

National undersøgelse af unges cykelvaner

Afrapportering af analyse udarbejdet i forbindelse med Cykeltopmødet 2022

Operate A/S



Indhold

Metode	s. 2
Unges holdning til cykling	s. 5
Unges cykeladfærd	s. 10
Barrierer for cyklen	s. 18
Hvad kan fremme cykeladfærd?	s. 27
Segmentering af danske unge	s. 34
Konklusion og anbefalinger	s. 44

Forord

Danmark er en cykelnation. Det er der udbredt enighed om. Der er også en række tegn på, at cykelnationen er under pres, fordi danskerne cykler mindre.

Unge er en vigtig målgruppe i bestræbelsen på at fastholde cykling som udbredt adfærd blandt danskerne.

Denne rapport indeholder resultatet af et repræsentativt survey blandt unge i hele Danmark. Det afdækker unges cykeladfærd, holdninger til cykling og vigtig kontekst, som kan bruges til at forstå, hvad der flytter unges cykeladfærd.

Resultaterne er fremlagt ved Cykeltopmødet 2022 i forbindelse med Tour de France starten, Grand Départ, i Danmark i sommeren 2022.



Metode

Data i analysen er indsamlet af Megafon i perioden 20. maj til 10. juni 2022.

Respondenterne er rekrutteret på baggrund af et udtræk fra CPR-registret og efterfølgende kontakt via e-boks.

Data er indsamlet gennem en kombination af internetbesvarelser og telefoninterview for at sikre repræsentativitet.

Den maksimale usikkerhed på besvarelser, hvor alle respondenter indgår, er beregnet til $\pm 1,8$ pct.

Spørgeskemaet bag analysen er udviklet på baggrund af workshop med en række aktører i feltet. Bemærk, der er i undersøgelsen ikke spurgt ind til sæsonvariation i cykeladfærd, da dette var udenfor rammerne af det mulige omfang af survey.

Data i analysen

Analysen er baseret på 2.953 surveyinterview med unge i alderen 15 til 25 år.

Der er sikret repræsentativ fordeling på køn, alder og region.

Undersøgelsen er således nationalt repræsentativ.

Supplerende datagrundlag

Analyserapporten baserer sig foruden den gennemførte spørgeskemaundersøgelse på et udvalg af tidligere undersøgelser og datakilder.

Nærværende rapport er således med til at videreudbygge det eksisterende vidensgrundlag om unges cykling med særligt fokus på adfærd og potentialet for adfærdsforandring.

Referencer

[Center for Transport Analytics – DTU Transport. Transportøkonomiske Enhedspriser. Maj 2022.](#)

[Center for Transport Analytics – DTU Transport. Transportvaneundersøgelsen 2021.](#)

[Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme. Faktaark. 2022.](#)

[Operate A/S for Vejdirektoratet. Sådan får vi adfærdsforandring i cykelåret 2022. November 2021.](#)

[Incentive for DI Transport. Effekter af cykling. 2022.](#)

Unges holdning til cykling



Ung i en cykelnation

Danmark er en cykelnation. Det er der udbredt enighed om. Der er også en række tegn på, at cykelnationen er under pres, fordi danskerne cykler mindre.

De unge har en særlig plads i denne fortælling. Både fordi de unge (sammen med børnene) er den gruppe i samfundet, som cykler mest, og fordi de unges ændrede adfærd væk fra cyklen ses som en væsentlig udfordring for den udbredte brug af cyklen i Danmark. Analysen er, at hvis de unge dropper cyklen er der stor risiko for, at de ikke kommer op på den igen. Hvilke muligheder er der for at modvirke denne adfærdseffekt? Det blive belyst nærmere i det følgende.

Inden rapporten går tættere på adfærden, er det dog værd at se nærmere på de unges holdning til cyklen. Selvom holdning og adfærd ikke altid følges ad, er det et væsentligt første skridt at se på, hvordan fortællingen om cykelnationen og holdningen til cyklen har det blandt de danske unge. Er den fortsat positiv, eller er de danske unge ved at vende sig mod cyklen?

Signalement af Danmark som cykelnation

Man kan karakterisere cykelnationen Danmark på mange måder. Man kan lægge vægt på udbredt cykeladfærd, på den positive holdning til cykling, eller til en bredere forståelse af en kultur, hvor cykling betragtes som naturligt for børn såvel som voksne, for høj såvel som lav. Fire vigtige observationer påvist i tidligere undersøgelser er med til at tegne signalementet af Danmark som cykelnation:

#1 Cykelejerskab er udbredt blandt danskerne
70% af danskerne har en cykel. 9 ud af 10 af disse er almindelige cykler, men elcyklen vinder indpas med 8%.

#2 Cyklen har unikke kvaliteter, som er bredt påskønnet
Danskerne har generelt et positivt syn på cyklen. Ca. hver anden ville gerne cykle mere end i dag. Argumenter er livsglæde, motion, luft, nye indtryk mm.

#3 Cyklen ryger ud ved større skift i livet
Børn, nyt arbejde og flytning er eksempler på, hvad der får folk til at opgive cyklen. Argumenter er bl.a. afstand, praktik og tidsforbrug.

#4 Når cyklen ryger ud, er der stor risiko for, at den helt opgives
Er cyklen først fravalgt i dagligdagen, holder mange helt op med at cykle. Ca. hver anden overvejer slet ikke at cykle længere. Der opstår mentale barrierer mod cykling, og det sætter sig i fastlåste trafikvaner.

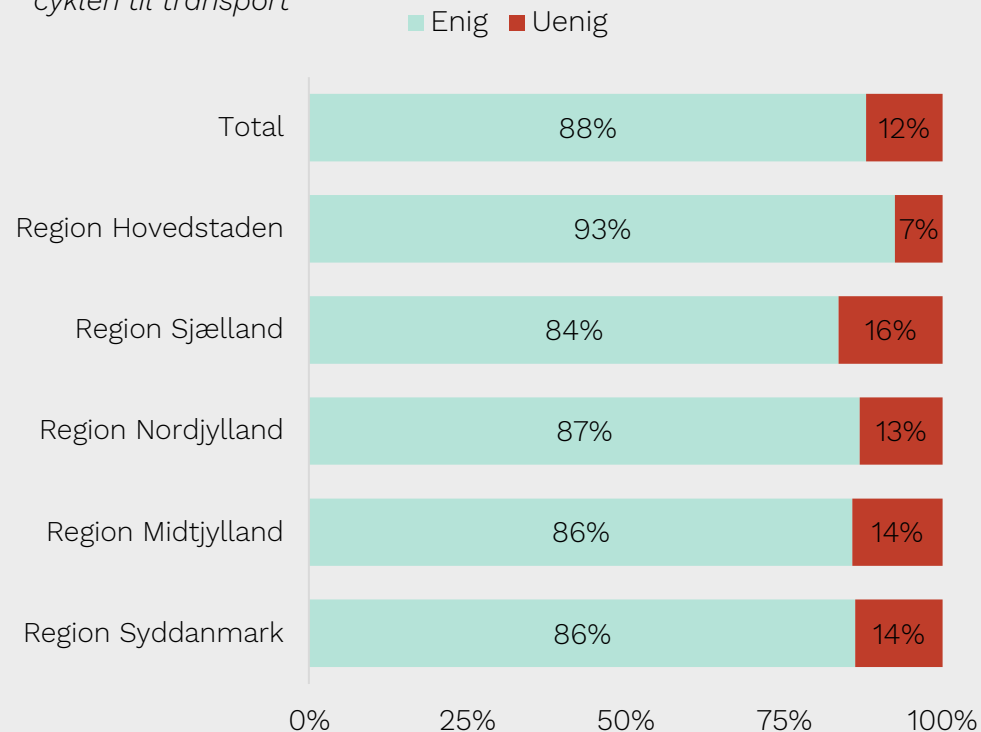
Cykling er naturligt for de unge

De unge bakker grundlæggende op om en væsentlig del af den danske cykelkultur: Holdningen om, at cykling er en naturlig del af hverdagen.

Knap 9 ud af 10 danske unge svarer i undersøgelsen, at de anser det for naturligt, at man anvender cyklen til transport, når man er ung i Danmark. På tværs af de fem regioner ses kun små forskelle. Blandt unge i Region Hovedstaden ser en lidt større andel det som naturligt, at cyklen bruges til transport.

På det overordnede plan ser den danske cykelkultur således ud til fortsat at trives også i den generation, som skal bære den videre.

Når man er ung i Danmark, er det helt naturligt, at man bruger cyklen til transport



Q Er du enig eller uenig i følgende udsagn: Når man er ung i Danmark, er det helt naturligt, at man bruger cyklen til transport. N=2790. "Ved ikke/ikke relevant" er frasorteret.

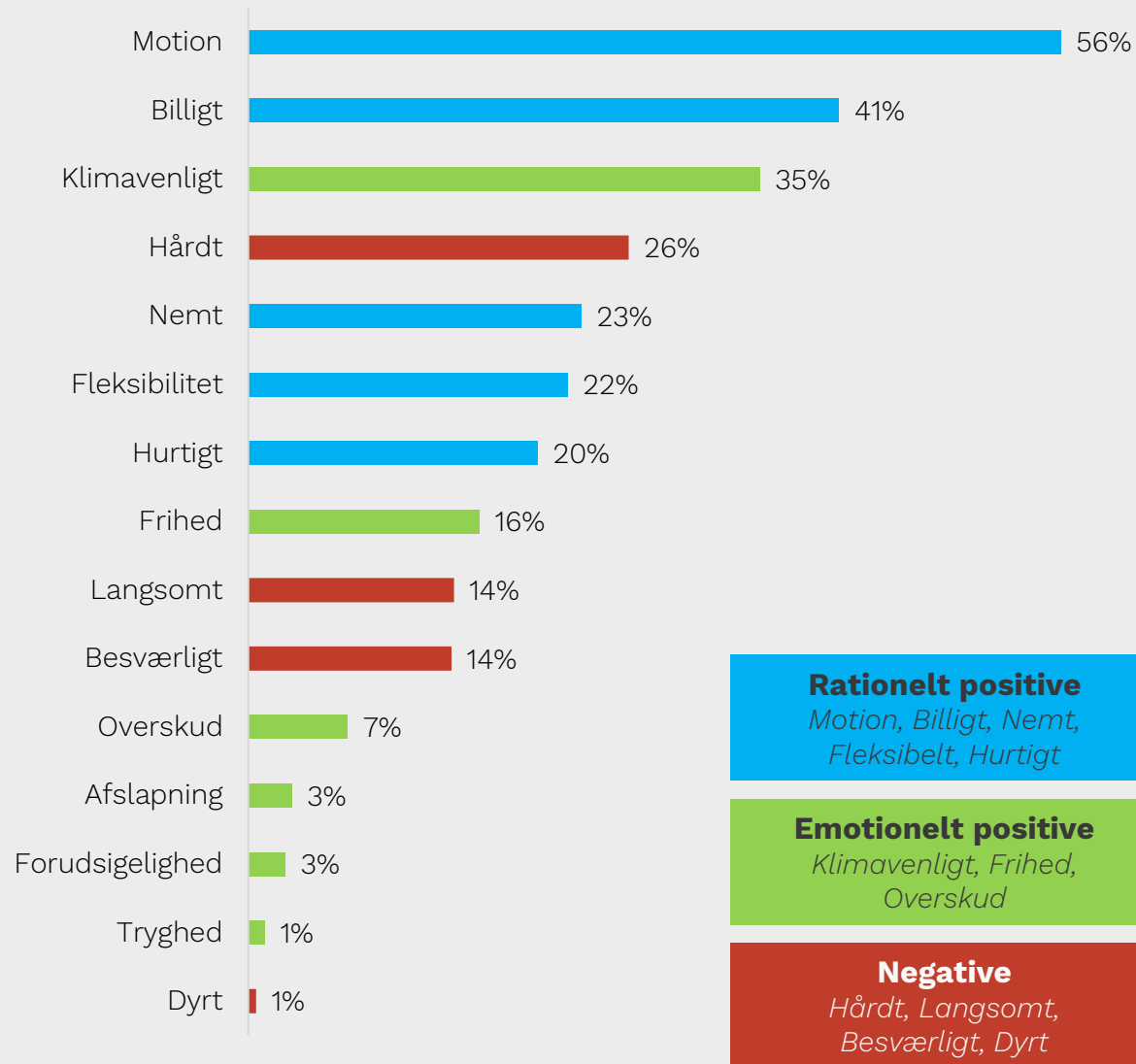
Cyklens positive kvaliteter er anerkendt

En anden væsentlig del af cykelkulturen er det positive syn på cyklens unikke kvaliteter som transportmiddel. Det har de danske unge i høj grad også.

De unge i undersøgelsen blev bedt om at vælge blandt en række ord, som de forbinder med cykling. Topscoreren er motion. Som det ses, vælges de positivt ladede ord i langt højere grad end de negativt ladede.

Klare topscorere er det, man kan betegne som rationelt positive fx at man får motion, og at cyklen er billig, nem og hurtig. De mere emotionelle kvaliteter som at cyklen giver frihed og overskud vælges i mindre grad.

Det giver et lidt andet billede end andre undersøgelser, der i højere grad har peget på de emotionelle kvaliteter ved cykling. Det kan pege i retning af, at de unge som samlet gruppe har et rationelt forhold til cyklen. Det bør dog tages i betragtning, at analysemetoden kan have påvirket besvarelserne i retning af de rationelle argumenter.



2 ud af 3 danske unge har en velkørende cykel

Cyklejerskabet blandt de danske unge er meget udbredt. Også mere end blandt befolkningen generelt. Besvarelserne fra de unge viser, at to ud af tre unge ejer en velkørende cykel, men yderligere 17% ejer en cykel, som dog kører mindre godt. Knap hver tiende ung har ikke egen cykel eller adgang til en.

