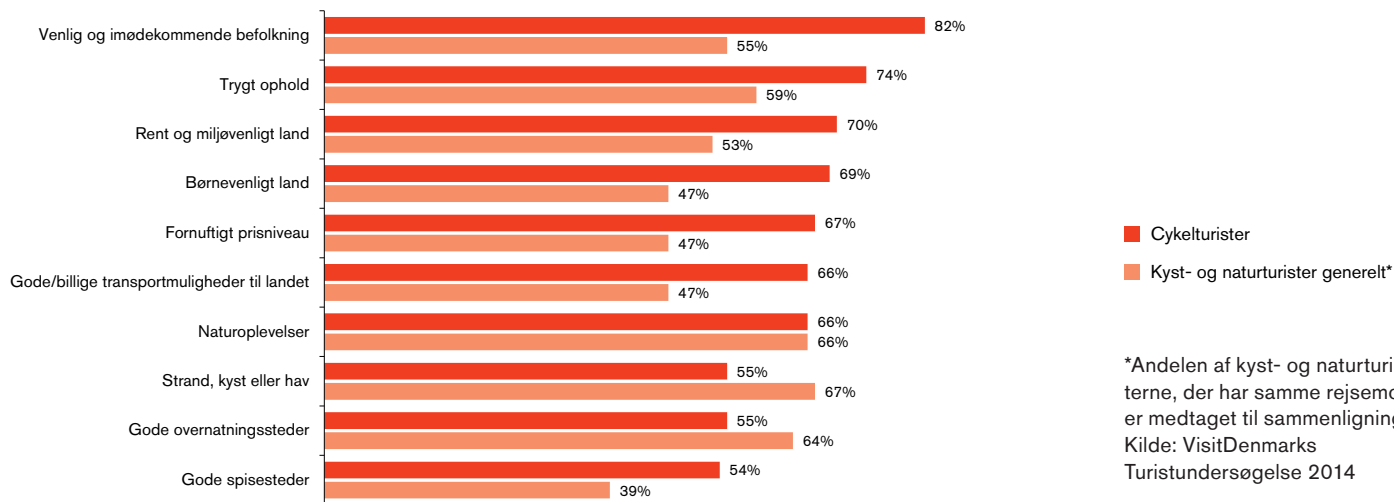
ferien i Danmark: den danske befolknings imødekommenhed, samt at Danmark er et trygt, rent, børnevenligt og let tilgængeligt land, der er billigt at komme til, se tabel 5.

Når man ser på deltids- og fuldtidscyklisterne hver for sig, er der stort set ikke forskel på deres rejsemotiver. De ligner hinanden meget. Det skyldes muligvis, at undersøgelsen ikke har en selvstændig opgørelse for cyklister på decideret cykelferie dvs. har cyklen som transportmiddel, og som hovedelement i ferien (se også definition i næste kapitel).

Cykelturisterne er aktive turister – der dog også tager sig tid til at slappe af. De udnytter både by og natur på ferien. Blandt cykelturisternes mest hyppige aktiviteter er udflugter i naturen såvel som det lokale bymiljø, cykel- og gåture samt shopping, restaurantbesøg og madlavning.

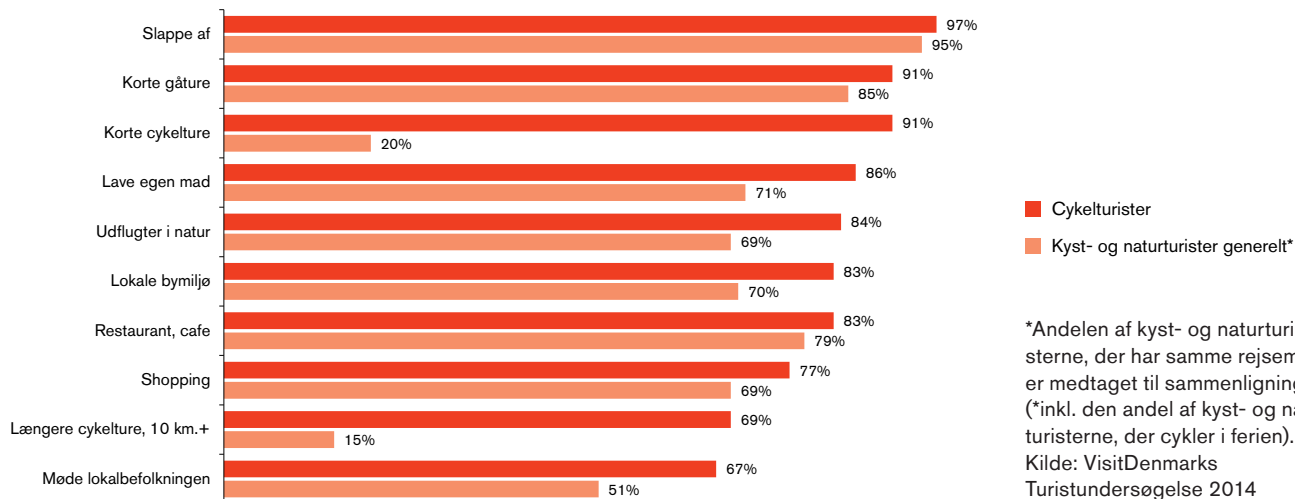
Figur 1

Hvorfor holder cykelturister ferie i Danmark? De 10 vigtigste rejsemotiver hos cykelturister og kyst- og naturturister, 2014



Figur 2

Cykelturister og kyst- og naturturisters aktiviteter på ferien i Danmark. De 10 hyppigste aktiviteter hos cykelturister og kyst- og naturturister, 2014



Karakteristik af cykelturisterne

En cykeltur kan være en børnevenlig aktivitet. 51 pct. af de danske cykelturister rejser med børn. 36 pct. af de udenlandske cykelturister rejser med børn.

Tabel 5

Antal danske og udenlandske cykelturister med og uden børn

	Danske cykelturister		Udenlandske cykelturister	
Rejser uden børn	49%	410.000	64%	430.000
Rejser med børn	51%	420.000	36%	240.000
Heraf:				
0 - 6 år	21%	170.000	18%	120.000
7 - 18 år	30%	250.000	18%	120.000

Kilde: VisitDenmarks Turistundersøgelse 2014



Tabel 6

Antal cykelturister pr. landsdel og andelen af cykelturister af det samlede antal turister pr. landsdel.

	Andel cykelturister	Antal
Bornholm	25%	50.000
Region Sjælland og Nordsjælland	24%	230.000
Syddjylland	22%	460.000
Nordjylland	21%	280.000
Østjylland	19%	20.000
Fyn	17%	80.000
Vestjylland	17%	150.000
København by og omegn	8%	130.000
I alt	18%	1.490.000

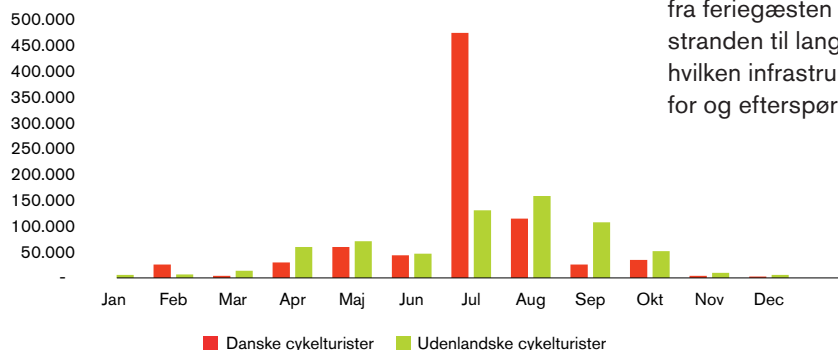
Kilde: VisitDenmarks Turistundersøgelse 2014

Hver fjerde turist på Bornholm kan karakteriseres som cykelturist (højeste andel). Det svarer til 50.000 turister. I Syddjylland cykler knap en halv mio. turister, hvilket er det højeste antal cykelturister i en landsdel. Tallet svarer til, at 22 pct. af landsdelens turister cykler i løbet af ferien. I København cykler blot 8 pct. af det samlede antal turister i løbet af ferien.

Der er flest turister som cykler i løbet af sommermånederne. Det gælder både, når man ser på andelen og antallet af turisterne, som cykler pr. måned.

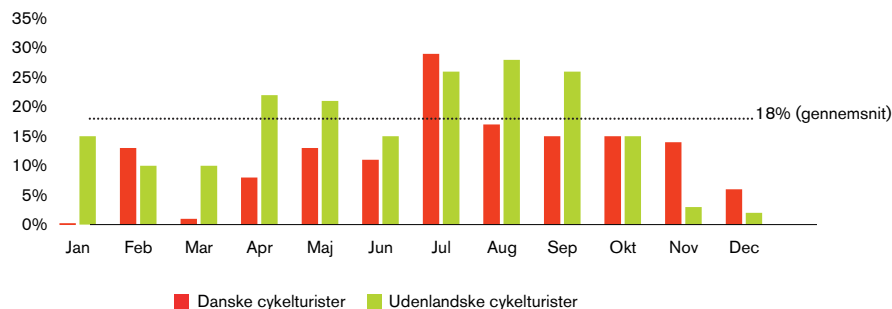
Det er også i disse måneder, at der er flest turister generelt i Danmark. 29 pct. af de danske turister cykler i løbet af deres ferie i Danmark i juli måned. Det svarer til knap en halv mio. cykelturister. Det samme gør 26 pct. af de udenlandske turister i juli måned, hvilket svarer til 131.000 turister.

Figur 3
Antal cykelturister fordelt pr. måned, 2014
Kilde: Danmarks Statistik



I dette kapitel er der givet et overblik over de tal og fakta, som beskriver deltids- og fuldtidscykelturnister, ud fra den tilgængelige viden, der findes på området. Det er vigtigt, at holde sig for øje, at cykelturister spænder bredt lige fra feriegæsten i sommerhuset, der cykler en kort tur til stranden til langturscykelturisten. Det har betydning for, hvilken infrastruktur, service, oplevelser mv., der er behov for og efterspørges.

Figur 4
Andel turister der cykler pr. måned, 2014
Kilde: Danmarks Statistik





3. Status på cykelturismens udbud og efterspørgsel

Cykelturismen i dag

Danmark er verdenskendt for vores cykelkultur og i særdeleshed København. Muligheden for at cykle er et vigtigt motiv for at vælge Danmark som feriemål, og mange turister cykler, når de er i Danmark.

Danmark var et af de første lande til at udvikle et nationalt cykelrutenet i 1990'erne. Siden hen har andre lande som Tyskland, Østrig, Schweiz og Holland, for at nævne de mest fremtrædende, udviklet stærke cykelferiedestinationer med tilbud til cykelturister af enhver slags, mens Danmark – med regionale undtagelser – ikke er fulgt med.

