



# STRATEGI FOR AT ØGE CYKELTURISMEN I KONGERNES NORDSJÆLLAND

November 2017

 DANSK CYKELTURISME





**CYKELSTRATEGIEN ER EN DEL AF PROJEKT:  
KYST, BY OG NATUR – TURISMEUDVIKLING  
I NORDSJÆLLAND 2015-2017**

VisitNordsjælland sætter med dette projekt fokus på at udvikle et nyt sammenhængende turismeprodukt baseret på den nordsjællandske kysts unikke kvaliteter. Formålet er gennem fysisk udvikling af kyststrækninger at skabe sammenhængskraft, vækst og udvikling i destinationen Kongernes Nordsjælland.

Projektet er finansieret af Vækstforum Region Hovedstaden og medfinansieret af VisitNordsjælland og Fredensborg, Hillerød, Helsingør, Gribskov og Halsnæs Kommune.

# INDHOLD

<b>FORORD</b>	4
<b>SAMMENFATNING</b>	5
<b>DEL A, STRATEGI OG HANDLINGER</b>	7
<b>VISION</b>	7
<b>MISSION</b>	7
<b>STRATEGI</b>	7
<b>HANDLINGER</b>	8
<i>SWOT Analyse</i>	8
<i>Handlinger til "Få styr på det: Infrastruktur"</i>	9
<i>Handlinger til "Spørg"</i>	11
<i>Handlinger til "Træd til: Vækst, samarbejde"</i>	11
<i>Model SMUK til kvantificering af målgrupper</i>	12
<i>Model Strategikanvas</i>	12
<i>Model Emotional mod Funktionel</i>	13
<i>Handlinger til "Inviter flere gæster"</i>	13
<b>PRIORITERINGER</b>	14
<b>IDÉKATALOG</b>	15
<b>DEL B ANALYSE</b>	18
<b>B1. RAMME</b>	18
<b>TURISMEN I NORDSJÆLLAND</b>	18
<i>Struktur</i>	18
<i>Endagsturisme</i>	20
<i>Branding, indsatser</i>	20
<b>CYKELTURISME</b>	21
<i>Vækst og konkurrencesituation</i>	21
<i>Cykelturister i antal og værdi</i>	21
<i>Turismeomsætning i relation til cykelturisme</i>	22
<i>Cykelturister, karakteristika</i>	23
<b>B2. UDBUD</b>	23
<b>INFRASTRUKTUR</b>	23
<i>Rutenet</i>	23
<i>Ruternes kvalitet</i>	25
<i>Overblik over cykelstier</i>	26
<i>Fremtid, cykelruter</i>	27



<b>INFRASTRUKTUR, MOTIONSCYKLING</b>	<b>28</b>
<i>Konkurrencesituation, Racer</i>	29
<b>INFRASTRUKTUR, MTB CYKEL</b>	<b>29</b>
<i>Konkurrencesituation, MTB</i>	30
<i>Mobildækning</i>	31
<b>SERVICE</b>	<b>31</b>
<i>Cykeludlejning</i>	31
<i>Rutekort</i>	32
<i>Overnatning</i>	32
<i>Spisesteder</i>	33
<i>Oplevelser</i>	33
<i>Offentlig transport</i>	33
<b>SALG OG MARKEDSFØRING</b>	<b>34</b>
<b>B3 EFTERSPØRGSEL</b>	<b>34</b>
<b>TURCYKLISME, ALMINDELIG CYKEL</b>	<b>34</b>
<i>Turcyklisme organiseret</i>	34
<i>Turcyklisme, alm. cykel, selvarrangeret, med overnatning</i>	35
<i>Turcyklisme, alm. cykel, selvarrangeret, uden overnatning</i>	37
<b>MOTIONSCYKLING, RACERCYKEL</b>	<b>39</b>
<i>Efterspørgsel, Danmark</i>	39
<i>Efterspørgsel, Udland</i>	40
<i>Forbrug</i>	40
<b>EFTERSPØRGSEL, MTB</b>	<b>41</b>
<i>Vækst</i>	42
<i>Forbrug</i>	42
<b>BILAG A, OPGAVEFORDELING</b>	<b>43</b>
<b>BILAG B, TERMINOLOGI</b>	<b>44</b>
<b>BILAG C, TUOPERATØRER</b>	<b>45</b>

# FORORD

Den aktive ferie efterspørges af stadig flere. Det er en efterspørgsel, som vi her i Kongernes Nordsjælland med vore strande, skove og fine faciliteter er godt rustet til at imødekomme. Vi har blandt andet mange attraktive cykelruter i Kongernes Nordsjælland.

Allerede nu er det hver fjerde gæst, der cykler under sit ophold, og vi kan se, at det er inden for mulighedernes rækkevidde at ændre dette til, at hver tredje gæst cykler:

**VI VIL TILBYDE DE EKSISTERENDE GÆSTER BEDRE CYKELMULIGHEDER.**

**VI VIL GIVE NYE GÆSTER ENDNU EN GOD GRUND TIL AT VÆLGE KONGERNES NORDSJÆLLAND.**

God fornøjelse med læsningen. Vær opmærksom på, at **Sammenfatning** og **Del A: Strategi og handlinger** bygger på forhold, der er beskrevet i **Del B: Analyse**. For bedre at få forstå terminologien vedr. cykelruter er det en god idé at se på **bilag B**.

## Bedste hilsner

### **Annette Sørensen**

Direktør, VisitNordsjælland  
ASO@visitnordsjaelland.com

### **Bettina Kampmann**

Projektchef, VisitNordsjælland  
bka@visitnordsjaelland.com

Denne rapport er udarbejdet af Dansk Cykelturisme for VisitNordsjælland og er en del af Region Hovedstadens projekt 'Kyst, by og natur – turismeudvikling i Nordsjælland'.

# SAMMENFATNING



Cykelturismen i Danmark er i vækst. Kongernes Nordsjælland har særligt gode forudsætninger for at få del i denne vækst, men det kræver først og fremmest, at infrastrukturen forbedres, samt at der arbejdes innovativt med et bedre vidensgrundlag, aktørsamarbejde og positioneringer.

Disse anbefalinger er samlet i en strategi, der udtrykkes som

**FÅ STYR PÅ DET → SPØRG → TRÆD TIL → INVITER FLERE GÆSTER**

Missionen er

**”AT TILGÆNGELIGGØRE NORDSJÆLLAND FOR TURISTER PÅ CYKEL”**

Visionen er

**”I 2020 CYKLER HVER TREDJE GÆST UNDER SIT BESØG  
I KONGERNES NORDSJÆLLAND”**

For nuværende er det 24 % af gæsterne, der cykler under deres besøg, altså en fjerdedel, og det skal løftes til en tredjedel ved hjælp af strategien.

Rapporten, som udgør strategigrundlaget, er dels baseret på resultater fra en workshop afholdt blandt interessenter i nov. 2016, på research i form af rutegennemkørsler, interviews og tilgængelige data. Strategigrundlaget viser, at infrastruktur er den største barriere for udvikling af cykelturismen i Kongernes Nordsjælland: Skiltningen er mangelfuld, og rutenetværket er ikke hensigtsmæssigt ud fra et turistmæssigt synspunkt. Herudover er der et problem med hovedveje, der er uegnede for cyklister.

Uden en forbedring af disse forhold bliver det vanskeligt at udnytte de konkurrencefordele, Kongernes Nordsjælland har i form af:

- Et bredt spænd af oplevelser i særklasse
- Nærhed til København og dermed byens turister og udflugtscyklister
- En cykelvenlig kollektiv trafik
- Cykelruter langs kyst og søbred
- En stærk udbudsside i form af overnatnings- og spisesteder samt opmærksomhed på lokale, autentiske oplevelser.