Samlet set tyder det på, at cykelkulturen blandt de unge lever og har det godt:

- De ser cykling som naturligt,
- de forbinder cykling langt overvejende med positive kvaliteter,
- de har umiddelbart mulighed for at lade adfærd følge holdning ved at køre på deres egen cykel eller en låncykel.

Spørgsmålet er så, om adfærden følger med.

66%



Ja, jeg har min egen cykel, og den kører godt

17%



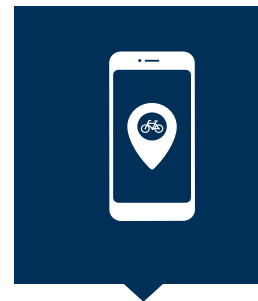
Ja, jeg har min egen cykel, men den kører ikke godt

5%



Jeg har ikke egen cykel, men jeg har adgang til at låne en af en person, jeg bor sammen med

2%



Jeg har ikke egen cykel, men jeg har adgang til by- eller låncykler inden for 5 minutter på gåben fra, hvor jeg bor

9%



Nej, jeg har hverken egen cykel eller adgang til en cykel

Unges cykeladfærd



Adfærd er ikke med

Cykeladfærden er langt mindre udbredt blandt de unge end den positive holdning til cykling kunne indikere.

Ser man på pendling til uddannelse eller arbejde, så er det kun godt hver fjerde, der har cyklen som fast transportmiddel. Over halvdelen pendler aldrig.

Ser man på fritidsaktiviteter, så ser det bedre ud for cyklen. Næsten halvdelen cykler mindst en gang om ugen til en fast fritidsaktivitet eller et fritidsjob. Det efterlader en anden halvdel, der aldrig eller kun sjældent hopper på cyklen for at komme til aktiviteter i fritiden.

Alt i alt bekræfter undersøgelsen billedet af, at cykelkulturen har det bedre som en holdning og et kulturelt fænomen end som faktisk adfærd. Her er de unge delt nogenlunde på midten mellem dem, der bruger cyklen til transport på ugentlig basis og dem, der ikke gør.

Det er et problem for den danske cykelkultur i og med børn og unge er de hyppigste brugere af cyklen. Ifølge transportvaneundersøgelsen fra 2021 står cyklen for 24% af alle rejser blandt børn og unge mellem 6 og 17 år. Det tal falder hurtigt i takt med alderen. For de 18-30-årige falder det til bare 14%, og for de 31-50-årige er andelen nede på knap 10%.

De unges cykeladfærd



28%

Pendling

Af alle danske unge cykler til uddannelse eller arbejde mellem 4 og 7 dage ugentligt



53%

Pendler aldrig på cyklen



46%

Fritids-aktiviteter

Af alle danske unge cykler til fritidsaktiviteter mindst en gang om ugen



42%

Cykler aldrig til fritidsaktiviteter

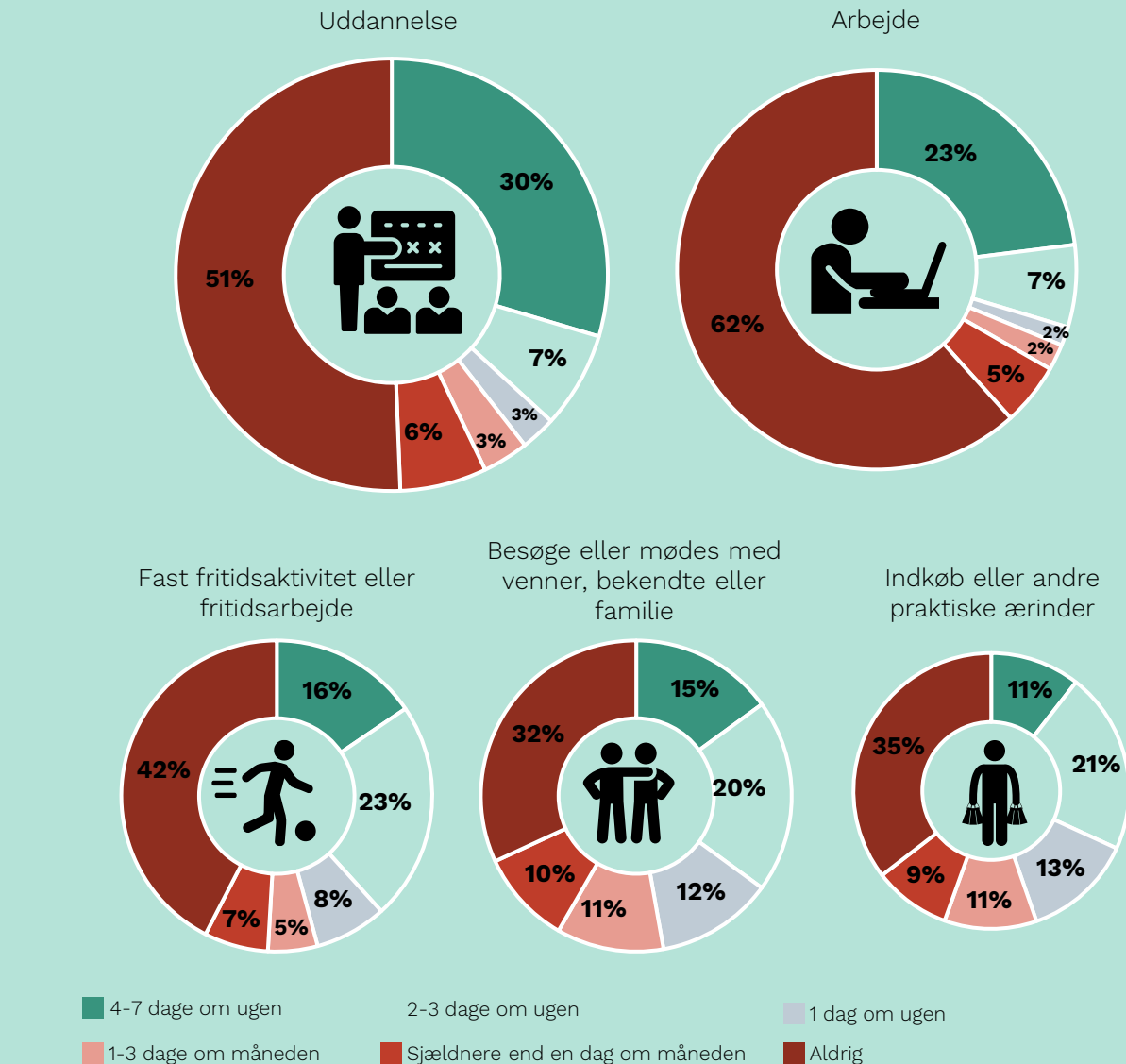
Cykeladfærd afhænger af turens formål

Som det ses på figurerne til højre er der forskel på cykelpendling og fritidscykling.

Pendling er i højere grad et spørgsmål om enten/eller. De to største grupper er de unge, der fast pendler på cyklen og dem, der aldrig gør det. Cykling er mere udbredt blandt de unge, der er under uddannelse end dem, der har et arbejde.

Transport til fritidsaktivitet, fritidsarbejde, besøg hos venner og familie eller transport til indkøb og andre praktiske ærinder er mere jævnt fordelt. Overordnet kan man sige, at cyklen kommer frem hos flere, men den gør det mindre hyppigt.

Kigger man på forholdet mellem cyklejerskab (eller adgang til cykel bredere set) og brug af cyklen tyder disse tal ikke på, at cyklejerskab i sig selv er en vigtig adfærdsdriver. Der er mange unge, der ejer en cykel eller har adgang til en cykel, men som aldrig eller kun sjældent cykler. 42% af de unge, som har en velkørende cykel, cykler aldrig til arbejde eller uddannelse.



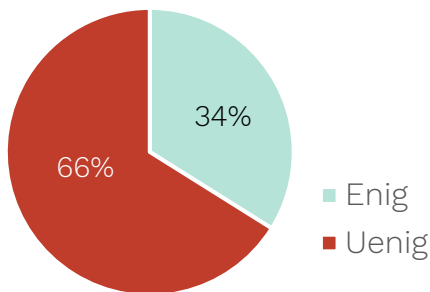
Faste rutiner styrer cykelpendling

De unges transportvaner til uddannelse og arbejde er i vid udstrækning konsoliderede. Det er som nævnt i høj grad et spørgsmål om enten/eller.

Langt de fleste er enten faste cyklister eller faste brugere af andre transportmidler. Dette gælder allerede blandt den yngste del af de unge mellem 15 og 18 år.

Transportvaneundersøgelsen viser et tilsvarende billede af danskerne. Andelen af danskere, unge såvel som ældre, som bruger flere kombinerede transportformer i hverdagen er meget lav.

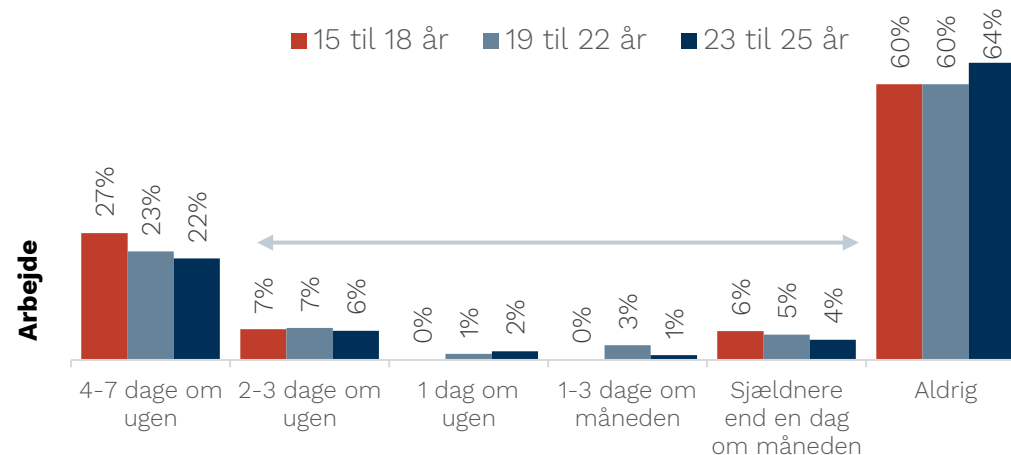
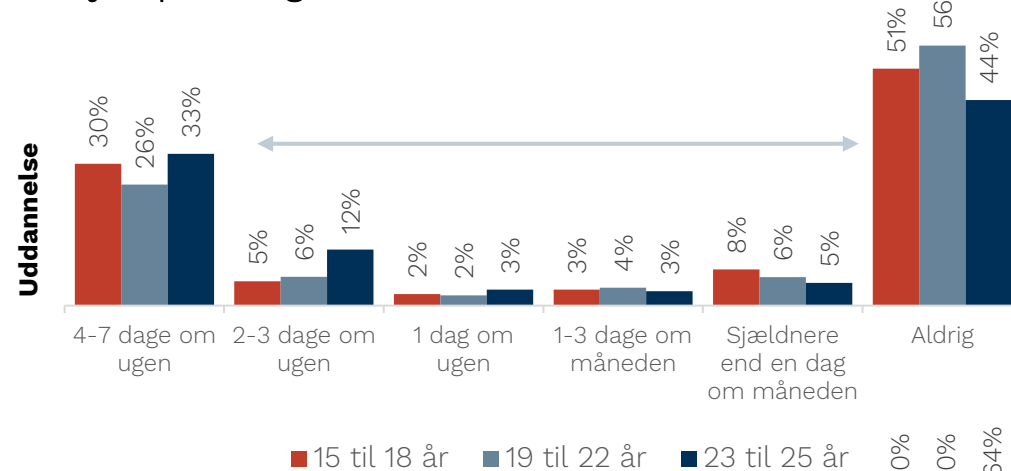
Billedet bliver bekræftet af svarene på et spørgsmål i denne undersøgelse. De unge er spurgt, om de overvejer flere alternative transportmidler, når de skal afsted til uddannelse eller arbejde. To ud af tre svarer, at det gør de ikke. Det svar er nogenlunde ligeligt fordelt mellem dem, der cykler fast og dem, som aldrig cykler.



Flertallet af unge har en fast pendlervane

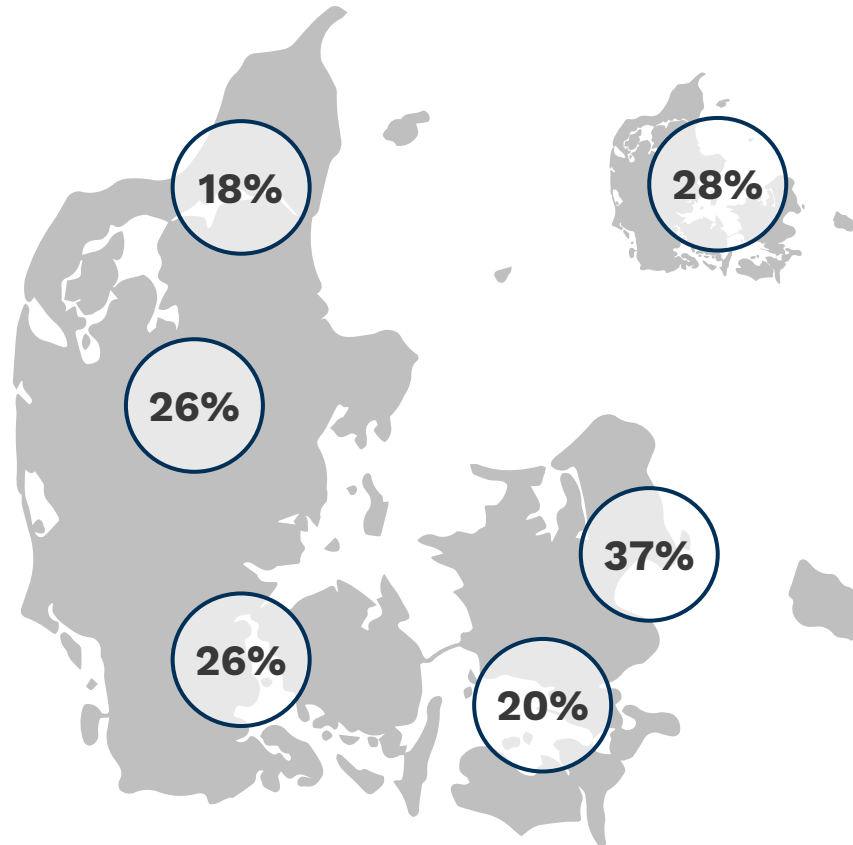
Q: Sidste gang jeg skulle afsted til mit uddannelsessted eller arbejdsplads overvejede jeg flere alternativer, fx om jeg skulle tage cykel, bus, tog eller bil. "Ved ikke" er frasorteret N=2435.