Den rekreative cykling og cykelturismen har i flere år haft problemer med manglende koordinering, sporadisk vedligehold af infrastruktur og skilte, få nye tiltag inden for service og oplevelser samt en meget begrænset markedsføring.

Der har gennem årene været flere forsøg på at samle relevante interessenter og aktører for at give cykelturismen i Danmark et løft. Et afgørende skridt blev taget med det EU-støttede Powered by Cycling: Panoramaprojekt, som i årene 2012-2015 investerede 25 mio. kr. i cykelturismen langs Vestkyststruten og København-Berlin ruten. Projektet blev muliggjort af Erhvervsministeriets KUP-midler.

I årene 2009-2015 fik kommuner og andre aktører over hele landet tilskud fra den statslige cykelpulje til cykel-fremmende tiltag. Det har ligeledes været med til at give den rekreative cykling et tiltrængt løft.

Endelig har VisitDenmark samt regionale og lokale turismeorganisationer løftet markedsføringen af cykelmuligheder i Danmark betragteligt de senere år, særligt i forbindelse med Panoramaprojektet.

Disse initiativer er i dag medvirkende til, at Danmark tiltrækker stadig flere cykelturister (se tabel 2, side 8).

En medvirkende årsag til cykelturismens generelle vækst i Europa, som man ikke må glemme – heller ikke fremadrettet, er megastrømninger som demografi og klimaforandringer³. I næsten alle europæiske lande stiger antallet af aktive ældre, som har tid og fysik til cykelferier. Derudover begynder turister og destinationers reaktioner på klimaforandringer at være synlige. Her kan man forestille sig, at cykelturismen indtage en stadig mere betydende rolle, da den kan understøtte turismestationers muligheder for at differentiere sig i en mere bæredygtig retning.

.....

³ eurovelo.org

Figur 5

Kategorisering af cykelturister og turister

	Aktivitet	Udgangspunkt for cykelturen	Type af cykeltur
Cyklister	Rekreativ cykling ud fra egen bopæl og uden at forlade nærområdet	Egen bopæl	Kortere og længere ture uden turismeforbrug
Endagscykelturister	Cykeludflugt ud over eget nær-område (fx til nabobyen) ⁴	Egen bopæl	Kortere og længere ture med turismeforbrug
Cykelturister	Cykelferie	Fast feriebase eller nomade ⁵	Længere/hyppige ture på tur-, MTB- eller landevejscykel
Turister på cykel	Cykling som en aktivitet på ferien	Fast feriebase	Kortere ture
Turister	Ingen cykelaktivitet på ferien		

Kilde: Med inspiration fra Dreyer, Alex m.fl.: Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven (2012)

Hvad er en cykelturist?

I det foregående afsnit kategoriseres cykelturister i to grupper, som der er data for: Deltids- og fuldtidscykel-urister. Dvs. en opdeling baseret på frekvensen af tur-istens cykelaktivitet. Derudover er det kendetegnende for deltidscykelurister, at de cykler kortere ture på under 10 km, og at de typisk cykler ud fra en fast base. Fuldtidscykeluristerne cykler derimod længere ture på over 10 km og er mere tilbøjelige til at have skiftende baser.

En anden definition af cykelturister vægter motivet for at cykle. Også her er der tale om to grupper:

.....

⁴ Grænsen mellem rekreativ cykling i eget nærområde og cykel-udflugter ud over nærområdet er flydende.

⁵ En cykelturist, som cykler fra sted til sted og har skiftende over-natningssteder, kaldes en nomadecyklist.

- "Cykelturister", der har cykling som motiv for den valgte ferie. Cykelaktiviteter er for denne gruppe et væsentligt element i deres ferie.
- "Turister på cykel", der har cykling som et blandt flere motiver for den valgte ferie. Cykelaktiviteter indgår i ferien, men ikke som den primære aktivitet.

Forholdet mellem rekreativ cykling og turisme er vist på figur 5.

De to hovedgrupper, cykelturister og turister på cykel, kan yderligere deles op i en række undergrupper, som fx afspejler: Det underliggende motiv (sport, sundhed, transport m.m.), alder, gruppestørrelse, om turen er købt via en turoperatør eller planlagt på egen hånd, overnatningstype, hvilken cykel, der anvendes, etc.

Der er således tale om en bred og divergerende gruppe med deraf følgende forskelligartede præferencer og behov til cykelturen, som der fremover kan være behov for at undersøge nærmere. Foreløbigt må det dog antages, at cykelforhold og løsninger kan være af betydning for såvel cykelturister som turister på cykel. I næste afsnit bygger "den gode cykelturismeløsning" på tanker omkring, hvad man kan gøre for at give en god oplevelse til almindelige cykelturister.

Den gode cykelturismeløsning

De følgende afsnit bygger primært på den tyske klassificering af cykelruter⁶. Denne klassificering er baseret på, at en rute kan køres af alle på en almindelig cykel.

Almindelige cykelturister/turister på cykel vil helst køre på et nogenlunde jævnt og fast underlag som fx asfalt eller stenmel. Især hvis de kører med oppakning, på smalle dæk eller med børn. Her ses der bort fra mountainbikeren, som foretrækker smalle spor og grusstier.

Den valgte rute skal ideelt set forløbe i eget tracé, dog bør cykelstier langs større hovedveje undgås på grund af støj og lugtgener. Ruten kan også forløbe på mindre lokale veje med meget begrænset trafik og ingen tung eller hurtigkørende trafik (sikkerhed) eller på strækninger, hvor der er cykelsti langs mindre befærdede veje.

Skiltningen skal være i så god en stand, at man nærmest ikke bemærker den, men alligevel bliver ledt på rette vej. Skiltningen må også gerne gøre det muligt at ændre ruten undervejs, hvis behovet opstår.

Service langs ruten er med til at gøre den tilgængelig for alle dem, som ikke er 100 pct. selvhjulpne, og det er de færreste. Service er alt fra overnatningssteder

.....

over cykelservice til indkøb. Servicen kan være mere eller mindre cyklistvenlig. Gode parkeringsforhold foran købmanden øger chancerne for, at cykelturister standser der. Det samme gælder for overnatningssteder, som i stigende grad fokuserer på cyklisterne behov ved at tilbyde tørremulighed, information og sikker cykelparkering, jf. Bed+Bike.

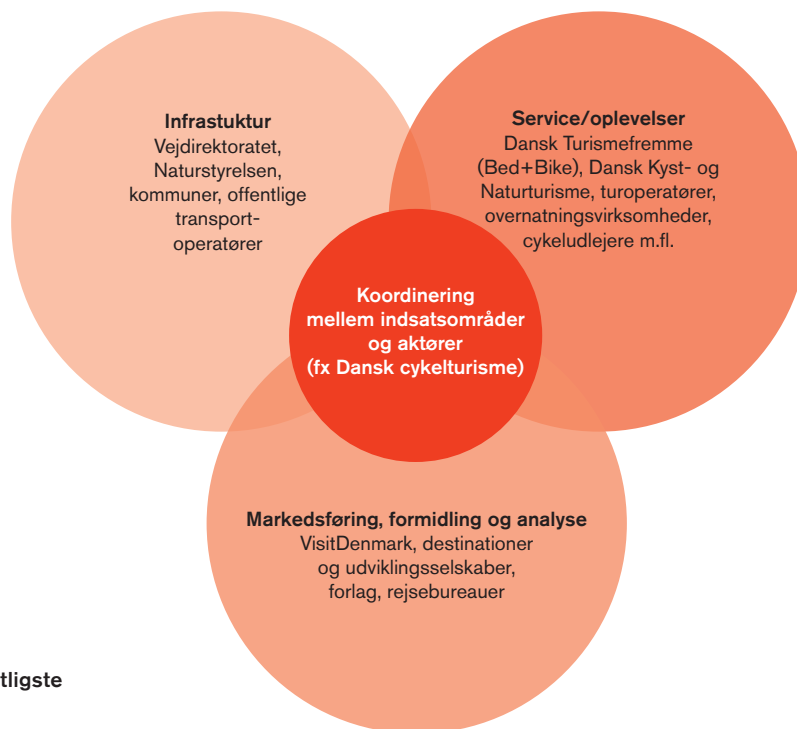
I tillæg til services, er oplevelser centrale for cykelturisten, som de er det for alle andre turister. Cykelturisten vil ofte efterspørge lignende oplevelser (naturoplevelser, attraktioner, events osv.) som andre turister. I andre tilfælde kan cykelturisterne have andre opfattelser af, hvad den gode oplevelse består af. Ofte er grænsen mellem god service og oplevelse flydende, men begynder et eller andet sted i mødet mellem det positive og uventede. For eksempel kan en veludstyret cykelrasteplads eller en unik, personlig og cyklistorienteret kundeservice resultere i gode oplevelser for cykelturisten.

Alt det ovenstående er i princippet værdiløst og skønne spildte kræfter, hvis ingen kender til det. Til den gode cykelturismeløsning hører derfor også formidling og markedsføring. Turisternes opmærksomhed skal fanges. Det er ingen nem opgave, da flere og flere lande bejder til målgruppen af cyklende turister. Billige flybilletter gør, at Danmark ikke kun er i konkurrence med vores nabolande om cykelturisternes gunst, men også med lande og destinationer som New Zealand, Mallorca, USA m.fl.

Er opmærksomheden først skabt, træder formidlingen til. Det er den, der skal vise, hvordan man rent faktisk gør, når man vil på cykelferie i Danmark. Til den gode formidling hører digitale ruteplanlæggere, opdaterede cykelkort, cykelguidebøger m.m.

I det følgende er de fire kategorier organisering/aktører, infrastruktur, service/oplevelser og formidling/markedsføring uddybet i forhold til at skabe den "gode cykelturismeløsning".

⁶ Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten



Figur 6
**Cykelturismens væsentligste
aktører**

Aktører og organisering

Cykelturisme er afhængig af mange offentlige såvel som private aktørers indsats. Kommuner, Naturstyrelsen og Vejdirektoratet er ansvarlige for de nationale, regionale og lokale ruter – dvs. selve belægningen og skiltningen. Turismeerhvervet skaber adgang ved at tilbyde overnatning, bospisning og cykeludlejning. Turismeorganisationer, destinationer og forlag formidler og markedsfører cykelmuligheder via hjemmesider, kort og kampagner. Turoperatører laver cykelpakker osv.

I figur 6 gives et overblik over cykelturismens væsentligste aktører. Det bemærkes, at aktørerne er placeret efter deres primære funktion og ansvarsområde. Kommuner

er eksempelvis placeret under infrastruktur, selv om de også spiller en rolle ift. service/oplevelser og formidling/markedsføring.

På baggrund af erfaringer fra Panoramaprojektet har det vist sig, at der er behov for en samlende enhed, der kan skabe sammenhæng mellem cykelturismeindsatser og sikre en fælles retning. Dansk Cykelturisme er netop opstået ud fra det behov.