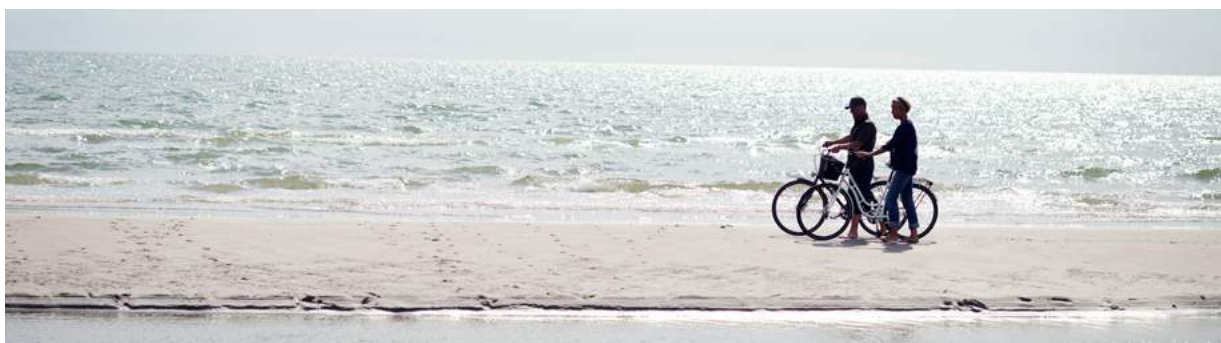
VisitNordsjælland har med stor succes markedsført konceptet ”Kærlighed på cykel”, som har bragt mange udenlandske turister til Kongernes Nordsjælland. Ifølge strategigrundlaget er der efterspørgsel efter flere og nye koncepter. Fx får København årligt besøg af 260.000 turister, der gerne vil cykle. Nordsjælland har ruter og interessepunkter, der passer til denne efterspørgsel. Region H’s borgere er de yngste i landet, hvorfor en positionering som børnevenlig cykeldestination kan overvejes.

Nærheden til de store byer i Region H og Sydsverige inviterer også til, at Kongernes Nordsjælland indtager positionen som stedet, hvor man holder minicykelferie. Det kan være den korte ferie, hvor cykling kombineres med gastronomi, wellness, kultur - eller det kan være ”begyndercykelferien”, hvor sværhedsgrad og antallet af kilometer er overkommeligt. Hele 24 % af turisterne i Nordsjælland cykler under deres ophold, og flere tilbud i form af nye ruter er en mulighed for at skabe større og bedre spredt turismeomsætning. Endvidere viser data, at cykelture øger tilfredsheden med opholdet.

Væksten i antallet af cyklende turister medfører, at ’gode cykelmuligheder’ bliver stadig vigtigere for valg af destination. Dermed er ’gode cykelmuligheder’ essentielt for feriehusudlejere og andre overnatningsformer.

Motionscykling (racer) viser vækst. Infrastruktur, skove og søer vanskeliggør ruter på tværs af regionen, og det virker usandsynligt, at cykelløb her kan tiltrække udenlandske deltagere og dermed turister. Dog er Kongernes Nordsjælland velegnet til nichesporten cykel-cross. Mountainbikecykling (MBT) er også i vækst, og med det nye 27 km spor i Tisvilde Hegn er der basis for at udvikle nye produkter, samt skabe opmærksomhed om Kongernes Nordsjælland som mountainbikedestination. Potentialet er dog begrænset til nærmarkedet, eftersom sporenlængde og sværhedsgrad ikke kan konkurrere med de store MTB-destinationer i Nordeuropa.

For begge sportsgrene gælder, at selv om terrænet ikke er reason-to-go, så har Kongernes Nordsjællands en konkurrencefordel i at være stedet, hvor man kan cykle plus ”andet”. Dvs. at kombinationen af cykeltilbud og fx kulturtilbud gør destinationen attraktiv for familier og vennepar.



# DEL A

## STRATEGI & HANDLINGER

### VISION

Kongernes Nordsjælland har usædvanligt stærke tilbud til turister, og dette kan være grunden til, at Kongernes Nordsjælland endnu ikke har udfoldet en infrastruktur og et fokus, der svarer til den stigende efterspørgsel efter gode cyklemuligheder. Men aktiv ferie efterspørges, og cykelturismen er i vækst. Derfor er der behov for en ambitiøs - og realistisk vision. For nuværende er det næsten en fjerdedel af gæsterne (24 %), der cykler under deres ophold. Visionen er, at denne cykelandel skal løftes inden for de næste tre år.

**I 2020 CYKLER HVER TREDJE GÆST UNDER SIT BESØG  
I KONGERNES NORDSJÆLLAND.**

### MISSION

Forslaget til mission er en følge af betragtningen om, at cyklemuligheder er en del af en samlet turismestrategi, dvs. at cykling indgår i viften af parametre for både aktører og Visit Nordsjælland (VNS) som organisation. Tilgængeliggørelsen er fysisk (fx infrastruktur, rutekort), virtuel (fx online inspiration og redskaber) og endda emotionel: "Det er nemt og trygt at udforske Nordsjællands herligheder på cykel".

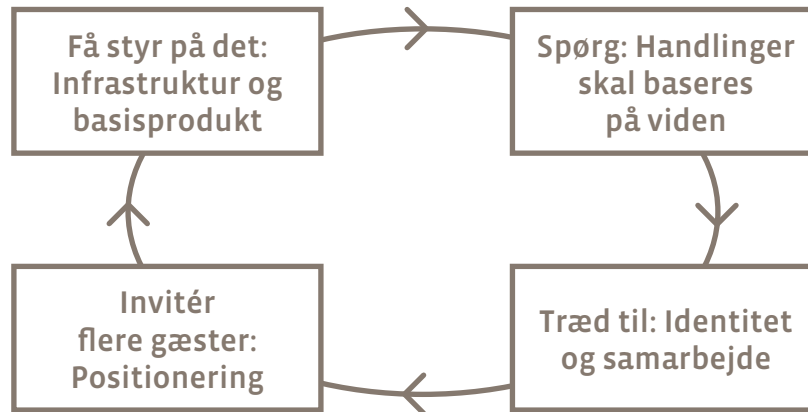
VisitNordsjælland kan med god ret indvende, at det er præcis, hvad organisationen allerede gør. Hertil er kun at svare, at organisationen gør det godt, men der er mere at hente, og derfor skal der skrues op for indsatsen. Missionen er den vedvarende opgave, der ligger i:

**AT TILGÆNGELIGGØRE KONGERNES NORDSJÆLLAND  
FOR TURISTER PÅ CYKEL.**



## STRATEGI

Ud fra analysen af de nuværende forhold (Del B i rapporten her) foreslår vi, at denne model udgør strategien for at øge mængden af cykelturister i Kongernes Nordsjælland



Modellen beskriver, at cykelturismestrategien desværre ikke er en enkel handling med afslutning, men tværtimod et fortløbende arbejde. Infrastruktur er et basisprodukt i cykelturismen og en forudsætning for at kunne tiltrække flere cyklende turister og nye segmenter blandt de cyklende. Men forbedringer af infrastruktur tager tid og er dyrt. Der er behov for prioritering og skridt-for-skridt tilgang.

Analysen viste, at der mangler viden, og det er dermed et punkt, der også skal inddrages i strategien, sådan at prioriteter kan bestemmes. Samarbejde er endnu et skridt, da analysen gjorde det klart, at der er omsætning at hente både på en større opmærksomhed på cyklende turister og på innovative samarbejder aktører i mellem.

Endelig viser analysen, at der er attraktive, men forskellige, segmenter blandt de cyklende turister, som efterspørger de styrker, Kongernes Nordsjælland besidder. Dermed handler det om at tilgængeliggøre oplevelserne - hvilket betyder infrastruktur - og derved starter cirklen igen.

## HANDLINGER

Her nedenfor viser vi de modeller, der er brugt til at definere strategien, samt de handlinger, vi anbefaler at udføre ud fra den aktuelle situation. En endelig strategi bør inddrage betragtninger vedr. organisationens ressourcer og kompetencer, politiske hensyn, investeringer etc. I mangel af disse overvejelser er forslagene til handlinger nedenfor udarbejdet under to hensyn:

- 1) At optimere forholdet mellem resultatet og resourceforbruget.
- 2) Skabe helhed i arbejdet med at omsætte forbedrede cykelmuligheder til et større turismeforbrug.

## SWOT ANALYSE

Formålet med SWOT-analysen er at etablere et overblik. Alle elementer er beskrevet nærmere i Del B i rapporten her. **Styrkerne** er udtryk for de forhold på udbudssiden, der udgør en konkurrencefordel. **Svaghederne** på udbudssiden skal konstateres - og måske adresseres. **Mulighederne** er de forhold i efterspørgsel, der giver ”medvind” til salg af produktet, mens **Truslerne** er ”modvind” eller deciderede risici i omgivelserne.