Cykelpendling er et enten/eller



Q: Hvor ofte cykler du til hhv. uddannelse eller arbejde/læreplads? "Ved ikke" er frasorteret. Uddannelse, N=2159, Arbejde, N=614

Store regionale forskelle i unges cykelpendling



Q Hvor ofte cykler du til Arbejde eller læreplads/Uddannelse.
"Ved ikke" er frasorteret. N=2772



Geografi har stor indflydelse på, om de unge cykelpendler. Jo tættere bebygget område, jo flere unge cykler fast til uddannelse eller arbejde.



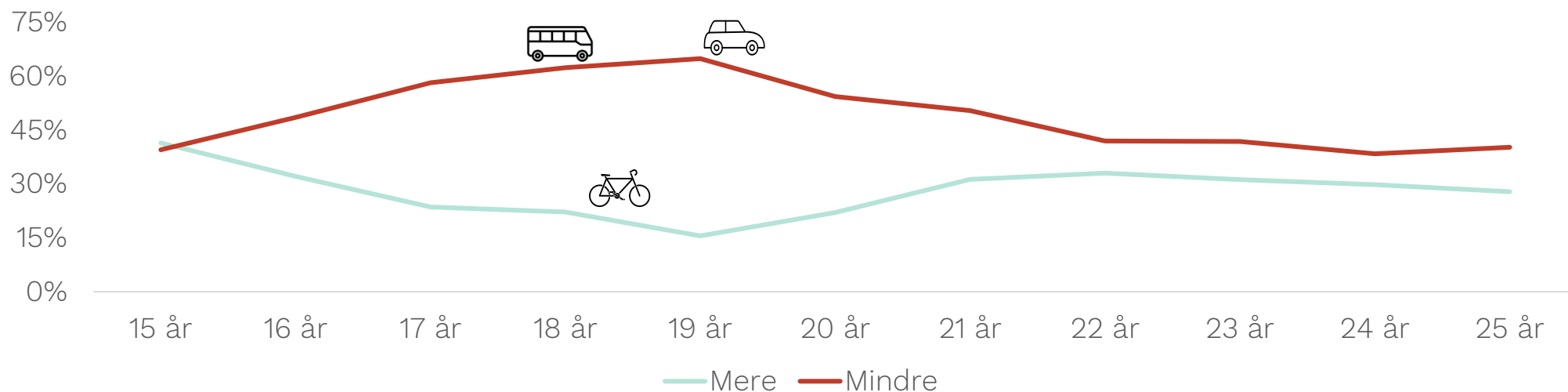
Allerede fra 15-års alderen vælger de unge cyklen fra

Cykling i befolkningen som helhed er størst blandt børn og unge, og herfra falder den. Men hvornår sætter faldet ind? Det er der spurgt ind til i undersøgelsen. De unge er blevet bedt om at give deres egen vurdering af, om de cykler mere eller mindre sammenlignet med for tre år siden.

Svarene indikerer, at faldet i cykling sætter ind, når børnene når teenagealderen. Udviklingen går hurtigt frem imod de 19 år. Her svarer to ud af tre, at de cykler mindre sammenlignet med, da de var 16. De svar peger på overgangen fra grundskole som der, de unge særligt skruer ned for eller opgiver cyklen.

Herefter flader kurverne helt forudsigeligt ud, da de unge der har droppet ned for cyklen eller droppet den frem imod de 19 år nu er konsolideret i deres nye transportadfærd. Det er også værd at bemærke, at den røde linje fortsætter med at være højere end den grønne hele vejen til de 25 år. Nettoeffekten er således en fortsat afvandring fra cyklen.

Interessant er det dog også, at mellem en tredjedel og en fjerdedel af de unge mellem 21 og 25 år svarer, at de cykler mere end for tre år siden. Selv om svarene baserer sig på de unges vurdering og de derfor ikke nødvendigvis afspejler den faktiske adfærd fuldt og helt, kan de tages som en indikation af, at en gruppe af unge i tyverne fortsat ser cyklen som et relevant transportmiddel for dem.



Unge overvurderer andre unges cykling

De unge er blevet spurgt om, hvor ofte de tror deres nærmeste kammerater tager cyklen. Det overordnede billede er, at de tror kammeraterne cykler mere, end det faktisk er tilfældet.

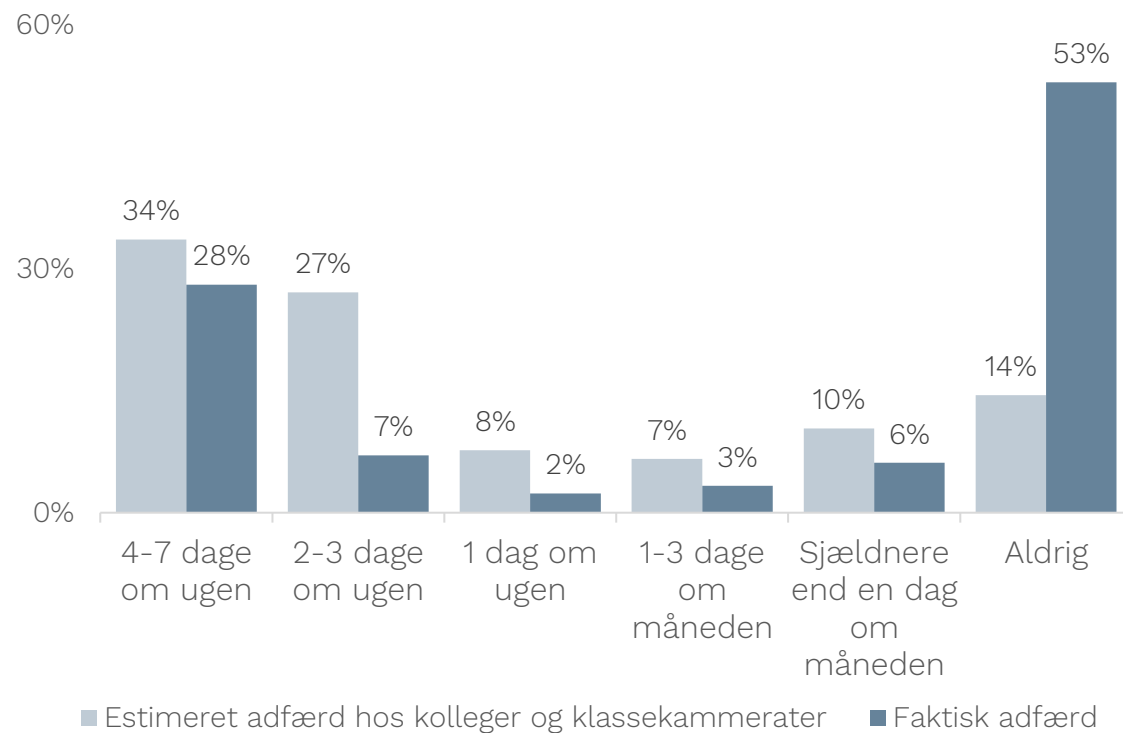
Den tydeligste forskel er i svarmuligheden "aldrig". Kun 14% af de unge svarer, at deres nærmeste kammerater aldrig pendler på cyklen. De unges svar om egen adfærd peger på over halvdelen.

Mønsteret går igen hele igennem svarmulighederne helt op til, hvor mange der cykler 4-7 dage om ugen. Det tyder på, at der er tale om en reel overvurdering fra de unges side.

Det har i andre sammenhænge vist sig, at en effektiv måde at ændre adfærd på er ved at vise en målgruppe, at de fejlvurderer andre adfærd og fx tror, at en adfærd som skatteunddragelse er mere udbredt, end den reelt er. Det kaldes social norm-kommunikation.

For unges cykling er virkeligheden tilsyneladende den modsatte. Det er en del af den danske cykelkultur, at alle kan og vil tage cyklen. Det kan være forklaringen på, at de unge opfatter cykling som mere udbredt, end hvad der reelt er tilfældet.

Det de unge tror vs. virkeligheden



Q Hvor mange gange om ugen tror du, at dine nærmeste klassekammerater/arbejdskolleger normalt cykler til uddannelse/arbejde? N=2630 + . Hvor ofte cykler du til uddannelse/Arbejde eller læreplads. N=2772. "Ved ikke" er frasorteret.

Opsamling

Danmark er en cykelnation, men en cykelnation under pres. Det generelle billede går igen blandt de unge.

Udgangspunktet er ellers positivt:

- De unge anser det som naturligt at cykle
- Cyklens positive kvaliteter er bredt anerkendt
- Langt de fleste unge har adgang til en cykel.

Alligevel følger adfærden ikke med. Halvdelen af de unge cykler aldrig eller sjældent. De unge skruer ned for eller opgiver cyklen, når de kommer i teenageårene og går fra grundskole til ungdomsuddannelse eller arbejde. Tallene indikerer, at det står dårligere til med den danske cykelkultur blandt de unge, end hvad holdningerne og de unges eget billede blandt kammeraterne peger på.

Det næste afsnit går tættere på, hvad der kan være barrierer for unges cykling baseret på de unges egne besvarelser.



Barrierer for cyklen



Tre barrierer for unges cykling

Rundspørgen blandt danske unge har identificeret tre centrale forhold, som ser ud til at være en barriere for at flere unge vælger cyklen til – eller som skubber på, at de vælger den fra.

#1

Afstand og transporttid

Afstand og transporttid til uddannelse, arbejdsplads, fritidsaktiviteter eller indkøb har en stor indvirkning på de unges cykeladfærd

#2

Adgang til bil

Der sker et skifte i de unges transportpræferencer, når de får adgang til bil

#3

Vaner og kultur

En cykelfremmende kultur i familien har en positiv indvirkning på de unges adfærd

Lang transport svækker cykling

Som vist tidligere er der en klar sammenhæng mellem geografi og de unges brug af cyklen til pendling. Det er en velkendt konklusion, at afstand og transporttid spiller ind på valg af transportmiddel.

Konceptet 15-minutters-byen er en måde at se specifikt på, hvilke afstande der kan få borgerne til at benytte sig af de mere fleksible og miljøvenlige transportmuligheder som cyklen eller gåben. Med inspiration i det koncept er der spurgt ind til, om de unge kan nå deres uddannelse eller arbejdsplads indenfor 15 minutter på gåben eller cykel. Her viser svarene en meget tydelig sammenhæng.

Der er en markant forskel i adfærd blandt de unge, som har under og over 15 minutters transporttid til uddannelse eller arbejde fra deres bopæl. Når transporttiden kommer under 15 minutter er der tale om næsten en tredobling af andelen, der cykler dagligt. Dermed fremstår afstand og lang transporttid som en vigtig barriere for brug af cyklen – også for de unge.

Kan du nå til din uddannelse / arbejde inden for
15 minutter på gåben eller cykel?

Nej 😞

18%

Cyklar
dagligt

N=1798

Ja 😊

48%

Cyklar
dagligt

N=975



Q Hvor ofte cykler du til uddannelse eller arbejde/læreplads? + 18. Hvilke af følgende kan du nå inden for 15 minutter på gåben eller cykel fra din bopæl? (Arbejde / Uddannelse) . "Ved ikke" er frasorteret. N=2772

Adgang til bil er en hæmsko for cykeladfærden

78%

af de 18-25 årige, der har egen bil, cykler aldrig til uddannelse eller arbejdsplads

78%

af de 18-25 årige med muligheden for at køre i bil er enige i udsagnet, at deres venner synes det er fedt, når de har bil med

57%

af de 18-25 årige, som har kørekort men ikke adgang til bil, cykler flere gange om ugen til og fra uddannelse og arbejdspladsen

Bilen er en markant barriere for cykeladfærd

Bilen er en klar barriere for at køre på cykel for de unge. Tallene på foregående side viser, at 3 ud af 4 unge med egen bil aldrig kører på cykel. Det er til gengæld et flertal af de unge over 18 med kørekort men uden bil, som cykler til uddannelse flere gange om ugen. Det bliver underbygget af tallene på denne og den næste side.

Kun 13% af de unge med egen bil cykler mindst en gang om ugen til uddannelse eller arbejde. For unge der ikke har adgang til egen bil eller adgang til at låne bil, er tallet 61%. Gruppen der ikke har egen bil, men adgang til at låne en bil, ligger midt imellem, idet 37% cykler mindst en gang om ugen. Tallene peger dermed på, at der er to selvstændige forklaringsbidrag fra bilen: Adgangen til at låne en bil gør et stort indhug i cyklingen til uddannelse og arbejde, og når den unge ejer sin egen bil, giver det en tilsvarende effekt i retning af at droppe cyklen.