Infrastruktur

Det danske cykelrutenetværk består af nationale, regionale og lokale ruter. Mens der er nogenlunde overblik



Menu - Monday 21.10.
1. Frühstück in der Kasse ab 10.00
2. Frühstück in der Kasse ab 10.00
3. Frühstück in der Kasse ab 10.00
4. Frühstück in der Kasse ab 10.00
5. Frühstück in der Kasse ab 10.00
6. Frühstück in der Kasse ab 10.00
7. Frühstück in der Kasse ab 10.00
8. Frühstück in der Kasse ab 10.00
9. Frühstück in der Kasse ab 10.00
10. Frühstück in der Kasse ab 10.00

CC 200 LITANE
prophete

Blue bowls, plates, and a green placemat on a wooden table.

over de nationale ruters linjeføring, er der ingen samlet oversigt over regionale og lokale ruter. Vejdirektoratet har sammen med Dansk Cykelturisme i 2015 igangsat et større dataindsamlingsarbejde med det formål at få overblik over det samlede rutenetværk. Arbejdet gennemføres i samarbejde med alle landets kommuner. Ud over de enkelte ruteføringer spørges der også ind til vedligeholdelsestilstanden.

Flere af de nationale ruter er blevet opgraderet de senere år. Det drejer sig især om de to ruter, der var berørt af Panoramaprojektet, Vestkysttruten (N1) og København - Berlinruten (primært N9), men også Hærvejsruten (N3) har fået en del forbedringer, dog mest i forhold til udvikling af service og oplevelser samt formidling og markedsføring. I 2015 igangsatte Vejdirektoratet i samarbejde med Dansk Cykelturisme og de involverede kommuner et projekt om at udvikle Sydhavsruuten (N8) til ny national rundtursrute. Ruten, som får navnet Østersøruten, vil få en samlet længde på ca. 840 km. Der arbejdes på at få den skiltet i 2017.

Parallelt med opgradering og udvikling af de lange ruter er der i de senere år dukket en ny type rute op: korte rundtursruter eller "sløjfer". Udviklingen begyndte med Panoramaprojektet, hvor der blev udviklet og etableret 26 såkaldte Panoramaruter. Ruterne, som har det samme start- og slutpunkt, er målrettet turister, der ønsker at cykle en dagstur fra en fast base. De tager højde for den stigende efterspørgsel fra turister, som ikke er på decideret cykelferie i Danmark, men som alligevel ønsker at bruge et par dage på cykel, typisk under en camping- eller feriehusferie. I dag vurderes det, at næsten 8 ud af 10 cykelturister i Danmark er cyklet ud fra en fast feriebase. Til sammenligning var det i begyndelsen af 1990'erne kun 4 ud af 10 (Saabye Simonsen m.fl: Cycling Tourism, 1998), mens 6 ud af 10 cyklede med skiftende overnatningssteder. At andelen af turister på cykel er stigende, er en udvikling, der også ses i vores nabolande.

En god og tryk cykelrute er et resultat af flere forhold, hvoraf belægning, bredde og barrierer (på cykelstien/-banen), trafik og skiltning er afgørende faktorer i infrastrukturel forstand. De enkelte faktorer hver for sig:

Belægning: Asfalt giver normalt den bedste kørekøkomfort, og majoriteten af det danske rutenet forløber da også på asfaltbelagte cykelstier/-baner eller mindre asfalterede biveje. En mindre, men stadig betragtelig del forløber på grusveje og mindre grusbelagte stier af meget svingende kvalitet. Flere steder, særligt i Nationalpark Thy, har man desuden gjort sig erfaringer med stenmelsbelægning, som kan have næsten samme kørekøkomfort som asfalt. Det bør også nævnes, at andre belægningstyper kan give mulighed for at lave naturmæssigt mere attraktive linjeføringer.

Bredde og barrierer: Især på de nationale ruter, som særligt tiltrækker langturscyklister med oppakning, men også på kortere ruter, er bredden og antallet af barrierer ofte afgørende for cyklistens oplevelse af fremkommelighed og tryghed. En smal kantbane langs en trafikeret hovedvej er hverken en god eller tryk oplevelse at cykle på. Det samme gælder for ruter med unødige barrierer i form af for smalle bomme, som ikke tillader gennemkørsel med tasker eller med trailer.

Trafik: Mængden af trafik på den vej, man enten cykler på eller cykler ved siden af, har stor betydning for cykeloplevelsen. Selv cykelstier i eget tracé langs større veje bør så vidt muligt undgås. De egner sig fint som pendler-ruter, men ikke som rekreative ruter. Ikkesikrede krydsninger af trafikerede veje er også en udfordring på mange ruter. Endelig er høje hastighedsgrænser på biveje et stort usikkerhedsmoment for mange cyklister.

Skiltning: Det officielle danske rutenet er skiltet som hhv. nationale, regionale og lokale ruter. Fire af de nationale ruter indgår desuden i det europæiske rutenet EuroVelo.

Derudover findes der et utal af lokale ruter, som kan være skiltet på vidt forskellig måde. Det officielle rutenet bør i princippet være skiltet i tråd med *Bekendtgørelse for anvendelse af vejafmærkning*⁷, men i praksis er det langtfra altid tilfældet. Årsagerne er flere.

Det skyldes især manglende vedligeholdelse af skiltningen. Skilte som med årene er falmet, ødelagt, forsvundet eller ikke længere står på ruten. Det vurderes, at det både gør sig gældende på de nationale ruter og i særdeleshed på de regionale ruter, som med amternes nedlæggelse mistede deres primære "ruteejer".

En anden årsag skyldes manglende ressourcer, kompetencer eller vilje hos ruteejerne til at udføre korrekt skiltning i henhold til bekendtgørelsen. Det leder til den tredje årsag, at anvisningen bliver udfordret af flere ruteejere og andre interessenter's ønske om en anden type skiltning, der åbner for større fleksibilitet i udvikling og brug af rutenettet. De nævnte faktorer indgår alle i vurderingen, når linjeføringer på nationale ruter foreslås ændret. Her suppleres de med faktorer som oplevelsesværdi, service langs ruten og meningsfuldhed, dvs. om ruten meningsfuldt og uden store omveje fører cyklisten fra knudepunkt til knudepunkt.⁸

Ved siden af cykelrutenetværket er der i de senere år kommet stort fokus på udviklingen af MTB-spor. Naturstyrelsen har etableret en række spor i de danske statsskove, som formidles under "de ti spir". Mange kommuner har også eller er i gang med at etablere offentligt

.....

⁷ Jf dennes kapitel 15 "Vejvisning for cykel, ride- og vandre-ruter"

⁸ Jf Administration af nationale ruter, <http://www.vejdirectoratet.dk/DA/vejsektor/vejregler-og-tilladelser/tilladelser/Documents/Administration%20af%20nationale%20cykelruter%2001.02.13.pdf>

tilgængelige MTB-spor. Den rekreative brug af sporene, dvs. cyklister som anvender spor i deres lokalområde, overstiger langt den turismemæssige brug af sporene. På enkelte af sporene – særligt sporet i Hareskoven og sporet ved Slettestrand – er det dog lykkedes at udvikle et attraktivt turistprodukt. Det vil formentlig også ske på flere af de andre spor i fremtiden.

Service/oplevelser

Cykelvenlig overnatning, cykelvenlige kirker og cykel-puslepladser. Pausesteder og pejlemærker. App's og envejscykelleje. I de senere år er der dukket en række tiltag frem, som løfter servicen eller oplevelsen for cykelturisten. Tiltagene gør det nemmere og mere interessant at være på cykelferie i Danmark. Deres fremkomst peger på den ene side på, at kravene til service og oplevelser er stigende, både blandt cykelturister og turister på cykel; på den anden side viser de, hvordan innovative løsninger kan tiltrække turister, som formentlig ellers ikke havde valgt Danmark som destination for deres cykelferie. Flere af løsningerne vil blive nærmere gennemgået i næste afsnit.

Det gode cykelland er et resultat af både offentlige og private investeringer. Uanset om pengene kommer fra den ene eller anden hånd, er rentabilitet et nøgleord. Det offentlige kan typisk tåle en længere investeringshorisont og et mere spredt afkast, hvorimod den private turismevirksomhed typisk har et meget kort perspektiv (næste sæson) og et smalt fokus på egen forretning. Der er dog også en klar tendens til, at indsatserne tænkes sammen efter modellen offentligt støttet – privat forankret.

I sammenligning med de bedste cykelferielande halter Danmark dog bagefter på serviceområdet. Der er lokale tiltag, som løser en problemstilling eller giver en oplevelse, men der savnes de landsdækkende og nemt

tilgængelige løsninger, som løfter hele cykellandets serviceniveau. Det kunne fx være adgang til et landsdækkende udbud af kvalitetscykler, som kan lejes et sted og afleveres et andet. Bedre mulighed for at få transporteret sin cykel i tog og bus. Eller nem adgang til offentlige ladestationer til det stigende antal elcykler.

En landsdækkende løsning som de ovenfor nævnte forudsætter en betragtelig investering og et stærkt ejerskab, hvorfor offentlig-privat samarbejde kunne være relevant.

Markedsføring, formidling og analyse

Cykellandet Danmark lukrerer på en stærk dansk cykelkultur og cykelbyen København, som efterhånden er verdenskendt. Cykling forbindes med Danmark på niveau med smørrebrød. Cykling er vores Eiffeltårn (VisitDenmark, Brandmåling 2014).

Næsten alle har hørt, at Danmark er et godt land at cykle i. Men den stærke brandingværdi er i mange år ikke blevet fulgt op af markedsføring af konkrete cykelmuligheder. Der er tre hovedårsager hertil:

- en lav investeringsparathed hos cykelturismens mange og ofte små aktører;
- en lav investeringsparathed hos det offentlige turismefremmesystem;
- dårlig eller ingen koordination mellem kommuner/stat som ruteejere, turismefremmesystemet og de private aktører på ruterne.

Samtidigt øges konkurrencen internationalt om cykelturisternes gunst. Mange lande investerer derfor store summer i at tiltrække cykelturister. Det gælder i høj grad de klassiske skisportsdestinationer i og omkring Alperne,

som med cykling har etableret en stærk sommeraktivitet i deres klassiske lavsæson. Det gælder traditionelle cykelferielande som Holland og Tyskland. Og det gælder nye og mere eksotiske cykeldestinationer som Norge og New Zealand.

Med det EU-støttede Powered by Cycling: Panorama-projekt kunne der i årene 2013-2015 laves en større markedsføringskampagne på udvalgte nærmarkeder. Kampagnen, der blev varetaget af VisitDenmark, havde primært til formål at skabe opmærksomhed om projektets to hovedruter, Vestkyststruten og København-Berlin ruten, samt de 26 dertil knyttede Panoramaruter. Kampagnen gjorde dog også generelt opmærksom på Danmark som cykelferieland.