### STYRKER

- Oplevelsesrigt
- Tæthed mellem interessepunkt (POI) services etc
- Nærhed til turistmagneten København
- Nærhed til international lufthavn i vækst
- Let adgang til/fra Sverige
- Stærk fortælling i Nordkyststien
- Udenlandske turister oplever, at her er let og sikkert at cykle
- Tiltrækkende N9 pga. kyst og langturselemente
- Offentlig transport mulig for cykler
- Stor tilfredshed blandt eksisterende turoperatører
- VNS kan henvise til succes med ”Kærlighed på cykel”
- Dygtig turismeorganisation
- VisitNordsjælland producerer allerede i dag kort over Nordsjælland indeholdende tydelig visning af cykelruter
- Slotsruten i år 2017 (?)
- Ledig (konference-) hotelkapacitet, samt ledig kapacitet i andre overnatningsformer
- Nationalpark - Region H udflugtsmål
- Nationalpark - multipel positionering
- ”Det uopdagede Nordvestsjælland”
- RACER: Bakker i vestlig del af Nordsjælland
- RACER: Dobbeltrettede cykelstier
- RACER og MTB: Velorganiserede cykelklubber med højt aktivitetsniveau
- MTB: Destinationsnære skove med attraktive mountainbike-muligheder af forskellig sværhedsgrad.
- MTB: Klynge af MTB-steder i Region H

### SVAGHEDER

- Ringe skiltning, ”huller” i infrastruktur
- Mange barrierer i form af hovedveje og vanskelige kryds
- Kun begrænsede strækninger med børnevenlige ruter
- Besynderlig ”en-vejs”-ruteføring
- Kommuner har ikke den nødvendige forståelse/kendskab til cykelturismens dynamik
- Eventuelt betyder arbejde med kystsikring, at brugen af R47 hindres
- Mangler vild natur, er u-eksotisk (opfattelse)
- Brands tydeliggør ikke cykling
- Aktører mangler (selv)opfattelse af Nordsjælland som cykeldestination og af dem selv som cykelvenlige værter; andre aktiver prioriteres
- Ingen indflydelse på togselskabers og færgers cykelpolitik, dvs. sårbarhed
- RACER: Begrænsninger for hvor langt man kan køre.
- RACER: ”Huller” i infrastrukturen
- MTB: Spors/ steders attraktion ikke høj nok, Ikke reason-to-go overfor fjernere markeder.

### MULIGHEDER

- Generel vækst i ”cykling i ferien”
- Overflow fra København mht. overnatning
- Besøgsturister (1 mio.)
- Efterspørgsel efter lokal mad, autenticitet, økologi, vingårde, natur, fugle, foto, frihed, meditativt, no stress osv.
- Tyskere kommer igen til feriehuse i Nordsjælland - og tyskere cykler i ferien
- Øget svensk cykelinteresse
- Stigende interesse blandt andre danske destinationer betyder muligheder for nye fælles produkter
- RACER: Fortsat vækst i antal motionscyklister
- RACER: Camps stadig mere populære
- RACER: Cross-cykling
- RACER: Lang sæson ift. Sverige og Norge
- MTB: Sporten går fra elitesport til folkesport = vækst
- MTB: rimeligt højt forbrug i forbindelse med ferie

### TRUSLER

- Negative opfattelser fortsætter: Cykelferie er ikke rigtig ferie; Cykling er besværligt - især med børn; Risikoen for regnvej er for stor
- Øget konkurrence pga. markedsvækst
- Region H borgere er yngre end gennemsnittet i DK (børn)
- RACER: Cykelløb skaber irritation
- MTB: Demokratisering af sport betyder nedslidning af spor, med dårlige oplevelser til følge.
- MTB: Mere trafik ændrer oplevelsen af skoven for andre turister ð vrede ð konflikt ð dårlig oplevelse

## HANDLINGER TIL “FÅ STYR PÅ DET: INFRASTRUKTUR”

SWOT analysen viser, at svaghederne drejer sig om infrastruktur. Det var også workshop-deltagernes (nov. 2016) største bekymring. VNS er ikke ansvarlig for veje og skiltning i Kongernes Nordsjælland, men organisationen er ansvarlig for at forklare kommunerne, hvilken infrastruktur cyklende turister efterspørger. Basisproduktet skal være i orden, før det kan markedsføres. Vi foreslår disse handlinger:

- At VNS i den løbende dialog med den politiske ledelse af kommunerne gør klart, at cykling er en aktivitet i turismen på linje med at bade, vandre, gå på museum osv. Det skal stå tydeligt for beslutningstagerne, at gode cykelmuligheder dermed er en forudsætning for en alsidig turisme, og at væksten i cykelaktivitet tilsiger, at cykelmuligheder vedligeholdes og udbygges.
- At VNS involveres i kommuners beslutninger vedrørende rekreative ruter, herunder advare mod flere perimeterruter (dvs. ruter som Dronningerunden i Fredensborg, der følger kommunens perimeter, men ikke nødvendigvis de bedste veje for cyklister. Det samme er gældende for Megaruten), samt sikre, at der er tænkt målgrupper ind i nye cykelruter. Det er VNS' ansvar at give input til, hvor ressourcer anvendes mest effektivt, for så vidt en rekreativ rute også skal fungere som turistattraktion. Medlemskabet af Dansk Cykelturisme bevæbner i øvrigt VNS med en ekspertise, der gavner kommunerne.
- At VNS på baggrund af denne rapport inviterer til møde i den tværkommunale cyklismegruppe. Mødets formål er at:
  - få fælles forståelse for udfordringerne
  - forsyne medlemmerne med viden, der kan bruges i argumentation
  - aftale procedure: fremtidig møderække, indhold, forholdsregler, hvordan sikres kystsikringsarbejdets konsekvenser for R47
- Andre involverede, fx repræsentanter for Nationalparken/ Esum Kloster/ Naturstyrelsen etc. bør også inviteres med i dialogen. De har - i regi af Nationalparken - et medansvar for udvikling af Nordsjælland som cykeldestination. I den forbindelse skal spørgsmålet om cykeladgang fra stationer til klosteret (modtagecenteret) også adresseres.
- At VNS advokerer for tanken om samdrift af kommunens rekreative ruter - for så vidt en grundigere overvejelse viser, at det er en løsning, der optimerer anlæg og vedligehold. Teoretisk er det den bedste løsning for at opnå ensartet kvalitet af Nordsjællands rekreative ruter og samtænkning i ruteudvikling, eventuelt med et langsigtet mål om at opnå et netværk af ruter i Nordsjælland. Som VNS også selv formulerer det: Én destination, hvor gæsteoplevelsen hænger sammen på tværs af kommunegrænser.
- At VNS kan deltage i arbejdet vedr. etablering af ”Slotsruten”, sådan at servicen overfor turister optimeres. Slotsruten er et potentielt ”superprodukt”, og det er sandsynligvis en god investering at supplere vejvisningen med service på ruten: skraldespande, pausesteder, infoskilte. Det synes som, at Slotsrutens rolle endnu ikke er afklaret: Hvornår er skiltningen på plads? Hvilke turister skal ruten markedsføres overfor? Er en eller flere cykeludlejere involveret?

- At VNS adresserer vigtigheden af rutetjek og arbejder for, at opgaven forankres i et kommunalt samarbejde. Det er af stor vigtighed, at VNS kan stå inde for basisproduktet overfor pakketursudbydere.
- At VNS forelægger problemet med 'hovedveje som barrierer' overfor den tværkommunale cyklismegruppe og overfor den politiske ledelse af kommunerne. Se Idékatalog for forslag til løsninger.
- At VNS argumenterer for mere opfindsom navngivning af ruter: Nordkyststien er et navn, der fortæller, hvor stien går - hvis man altså ved, at her er tale om Sjællands nordkyst. Hvorfor har R32 og 33 ikke gjort sig fortjente til navne? Fjordstien er et generisk navn, ligesom Slotsruten. Der findes andre fjordstier og slotsruter i Danmark. Brug gerne den markedsføring, der ligger i et særligt navn. Når løberuten i Fredensborg Slotshave hedder "Prinsesse Isabella Ruten" er den mere distinkt og mere inviterende, end hvis den bare hed "Parkruten".
- Herudover bør kommunerne etablere en procedure, der sikrer, at nye skilte ruter og ruteomlægninger gøres tilgængelige for OpenStreetMap.