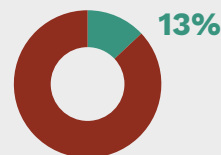
Når de unge foretrækker bil fremfor cykel er det ikke nødvendigvis af rent praktiske grunde. Tallet på forrige side viser, at blandt de unge som har muligheden for at køre bil dvs. er fyldt 18 år og har kørekort svarer 77% i undersøgelsen, at deres venner synes det er fedt, når de har bil med. For den store gruppe er der således en social belønning forbundet med bilen.

Betydningen af kørekort og adgang til bil for brug af cykel til pendling

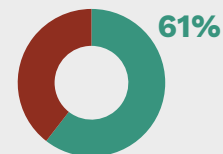
Andel, som cykler minimum 1 gang ugentligt til uddannelse/arbejde



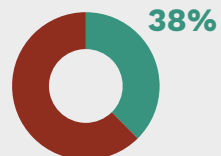
Jeg har egen bil
N=653



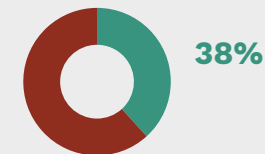
Jeg har ikke egen bil
eller adgang til at låne
N=608



Jeg kan låne en bil af en
af dem jeg bor sammen
med
N=559



Jeg har ikke kørekort
N=957



Alle
adspurgte*
18 år eller
derover
N= 2099



37%
Cykler min. 1
gang ugentligt



63%
Cykler aldrig
eller sjældent



Q Har du egen bil eller adgang til en bil? + Hvor ofte cykler du til uddannelse eller arbejde/læreplads? "Ved ikke" er frasorteret. Kun unge 18 år eller derover. N=2094.

...også i fritiden

Kørekortet og adgangen til bilen er ikke blot en barriere for de unges cykeladfærd til og fra uddannelse og arbejde. Selvom cyklen gennemsnitligt set er mere udbredt i fritiden end som transportmiddel til pendling viser analysen, at bilen også er en barriere for at unge benytter cyklen til fritidsaktiviteter og fritidsarbejde.

Billedet er dog mindre markant. Mere end en fjerdedel af de unge, der har egen bil, cykler til fast fritidsaktivitet eller fritidsjob minimum en gang om ugen. Tilsvarende er det en lidt større del af de unge, som har adgang til at låne en bil, der tager cyklen til fritidsaktiviteter sammenlignet med uddannelse og arbejde.

Der er med andre ord en større gruppe af unge, som har fravalgt cyklen til den daglige pendling, men som ikke desto mindre foretrækker den fremfor bilen i fritiden.

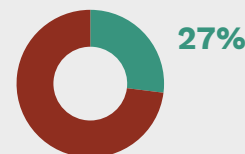
Det er ikke forskelle i transporttid eller afstand til uddannelse eller arbejdspladsen og fritidsaktiviteten, som er afgørende for forskellen i cykeladfærden.

Betydningen af kørekort og adgang til bil for cykling i fritiden

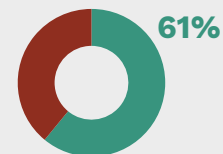
Andel, som cykler **minimum 1 gang ugentligt til fast fritidsaktivitet eller fritidsjob**



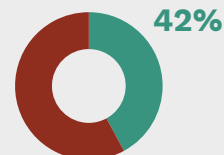
Jeg har egen bil
N=686



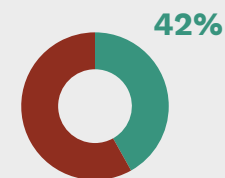
Jeg har ikke egen bil
eller adgang til at låne
N=615



Jeg kan låne en bil af en
af dem jeg bor sammen
med
N=583



Jeg har ikke kørekort
N=987



Alle
adspurgte*
18 år eller
derover
N= 2203



42%
Cykler min. 1
gang ugentligt



58%
Cykler aldrig
eller sjældent

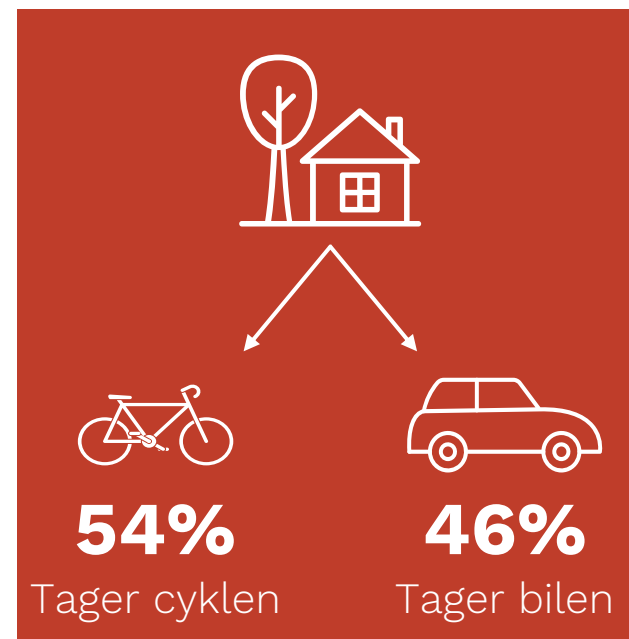
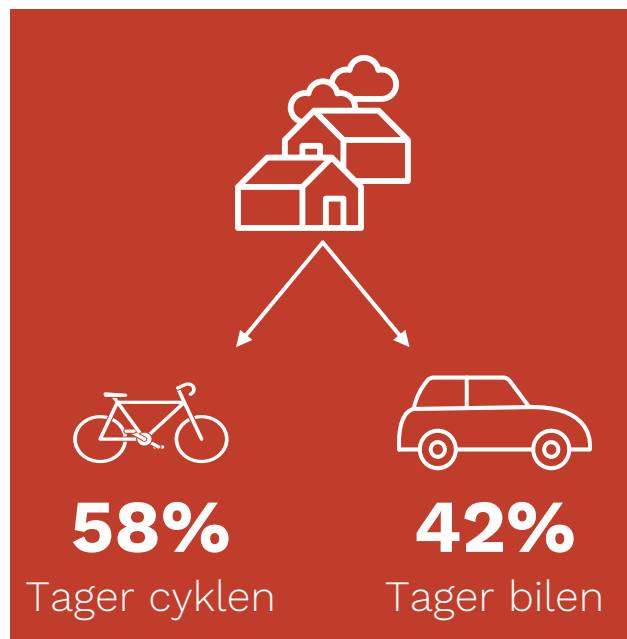
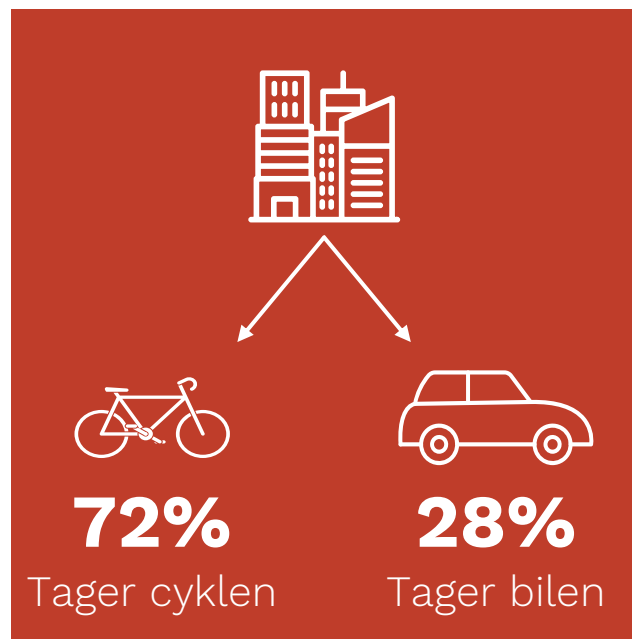


Q Har du egen bil eller adgang til en bil? + Hvor ofte cykler du til følgende Fast fritidsaktivitet eller fritidsarbejde? "Ved ikke" er frasorteret. Kun unge 18 år eller derover. N=2203.

Cyklen fravælges ikke kun, fordi bilen er hurtigere

Barriererne indtil nu har tegnet et velkendt billede: Hvis der er langt hen til, hvor man skal, og bilen holder ude i garagen, så tager man den. Også som ung. Så enkelt er det imidlertid ikke nødvendigvis. I undersøgelsen er der spurgt til, om de unge er tilbøjelige til at vælge bilen i situationer, hvor cyklen er hurtigere eller lige så hurtig. Her svarer 37% af de unge ja.

Det kan der være mange årsager til fx vind og vejr, at cykling opfattes som hårdt, eller utryghed ved trafikken. Det kan også skyldes vane og komfort. Ser man nærmere på, hvor de unge er bosat, tegner der sig et tydeligt mønster. Nedenfor er tallene opdelt efter, hvor tæt bebygget et område, de unge bor i. Både i mellemtætte og tyndtbefolkede områder er der en markant større tendens til at fravælge cyklen, også selvom den er lige så hurtig eller hurtigere. Det kan være udtryk for, at forholdene for cykler fx adgang til cykelstier er dårligere i de områder. Det kan imidlertid også tyde på, at der er en anden kultur på spil, som i højere grad er en bilkultur fremfor en cykelkultur.

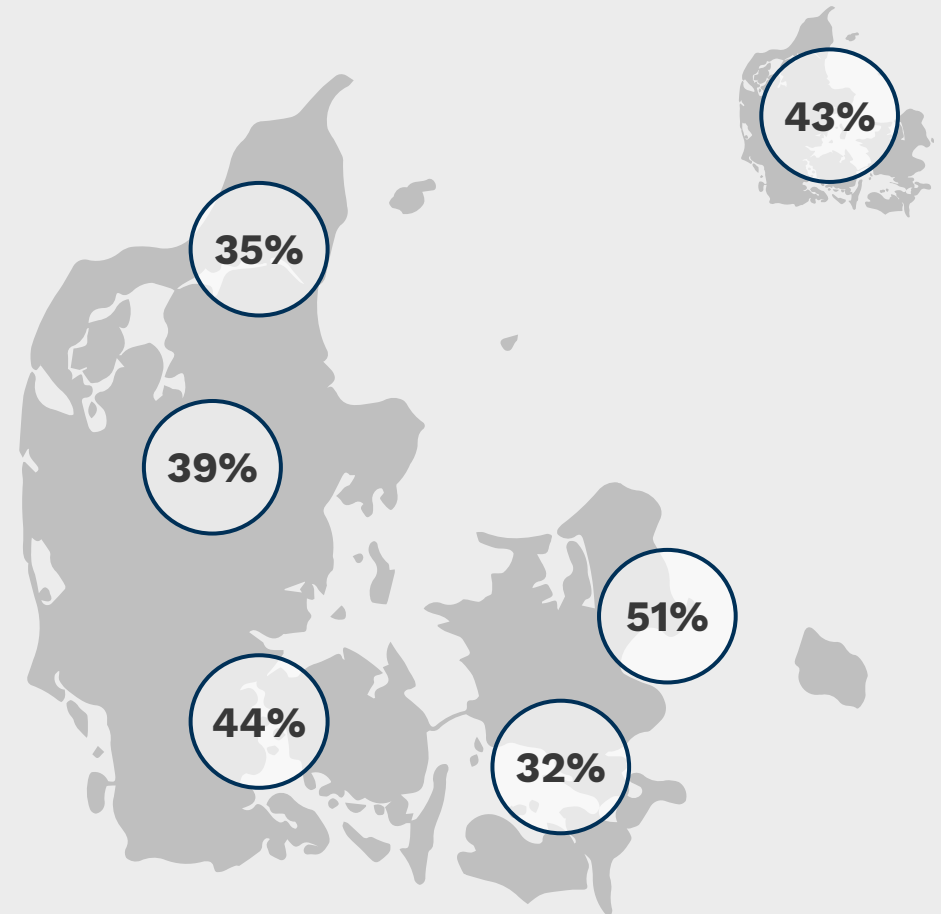


Der er store regionale forskelle på familiernes cykeladfærd

At der er normer og kultur på spil i de unges fravalg af cyklen viser sig også, når man kigger på familierne. Tidligere undersøgelser har vist, at børn og unges cykelvaner hænger meget tæt sammen med de cykelvaner, som de får med sig fra deres forældre. Et centralt element i afdækningen af de unges cykelvaner er derfor også, hvordan de opfatter forældres cykelvaner. Det er gjort ved at spørge til, om de unge er af den opfattelse, at det i deres familie er naturligt, at alle cykler.

Det svarer 43%, at de er helt enige eller overvejende enige i. Der tegner sig et tydeligt geografisk mønster, hvor særligt unge i Region Hovedstaden er enige i udsagnet om, at det er naturligt i deres familie, at alle cykler. Det er kun tilfældet for knap en tredjedel af familierne i Region Sjælland og i Region Nordjylland.

De stærke familienormer betyder også noget for de unges adfærd, som det fremgår af næste slide.



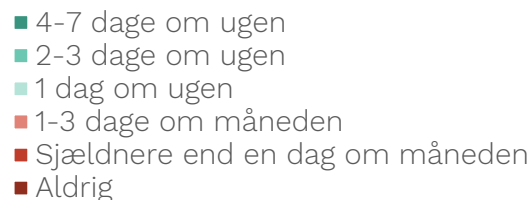
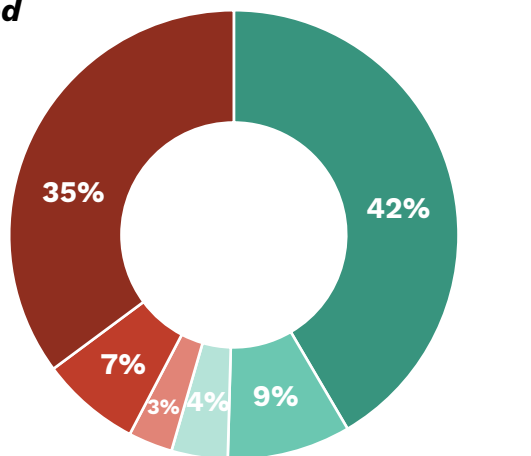
Q Er du enig eller uenig i følgende udsagn. I min familie er det naturligt, at alle cykler. Andel "helt enige" + "overvejende enige". N=2762. "Ved ikke/ikke relevant" er frasorteret.