Kampagnen har haft tydelig effekt. Den havde først og fremmest den ønskede effekt på antallet og øget forbrug blandt cykelturisterne på de to ruter. Dernæst samlede kampagnen offentlige og private aktører i et tæt og stærkt samarbejde om markedsføring af cykellandet Danmark – et samarbejde, som har været kraftigt medvirkende til dannelsen af Dansk Cykelturisme i oktober 2014. Og endelig blev der til kampagnen udviklet en række værktøjer, som fremtidens kampagner kan drage nytte af.



4. Potentiale og vision

Cyklandet Danmark fremover

Som det fremgår ovenfor er cykelturisme et resultat af mange aktørers indsats. En skiltet cykelrute er blot asfalt og skilte, hvis service og oplevelser ikke har gjort den tilgængelig og interessant. Og har ingen hørt om ruten via formidling og markedsføring, er den en dyrt udviklet hemmelighed. Det kræver tæt samarbejde at få enderne til at nå blot nogenlunde sammen. At ændre kurs og få alle indsatser til at pege i samme retning er en proces, der tager tid.

Samtidig ved vi, at cykelturister ikke er, hvad de engang var. Vi ser i disse år nye kundegrupper vinde frem. Især er cykelferie blevet populært blandt aktive ældre, som efterspørger høj komfort og forkælelse. Men der er også en hastig udvikling inden for mere sportspræget cykling som MTB og landevejscykling. Generelt er cykeludflugter fra en fast base blevet meget populært. Som tidligere nævnt er næsten 8 ud af 10, som cykler på ferien, dagturscyklister. Men cykelrutenettet er primært udtænkt for dem, der skal fra A til B.

Et godt cykelland kræver løbende vedligehold og udvikling. De bedste cykellande er dem, som konstant videreudvikles for ikke bare at holde trit, men være på forkant med efterspørgslen fra brugerne.

Som det også fremgår af Arbejdspapiret om cykelturisme⁹ og rekreativ cyklisme, der ligger til grund for den nationale cykelstrategi, er der fem forhold, der skal være på plads, hvis Danmark skal kunne hævde sig i den

internationale konkurrence med henblik på at tiltrække cykelturister. Cykelturismen skal være kendetegnet ved:

- En god og oplevelsesrig trafikinfrastruktur
- En velfungerende turistserviceinfrastruktur
- En brugervenlig digital infrastruktur
- En stærk ledelse og organisation af cykelturismeaktørerne
- En målrettet international markedsføring

Cykelpotentialet på de udenlandske markeder

Som supplement til kortlægningen af turisternes cykeladfærd, når de holder ferie i Danmark, er det interessant at se på, hvor stort potentialet for cykelferie er generelt på Danmarks nærmarkeder. Her kan VisitDenmarks Brandmåling 2015 benyttes. Undersøgelsen er foretaget i starten af 2015 blandt et repræsentativt udsnit af den svenske, norske, hollandske, tyske og britiske befolkning, uanset om de har været på ferie i Danmark eller ej. Undersøgelsen spørger til deres forventede rejseadfærd for 2015 og tre år frem. Undersøgelsen viser, at der er et vist potentiale for at tiltrække udenlandske turister til cykelferie i Danmark.

.....

⁹ VisitDenmark, 3. juni 2013: "Arbejdspapir om cykelturisme og rekreativ cyklisme"

Cykling som aktivitet på ferien

1 ud af 5 hollændere og tyskere cykler regelmæssigt på deres ferier i både hjem- og udland. Volumen er således størst i Tyskland, med en befolkning på 81 mio. og næststørst i Holland, med en befolkning på godt 17 mio. Ferier med mountainbike som aktivitet er ikke nær så udbredt, men igen er der et vist volumen særligt på det hollandske og tyske marked.

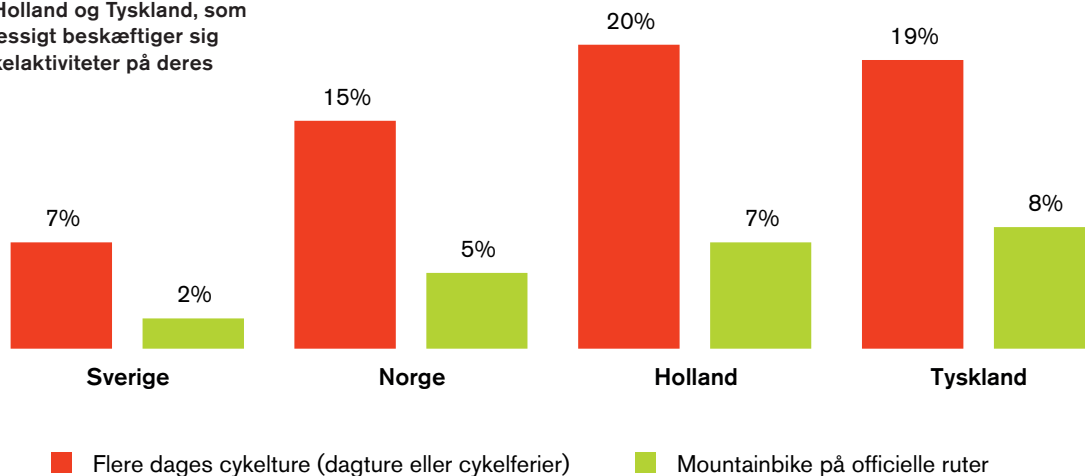
For alle markeder ses en tendens til, at hjemlandet er en foretrukken destination for ferier med outdoor aktivite-

ter, også når det gælder cykling. Markedsføringen skal indrettes efter dette – ved at give en stærk reason to go, for at forlade hjemlandet.

På det svenske og norske marked kan Danmark have en konkurrencemæssig fordel i skuldersonen, da mountainbikespor og cykelruter i Danmark stadig er farbare og vejret noget mildere. Volumeet i Norge og Sverige er ikke overvældende, men lokale aktører kan have en interesse i at bearbejde de to markeder.

Figur 7

Andel af befolkningen i Sverige, Norge, Holland og Tyskland, som regelmæssigt beskæftiger sig med cykelaktiviteter på deres ferie



Kilde: Brandmåling 2015, VisitDenmark

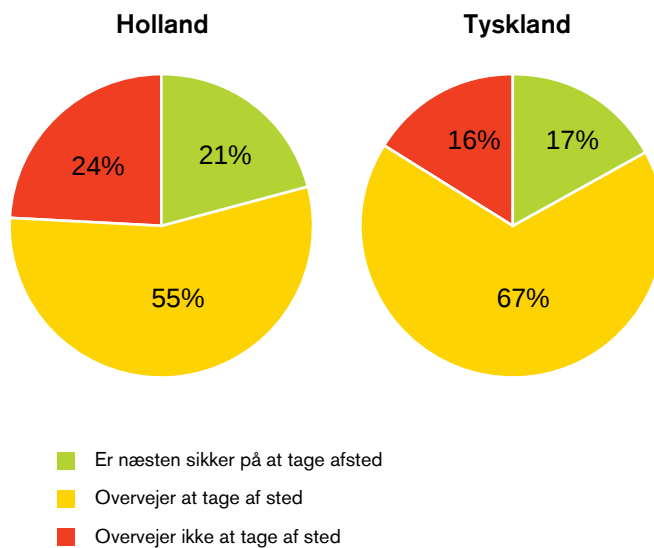


Mountainbiking som ferieaktivitet i Danmark

Blandt de hhv. 7 pct. og 8 pct. af hollænderne og tyskerne som regelmæssigt cykler på mountainbike er en ud af fem næsten sikre på, at de vil foretage denne aktivitet på en ferie i Danmark i løbet af 2015 - 2017.

Figur 8

Andel af hollændere og tyskere der regelmæssigt mountainbiker på deres ferie, og som overvejer at tage til Danmark for at mountainbike.



Kilde: Brandmåling 2015, VisitDenmark

Flere dages cykelture som ferieaktivitet i Danmark

Blandt de 20 pct. af hollænderne og tyskerne som regelmæssigt cykler dagsture eller tager på decideret cykelferie, når de holder ferie, overvejer lidt mere end en ud af ti at tage på en sådan ferie i Danmark.

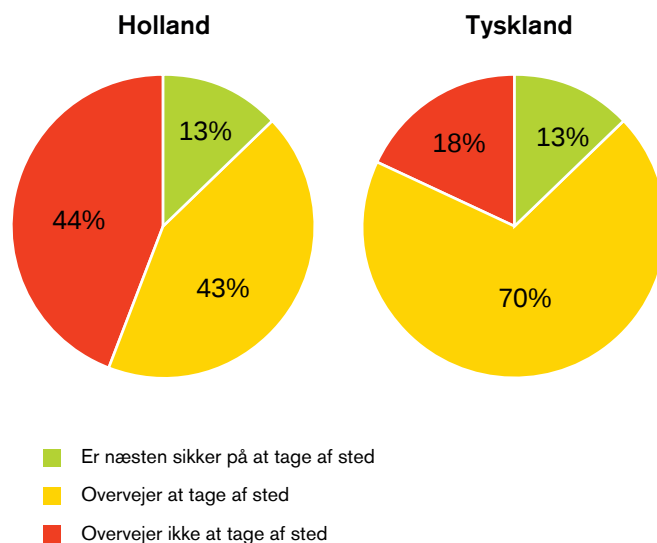
Cykling er en aktivitet som mange af turisterne i Danmark beskæftiger sig med i løbet af ferien – især kyst- og naturturisterne. Der er potentiale i at få turisterne op på cyklen som en oplevelse i sig selv eller som transportmiddel imellem oplevelser. Det vil skabe en bedre ferieoplevelse i Danmark.

Ved at udvikle konkrete cykelpakker i forbindelse med overnatningssteder, stille udstyr til rådighed samt foreslå ruter imellem lokale oplevelser, museer, attraktioner og spisesteder kan der skabes en god helhedsoplevelse for turisten, hvor cykelturen er ét af flere ferieelementer.

Når cykling sættes i forbindelse med konkrete overnatningssteder, attraktioner, oplevelser og spisesteder muliggøres et øget forbrug. Derudover kan kortere ferie med cykling som et af ferieelementerne være med til at fylde overnatningsstederne i skuldersonen.

Figur 9

Andel af hollændere og tyskere som regelmæssigt cykler dagsture på ferien eller er på cykelferie, som overvejer at tage til Danmark for at holde cykelferie.



Kilde: Brandmåling 2015, VisitDenmark

5. Væsentlige udfordringer og anbefalinger

Efter mange års stilstand er der igen kommet fokus på cykelturismen hos både offentlige myndigheder og private aktører. Der er i de senere år investeret store summer i infrastrukturforbedringer, service og oplevelser samt formidling og markedsføring. Med succes. Antallet af cykelturister er steget igennem en årrække jf. tabel 2.