## HANDLINGER TIL "SPØRG"

Denne rapport er baseret på al den viden, vi med rimelighed har kunnet opdrive. Alligevel er der vigtige spørgsmål, vi ikke kan besvare. Hvor mange cyklister? Hvor? Hvorfor? Hvad er godt? Skidt? Mangel på viden fører til forkerte prioriteringer og svækker VNS' argumentation overfor beslutningstagere.

Vi foreslår:

- At der investeres i årlige rutetjek af R47, samt rutetjek efter behov på andre ruter. Rutetestværktøjer findes. Overblik over - og dokumentation af - manglende skilte, farlige strækninger, huller etc. sikrer, at midler til vedligehold anvendes optimalt. Fotoet her viser en af de tomme galger til R47-skiltning i Gribskov kommune.
- Kortlægning af eksisterende brugere sker gennem cykeltællinger på udvalgte steder. En gentagen monitorering af cyklistantallet er også en måling af, hvorvidt en indsats er lønsom. En tæller kan eventuelt kombineres med et display: mængde, hastighed, kalorieforbrug etc., for så vidt det er meningsfuldt på lokaliteten.
- Systematisk undersøgelse af aktørers indstilling til cykelturisme. Intet initiativ fra VNS's side bliver en succes, medmindre aktører er velvillige. SWOT analysen viser, at Nordsjælland har rigtig gode forudsætninger for at være en cykeldestination, men endnu er der kun få aktører, som målrettet arbejder med cykelturisme. At kunne afdække hvilke opfattelser, der hindrer, at cykelturister prioriteres højere af fx overnatningssteder, er afgørende for, at VNS kan målrette sine initiativer.



## HANDLINGER TIL "TRÆD TIL: VÆKST, SAMARBEJDE"

Denne rapport er baseret på al den viden, vi med rimelighed har kunnet opdrive. "Kærlighed på cykel" er et fyrtårn, men det er vigtigt, at der er forståelse for, at cykling er for alle turister; konferencegæster, krydstogsturister, badegæster, landliggere - og alle andre. De styrker, Nordsjælland har på cykelområdet, er en konkurrencefordel, der skal udnyttes. Analysen lader heller ikke tvivl om, at der i alle typer af cyklisme (turcyklisme, motion, MTB) er vækst. Et større fokus på de cyklende som en attraktiv gruppe, samt ideer til samarbejde om produkter kan blive lønsomt.

Vi foreslår:

- At VNS identificerer ca. 10 virksomheder, som med høj sandsynlighed kan profitere af et større "cykelindhold". Der kan være at tale med et overnatningssted i Tisvilde om MTB-centre eller camps, eller med et hotel om at stille værelser til rådighed for en turoperatør; det kan være et "Cyclists welcome"-skilt på cafeen ved Ng/EV7, eller det kan være hjælp til en tekst på en seværdigheds hjemmeside om den optimale cykelrute til stedet. Ikke alle indsatser kommer til at være lønsomme, men det øger aktivitetsniveauet og italesætter cykling som andet og mere end pakketure. Herefter kan indsatsen gentages overfor andre, og med tiden udvikle sig til en tjekliste.
- At VNS bliver en katalysator for samarbejde. Denne rapport samt det, at VNS identificerer virksomheder, der kan have glæde af større cykelindhold, giver VNS indsigt i forhold, der kan forbedres vha. samarbejde. Det kan være, om cykeludlejeren i by X vil stille otte cykler til rådighed for campingpladsen i by Y? Vil havnefogeden i X Havn afsætte plads til cykelstativ med plads til udlejningscykler? Vil en kro lave gastro-MTB-weekend fem gange næste år sammen med en cykelklub? Det er en påstand, men med god sandsynlighed, at initiativrige mennesker, iværksættere og ildsjæle gerne vil yde en indsats. Især, hvis VisitNordsjælland er involveret<sup>1</sup>.
- At VNS hjælper til professionalisering af B&B'er. Det er en indsats, der rækker ud over cykelområdet, men cykeltemaet fungerer fint som indgang. B&B'er er et vigtigt alternativ til hotel og kro for cyklende, dels fordi priserne generelt er lavere, dels fordi mange B&B'er ejer en lokal autenticitet, som går godt i spænd med det at cykle i et lokalområde. Professionalisering kan handle om generelle råd til egne hjemmesider, eller hjælp til at etablere netværk. Møns B&B netværk fungerer godt med en simpel sms-kæde, der fortæller om ledig kapacitet. Assistance til B&B'er er dog kun lønsom, hvis der samtidig ydes en indsats for at få flere overnattende cykelturister på (selvarrangeret) cykeltur.

1

Se flere cases vedr. samarbejder på [https://issuu.com/svuf/docs/panorama\\_72dpi\\_enkeltside](https://issuu.com/svuf/docs/panorama_72dpi_enkeltside)

## MODEL SMUK TIL KVANTIFICERING AF MÅLGRUPPER

SMUK modellen går ud på at udvælge målgrupper på basis af overvejelser om S = Størrelse og vækst, M= Muligheder for bearbejdning, U = Udgifter ved bearbejdning, K = Konkurrencesituation i segmentet.

Her anvendes en forsimplet version af modellen. Det vigtige er tankegangen ”hvad er der i det - og hvor svært er det at skabe?”.

Kategori	Vækst	Stærkt attraktiv?
Turister på cykelpakketur	↑↑	Ja, udland og højt forbrug
Turister på selvarrangeret tur med overnatning	↑	Ja, i skuldæsoner
Racer	↑	Niche ift. events, men stigende tendens til at racercyklen tages med på ferien
MTB	↑↑	Niche ift. events, men stigende tendens til at mountainbiken tages med på ferien
Turister i Kbh på besøg i Nordsjælland	↑	Ja, udenlandske turister, vækst, spreder forbrug
På udflugt fra hjemmet	↑	Ja, spreder forbrug

Konklusionen er enkel: Når det gælder ’almindelig cykel’-segmenterne, er de alle vigtige. Racer og MTB er nichesegmenter og fylder meget begrænset i antal overnatninger, hvis der udelukkendes kigges på events. Der er dog en stigende tendens til at turister tager racercyklen eller mountainbiken – træningsredskabet – med på ferie i stedet for den ’almindelige’ cykel.

Det betyder, at **alle segmenterne** fortjener overvejelser mht., hvordan der skabes højere vækst og mere lønsomhed.

## MODEL STRATEGIKANVAS

I spændet mellem Nordsjællands styrker og efterspørgslen på cykeloplevelser, er der et potentiale, som endnu ikke er realiseret. Cyklerne fylder for lidt - på vejene og på overnatningsstederne – ift. nærheden til København, de mange tilbud, nemheden etc. Er det fordi de to brands, Kongernes Nordsjælland og Den Danske Riviera, ikke appellerer til de mere ”friluftst” typer? Men Nordsjælland er en heterogen destination - og det samme gælder ’cykelfolket’. Derfor ser vi mange muligheder for at markedsføre ”Nordsjælland på cykel” som ”cykling (motiv) plus ”Kongernes Nordsjælland / Den Danske Riviera”. Altså et sæt af forskellige produkter med hver deres egenskaber

## MODEL EMOTIONEL MOD FUNKTIONEL

Derudover ligger der uudnyttede muligheder i at differentiere funktionelle produkter ved hjælp af følelser - og omvendt differentiere følelsesmæssige produkter ved hjælp af funktion. Omsat til cykling er de umiddelbare eksempler:

- MTB baner bedømmes ud fra funktionelle kriterier - er det værd at køre dertil for de km og de højdemetre? Den bedømmelse kan afvæbnes ved at lægge emotioner i produktet: "Den smukkeste udsigt", "luksuriøse omgivelser", "kronhjortene fjøtter mellem sporene", "lukke alle tanker ude" - dvs. appellere til den følelsesmæssige del af MTB-turoplevelsen.
- Cykeludflugt fra hjemmet er følelsesmæssig: "Vi skal ud og nyde naturen, den friske luft, se noget andet" osv., men friheden i den planløshed kan være afskrækkende for nogle. Funktionelle elementer, fx et tydeligt rutekort, et nødkaldsnummer, en udførlig vejledning i at tage cyklen på toget osv., kan være præcis det, der appellerer til de cyklister.