Familiens vaner har stor betydning for de unges valg af cyklen

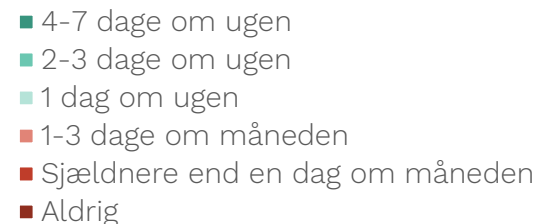
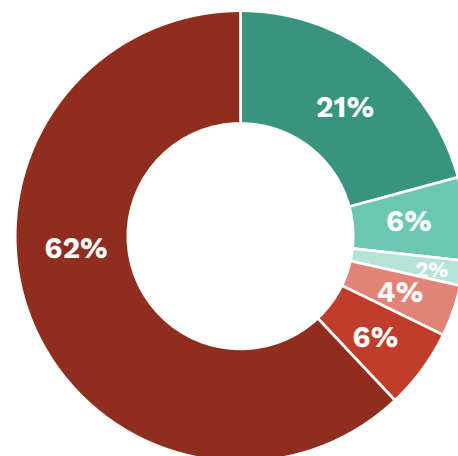
Der er tydelige forskelle på adfærden for unge i familier, hvor cyklen er et naturligt transportmiddel for hele familien, og i familier hvor de unge selv har angivet, at det ikke er tilfældet. Dobbelt så mange cykler til uddannelse dagligt i familier med cykelnorm.

Normen slår også igennem i forhold til de korte ture, hvor cyklen er lige så hurtig eller hurtigere. Her er andelen af unge, der vælger bilen fremfor cyklen på korte ture, markant højere i familier med en svagere cykelnorm. 72% af de unge, hvis svar indikerer at familien har en stærk cykelnorm, vælger cyklen frem for bilen i situationer, hvor cyklen er lige så hurtig eller hurtigere. Tilsvarende er andelen 56% for unge fra familier med svagere cykelnorm. Man kan altså tale om en barriere, der knytter sig til normer og vaner.

"I min familie er det naturligt, at alle cykler" krydset med cykling til uddannelse



"I min familie er det ikke naturligt, at alle cykler" krydset med cykling til uddannelse



Hvad kan fremme cykeladfærd?



Tre greb med potentiale til at fremme cykling

De tre barrierer, som præsenteret ovenfor, er en blanding af fysiske forhold som afstand og forhold relateret til det sociale og normerne. På samme måde er der gennem analysen identificeret tre greb, som ser ud til at have en positiv effekt på unges cykling, og som ligeledes er en kombination af fysiske forhold og normer.

#1

Forældrenes opfordring

Forældre kan spille en aktiv rolle ved at opfordre de unge til at tage cyklen. Det ser ud til at have en positiv effekt på de unges cykeladfærd.

#2

Cykelfremmende initiativer og infrastruktur

Unge cykler mere, hvis deres arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner har taget initiativer til at forbedre forhold for cykler i form af bedre parkeringsforhold.

#3

Opfordringer fra arbejdspladser og uddannelser

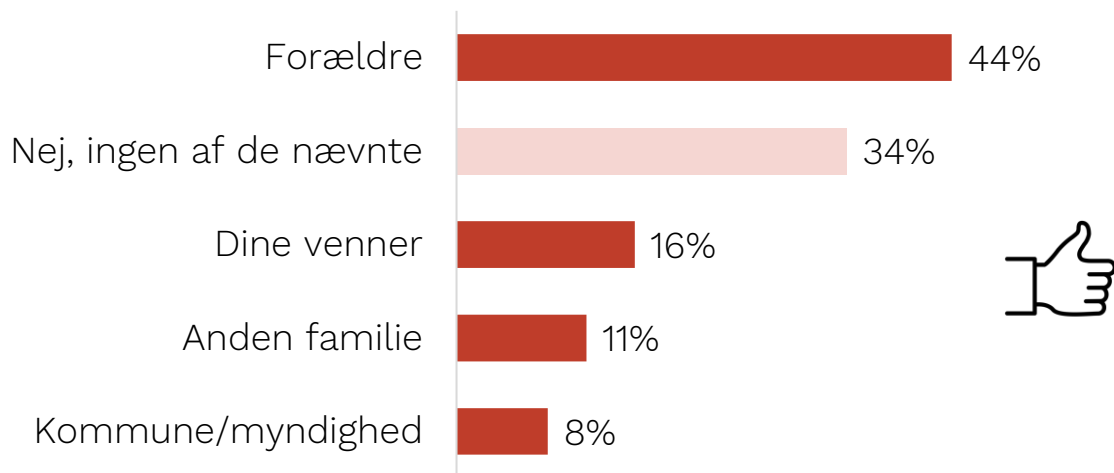
Arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner kan opfordre unge til at cykle. Det ser også ud til at have en positiv effekt på de unges cykeladfærd.

Forældrene opfordrer til cykling

Mange unge oplever at være blevet opfordret til at cykle mere. Mere end fire ud af 10 unge er blevet opfordret til at tage cyklen af deres forældre, der dermed er den største sociale påvirkning af de unges cykeladfærd. Det kan sammenlignes med kommuner og andre myndigheder, som kun 8% af de unge husker at være blevet opfordret af. Bemærk, at uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser fremgår på efterfølgende side.

Manglende cykelkultur i familien fremstår som nævnt som en barriere for unges cykling. I tråd med at familiens vaner og adfærd spiller en rolle i de unges valg, kan spille en aktiv rolle ved at opfordre de unge til at tage cyklen.

Der er variationer mellem regioner i forældrenes opfordring, men forskellen er mindre end den forskel de unge rapporterer i cykelkulturen i familien. 47% af de unge i Region Hovedstaden er blevet opfordret af forældrene, mens det for de unge i Region Sjælland er 38%.



Q Har du oplevet, at nogle af følgende har opfordret dig til at cykle, når du skal til fx uddannelse, arbejde, venner eller en fast fritidsaktivitet? Du kan afgive flere. N=2953. Top 5.

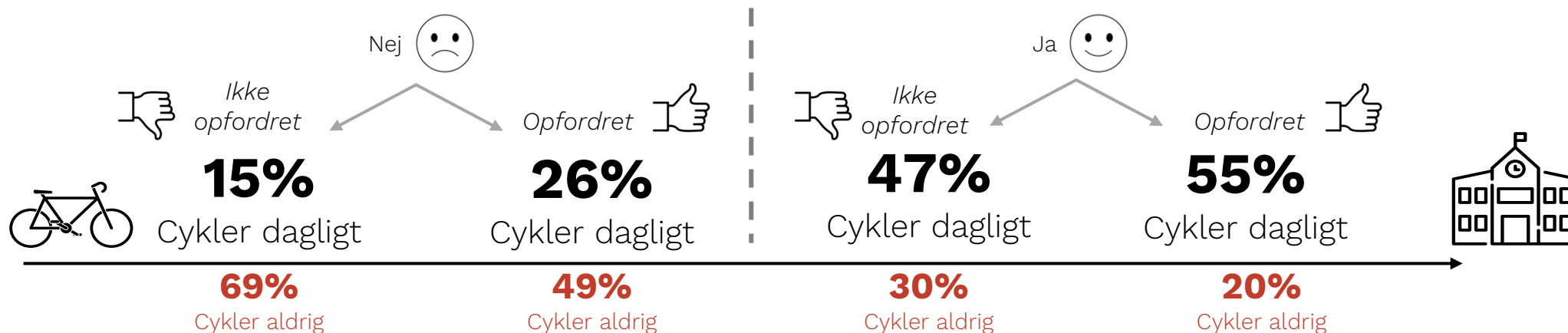


Opfordring fra forældrene har en positiv effekt

Sammenholder man opfordring fra forældrene med de unges pendlervane til uddannelse og arbejde tegner der sig en klar sammenhæng: Opfordringen hænger sammen med en større grad af fast cykelpendling. Blandt de unge, som er blevet opfordret til at cykle, svarer 36% at de cykler til arbejde eller uddannelse mellem 4 og 7 dage om ugen. I den anden gruppe er tallet 22%.

Effekten ser også ud til at kunne modvirke afstandsbarrieren. Opfordring fra forældrene hænger sammen med ca. en 10%-point stigning i andelen, der cykler dagligt, både blandt unge med mere og mindre end 15 minutters transporttid. For gruppen af unge med mere end 15 minutters transporttid til uddannelse eller arbejde svarer effekten til en stigning på 70%. Tilsvarende ses i denne gruppe et fald på 20%-point blandt dem, der aldrig brugen cykling til pendling.

Kan du nå til din uddannelse/arbejde inden for
15 minutter på gåben eller cykel?



Cykelfremmende initiativer fra uddannelser og arbejdspladser

De unge i denne undersøgelse er blevet bedt om at svare på, hvorvidt deres arbejdsplads eller uddannelsesinstitution har gjort nogle tiltag for at fremme cyklismen blandt elever eller ansatte.

58% af de unge i beskæftigelse har ikke oplevet, at deres arbejdsplads har gjort noget for at fremme cykling blandt de ansatte. Blandt unge under uddannelse har kun en tredjedel ikke oplevet, at uddannelsesinstitutionen har gjort noget.

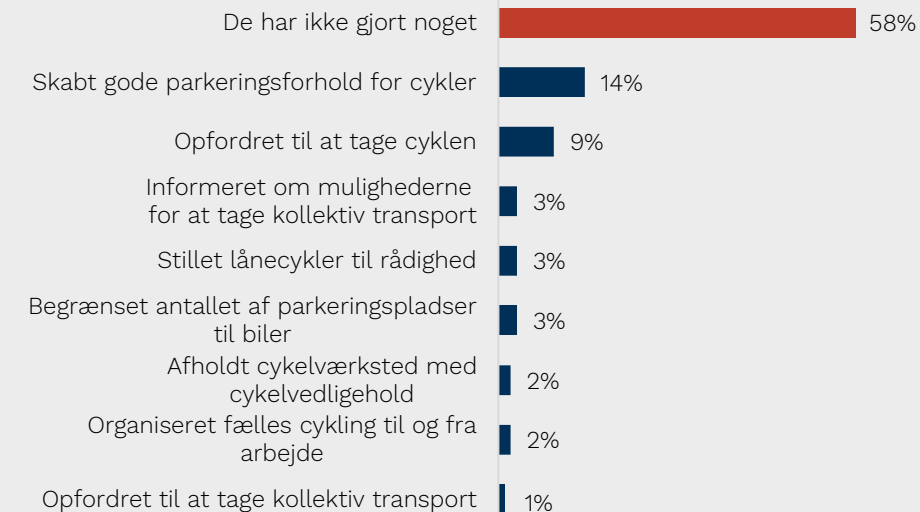
Den mest udbredte indsats for både uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser er at skabe gode forhold for parkering af cykler. Det er dog fortsat et mindretal, der har taget dette initiativ. Dernæst kommer opfordring til at tage cyklen. Begge typer af indsatser ser ud til at være langt mere udbredt på uddannelsesinstitutioner end på arbejdspladser.

Der er et potentiale i at aktivere både arbejdspladser og uddannelser i at øge andelen af unge, som vælger cyklen som transportmiddel. Indsatser som kampagnen "Vi cykler på arbejde" ser ud til at have en positiv effekt på cykling. Tallene her viser, at der fortsat er et stort potentiale i at aktivere institutioner.