Desuden er det blevet alment anerkendt, at der findes mange forskellige typer af cykelturister i spektret mellem cykelturister og turister på cykel, og at disse stiller forskellige krav til cykelferien. Det giver nye udfordringer, hvis Danmark fortsat skal hævde sig i konkurrencen med de bedste cykelferielande i verden.

Det er derfor vigtigt, at cykelturismen generelt prioriteres højt i både Erhvervs- og Vækstministeriets natio-

nale turismestrategi, Transport- og Bygningsministeriets cykelstrategi, Miljø- og Fødevareministeriets friluftspolitik og KLs politikker på erhvervs- og turismeområdet.

Inden vi vender blikket mod udfordringerne, er det vigtigt at fastholde, at Danmark er begunstiget af en række grundforudsætninger for overhovedet at kunne udvikle cykelturisme. Det gælder på den ene side de naturlige grundforudsætninger som geografi (fladt terræn, landskab, nærhed til vand) og klima (ikke for varmt, forholdsvis tørt). På den anden side de kunstige eller menneskeskabte grundforudsætninger; det være sig reelle som cykelruter, cykelstier og skilte; historiske/kulturelle som den danske cykeltradition; eller brand som billeder af cykelbyen København, Kronprinsen på cykel m.m. (Dreyer, Mühlnickel, Miglbauer: Radtourismus, 2012).

Udfordringen ligger i kontinuerligt at skabe et tilgængeligt og attraktivt cykelferieprodukt oven på grundforudsætningerne. I kapitlet fokuseres der på en række centrale udfordringer, og der gives bud på mulige løsninger. Udfordringerne er, som resten af rapporten, opdelt i kategorierne organisering, infrastruktur, service/oplevelser og formidling/markedsføring. En bruttoliste over udfordringer findes sidst i kapitlet.



Organisering

→ Der mangler udvikling og koordinering af de nationale cykelruter på tværs af myndigheder og andre involverede parter

Udfordring og konsekvens

Udfordringen er, at der ikke findes én koordinerende enhed, som sørger for at udvikle netværket af nationale cykelruter i et samarbejde mellem de involverede parter, som primært er Vejdirektoratet og kommunerne, men også Naturstyrelsen, turismedestinationerne og foreningen Dansk Cykelturisme. Siden de nationale cykelruter blev udpeget i 1993 er der ikke sket en systematisk gennemgang af de enkelte ruters linjeføring i forhold til vedligehold af skilte, trafiksikkerhed, seværdigheder, bedre kobling til byer og serviceknudepunkter, omlægninger i forbindelse med færghedlæggelser mv.

I dag er det op til den enkelte kommune at søge Vejdirektoratet om udvikling eller omlægning af linjeføringer på de nationale cykelruter. Det betyder, at hvis kommunen ikke er opmærksom på, at en rute bør omlægges fx pga. ændringer i færgeoverfarter, så sker det ikke. En kommune er heller ikke forpligtet til at skulle koordinere en omlægning med nabokommunerne, hvis omlægningen kun berører kommunen.

Konsekvensen er, at påkrævede ændringer ikke altid forekommer. National cykelrute 4 er et godt eksempel på en rute, der bør omlægges ved Kalundborg, da ruten i dag går via færgeforbindelsen Kalundborg - Aarhus, som ikke længere sejler.

En anden konsekvens er, at ruterne ikke ses i deres nationale sammenhæng. Der er ingen overordnet koordinering på tværs af kommunerne, som sikrer en sammenhængende udvikling og fornyelse af det nationale cykelrutenet. Den manglende overordnede koordinering kan have en negativ indflydelse på ruterne's kvalitet, da hver kommune ikke tilskyndes til at vurdere ruten i hele dens forløb i sammenhæng med andre kommuner.

Anbefalinger

- At der udpeges en koordinerende enhed som sikrer udvikling og koordinering af de nationale cykelruter på tværs af myndigheder og andre involverede parter. Vejdirektoratet kunne være en del af en sådan koordinerende enhed.
- At relevante nationale cykelruter får et serviceeftersyn i forhold til trafiksikkerhed, skiltning, infrastruktur, turistattraktioner, service langs ruten, kobling til kollektiv trafik mv. En systematisk gennemgang bør ske i samarbejde med de involverede kommuner, KL, Naturstyrelsen, turismedestinationer og Dansk Cykelturisme.
- At de involverede myndigheder fremsætter et forslag til et revideret linjeforløb for de nationale cykelruter, som myndighederne vil arbejde på at få realiseret inden for en tidshorisont på 5 år.

Infrastruktur

→ **Vejvisning på cykelruter er mange steder mangelfuld, og der eksisterer mange forskellige skiltepraksisser**

Udfordring og konsekvens

Kommunerne har ansvaret for skiltningen de steder, hvor de nationale cykelruter går langs kommuneveje. Det vil sige, at det påhviler den kommune, som ruten forløber igennem, at sørge for tydelig skiltning og sammenhæng i skiltningen. Vejdirektoratet har ansvaret for skiltningen de steder, hvor ruten forløber langs en statsvej ¹⁰. Naturstyrelsen har ansvaret for skiltningen på Naturstyrelsens egne arealer fx i plantager, skove mv.

I dag er der ingen, som har det fulde overblik over, hvilken stand skiltningen er i på de forskellige ruter. Efter at flere større projekter har gennemgået ruterne N1, N9, dele af N6 og N8, tegner der sig et billede af, at mange skilte ikke bliver vedligeholdet, når de er falmet, bøjet, drejet i forhold til kørselsretning mv. Der er også eksempler på skilte, der viser den forkerte vej, manglende entydighed og ofte skiltes der ikke efter Afmærkningsbekendtgørelsen og Vejreglen *Vejvisning på cykel-, ride- og vandreruter* – hæfte 4.

Sikres der ikke en ensartet skiltning på cykelruterne risikeres det, at cykelturisterne ikke kan finde vej, hvilket

giver den enkelte turist en dårlig oplevelse. En ensartet skiltning sikrer sammenhæng på tværs af kommunegrænser, og giver ruten en identitet fx ved et navn, som går igen på skiltene. En ensartet skiltning på hele ruten efterlader et indtryk til turistene om, at ruten er nem at følge. Forskellig skiltepraksis og varierende kvalitet og vedligeholdelse er med til at skade brandværdien af ruterne og dermed muligheden for at tiltrække flere cykelturister.

Anbefalinger

- **Vejdirektoratet bør i samarbejde med kommunerne, KL og Dansk Cykelturisme spille en større rolle i at forbedre skiltningen på de nationale cykelruter. Vejdirektoratet kunne evt. få tildelt opgaven med at forbedre skiltningen på relevante nationale cykelruter i samarbejde med de nævnte parter, hvis der tilføres resurser til området.**
- **At udbrede kendskabet til korrekt afmærkning af cykelruter i henhold til reglerne, fx ved konferencer, kurser, direkte henvendelse til kommuner mv.**

¹⁰ (jf. Lov om offentlige Veje § 6-8 om den almindelige opgavefordeling)



Service/oplevelser

→ **Begrænset kapacitet og tung bookingproces gør cykelmedtagning i den offentlige transport til en barriere**

Udfordring og konsekvens

På alle togstrækninger i Danmark er det muligt at tage cykler med. Men kapaciteten er begrænset, informationen svær tilgængelig og bookingprocessen kompliceret.

Den begrænsede kapacitet på togene over Storebælt skaber en flaskehals, som har konsekvenser for bevægelsen mellem Vest- og Østdanmark.

På de direkte tog mellem Danmark og Tyskland er der ingen mulighed for cykelmedtagning. Det giver besværlige rejseveje med offentlig transport, hvilket kan have betydning for antallet

af især tyske cykelturister i Danmark¹¹. Med nedlæggelsen af det københavnske nattog forsvandt den sidste mulighed for direkte cykelmedtagning til udlandet.

Noget lignende gælder for Bornholm, hvor lokale overnatningsvirksomheder melder om et større fald i antallet af cykelturister efter, at færgen blev flyttet til Køge. Cykelmedtagning på togene har ikke kunnet kompensere herfor.

Endeligt er bookingprocessen kompliceret, da man hverken kan købe cykelbilletter eller reservere plads til sin cykel (påkrævet 1.5.-31.8.) via DSB's hjemmeside eller app. Man skal ringe til kundeservice. Det er især en barriere for udenlandske turister.

.....

¹¹ En undersøgelse gennemført af Cyklistforbundet i 2013 viste, at blandt tyske langturscyklister var det at kunne tage cyklen med toget det mest afgørende aspekt, når cykelferien skulle planlægges. Det betød mere end godt kortmateriale og adgang til billige overnatningsmuligheder <https://www.cyklistforbundet.dk/cykelviden/~media/Files/Alt%20om%20cykling/Cykelviden/Panorama/20130909%20Panorama%20185%20tyske%20cykelentusiaster%20om%20DK%20maj%202013.ashx>



Anbefalinger

- Det bør undersøges, hvilket behov der er for at få mere kapacitet til cykler på visse togstrækninger i Danmark¹². Kapaciteten behøver ikke være tilgængelig på samtlige daglige afgang; der kan fx indsættes særlige cykeltog, som kører i sæsonen (april-oktober).
- Det bør være muligt, men ikke obligatorisk (som det er nu i perioden 1.5.-31.8.), at reservere en cykelplads i IC/IC Lyn-togene. Der bør være kapacitet nok, så cykler uden forudgående pladsreservation kan medtages. Det bør også undersøges, om forsendelse af cykler med DSB kan genoptages.
- Køb af cykelbillet og reservation af cykelplads bør kunne lade sig gøre via de værktøjer, som DSB stiller til rådighed: Hjemmesiden og app'en.
- Det anbefales, at der dannes et mobilitetsnetværk mellem DSB og cyklistorganisationer som Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme, så der kontinuerligt kan arbejdes sammen om bedre cykelmedtagning og andre servicetiltag til fremme af mobiliteten i landet.

.....

¹² Det gælder særligt over Storebælt, til/fra Bornholm og på de direkte tog mellem Danmark og Tyskland.

→ **Cykelturisternes spredning gør det vanskeligt for turismeaktører at tilbyde produkter af høj kvalitet**

Udfordring og konsekvens

For de mange små turismeaktører, der tegner billedet af cykelturismens udbud af services og oplevelser i Danmark, kan det være svært at tiltrække nok cykelturister eller turister på cykel til at skabe en rentabel forretning. Det hæmmer investeringsparathed og har typisk som konsekvens, at der investeres i middelmådige udlejningscykler, og at services som fx bagagetransport ikke tilbydes.

Det er især en udfordring for de mange turister, som ikke har planlagt cykelaktiviteter hjemmefra, men som på destinationen bliver inspirerede til en cykeltur. Hvis de ikke finder udlejningscykler i den forventede kvalitet, er risikoen for at aktiviteten helt droppes stor.