Formålet med at anvende "Følelsesmæssig mod Funktionel" er at kunne pege på enten en ydelse og/eller en positionering, der kan gøres lønsom overfor nye segmenter. Hvad skal tages ud - eller lægges ind - for at produktet appellerer til nye kundegrupper?

## HANDLINGER TIL "INVITER FLERE GÆSTER"

Vi anbefaler disse handlinger:

- For at øge antallet af besøgsturister fra København, samt forlænge deres ophold i Nordsjælland arbejdes med A) At identificere let forklarlige cykelruter fra hhv. Hillerød og Helsingør stationer til seværdigheder, bymidte og natur. B) De store københavnske cykeludlejere får leveret rutekort over disse ruter. På rutekortet finder turisten også en grundig vejledning i, hvordan cyklen tages med på toget. Der er altså "kreeret" en funktionel egenskab, der hjælper turisten til at omsætte et ønske til handling.
- En indsats for at alle aktører er vist på OpenStreetMap - og alle andre relevante digitale medier. Turen planlægges i stigende grad hjemmefra, og flere interessepunkter betyder at Kongernes Nordsjælland står stærkere i konkurrencen. Også kommuner bør gøre en indsats for at historiske mindesmærker, særlige biotoper, udsigtspunkter, sheltre, stier etc. er synlige på de digitale medier
- For at øge antallet af selvarrangerede ture fra Region H, kan VNS anvende hjemmesiden til at formidle, hvor nemt det er at selvarrangere cykelferie i Kongernes Nordsjælland: Fakta, links, overblik. Formålet er at inspirere og samtidig nedbryde de barrierer, som har at gøre med utryghed og uvidenhed.
- Et nyt let MTB-spor på 27 km er en anledning til at skabe opmærksomhed, og til at få målgrupper i tale, som ikke forbinder Nordsjælland med cykling. VNS bør vinkle nyheden som, at her er et tilbud til hele familien, hvor MTB-sporet er en del af en større oplevelse (gåture, mad, kunst etc.). Endvidere kan man med fordel gøre opmærksom på de følelsesmæssige kvaliteter ved ruten, som nævnt ovenfor.
- Anvende Nationalparkbrandet overfor A) Region H cyklister B) Gæster, der opholder sig i feriehusområderne. Afhængig af den fremtidige positionering af Nationalparken og modtagecentret kan man arbejde med koncepter, der er målrettet børnefamilier. Skovene er nogle af de få steder, hvor der er 100 % bilfrit.

- Indgå i dialog med udbydere af cykelpakkerejser: Hvad hindrer jer i at sende flere gæster? - og hvordan kan vi hjælpe? Hvis kapacitet er problemet, foreslå at sløjfe ruter (to overnatninger samme sted) eller B&B'er. Kan flere operatører bruge samme bagagetransportør? Hvad efterspørger gæster? Kan vi hjælpe med produktudvikling?
- Undersøge muligheder for nye cykelprodukter, gerne i dialog med pakkeudbydere: En årlig dag med åbne vingårde - og en cykelrute mellem dem? En økologirute, hvor ruten i øvrigt går over Dyssekilde? En ornitologirute (især det engelske marked er interesseret i fugledestinationer). En haverute? (Ældre har en stor interesse for haver ifølge bureauet Envisions undersøgelse fra 2014 af danske ældre. Interessen udtrykkes i et stort forbrug. I Nordsjælland findes fine haveanlæg fx barokhaven i Hillerød og på den svenske side Sofiero). Gastronomitur fra råvarer til restaurant?
- Øge presseindsats. Medier til kommunikation er naturligvis målgruppeafhængige, men der er i ovenstående forslag mange "kroge", der legitimerer henvendelser til pressen. Generelt er medier velvillige overfor cyklisme, for der er identifikation for læserne, samt gode billeder<sup>2</sup>. Hvis der oveni er aktualitet (åbning af X, succes med Y), er det forventeligt, at en presseindsats vil være lønsom. Bemærk, at "naturhændelser" også indeholder aktualitet: Når hvidtjornen / syrenerne/ lyngen blomstrer, når de første kantareller titter frem, når kronhjortene er i brunst, når jordbær / hindbær / brombær er modne, når køerne kommer på græs... Det er ikke ligefrem sensationer, men kombinationen af en smuk cykelrute og fri brombærplukning på Naturstyrelsens arealer kan måske friste en redaktør til at give spalteplads.



2

Panorama-projektet gav i løbet af 2 ½ år anledning til 85 presseomtaler, hvilket viser mediernes interesse.





## PRIORITERINGER

Figuren skitserer, hvor "tunge" de enkelte handlinger er, omregnet til VNS timer henholdsvis eksterne udgifter. De fleste af de handlinger, der hører til under "Spørg", ligger højt mht. eksterne omkostninger, men lavt mht. interne omkostninger (dvs. VNS timer). De eksterne omkostninger er her indkøb af cykeltællere, honorar til rutetjekkere, køb af ydelser hos analysebureau etc. Til gengæld skal VNS kun investere en begrænset mængde timer.

De fleste af handlingerne i "Få styr på det" er derimod tidskrævende for VNS: Det handler om forberedelse af argumentation, dialog med kommunale instanser og andre samarbejdspartnere, opfølgning, samt tilrettelæggelse af procedurer. De eksterne omkostninger er til gengæld minimale.

I **Bilag A** er de ovenstående forslag til handlinger opdelt efter ansvar for - og roller i - handlingen: Kommunerne, VisitNordsjælland og Aktørerne.

Det er naturligvis op til VisitNordsjælland at placere kasserne (handlingerne) mere korrekt i figuren ift. budgetter, timepriser, kompetencer etc. Fx afgøre, om pressekontakt skal være en ekstern eller intern omkostning. Selv om det her kun er en skitsering, viser figuren, at en række af de foreslåede handlinger er "nemmere" (lave interne omkostninger og minimale eksterne) end andre.

De håndgribelige, men omkostningstunge handlinger om infrastruktur. Vi anbefaler derfor, at VisitNordsjælland gennemfører eller italesætter behovet for alle de handlinger, vi har anbefalet ovenfor. Gerne med så meget af anbefalingen 'rutetjek' som muligt, dvs. med de fotos og de ord, der opleves nødvendige for at kunne få politikeres og driftsansvarliges opmærksomhed. Effekten bliver naturligvis begrænset: Forbedringer af infrastruktur koster dyrt og tager tid. På den anden side er argumentation og dialog VNS' eneste mulighed for at påvirke kommunerne til at skabe eller forbedre den infrastruktur, der danner basis for vækst i cykelturismen.

Den næste forholdsvist håndgribelige opgave er at medvirke til samarbejder og professionalisering af aktører i forbindelse med cykling. Der er en god sammenhæng til infrastruktur: Nu, hvor grundlaget vil blive forbedret, lad så servicen følge med op. Desværre mangler incitamentet for aktører. Hvorfor skulle de besvære sig med ændringer for cykelgæsters skyld, hvis ikke fælles markedsføring resulterer i flere besøgende på cykel? Opgaven med markedsføring, nye initiativer, presse etc. er dog ikke lige til at gå til. Den indeholder høje omkostninger og lægger beslag på ressourcer. Vi anbefaler derfor en "light" version af både 'Træd til: samarbejde' og 'Inviter flere gæster'. Overvej, hvad kan lade sig gøre inden for budgetrammerne og organisationens interesser og kompetencer. Udfør derefter de opgaver, der synes mest meningsfulde og bedst i overensstemmelse med andre tiltag i VisitNordsjællands planer.

Den omkostningstunge del er viden. Vi kan kun anbefale, at indsatsen overfor politikere og driftsansvarlige er bygget viden. Aktører vil også kræve dokumentation for, at en indsats med god sandsynlighed er arbejdet værd, og endelig har VisitNordsjælland også selv behov for at måle effekt. Vi erkender, at dokumentation er dyrt, men igen er der muligheder for 'light'-versioner. Det tager ikke mere end to dage at cykle R47 igennem, og dokumentation må, som et minimum, omfatte denne rute samt overføre landsdækkende viden til Nordsjælland.

Dermed kan strategien udtrykkes i den iterative model, der er vist øverst i modellen på forrige side:

"Få styr på det → Spørg → Træd til → Inviter flere gæster → start forfra". Dvs. arbejde for at få basisproduktet i orden; tilvejebring så meget dokumentation, som ressourcer tillader; samarbejd med aktørerne; sælg Nordsjælland på innovativ vis. Gør det igen.