Uddannelsesinstitutioner



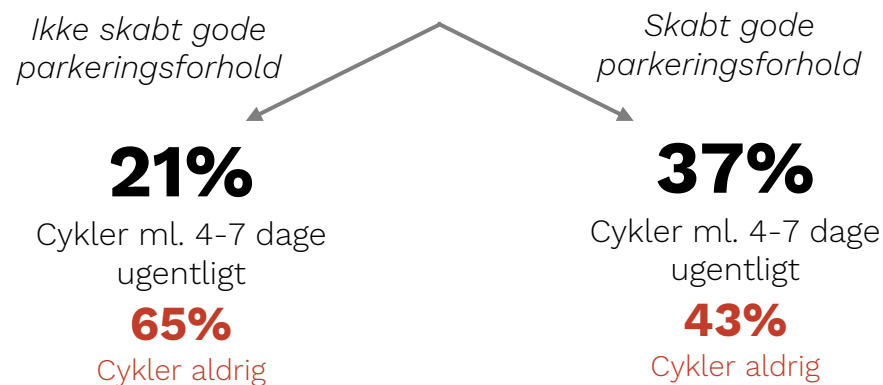
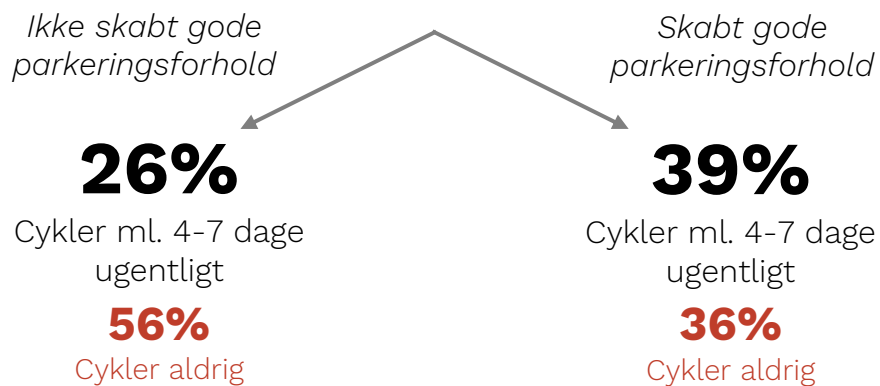
Arbejdspladser



Q Har din nuværende uddannelsesinstitution/arbejdsplads gjort en eller flere af følgende for at fremme cykling? Uddannelse, N=2178. Arbejdspladser, N=618

Gode parkeringsforhold har positiv indvirkning

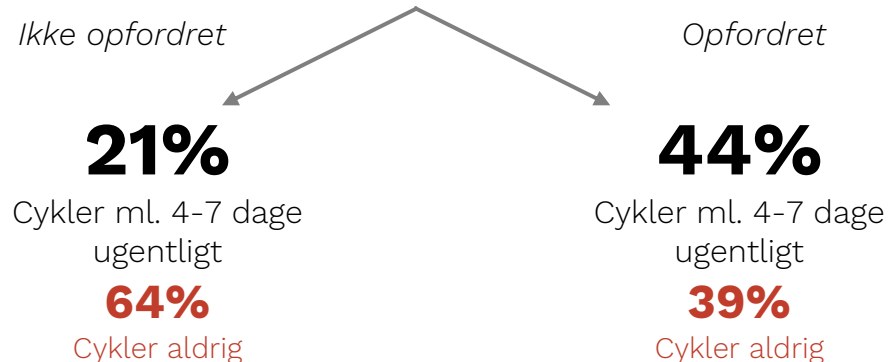
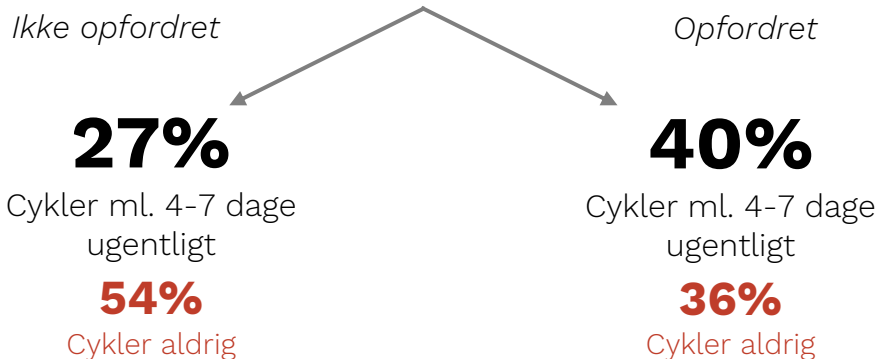
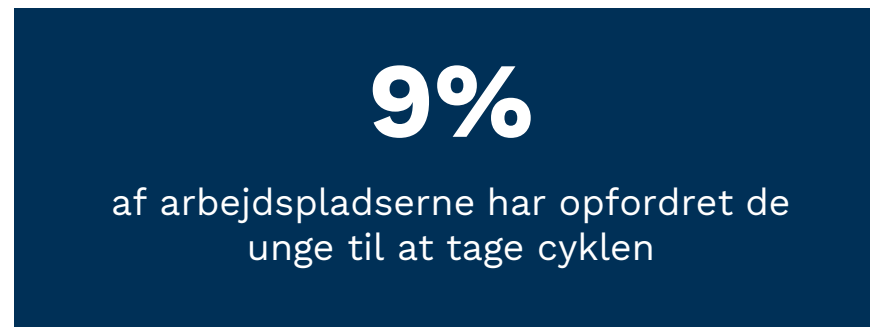
Undersøgelsen indikerer, at indsatser for at skabe gode parkeringsforhold hænger sammen med større grad af cykelpendling blandt de unge. Gode parkeringsforhold kan fx være overdækning, aflåst cykelparkering eller cykelparkering tæt på bygninger. Der er dog ikke spurgt mere specifikt i undersøgelsen. Resultatet afspejler de erfaringer, som er kommet til udtryk blandt de interessenter, der har været involveret i udvikling af dette spørgeskema. Det er dog ikke muligt med sikkerhed at sige, hvilken sammenhæng der er mellem cykling og beslutningen om at forbedre parkeringsforholdene. Det er muligt, at en udbredt brug af cykler i sig selv kan anspore uddannelser og arbejdspladser til at forbedre parkeringsforholdene.



Opfordringer fra uddannelser og arbejdspladser viser effekt

Ligesom opfordringer fra forældrene viser en positiv sammenhæng med de unges cykelvaner, ser opfordringer fra uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser også ud til at have effekt. Unge der har oplevet at blive opfordret af deres uddannelsesinstitution har 50% større tilbøjelighed til at pendle fast, og unge der er opfordret af arbejdspladsen har mere end 100% større sandsynlighed for at pendle på cyklen.

Der er ikke spurgt ind til sammenhængen, herunder om opfordringen har været del af en kampagne. Særligt for arbejdspladserne skal det også tages med det forbehold, at der er tale om en lille gruppe, der er blevet opfordret. Resultaterne tyder dog på, at opfordringer kan være med til at flytte de unges adfærd.



Segmentering af danske unge



Cykeladfærd og potentialer blandt fire segmenter

Der er med afsæt i en adfærdsbaseret segmentering identificeret fire nøglesegmenter.

Segmenterne skal hjælpe med at få et billede af adfærden, potentialerne og barriererne for at bruge cyklen hos de unge, og hvordan de adskiller sig afhængig af deres nuværende cykeladfærd.

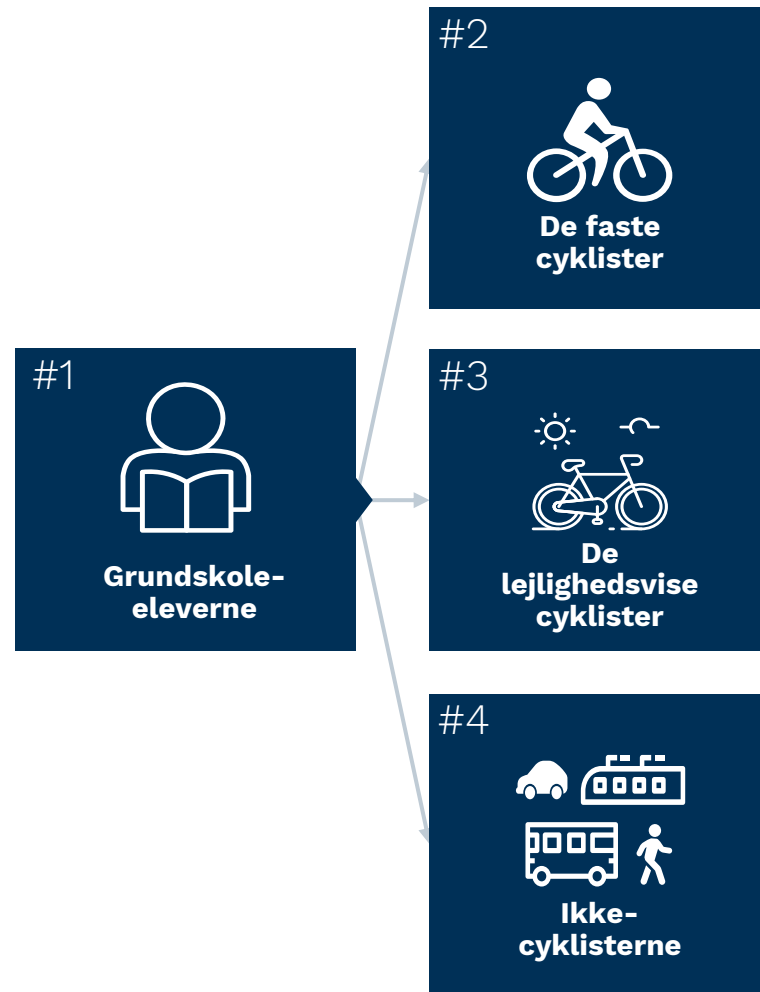
Elever i grundskolen er holdt som et samlet segment. Det giver en baseline som et fælles udgangspunkt for at se på segmenterne. Det er også valgt, fordi de unges egne besvarelser peger på, at det særligt er i overgangen fra grundskole til ungdomsuddannelse, at mange dropper cyklen.

De unge der har forladt grundskolen er skilt ud i tre gensidigt udelukkende adfærdssegmenter, som afspejler deres cykeladfærd. Alle fire segmenter er således gensidigt udelukkende.

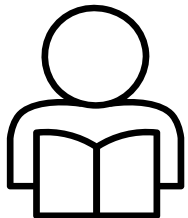
Minimumskravet for inklusion i segmentet "De faste cyklister" er, at man cykler mellem 4 og 7 dage ugentlig til mindst en af de valgte muligheder: Uddannelse, arbejde, fritidsaktivitet, besøg eller ærinder.

Minimumskrav for inklusion i segmentet "De lejlighedsvis cyklister" er, at den unge cykler minimum 1-3 dage månedligt til en af de mulige destinationer.

"Ikke-cyklisterne" cykler sjældnere end én gang om måneden på tværs af alle fire adfærdsspørgsmål. I praksis betyder det, at langt størsteparten af segmentet aldrig cykler.



Note Der er i alt fem adfærdsspørgsmål. Respondentens angivne beskæftigelsesstatus har afgjort, om de er spurgt til cykeladfærd til uddannelse eller til arbejde. Alle er spurgt til fast fritidsaktivitet eller fritidsarbejde som en samlet kategori.

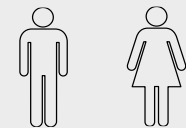
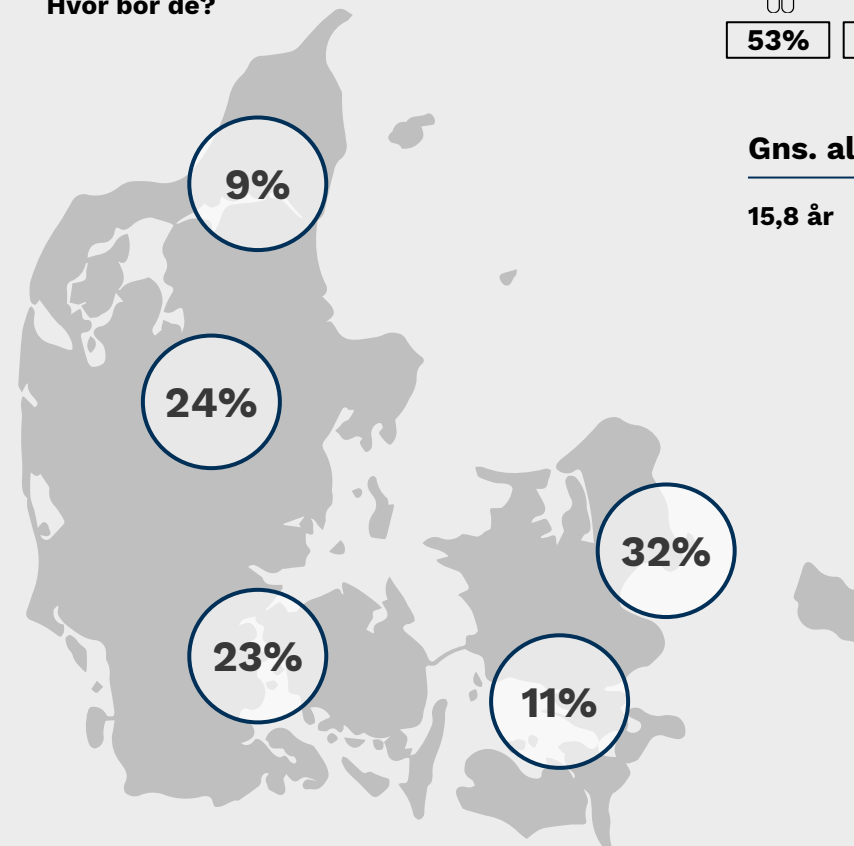


Grundskoleeleverne

Det kendetegner dem

- De cykler mere end gennemsnittet blandt de unge, men der er mere tale om en gradsforskel.
- Som vist tidligere, er faldet i cykling allerede ved at sætte ind i grundskolen. Halvdelen svarer, at de cykler mindre end for tre år siden. Under halvdelen overvejede alternative transportformer sidste gang, de skulle til og fra uddannelse.
- Til trods for en lille overvægt der bor i tyndt befolkede områder har det store flertal adgang til venner og indkøb indenfor 15 minutter. Halvdelen kan nå uddannelse og fritidsaktivitet.
- De fem højest scorende ord, der forbindes med cykling, er alle positive. Hurtigt og nemt scorer relativt højt i segmentet. Det kan blandt andet ses i lyset af, at der er tale om en gruppe, der ofte bor hjemme men uden adgang til bil.

Hvor bor de?



53%

47%

Gns. alder

15,8 år



Tyndt befolket område	39%
Medium befolket område	31%
Tæt befolket område	30%

Kan du nå følgende på 15 minutter på gåben eller cykel?



Uddannelse



Fritidsaktivitet eller fritidsarbejde



Venner



Indkøb



Cykelejerskab



78% har en velkørende cykel



9% har ikke egen cykel

Opfordringer fra forældre



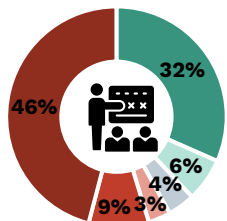
65% er blevet opfordret til at cykle mere



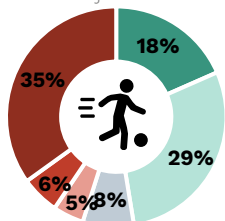
35% er ikke blevet opfordret til at cykle mere

Cykeladfærd – hvor ofte cykler du til følgende?