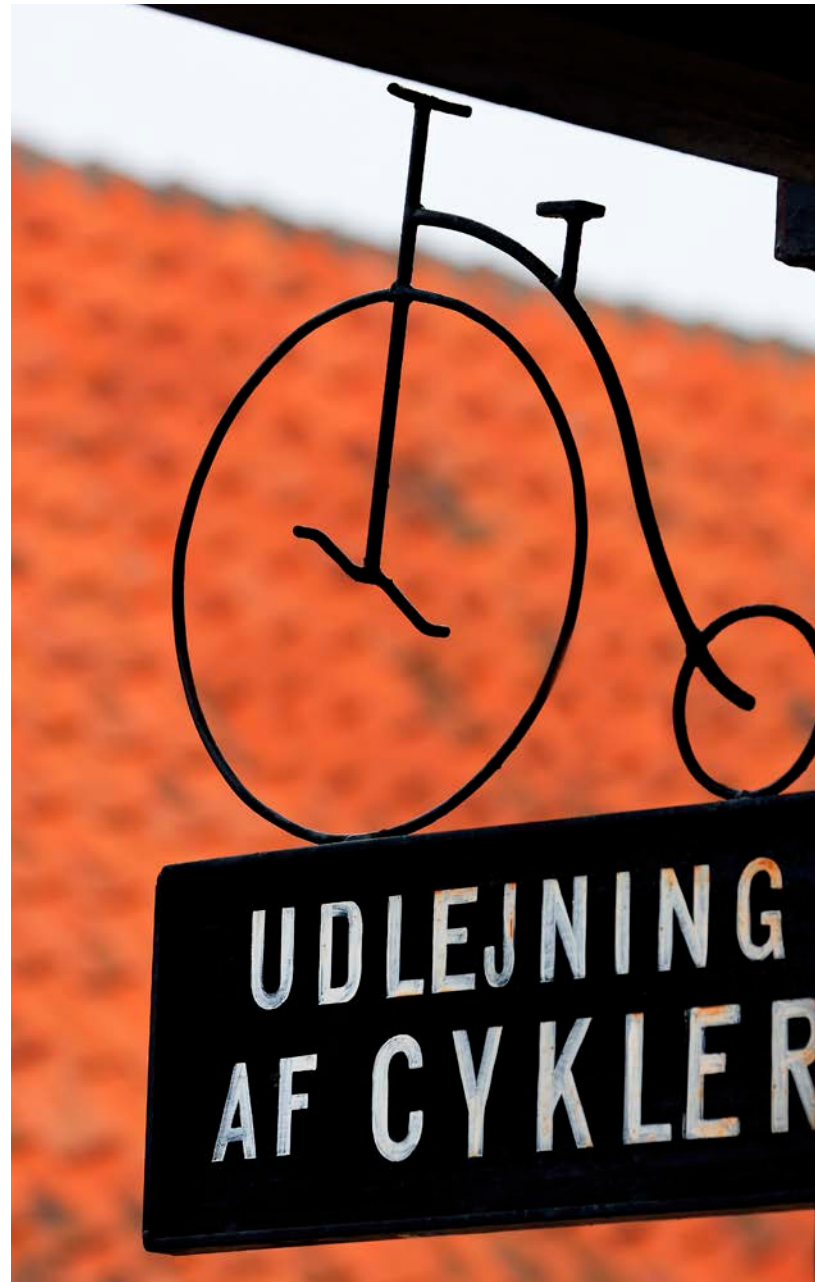
Det kan dog også være en udfordring for cykelturisten, som gerne vil på cykelferie i Danmark, men som i Danmark ikke finder et tilstrækkeligt udbud af færdigpakkede ture med overnatning, bagagetransport og cykelleje og derfor søger mod andre destinationer.

Det vil i sidste ende betyde at Danmark tiltrækker færre cykelturister eller turister på cykel, hvis servicen og mulighederne ikke udvikles.

Man bør derfor arbejde strategisk med at styrke erhvervet i etableringen af rentable forretningsmodeller og opbygge stærke værdikæder/oplevelsesklynger, der muliggør et sammenhængende udbud af kvalitetsprodukter/-services til cykelturister i områder med særligt potentiale for udvikling af cykelturisme-destinationer.

Anbefalinger

- At cykelturismen udvikles målrettet i de destinationer og langs relevante lange ruter, som har det største turistmæssige potentiale.
- At der sikres bedre virksomhedsforankring af de offentligt støttede/initierede cykelturismeindsatser, fx ifm. udvikling af nye ruter.
- At de enkelte turismeaktører klædes bedre på til at udvikle deres forretning inden for cykelturisme og aktiv naturturisme generelt.
- At der udvikles nye og bakkes op om eksisterende landsdækkende, kommercielle services, som den enkelte turismeaktør kan trække på, fx kortløsninger, leasingcykler, bookingplatform.



Markedsføring, formidling og analyse

→ Begrænset viden om cykelturister og manglende strategisk satsning af cykelturisme i Danmark

Udfordring og konsekvens

Som Cykelstrategien fra 2014 og denne rapport har af-
dækket, er vores viden om cykelturister i Danmark stadig
forholdsvis begrænset. Den vigtigste kilde er Turistunder-
søgelsen, som VisitDenmark gennemfører hvert 3. år.
Undersøgelsens formål er dog at give et bredt billede af
alle turisters adfærd. Derfor er der mange ting, den ikke
går i dybden med.

En repræsentativ og dybdegående analyse af cykelturis-
men i Danmark, herunder dokumentation af cykelturis-
mens økonomiske betydning, har der ikke været resurser
til at gennemføre. Særligt en analyse af cykelturister, der
overnatter på ikke-kommercielle overnatningssteder, er
meget ressourcerævende. Det er ikke desto mindre
vigtigt at få uddybet vores viden om efterspørgslen, så
der bliver et bedre grundlag for at tilpasse produkter og
målrette markedsføringen.

Powered by Cycling: Panoramaprojektet var den største
satsning på cykelturismeområdet i rigtig mange år, hvor
der som tidligere nævnt blev videreudviklet og mar-
kedsført 2 ikoniske, nationale ruter inkl. lokale "sløjfer".
Denne strategi bør fortsættes, således at der kommer
flere "panoramaruter" (fx knyttet op på Hærvejen og den
kommende Østersørute). Dansk Cykelturisme oplever,
at mange kommuner, Vejdirektoratet, Dansk Kyst- og

Naturturisme mfl. igen begynder at støtte op om udvik-
lingsopgaverne, bla. gennem et nyt EU-projekt REACT.
Men selv om VisitDenmark ser et stort potentiale for
dansk cykelturisme, så har VisitDenmark ikke midler til
at markedsføre cykelturismen alene. Parterne i Dansk
Cykelturisme har i dag mere end nok i at investere i
udviklingsdelen, men udvikling uden markedsføring giver
ikke mening på længere sigt. Enten burde parternes
investeringer fokuseres på udvikling og markedsføring
af færre ruter, eller også bør der findes nye investorer til
markedsføringen, fx landdistriktsmidler, regionale midler,
fonde mv. Investeringerne vil kunne tjene sig ind igen.
Effekterne af Panoramamarkedsføringsindsatsen viste
rigtig gode resultater fx både i øget antal cykelturister,
flere tilpassede cykelprodukter mv.

Anbefalinger

- At der gennemføres en analyse af cykelturisternes
efterspørgsel og forbrug for i højere grad at kunne
tilpasse udbuddet af infrastruktur, service mv. og at
kunne målrette markedsføringen.
- At der skabes opbakning til en langsigtet markeds-
føringssatsning med henblik på at realisere det store
potentiale for dansk cykelturisme.



Bruttoliste over udfordringer

Der er udarbejdet en ikke udtømmende "bruttoliste" og herudfra har Ekspertgruppen for Cykelturisme udpeget de vigtigste udfordringer og uddybet dem i afsnittet ovenfor. Der er ikke udarbejdet anbefalinger til hver udfordring i "bruttolisten", men blot peget på, hvilke udfordringer og afledte effekter og konsekvenser af situationen det medfører.

Udfordring	Konsekvenser (afledte effekter og konsekvenser af situationen i dag)
→Infrastruktur	
Manglende kortlægning af det officielle rutenetværk	Det er svært at formidle rutenetværket via kort og hjemmesider.
Manglende viden om ruternes tilstand ift. underlag, skiltning, trafiksikkerhed m.m.	Det er svært at give anbefalinger vedr. ruter. Hvilke ruter er gode, hvilke ruter er børnevenlige etc.?
Uensartet brug af reglerne for skiltning og afmærkning samt store variationer i vedligeholdelsestilstand.	Stor risiko for, at cykelturister farer vild. Skader brandværdien af vores cykelruter.
Store dele af Danmarks stadig mere ekstensive cykelvenlige infrastruktur er ikke formidlet via cykelskilte.	Som cykelturist eller turist på cykel er der mange områder med meget få eller ingen afmærkede ruter at vælge imellem.
Rutenettet opfylder ikke moderne cyklisters behov	Det officielle rutenet består primært af a til b-ruter, mens de fleste rekreative brugere søger dagsture, som starter og slutter samme sted (sløjfer).
→Service/oplevelser	
Begrænset kapacitet, dårlig information og tung bookingproces gør cykelmedtagning i den offentlige transport til en barriere.	Cykelmedtagning i den offentlige transport betyder meget for tilgængeligheden af cykellandet Danmark. Danmark går glip af både indenlandske og udenlandske cykelturister.
Svagt værdikædesamarbejde og begrænset gæstevolumen gør tilstedeværelsen af produkter/ydelse såsom gode udlejningscykler og bagagetransport sporadisk.	Cykelturister har ikke adgang til de samme produkter/tydelser, som de har i de bedre cykellande.
Begrænset mulighed for opladning af elcykler i byer og andre knudepunkter.	Danmark går glip af det stigende antal cyklister, som kører på elcykler.

Udfordring

Konsekvenser

(afledte effekter og konsekvenser af situationen i dag)

→Aktører og organisering

Uklar ansvarsfordeling mellem Vejdirektoratet, kommuner og andre aktører.	Svært at lave nødvendige ændringer af eksisterende ruter.
Store dele af rutenetværket trænger til genvurdering ift. linjeføringer. Begrænset koordination mellem cykelturismens mange aktører i drift, udvikling og markedsføring af cykelturisme.	Der bliver brugt ressourcer til vedligeholdelse af ruter, som anvendes af meget få cyklister. Mange ruter har linjeføringer, som ikke er optimale ift. trafiksikkerhed, oplevelser og service. Danmark får ikke nok ud af de ressourcer, der bruges på cykelturisme.
Spredte og begrænsede midler til drift, udvikling og markedsføring af cykelturisme.	Risiko for mange små projekter med begrænset effekt.
Mange regionale og nationale ruter har ingen ansvarlig organisation.	Der er ingen til at koordinere vedligehold, udvikling og markedsføring af ruterne.