## IDÉKATALOG

Ideerne her nedenfor er ikke kvalificerede, dvs. de er ikke undersøgt mht. realisme eller lønsomhed. De er kun til inspiration.

**Mal på asfalten:** Det er en stor hjælp, hvis vejvisning for cyklister suppleres med maling på cykelstien. Her et eksempel på, at der fortsat skal køres ligeud på supercykelstien. I Regionalruteregion kan det være et blåt R32 med pil til højre eller venstre, når der kommer en 'ikke-åbenbar' retningsændring. Malede symboler på asfalten fungerer også som invitation til ikkecyklende borgere: "Her er en rute - og den drejer ind i skoven..."

**Det er en cykelsti:** Langs de hovedveje, hvor cyklister kører på kantbane, er det trygheds-skabende, at der er malet cykler på kantbanen. På den måde bliver bilister opmærksomme på, at der kan være cyklister længere fremme.

**Velkommen cyklister:** Velkomstskilte ved stationer og på de store ruter (N9, R31) med overblik over ruter og seværdigheder sammen med kilometerangivelser. Fastslår identitet som cykeldestination.

**Welcome EuroVelo 7 cyclists:** Styrke historien om turcyklisme ved at sætte skilt op ved rundkørslen på Strandvejen før færgeindgangen. Legitimiteten af skiltet er, at det også viser turistinfo (med andre ord: bliv en nat i Helsingør). Den reelle årsag til skiltet er at fortælle alle andre, at Helsingør er et knudepunkt på en transeuropæisk cykelrute.

**Hestefolk, vandrere og cykelfolk** bruger de samme rasteplasser. Tænk cykel ind i hestefolkene og vandrernes krav og omvendt.

**MTB centre:** Et MTB center tilbyder overnatning, bespisning, MTB-undervisning, adgang til teknikbane og guidning. Overnatningssteder tæt på Helsingør, Tisvilde, Hillerød kan være interesserede. Måske konferencehoteller til at fylde op i weekender? Teknikbane er nemt at etablere. Opbevaring af cykler + vaskeplads + lille værksted. Hotline til cykelmekaniker nødvendig. Se [www.slettestrand.dk](http://www.slettestrand.dk)

**Husk de andre:** Både den Internationale Højskole i Helsingør (100 pers til overnatning) og Grundtvigs Højskole i Hillerød (150 pers til overnatning) udlejer faciliteterne. Det er en mulighed, såfremt motionsklubber vil holde cykeltræf, større løb etc. Hvilke andre overnatningssteder har plads til sikker opbevaring af fx 50 cykler?

**Indlevér og vind en cykeltur:** Samarbejde med cykelhandlere i Region H i stil med "Er din cykel klar til forårets udflugter? Få et servicetjek og vind et gavekort til Gilleleje Badehotel".

**Katalog over "hemmelige steder":** VNS har allerede overblikket, men der kommer til stadighed nye steder, der giver det ekstra plus til en cykeltur. Det er det pudsige, det idylliske, det mærkværdige: Udsigtspunkter, pausesteder, alleer, mindesmærker, forladte steder, jordbærudsalg, arkitektur, en særlig historie. Kataloget vil være en god hjælp, når der udvikles nye produkter.

**Skriv sanseligt:** Enhver opfordring til cykeltur skal minde læseren om det sanselige i at cykle. Brug syn, lyd og lugt. Gerne også varme/kulde eller anden følelse fx vind, at cykle på et særligt underlag osv. Tænk i "lugten af tjæret tovværk", "solen varmer ryggen", "knirkende master på sejlbadene", "fasanerne kagler", "køligheden i skoven", "gruset knaser under cykeldækkene" osv.



**Dansk Cykelturisme har skrevet det før:** Såfremt VNS producerer nye cykelkort eller andet, der skal give vejledning til "usikre turcyklister", så få tekster som "10 gode råd til cyklisten", "Hvordan cykle med børn?", "Hvordan lapper man en punkteret cykel ude på landevejen?"

**Keep up the good work!** Det er inspiration og tilgængeliggørelse, når cykelkort findes steder, hvor man ikke havde ventet det. Fx findes cykelkort over Helsingør på hoteller i Helsingborg (i regi af projektet aktive turister i Helsingør/Helsingborg).

**Italesæt cyklisters genbesøg:** På cykel når man ikke rundt til alle seværdigheder, så der vil altid være en oplevelse af, at der er mere 'u-opdaget' i området. I en svensk undersøgelse af 458 cykelturister i Varberg og på Gotland var det i gennemsnit cykelturisternes fjerde besøg på destinationen<sup>3</sup>. Derfor er et "På gensyn" i tekst og tale mere værd end et "farvel".

**Gør dansk til nordisk:** Indgå dialog med Nordsjællands cykelklubber om, hvordan man tiltrækker flere nordmænd og svenskere til de lokale cykelløb. Fx oversættelse, hvilke medier, hvilke overnatningssteder.

**Ud af træningslokalet:** Fitnessklubber arrangerer ofte rejser og ture for spinninghold (husk: spinning er fjerdestørste idræt i Danmark). Er der her et off-season weekendprodukt for konferencehoteller med adgang til god asfalt?

**Mig og far på ferie:** Det er muligt at cykle fra Helsingør til Hellebæk ad sikre, børnevenlige veje. Eller fra Helsingør til Flynderupgård. En unik positionering ville være miniferie for én forælder/ét barn. Måske italesat som "Lad de to få en oplevelse, der er deres". Formentligt har produktet også appel til de mange husstande med kun en voksen/ et barn.

---

3 Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå, Tobias Heldt, Viktoria Liss, 2013, <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:667724/FULLTEXT01.pdf>



**Landliggere: Op på cyklen!** Badekåbetriatlon for branding, fx konkurrence mellem badebyerne (i hvert fald konkurrenterne Hornbæk og Tisvilde, der hver især sætter en ære i at, her cykler man i slidt badekåbe og på en gammel havelåge). Se evt. Copenhagen Classico eller Tweed-rides.

**MTB, mudder og mad:** Ved Viborgs Hald Sø har man i 2015 udviklet "MTB Getaways", hvor kroferien kombineres med MTB kørsel. Under overskriften "Gastronomi og mudder" markedsføres produktet som en miniferie med ankomst fredag, afrejse søndag. Der er teknikbane, fælleskørsler, guidning, vildmarksbad, massage, måltider og romsmagning. Pris 3.100 kr. Produktet sælges en weekend hver måned i skuldærsæsonerne - også i 2017. Se mere her<sup>4</sup>.

**Bike Friend:** I det sydfynske øhav findes ordningen Bike Friend. Deltagende virksomheder skal som minimum stille en cykelpumpe og adgang til drikkevand til rådighed for cyklister. Initiativet er til for at styrke Sydfyns image som cykeldestination. Herudover ligger der et incitament for de deltagende virksomheder i, at cyklister bruger fx Bike-Friend bageren som pitstop. Se mere her<sup>5</sup>.

**Flere cykelvenlige kirker:** Kirkefondet bestyrer ordningen med vejkirker, og de seneste år er "cykelvenlige vejkirker" endda markeret særskilt. Der er ca. 20 vejkirker i Kongernes Nordsjælland, men kun to er markeret som cykelvenlige. Dialog med menighedsråd for at åbne flere kirker? Se mere her<sup>6</sup>.

**Tænk cykel:** anbefale medlemsvirksomheder at udvise godt cykelværtsskab. Fx ved at vise cykelkørselsvejledning ud over den for biler på deres hjemmeside. Cykelstativer. Anerkendende velkomst for de, der tydeligvis er ankommet på cykel. Formålet er at styrke Nordsjællands identitet som cykeldestination.

**Nationalparker:** Både Thy og Vadehavet har erfaringer med cykelturisme i nationalparker. Deres viden og erfaringer mht. infrastruktur, formidling og service kan være værdifuld i udviklingen af Nationalpark Kongernes Nordsjælland.