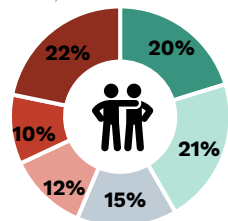
Uddannelse



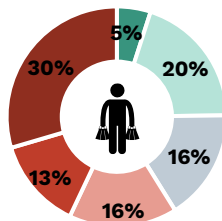
Fast fritidsaktivitet eller fritidsarbejde



Besøge eller mødes med venner, bekendte eller familie



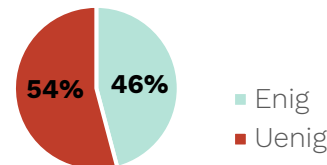
Indkøb eller andre praktiske ærinder



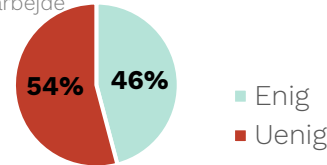
■ 4-7 dage om ugen ■ 2-3 dage om ugen ■ 1 dag om ugen ■ 1-3 dage om måneden ■ Sjældnere end en dag om måneden ■ Aldrig

Holdninger til cyklisme

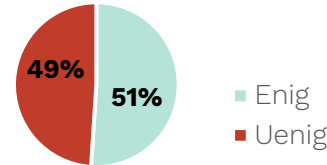
Jeg vælger ofte at tage bilen eller blive kørt, selvom cyklen er lige så hurtig eller hurtigere



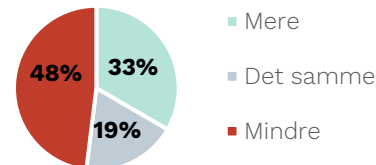
Jeg overvejede flere alternativer sidste gang jeg skulle til og fra uddannelse eller arbejde



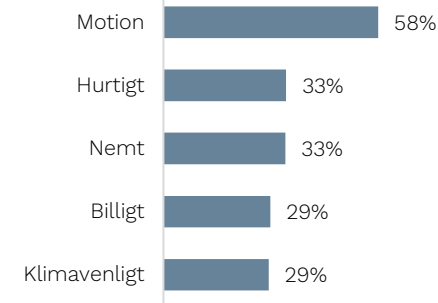
I min familie er det naturligt at alle cykler



Cykler du mere, det samme eller mindre i dag sammenlignet med for 3 år siden?



Hvilke ord forbindes med cykling?



Cykelfremmende initiativer

26%

Har oplevet at der er skabt gode parkeringsforhold til cykler på deres skole

28%

Er blevet opfordret til at cykle mere af deres skole

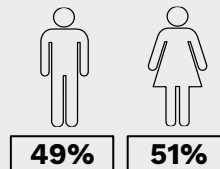
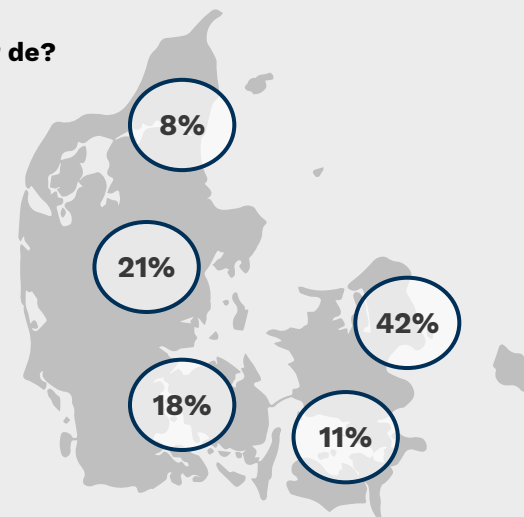


De faste cyklister

Det kendetegner dem

- Gruppen rummer alle dem, der cykler mellem 4 og 7 dage ugentlig til mindst en af de valgte muligheder: Uddannelse, arbejde, fritidsaktivitet, besøg eller ærinder. Gruppen udgør 1/3 af de unge.
- De er overrepræsenteret i hovedstadsområdet og de tæt befolkede områder. Det store flertal har adgang til venner og indkøb indenfor 15 minutter. Halvdelen kan nå uddannelse og fritidsaktivitet på denne tid.
- Det overvejende flertal cykler mere end for 3 år siden. Dermed går de imod den overvejende bevægelse. De vælger sjældent bilen, når cyklen er et mere effektivt valg.
- De fem højest scorende ord, der forbindes med cykling, er alle positive. De ser i større grad cykling som fleksibelt og nemt, og i mindre grad som hårdt.

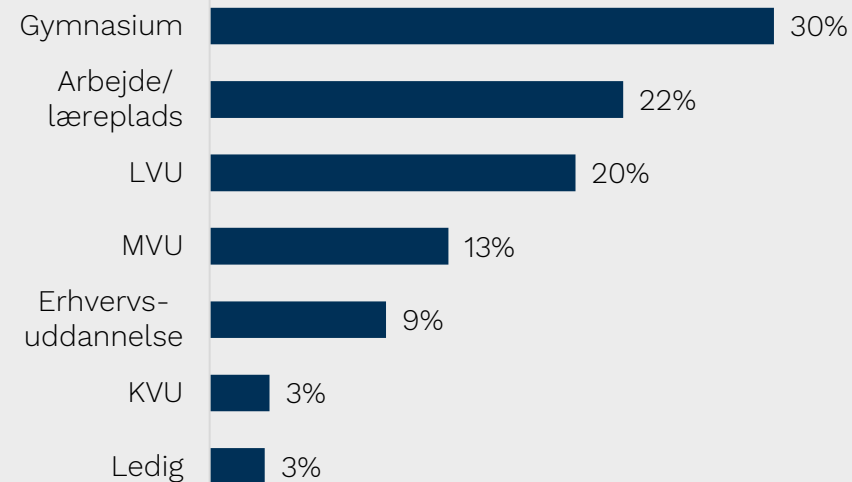
Hvor bor de?



Gns. alder

20,9 år

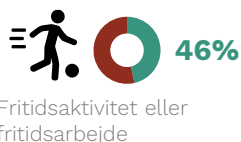
Hvad laver de til daglig?





Tyndt befolket område 18%
Medium befolket område 23%
Tæt befolket område 59%

Kan du nå følgende på 15 minutter på gåben eller cykel?



Cykelejskab

81% har en velkørende cykel

4% har ikke egen cykel

Bil og kørekort

28% har ikke kørekort

16% har egen bil

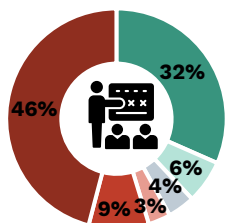
Opfordringer fra forældre

47% er blevet opfordret til at cykle mere

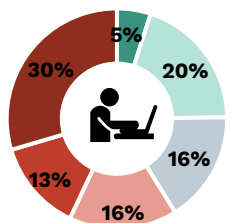
53% er ikke blevet opfordret til at cykle mere

Cykeladfærd – hvor ofte cykler du til følgende?

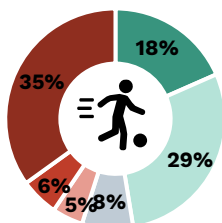
Uddannelse



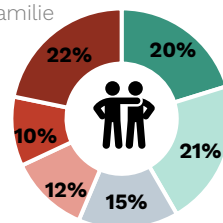
Arbejdsplads



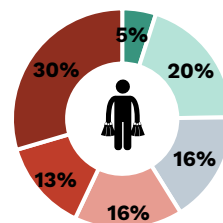
Fast fritidsaktivitet eller fritidsarbejde



Besøge eller mødes med venner, bekendte eller familie



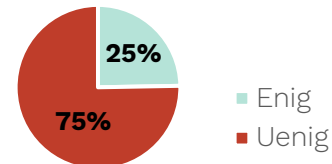
Indkøb eller andre praktiske ærinder



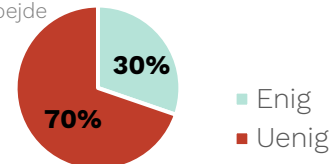
■ 4-7 dage om ugen ■ 2-3 dage om ugen ■ 1 dag om ugen ■ 1-3 dage om måneden ■ Sjældnere end en dag om måneden ■ Aldrig

Holdninger til cyklisme

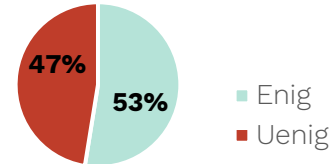
Jeg vælger ofte at tage bilen eller blive kørt, selvom cyklen er lige så hurtig eller hurtigere



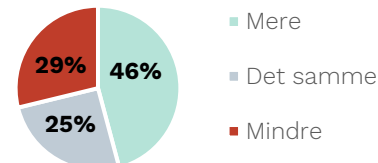
Jeg overvejede flere alternativer sidste gang jeg skulle til og fra uddannelse eller arbejde



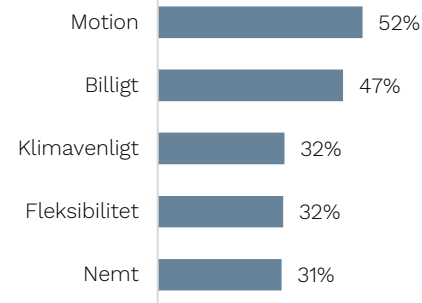
I min familie er det naturligt at alle cykler



Cykler du mere, det samme eller mindre i dag sammenlignet med for 3 år siden?



Hvilke ord forbindes med cykling?



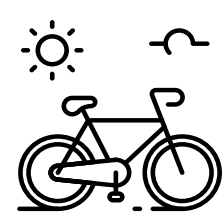
Cykelvennende initiativer

29% og 17%

Har oplevet at der er skabt gode parkeringsforhold til cykler på hhv. deres skole og deres arbejdsplads

17% og 13%

Er blevet opfordret til at cykle mere af hhv. deres skole og deres arbejdsplads

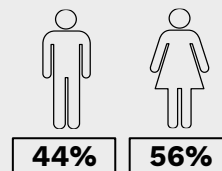
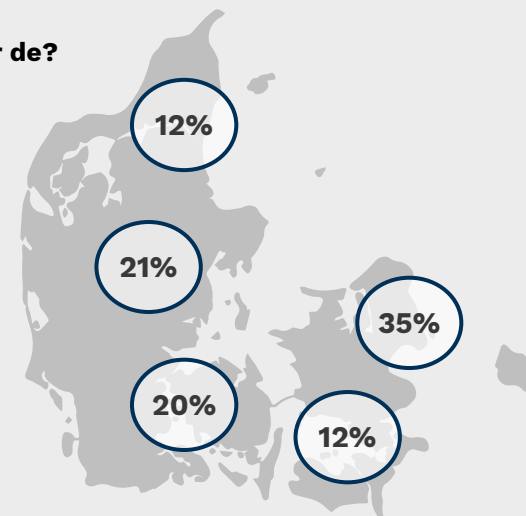


De lejlighedsvisse cyklister

Det kendetegner dem

- Cyklen er stadig vidt udbredt i gruppen, selvom de ikke har den som fast transportvalg gennem ugen. For at være del af segmentet skal den unge cykle minimum 1-3 dage månedligt, men over halvdelen af gruppen cykler mindst en gang om ugen. Gruppen udgør 27% af de unge.
- Gruppen er overrepræsenteret i de tættere befolkede områder fremfor de tyndt befolkede. De skiller sig dog ud ved, at kun hver fjerde kan nå uddannelse eller skole på 15 minutter. Kvinder er lidt overrepræsenteret i gruppen.
- Flertallet af gruppen cykler mindre i dag end for 3 år siden. Gruppen er dog samtidig den, der i størst grad overvejer flere alternativer, når de skal transportere sig til arbejde eller uddannelse. De kommer i langt højere grad end ikke-cyklisterne fra en familie, hvor det er naturligt, at alle cykler. Dette peger i retning af, at segmentet kan påvirkes til at cykle mere.
- Af de fem højest scorende ord, der forbindes med cykling, er fire positive. I dette segment er ordet "hårdt" på en fjerdeplads. Til gengæld er ordet "nemt" ikke på top-5.

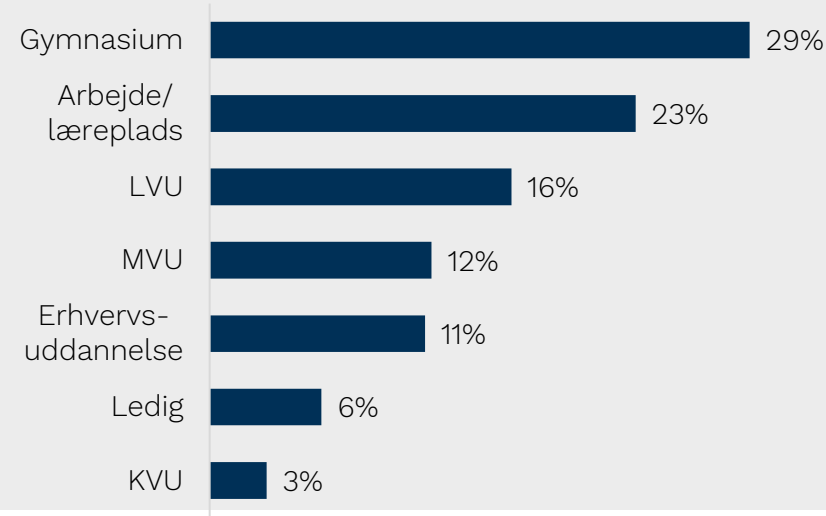
Hvor bor de?