→Markedsføring, formidling og analyse

Manglende overblik og viden om cykelturisterne.	Potentielle cykelturister kan ikke rammes målrettet med produkter eller via kampagner.
Manglende strategisk satsning på markedsføring af cykellandet Danmark.	Cykellandet Danmark forbliver en hemmelighed.
Manglende investeringsparathed i markedsføring fra turismeerhvervets side.	Cykellandet Danmark forbliver en hemmelighed.
Manglende parathed fra turismeerhvervets side til at samarbejde med turoperatører.	Danmark går glip af den stigende efterspørgsel efter færdigpakkede ture.
Ingen digital oversigt over rutenettet i Danmark.	Cykelturister må sammenstykke information fra mange kilder.
Få guidebøger som beskriver cykellandet Danmark.	Begrænset inspiration eller vejledning til cykelferien i Danmark.

6. Litteraturliste

- ADFC: Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten
- Danmarks Statistik, <http://www.danmarksstatistik.dk/>
- Dreyer, Alex m.fl.: Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven (2012)
- EuroVelo.org
- Powered by Cycling: Panorama: Danmark – en destination for international cykelturisme (rapport udgivet ifm. projektet) http://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2016/02/panorama_72dpi_enkeltsidet.pdf
- Saabye Simonsen m.fl: Cycling Tourism (1998)
- Vejdirektoratet: Administration af nationale ruter <http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejsektor/vejregler-og-til-ladelser/tilladelser/Documents/Administration%20af%20nationale%20cykelruter%2001.02.13.pdf>
- VisitDenmark: Brandmåling 2014
- VisitDenmark: Brandmåling 2015, http://www.visit-denmark.dk/sites/default/files/vdk_images/PDF-and-other-files/Analyser/2015/brandmaaling_2015.pdf
- VisitDenmark: Turistundersøgelse 2014
- VisitDenmark: Arbejdsrapport om cykelturisme og rekreativ cyklisme (3. juni 2013)
- VisitDenmark: Turismens økonomiske betydning i Danmark, 2015
- Transportministeriet: Den nationale cykelstrategi: Danmark – op på cyklen (2014) <http://www.trm.dk/da/publikationer/2014/den-nationale-cykelstrategi>
- Transportministeriet: Cykelturisme og rekreativ cykling, Arbejdsrapport 2 – Den nationale cykelstrategi 2013
- <http://www.trm.dk/da/temaer/ny-cykelstrategi-2013/arbejdsrapporter-og-arbejdsgruppe>

Bilag 1

Årets cykelturismeløsning 2015

I maj 2015 åbnede konkurrencen om at blive kåret som årets cykelturismeløsning for ansøgninger.

Vejdirektoratet modtog 21 ansøgninger:

- 18 ansøgninger, som blev indstillet til behandling hos Ekspertgruppen for Cykelturisme
- 3 ansøgninger, som ikke levede op til kravet om at være igangsat eller gennemført

Vinderen blev Bed+Bike certificeringsordningen, som Aktiv Danmark ved Dansk Turismefremme står bag. Ordningen er baseret på at få indført cykelvenlige overnatningssteder i hele landet til cykelturisterne. Den blev indført i 2014 og fik det første år godt 170 private overnatningssteder til at lade sig certificere.

Tre andre projekter var med i kapløbet om at blive kåret som årets cykelturismeløsning. Det var MTB-tours med cykelleje one-way Berlin - København, VisitNordsjælland med projektet Kærlighed på cykel et cykelturismekoncept og Kirkefondet med projektet cykelvenlige vejkirker. Projekterne er nærmere beskrevet i bilag 2.





Bilag 2

Cases

Titel	Kærlighed på cykel
Kategori	Service/oplevelser, formidling/markedsføring
Forankring + evt. partnere	VisitNordsjælland
Periode	2012-2015 (som projekt)
Kort beskrivelse	"Kærlighed på cykel" er et turismekoncept, som giver inspiration og anvisning samt tilbyder konkrete produkter til en cykelferie i Nordsjælland.
Længere beskrivelse	Konceptet består af en række turforslag til dagsture på cykel. Turforslagene binder områdets oplevelser og overnatningssteder sammen under forskellige temaer (fx kultur, gastronomi eller maritime oplevelser). De enkelte turforslag kan kombineres til en længere cykelferie i området. Ved siden af de konkrete turforslag er der skabt en (ny) fortælling om cykelferien med fokus på afslapning og komfort. Konceptet formidles i form af en "roadbook", hvori alle turforslagene er samlet. Der er også indgået samarbejde med turoperatører om salg af konkrete cykelferiepakker. Pakkerne indeholder typisk overnatning, lejecykel og bagagetransport. Og endelig har man gjort det nemt for alle turismeaktører i området at formidle konceptet.
Målgruppe(r)	Voksne par uden børn
Geografisk udbredelse	Nordsjælland
Hvilken udfordring løser casen?	Konceptet og de tilhørende pakker gør det nemt, bekvemt og komfortabelt at komme på cykelferie. Det er et godt tiltag til turister, som ellers ville have valgt en anden ferieform eller en anden destination.
Investering/støtte	Konceptet "Kærlighed på cykel" blev udviklet i forbindelse med et større destinationsudviklingsprojekt for Kongernes Nordsjælland, som blev støttet af den Europæiske Fond for Regionaludvikling.
Effekter	40 rejsebureauer er tilknyttet konceptet og sælger cykelferier i og til området. I 2015 var "Danish Castles and Coasts", som er navnet på en cykelferie i området, for andet år i træk en engelsk turoperatørs (Inntravel) bedst sælgende cykelpakke. Den danske turoperatør Ruby Rejser har også haft udsolgt på deres pakker i området.
Potentiale	Har potentiale for at konceptet kan udbredes til andre steder i landet.
Link	http://www.visitnordsjaelland.dk/nordsjaelland/gastronomi/kaerlighed-paa-cykel

Titel	Havneringen	
Kategori	Infrastruktur, service/oplevelser, formidling/markedsføring	
Forankring + evt. partnere	Projektet er forankret i Københavns Kommune, støttet af Vejdirektoratet og samarbejder med en lang række lokale aktører på ruten. Herudover samarbejdes der med turistorganisationerne Wonderful Copenhagen, VisitDenmark og cykelorganisationer som Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme.	
Periode	Havneringen åbner officielt d. 29. maj 2016	
Kort beskrivelse	Havneringen er Københavns nye cykelrute langs Københavns inderhavn. Den fører gennem maritim kulturarv, historiske attraktioner, hverdagsliv og havneområder, hvor nye bydele skyder op. Det er genvejen til at opleve det mangfoldige København på en cykeltur, løbetur eller afslappet gåtur.	
Længere beskrivelse	Havneringen bliver en 13 km lang cykel og gangrute, der går fra Inderhavnsbroen i nord til slusen i syd, men kan også opleves i mindre havneringe på 2, 4 og 7 km. Cykelruten tilbyder en omfattende og kontrastfuld cykeloplevelse med en forbindelseslinje, der omfatter klassiske destinationer, havn, vand, grønne områder, stemningsfuldt byliv, indkøbsmuligheder og prisvindende arkitektur. Det drejer sig med andre ord om en ubesværet rejse på to hjul eller til fods – med fokus på det helt særlige perspektiv og den helt særlige formidling af byen, hvor forholdet mellem vand og land vil være en særlig fascinationskraft, som inspirerer og tiltrækker mennesker.	
Målgruppe(r)	Cykelturister, turister på cykel og københavnere	
Geografisk udbredelse	København	
Hvilken udfordring løser casen?	At skabe ny cykeltrafik samt udnytte Københavns status som cykelby til at tiltrække turister til både København og resten af landet. Havneringen giver nemmere adgang til grønne områder og aktiviteter i de forskellige bydele og ikke mindst sammenhæng til områder i byen, som tidligere har været svært tilgængelige. Samtidig vil turen rundt om havnen have en kvalitet, der vil sikre international opmærksomhed og som vil være et stort aktiv i arbejdet med at få turister til København og til det øvrige Danmark.	
Investering/støtte	28.960.000 kr.	
	Egen andel (60%)	17.376 tkr
	Cykelpulje andel (40%)	11.584 tkr
Effekter	Havneringen er endnu ikke indviet, hvilket gør det vanskeligt på nuværende tidspunkt at dokumentere effekterne af denne.	
Potentiale	København er kendt som en af verdens bedste cykelbyer og Havneringen har et stort potentiale som katalysator for mere professionelt arbejde med Københavns branding som verdens bedste cykelby. Målet er at etablere et markant projekt som de mange parter med en interesse i dette kan samles om.	
Link	www.havneringen.dk	

Titel	Bed+Bike
Kategori	Service/oplevelser, formidling/markedsføring
Forankring + evt. partnere	Dansk Turismefremme
Periode	2014-
Kort beskrivelse	Bed+Bike er en tysk udviklet mærkningsordning for cykelvenlige overnatningssteder, som Dansk Turismefremme har indført i Danmark.
Længere beskrivelse	Mærkningsordningen Bed+Bike er en kvalitetsmærkeordning for cykelvenlige overnatningssteder, der har eksisteret siden 1995 i Tyskland. I regi af projektet Powered by Cycling: Panorama blev ordningen i 2014 indført i Danmark. Ordningen indeholder kriterier for, hvad et overnatningssted som minimum skal leve op til for at blive certificeret som cykelvenligt. Det være sig kriterier som mulighed for blot en overnatning, sikker cykelparkering, adgang til værktøj og tørrerum, samt informationsmateriale om cykelmuligheder. På den måde initierer ordningen udvikling af servicetiltag hos overnatningsbranchen. Samtidigt er ordningen også et formidlings- og markedsføringstiltag for såvel det enkelte overnatningssted som for hele netværket af Bed+Bike certificerede steder. Alle steder er samlet på Bed+Bikes danske hjemmeside og kan desuden fremsøges fra den tyske moderside. Da Bed+Bike efterhånden er et meget kendt brand blandt tyske cykelturister har tilstedeværelsen af danske steder på den tyske side en god markedsføringsværdi.
Målgruppe(r)	Alle cykelturister
Geografisk udbredelse	Hele Danmark
Hvilken udfordring løser casen?	Bed+Bike højner servicen hos de cykelvenlige overnatningssteder og gør det nemt for cykelturister at finde egnede overnatningssteder. Ordningen gør det desuden muligt for mange små overnatningsvirksomheder at indgå i målrettet markedsføring.
Investering/støtte	Bed+Bike blev indført og konverteret til danske forhold i forbindelse med cykelturismeudviklingsprojektet Powered by Cycling: Panorama, som blev støttet af den Europæiske Fond for Regionaludvikling.
Effekter	I løbet af 2014 og 2015 har ordningen opnået 145 medlemmer i Danmark.
Potentiale	Der er potentiale for at udvide ordningen til flere overnatningsvirksomheder og at skabe mere service på de enkelte steder.
Link	http://www.danskturismefremme.dk/danskturismefremme/bedbike-i-danmark