---

4 <https://mtbx.dk/mtb-getaways-gastronomi-mudder.html>

5 <http://www.visitfaaborg.dk/faaborg/bike-friends-cykelvenner>

6 [http://www.kirkefondet.dk/fileadmin/filer/Billeder/Vejkirke/vej16\\_oer\\_web.pdf](http://www.kirkefondet.dk/fileadmin/filer/Billeder/Vejkirke/vej16_oer_web.pdf)

# DEL B

## ANALYSE

Analysen er delt op i "Ramme", "Udbud" og "Efterspørgsel". Rammen beskriver de overordnede betingelser for udvikling af cykelturisme i Kongernes Nordsjælland og giver en kort introduktion til cykelturisme: mængde, karakteristika etc.

I afsnittet Udbud zoomes der ind på infrastruktur og services til cyklende i Kongernes Nordsjælland, og på den eksisterende markedsføring. Afsnittet Efterspørgsel omhandler de cyklendes behov. Afsnittene Udbud og Efterspørgsel er delt op i cyklisttyperne Turcyklister (alm. cykel), Motionscyklister (racer) og Mountainbikere (MTB).

Analysen danner grundlag for Del A i denne rapport, "Strategi og anbefalede handlinger".

## B1. RAMME

### TURISMEN I NORDSJÆLLAND

#### STRUKTUR

I Nordsjælland steg antallet af kommercielle overnatninger med 2,9 % i 2016 ift. året før. Dette står i kontrast til en stigning på 4,7 % for landet som helhed og især til København, hvor stigningen var på 4,4 %<sup>7</sup>. Dermed er det relevant at stille spørgsmålet: Er "muligheder for at cykle" et parameter, der kan hjælpe med at konvertere overnattende turister til bo i Nordsjælland og besøge København i stedet for nu, hvor de bor i København og besøger Nordsjælland?

Hotelkapaciteten i Nordsjælland er udvidet over det seneste år, og der er nu over 2.500 værelser på hoteller og feriecentre i Nordsjælland. Udnyttelsen topper med 49 % i juli og august, men er mellem 30 og 40 % i april, maj og oktober. September 2015 viste en udnyttelse på 43 %<sup>8</sup>. Kan cykling gøre noget for at "hente" konferencegæster? Og kan den ledige hotelkapacitet benyttes til cykelturisme?

Hovedparten af kommercielle overnatninger i Nordsjælland udgøres af danskere. De 29 % af overnattende gæster, der kommer fra udlandet, består hovedsageligt af svenskere, tyskere, hollændere og nordmænd. En indsats for at få flere kinesiske gæster har resulteret i mangedobling af antallet i 2016 ift. 2015. Det regnes generelt for ønskværdigt at have en

7 [http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/VDK\\_Website\\_images/Pdf\\_other\\_files/Analyser/2017/turisternes\\_overnatninger\\_i\\_danmark\\_i\\_2016.pdf](http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/VDK_Website_images/Pdf_other_files/Analyser/2017/turisternes_overnatninger_i_danmark_i_2016.pdf)

8 Danmarks Statistik HOTEL3, Hoteller og feriecentre efter område, kapacitet og tid, Landsdel Nordsjælland, sept2015-aug2016,

spredning af nationaliteter for at mindske sårbarheden. Dermed ligger der en udfordring for cykelturismestrategien: Hvordan udnytte cykelmuligheder i arbejdet med at tiltrække udenlandske turister?

Forretningsrelaterede overnatninger har i de seneste år i Nordsjælland været i en opadgående kurve med en omsætning på lidt over en milliard kroner (hoteller og feriecentre). Der er således tale om et ganske betydningsfuldt forretningsområde for både VisitNordsjælland og Nordsjælland i det hele taget.

For mødegæster er cykelaktivitet typisk en pause eller teambuilding aktivitet, og her er der forskel på hhv. nationale og internationale gæster. For nationale mødegæster er cykelaktivitet "helt almindelig", hvor det for mange internationale gæster betragtes som lidt eksotisk og en anderledes oplevelse.

Man vil således med fordel kunne markedsføre cykelture (både lettere og mere krævende) mod det internationale mødemarked som en særlig attraktion, hvorimod det kræver lidt mere, at få den nationale mødegæst til at se en cykelpause som noget særligt.

De fleres professionelle mødesteder har allerede cykelture, som en del af deres pauseprogram, men det kan selvfølgelig altid fornyes og forbedres. For de mere traditionelle konferencестeder, der typisk lukker ned i leisure højsæsonen, kan der imidlertid godt være tale om et nyt forretningsområde. Hotel Hillerød er et godt eksempel, idet de om sommeren fylder hotellet med primært italienske cykelturister.

Det kræver imidlertid, at conferencecentrene er indstillet på at sadle om i sommerperioden, og foretage de ændringer, der skal til for at opfylde cykelturisters behov. Skal cyklerne med på værelset? Skal der udvikles særlige cykelruter? Skal der være fast lappesrej o.a. på hotellet osv.? Men altså udstyr, som også vil være til stor gavn for den ferierende hotelgæst.



**Vandrerhjem** står for ca. 4,5 % af overnatninger i 2016. I denne kategori har der været en lille stigning på 0,5 %. Ud af den ca. en femtedel af gæsterne, der kommer fra udlandet, udgør svenskere den største enkeltgruppe<sup>9</sup>. Kapacitetsudnyttelse/sæson er ukendt, og det regnes derfor som en forudsætning, at cykelturismestrategien skal assistere i at øge omsætning generelt på vandrerhjem, men med særligt fokus på skuldersæsoner. Der er et vandrerhjem i hver kommune i Kongernes Nordsjælland.

**Campingovernatninger** er af stor betydning i Nordsjælland. Der findes 18 campingpladser fordelt i alle fem kommuner. Kapacitetsudnyttelsen kan øges, kun i juli måned er der travlt ifølge den officielle statistik. Udviklingen i antal overnatninger på Region H's campingpladser er neutral, men det synes som, at mængden af danskere er faldende, mens antallet af udlændinge er stigende<sup>10</sup>. Ifølge interview med ledere af campingpladser, efterspørger gæsterne i Kongernes Nordsjælland ofte cykelmuligheder. Endvidere stiger antallet af autocampere, og gæster i autocampere bruger cykler til at udforske egnen. Ledere af campingpladser fortæller, at de især oplever udfordringer mht.

- **Kortmateriale:** Kort, der gælder for Nordsjælland, er i for stor en målestok til at vise lokalområdet. Omvendt viser kort over lokalområdet ikke de muligheder, der er for at cykle til nærliggende byer. Det er også problematisk, at kort over lokalområdet ofte kun findes på dansk. Naturligvis findes dette problem også for andre overnatningsformer, men er udtalt blandt camping, dels fordi kategorien er så stor - og dermed favner mange typer af cyklister, dels fordi de gæster, der er i autocamper, ikke har mulighed for at "tage bilen" til fx besøg i byen.
- **Sikre ruter:** Campingpladser ligger ofte tæt på hovedfærdselsårer, og dermed er der en udfordring i at anviser sikre, cykelvenlige veje til gæsterne.

I 2016 var der 555.000 overnatninger i feriehus i Nordsjælland<sup>11</sup>, og feriehus står for 30,7 % af turistovernatninger. Dette udgør kun de officielle tal. I realiteten er tallet højere, hvilket et blik på Airbnb kan forsikre om. Gribskov kommune har næsten 12.000 sommerhuse (fritidshuse uden helårsbeboelse), i Halsnæs er der 7.300, og i Helsingør kommune 2.100. Hverken Hillerød eller Fredensborg har sommerhusområder af betydning<sup>12</sup>. Den sparsomme statistik tillader ikke meget analyse, men det står klart, at danskerne, der udgør en lille halvdel af alle (leje-)feriehusgæster i Nordsjælland, typisk lejer feriehuset en uge. Udlændinge, især tyskere, er mere tilbøjelige til at blive to eller flere uger<sup>13</sup>. Kan cykelmuligheder øge antallet af udenlandske gæster? Og/eller øge længden af opholdet?

Og øge forbruget? Ifølge samtale med Novasol Gilleleje er det især udenlandske turister, der efterspørger cykelservices i form af udlejning, rutekort og vejledning. Dermed ikke være sagt, at danskerne ikke cykler. Det betyder nærmere, at danskere er selvhjulpne. Udlændinges efterspørgsel efter cykelservices er stor, og det er vigtigt for udlejningsbureauet at kunne imødekomme efterspørgslen.