Gns. alder

20,9 år

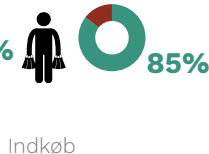
Hvad laver de til daglig?





Tyndt befolket område 26%
Medium befolket område 29%
Tæt befolket område 45%

Kan du nå følgende på 15 minutter på gåben eller cykel?



Cykelejskab

74% har en velkørende cykel

7% har ikke egen cykel

Bil og kørekort

24% har ikke kørekort

26% har egen bil

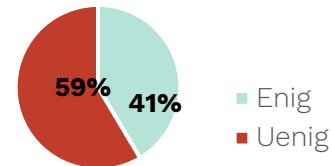
Opfordringer fra forældre

43% er blevet opfordret til at cykle mere

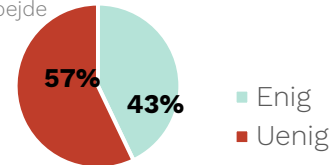
57% er ikke blevet opfordret til at cykle mere

Holdninger til cyklisme

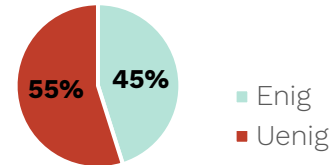
Jeg vælger ofte at tage bilen eller blive kørt, selvom cyklen er lige så hurtig eller hurtigere



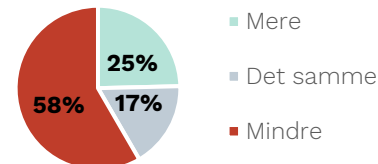
Jeg overvejede flere alternativer sidste gang jeg skulle til og fra uddannelse eller arbejde



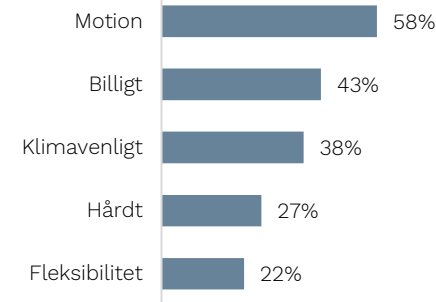
I min familie er det naturligt at alle cykler



Cykler du mere, det samme eller mindre i dag sammenlignet med for 3 år siden?



Hvilke ord forbindes med cykling?



Cykelfremmende initiativer

24% og 10%

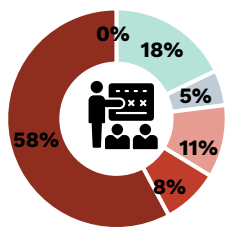
Har oplevet at der er skabt gode parkeringsforhold til cykler på hhv. deres skole og deres arbejdsplads

13% og 9%

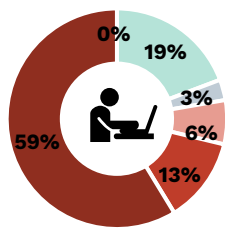
Er blevet opfordret til at cykle mere af hhv. deres skole og deres arbejdsplads

Cykeladfærd – hvor ofte cykler du til følgende?

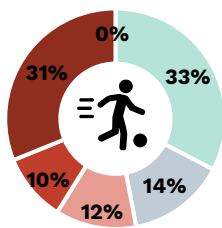
Uddannelse



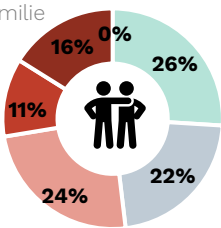
Arbejdsplads



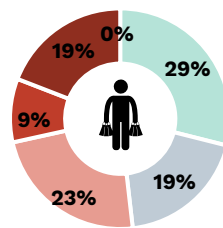
Fast fritidsaktivitet eller fritidsarbejde



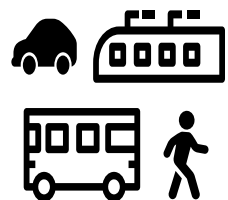
Besøge eller mødes med venner, bekendte eller familie



Indkøb eller andre praktiske ærinder



■ 4-7 dage om ugen ■ 2-3 dage om ugen ■ 1 dag om ugen ■ 1-3 dage om måneden ■ Sjældnere end en dag om måneden ■ Aldrig

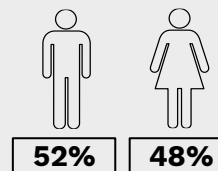
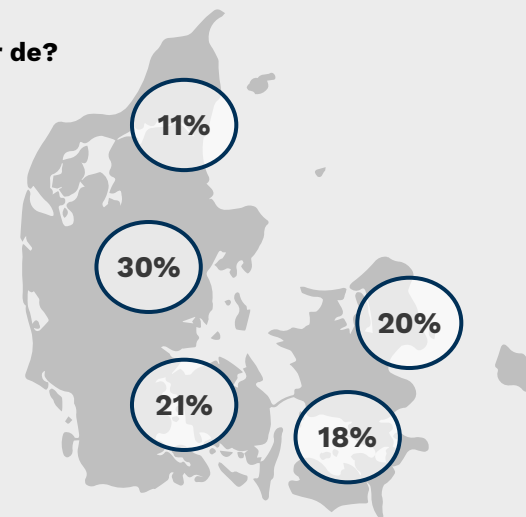


Ikke-cyklisterne

Det kendetegner dem

- Gruppen cykler sjældnere end én gang om måneden på tværs af alle områder. Den udgør 27% af de unge. Unge der har arbejde eller læreplads er overrepræsenteret i gruppen. Det samme er erhvervsuddannelserne.
- De er overrepræsenteret i de tyndt befolkede områder, men to tredjedele af segmentet bor alligevel i tæt og mellembefolkede områder. Hvad de kan nå på 15 minutter ligger tæt på lejlighedscyklisterne. Et stort flertal kan nå indkøb og ærinder indenfor 15 minutter.
- Et stort flertal af gruppen cykler mindre i dag end for 3 år siden. Det tyder på, at opgivelsen af cyklen for en stor del er sket nyligt. Overordnet er gruppen dog den, der i mindst grad ser ud til at kunne rykkes. 3 ud af 4 overvejer ikke alternative transportformer, når de skal til uddannelse eller arbejde. Ligeledes kommer 3 ud af 4 fra familier, hvor det ikke er naturligt at cykle.
- Af de fem højest scorende ord, der forbindes med cykling, er kun tre positive. I dette segment er ordet "hårdt" og "besværligt" overrepræsenteret. Det modsatte gælder for "nemt" og "fleksibilitet", som ikke er på top-5.

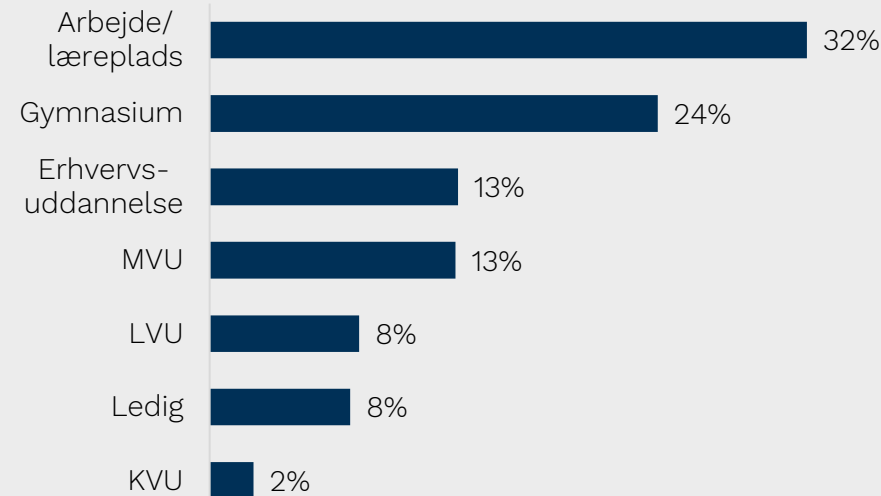
Hvor bor de?



Gns. alder

21,3 år

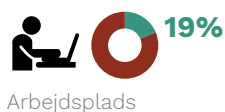
Hvad laver de til daglig?





Tyndt befolket område 37%
Medium befolket område 33%
Tæt befolket område 30%

Kan du nå følgende på 15 minutter på gåben eller cykel?



Cykelejskab

35% har en velkørende cykel

43% har ikke egen cykel

Bil og kørekort

44% har ikke kørekort

22% har egen bil

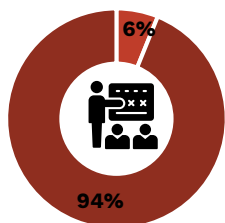
Opfordringer fra forældre

29% er blevet opfordret til at cykle mere

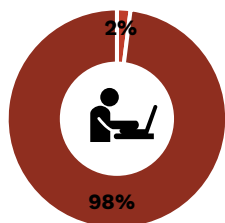
71% er ikke blevet opfordret til at cykle mere

Cykeladfærd – hvor ofte cykler du til følgende?

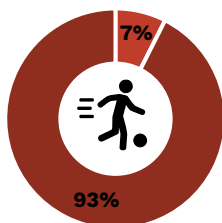
Uddannelse



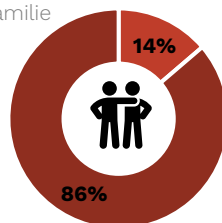
Arbejdsplads



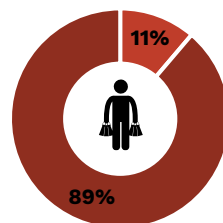
Fast fritidsaktivitet eller fritidsarbejde



Besøge eller mødes med venner, bekendte eller familie



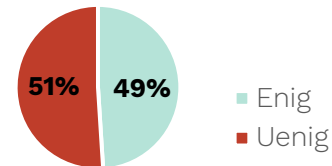
Indkøb eller andre praktiske ærinder



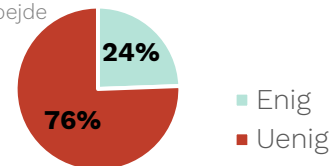
■ 4-7 dage om ugen ■ 2-3 dage om ugen ■ 1 dag om ugen ■ 1-3 dage om måneden ■ Sjældnere end en dag om måneden ■ Aldrig

Holdninger til cyklisme

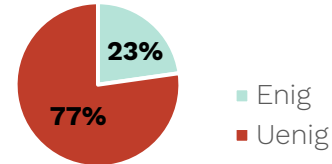
Jeg vælger ofte at tage bilen eller blive kørt, selvom cyklen er lige så hurtig eller hurtigere



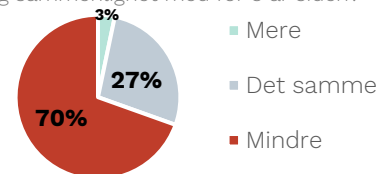
Jeg overvejede flere alternativer sidste gang jeg skulle til og fra uddannelse eller arbejde



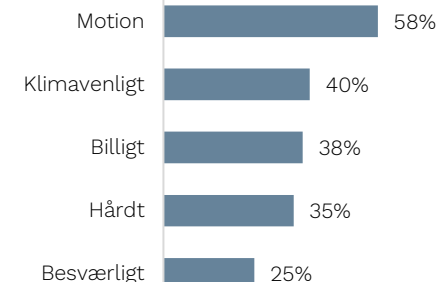
I min familie er det naturligt at alle cykler



Cykler du mere, det samme eller mindre i dag sammenlignet med for 3 år siden?



Hvilke ord forbindes med cykling?



Cykelfremmende initiativer

22% og 13%

Har oplevet at der er skabt gode parkeringsforhold til cykler på hhv. deres skole og deres arbejdsplads

12% og 5%

Er blevet opfordret til at cykle mere af hhv. deres skole og deres arbejdsplads

Konklusion og anbefalinger



Tre vigtige indsigter



Der er en stærk cykelkultur blandt de unge, men den er udfordret. De unge bakker meget klart op om cykelnationen Danmark, men deres adfærd følger ikke med.



Fysiske forhold, kultur og normer påvirker alle de unges cykeladfærd. Det er ikke en isoleret faktor, der alene styrer adfærd.



De unge kan påvirkes til at cykle mere. Både forældre, uddannelser og arbejdspladser har en rolle at spille i at få unge til at holde fast i cyklen.

Anbefalinger til at fremme cykling blandt unge

#1

Hold fast i cykelkulturen og normerne

- Hold fast og forny fortællingen om Danmark som cykelnation. Formentlig holder den en hånd under unges cykling.
- Kommuniker om cyklens kvaliteter og fordele – både de rationelle og de emotionelle.
- Elcyklen har potentiale til at rykke ved barriererne afstand og at cyklen ses som hård og besværlig.

#2

Sæt ind målrettet

- Sæt ind i udskolingen. Det er her og i overgangen til ungdomsuddannelse, at cyklen især bliver opgivet.
- Sæt ind overfor de lejlighedsvis cyklister. Det segment vurderes at være mest modtagelige for at skrue op for cykling.

#3

Aktiver forældre

- Forældre er en gruppe, som viser potentiale til at præge de unge til at cykle mere.
- 2 ud af 3 grundskoleelever er blevet opfordret til at cykle, men tallene falder for de ældre segmenter.

#4

Aktiver skoler og arbejdspladser

- Disse aktører kan både opfordre til cykling og tilbyde bedre faciliteter til cykling.
- Særligt arbejdspladser kan spille en vigtig rolle, da de ikke-cyklende unge er overrepræsenteret her.

Operate A/S
Operate Technology A/S
Operate Experience ApS

Jesper Brochmanns Gade 10
2200 København N

www.operate.dk