Titel	Cykelvenlige kirker
Kategori	Service/oplevelser, formidling/markedsføring
Forankring + evt. partnere	Kirkefondet
Periode	2014-
Kort beskrivelse	Kirker er naturlige pejlemærker i det åbne land og frekventeres ofte af cykelturister. Med konceptet "cykelvenlig kirke" øges servicen til cykelturisterne.
Længere beskrivelse	Det er svært at være på cykeltur i Danmark uden at komme forbi en kirke på sin vej. De ca. 2.500 kirker fordelt over hele landet fungerer glimrende som orienteringspunkter og pausesteder, uanset om man er på en lang eller kort cykeltur. Et er, at kirken og kirkegården ofte er en oplevelse i sig selv, noget andet er, at man her ofte har adgang til et toilet og en vandhane. Konceptet "cykelvenlig kirke" er inspireret fra et lignende koncept i Tyskland. Det handler om, hvordan kirkerne på en nem måde kan højne servicen for cykelturister – og derved tiltrække flere. For at blive cykelvenlig kirke, skal følgende kriterier være opfyldt: Der skal være et sted, hvor cyklen kan parkeres, der skal være mulighed for at få fyldt sin vandflaske, og der skal være en luftpumpe til rådighed. Derudover er der en række tillægskriterier, som ikke er obligatoriske. Kirkefondet har de seneste 15 år udgivet to foldere, en for hhv. Vest- og Østdanmark, om Vejkirker og andre åbne kirker. Fra og med 2014 er de cykelvenlige kirker tydeligt markeret i folderne. Der arbejdes pt. på et digitalt kort, så man kan finde nærmeste cykelvenlige kirke via sin smartphone.
Målgruppe(r)	Alle cykelturister og turister på cykel
Geografisk udbredelse	Hele Danmark
Hvilken udfordring løser casen?	De cykelvenlige kirker afhjælper – især i de mere tyndt befolkede egne af Danmark – de helt grundlæggende behov for at forrette sin nødtørft og tanke op undervejs.
Investering/støtte	"Cykelvenlige kirker" blev initieret af cykelturismeudviklingsprojektet Powered by Cycling: Panorama, som blev støttet af den Europæiske Fond for Regionaludvikling, men er primært udviklet af Kirkefondet.
Effekter	Kirkefondet har registreret 108 cykelvenlige kirker i konceptets første leveår. De forventer, at tallet vil stige yderligere i de kommende år. Til sammenligning er der i alt 407 kirker med i folderne.
Potentiale	Der er potentiale dels for at udvide ordningen til flere kirker, dels for at skabe mere service i de enkelte kirker.
Link	http://vejkirker.dk/

Titel	"One-way"-cykelleje på København-Berlin ruten
Kategori	Service/oplevelser
Forankring + evt. partnere	MTB Tours
Periode	2012-
Kort beskrivelse	Flere og flere turister cykler på den kendte cykelrute mellem København og Berlin, og "One-way"-cykelleje dækker et stigende behov fra cykelturister, der ikke ønsker at vende tilbage til udgangspunktet med cyklen.
Længere beskrivelse	Vi ser i disse år en stigende efterspørgsel efter A til B-leje af cykler egnede til længere ture. Det er oftest oversøiske turister, som kun er relativt kort tid i Danmark, som gerne cykler længere ture, men som ikke ønsker at bruge unødigt tid på returtransport med fly, bus eller tog for at aflevere cyklen. De oversøiske turister er i sammenligning med cykelturister fra Europa mere tilbøjelige til at leje cykler på destination, da det ofte er mere bekvemt og billigere end at tage deres egne med i flyet. Siden 2012 har MTB Tours i samarbejde med en cykeludlejer i Berlin tilbudt udlejning af touringcykler og tasker på ruten København-Berlin. Det har været en god succes, og er logistisk forholdsvis nemt at styre så længe der nogenlunde er lige mange, der cykler i hver retning. MTB Tours har siden udviklet samme service mellem Århus og København.
Målgruppe(r)	Alle cykelturister på København-Berlin ruten
Geografisk udbredelse	København-Berlin ruten
Hvilken udfordring løser casen?	På København-Berlin ruten løser tilbuddet en konkret udfordring med manglende cykelmedtagingsmuligheder i de direkte toge. Udlejning til cykelturister der ikke ønsker en returrejse.
Investering/støtte	Er primært udviklet af MTB Tours og dennes samarbejdspartner i Berlin. "One-way"-cykelleje blev initieret af cykelturismeudviklingsprojektet Powered by Cycling: Panorama, som blev støttet af den Europæiske Fond for Regionaludvikling.
Effekter	Ca. 125 cykelturister lejede i 2015 cykler mellem København og Berlin. Turisterne bruger i gennemsnit ca. 5 dage i Danmark.
Potentiale	A til B-cykelleje har potentiale til at blive en landsdækkende service mellem en række relevante danske og udenlandske knudepunkter.
Link	http://mtb-tours.com/proin-in-quam-est-turpis-duis/copenhagen-to-berlin/

Titel	Opgradering af cykelmuligheder i Nationalpark Thy
Kategori	Infrastruktur, Service/oplevelser, formidling/markedsføring
Forankring + evt. partnere	Nationalpark Thy og Thisted Kommune
Periode	2007-2015
Kort beskrivelse	Nationalpark Thy er gjort tilgængelig og cykelvenlig gennem store infrastrukturforbedringer.
Længere beskrivelse	I en årrække er cykelmuligheder i Nationalpark Thy blevet opgraderet. Det gælder infrastrukturen, servicen og oplevelserne samt formidlingen og markedsføringen. Især på infrastrukturuområdet er der sket store forbedringer. Der er etableret nye cykelstier i eget tracé, som gør det nemmere og sikrere at komme rundt i parken. National cykelrute 1, Vestkyststruten, som går tværs gennem nationalparken, er blevet testet og opgraderet og forbinder nu de største natur- og kulturhistoriske seværdigheder på en 67 km lang strækning fra Agger Færgehavn i syd til Hanstholm i nord. Cykelstierne er etableret med forskellige typer af belægning – grus, stenmel, asfalt og beton – og med forskellige typer af rodspærre. Dermed er der opnået mange erfaringer med etablering af cykelstier i naturområder, som kan anvendes af andre. Den nye infrastruktur er suppleret med cyklistvenlige pausesteder, hvor cyklisterne kan tanke vand, læse om området og spise deres madpakke eller nyde en kop kaffe eller en is. Cykelmulighederne er formidlet via guide, kort og app. Endeligt er det værd at fremhæve, hvordan der i forbindelse med cykeltiltagene er skabt et stærkt netværk mellem lokale virksomheder, kirker, turistorganisationer m.fl.
Målgruppe(r)	Alle cykelturister og turister på cykel
Geografisk udbredelse	Nationalpark Thy
Hvilken udfordring løser casen?	Nationalparkens enorme uspolerede areal er gjort tilgængeligt for både cykelturister og turister på cykel gennem infrastrukturforbedringer, service og formidling.
Investering/støtte	Opgraderingen er sket i forbindelse med flere projekter og med støtte fra mange fonde, særligt Arbejdsmarkedets Feriefond, Friluftsrådet, Lokale- og Anlægsfonden, Vejdirektoratet, Klima- og Energiministeriets Grønne ordning, den Europæiske fond for Regionaludvikling, KUP-midler m.fl.
Effekter	Der er målt en væsentlig stigning af cyklister på Vestkyststruten og på Thyborøn-Agger færgeoverfarten.
Potentiale	Der er potentiale for endnu flere langturscykelturister på Vestkyststruten og flere endagscykelturister i nationalpark Thy. De erfaringer, der er gjort med forskellige belægningsformer, har desuden mulighed for at blive anvendt andre steder.
Link	http://nationalparkthy.dk/oplev-nationalparken/aktiviteter/cykeltur/

Titel	Nordjyske Jernbaners (NJ)cykelmedtagning
Kategori	Service/oplevelser, formidling/markedsføring
Forankring + evt. partnere	Nordjysk Trafiksselskab (NT) der driver regionalbustrafikken i Nordjylland og Nordjyske Jernbaner (NJ) der driver togforbindelserne mellem Frederikshavn - Skagen og Hjørring - Hirtshals.
Periode	Er allerede i drift på NJ's tog mellem hhv. Frederikshavn - Skagen og Hjørring - Hirtshals.
Kort beskrivelse	NJ's togmateriel udmærker sig ved - hvis der er plads - at tilbyde cyklisterne fine muligheder for at medbringe cyklen i toget.
Længere beskrivelse	I NJ's togmateriel er gulvet i indstigningsområdet i niveau med togperronen. Det er derfor let at få cyklen af og på toget, hvilket er vigtigt, både for cykelturisten med oppakning og cykelpendleren. Cykelturister kan købe en billet til cyklen i toget. De skal ikke ud af toget og tilbage til et billetkontor eller en billetautomat på perronen for at købe billet.
Målgruppe(r)	Cykelturister, turister på cykel og cykelpendlere
Geografisk udbredelse	I øjeblikket: Frederikshavn, Skagen, Hjørring og Hirtshals
Hvilken udfordring løser casen?	Fra foråret 2017: Større del af Nordjylland At flere tager cyklen med toget for at tage på enten en endagstur eller på en længere cykeltur med oppakning. Imødekommer cykelturisters behov for at blive transporteret "det sidste stykke" til cykelferens mål. Som pendler løser den problemet med at skulle have en cykel i hver ende af toget.
Investering/støtte	Mulighed for at medtage cykler i toget kan medføre behov for investering i yderligere togmateriel.
Effekter	Flere cykelturister – fordi de får mulighed for at kombinere cykeltransport med togtransport. Flere vil bruge cyklen som tilbringer til togtransport hvis mulighederne for at medbringe cyklen i toget gøres bedre.
Potentiale	Potentialet for yderligere udbredelse er stort. Bedre og lettere mulighed for at medbringe cyklen i toget kan udbredes til alle DSB's fjern- og regionaltog samt alle private lokaltog i landet.
Link	http://www.njba.dk/cykler.aspx

Medlemmer af Ekspertgruppen for Cykelturisme:

- Cyklistforbundet
- Dansk Cykelturisme
- Dansk Kyst - og Naturturisme
- Frederikshavn Kommune - repræsentant for KL
- Københavns Universitet
- RUC - Repræsentant for Turismeforskere i Danmark
- Vejdirektoratet
- VisitDenmark

Sekretariatet Vejdirektoratet