---

9 [http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/VDK\\_Website\\_images/Pdf\\_other\\_files/Analyser/2017/turisternes\\_overnatninger\\_i\\_danmark\\_i\\_2016.pdf](http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/VDK_Website_images/Pdf_other_files/Analyser/2017/turisternes_overnatninger_i_danmark_i_2016.pdf)

10 Danmarks Statistik, CAMP1, Overnatninger på campingpladser efter område, enhed, periode og tid, 2015, sept 2016, Region H

11 [http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/VDK\\_Website\\_images/Pdf\\_other\\_files/Analyser/2017/turisternes\\_overnatninger\\_i\\_danmark\\_i\\_2016.pdf](http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/VDK_Website_images/Pdf_other_files/Analyser/2017/turisternes_overnatninger_i_danmark_i_2016.pdf)

12 Danmarks Statistik, BOL104 Boliger efter anvendelse, tid, område og beboertype, 2017, Ubeboede fritidshuse

13 Danmarks Statistik, FERIEH3 Udlejning af feriehus efter område, tid, gæstens nationalitet og enhed, 2015, Landsdel Nordsjælland (indeholder København)



**Feriehusejere** (samt deres gæster) er en interessant gruppe, hvis behov indgår i cykelturismestrategien, men hvor forbedrede cykelmuligheder vil medføre en begrænset øgning i forbrug. Ejere af feriehuse vil afholde udgiften til "overnatning" uafhængigt af, om cykelforhold er forbedrede eller ej, og omkostninger ved overnatning er traditionelt en af de tungeste poster i feriebudgettet for feriehusgæster. Til gengæld er det rimeligt at antage, at ejere af feriehuse vil benytte cyklen mere, såfremt der er bedre cykelforhold, og dermed spendere lidt mere på services (fx seværdighed, café). Det kan også antages, at øgning af ferieindholdet i form af gode cykelture, betyder flere og længere ophold.

VisitNordsjælland.com viser en liste med ca. 80 **Bed & Breakfast** steder, hvoraf de fleste ligger i eller nær de store badebyer. Kapaciteten er godt udnyttet i højsæsonen. Ifølge en lille stikprøve er det meget få gæster, der ankommer på cykel til et B&B.

## **ENDAGSTURISME**

Attraktionslisten fra VisitDenmark viser imponerende besøgstal for Kunstmuseum Louisiana, Kronborg og Frederiksborg Slot. Nærheden til København er et stort aktiv. Tilsammen fik de tre attraktioner næsten 1.3 mio besøg i 2015. De ligger alle øst for Hillerød, ligesom den offentlige transport fra København går til Hillerød og Helsingør i øst. Det betyder, at der er en forskel mellem øst og vest mht. turismeaktiver - og dermed også i mulighederne for at tiltrække endagsturister på cykel. Turismeomsætningen i Kongernes Nordsjælland er også meget afhængigt af endagsturisme og folk i et sommerhus eller på besøg hos venner og familie. Hele 70 % af den samlede omsætning kommer fra disse to grupper.

## **BRANDING, INDSATSER**

Kongernes Nordsjælland byder på et helt andet turistlandskab end resten af Danmark. Nogle af Danmarks største kulturelle attraktioner findes her, men Kongernes Nordsjælland er også store kystnære områder med feriehuse, camping, og friluftsliv. Tilbuddet til turister er forskelligt fra kommune til kommune. Udfordringen for cykelturismestrategien er at rumme spændvidden: Hvordan skal cykling i Nordsjælland positioneres, sådan at flest mulige aktiver er indeholdt i "løftet til kunden"?

- Et bredt spænd af oplevelser i særklasse
- Nærhed til København og dermed byens turister og udflugtscyklister
- En cykelvenlig kollektiv trafik
- Cykelruter langs kyst og søbred
- En stærk udbudsside i form af overnatnings- og spisesteder samt opmærksomhed på lokale, autentiske oplevelser.

Samtidig skal cykelturismestrategien kunne indbygges i de to eksisterende brands for Nordsjælland: Den Danske Riviera og Kongernes Nordsjælland. Koncepterne er dog vidtrækkende og mødes i en blanding af kultur og nydelse. Et eksempel på denne blanding af kultur og "laid back luxury" er "Kærlighed på cykel", det succesrige initiativ fra Visit-Nordsjællands side, der har trukket udenlandske turister til Nordsjælland på ferier med cykelindhold.

## CYKELTURISME

Indholdet i dette afsnit er koncentreret om de fakta, der danner basis for valg i strategien. Se venligst materiale fra Dansk Cykelturisme<sup>14</sup> og Ekspertgruppen for Cykelturisme<sup>15</sup> for mere viden om cykelturister. Der henvises også til Panorama-projektet<sup>16</sup>, som i 2012-15 anlagde ruter langs den jyske vestkyst og langs Sjællands og øernes østkyst.

### VÆKST OG KONKURRENCESITUATION

Antallet af cyklende turister i Danmark er steget med 22 % i årene 2008-2014<sup>17</sup>. I samme tidsrum er mængden af kommercielle overnatninger steget 5 %<sup>18</sup>. Strategien skal an vise, hvordan Nordsjælland får del i denne vækst. Cykelturismens fremgang skyldes blandt andet ændrede rejsemotiver (selvrealisering, aktiv ferie, træning) og bedre cykelmuligheder på feriestederne. Væksten medfører øget konkurrence: Destinationer i Danmark og ude i verden investerer i forbedrede cykelfaciliteter.

### CYKELTURISTER I ANTAL OG VÆRDI

Det er essentielt at forstå, at for de fleste turister er cykling ikke et mål i sig selv, men en aktivitet på ferien. Dermed er cykelmuligheder et parameter for valg af feriested ligesom muligheder for at bade, fiske, besøge cafeer etc. Hovedparten, 75-80 %, cykler kortere ture, og ca. 20 % cykler længere ture<sup>19</sup>.

21 % af danske og 25 % af udenlandske kyst- og naturturister<sup>20</sup> har cykling som et af motiverne for Danmarksferien, men kun 18 % har cyklet under deres ophold. Der er altså en barriere, fx mangel på udlejningscykler og ruteforslag, der hindrer flere i at cykle. Cykelturismestrategien har dermed til opgave at an vise, hvordan barrieren mindskes.

Det er værd at bemærke, at **cyklende kystturisters døgnforbrug er højere end de ikkecyklende turisters, og de har et højere aktivitetsniveau end andre kystturister**<sup>21</sup>. Derudover skaber de værdi ved at have en større tilfredshed med destinationen end ikkecyklende; Cykelturene er plusoplevelser, som giver større tilfredshed<sup>22</sup>. Cyklende turister bliver dermed bedre ambassadører.

På Sjælland cykler 24 % af kystturisterne under deres ophold, dvs. tilbøjeligheden til at cykle er højere her end i resten af landet<sup>23</sup>. Det er troværdigt, at tallet også gælder for Nordsjælland, hvor de korte afstande, de flade veje langs vandet og de mange natur- og kulturoplevelser inviterer til cykling. Dermed er det hver fjerde turist, der overnatter i Nordsjælland, der tager cyklen en eller flere gange under ferien.

---

14 <http://www.danskykelturisme.dk/>

15 [http://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2016/05/Cykelturisme-%C3%A5rsrapport\\_2016\\_web.pdf](http://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2016/05/Cykelturisme-%C3%A5rsrapport_2016_web.pdf)

16 [https://issuu.com/panoramabikedk/docs/panorama\\_issuu](https://issuu.com/panoramabikedk/docs/panorama_issuu)

17 Cykelturisme, Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme, maj 2016

18 Danmarks Statistik, TURIST Overnatninger efter periode, gæstens nationalitet, område, overnatningsform og tid 2008, 2014

19 [http://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2016/05/Cykelturisme-%C3%A5rsrapport\\_2016\\_web.pdf](http://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2016/05/Cykelturisme-%C3%A5rsrapport_2016_web.pdf)

20 Kyst-og naturturister i Danmark, VisitDenmark 2016, Viden & Analyse

21 Specialkørsel til Panorama projektet af data fra VDKs 2014 Turistundersøgelse: Turister, der angiver, at de har cyklet, har et gennemsnitligt døgnforbrug på 435 kr mod de 396 kr/døgn, ikke-cyklende kystturister bruger.

22 anorama-projektet påviste en Net Promoter Score på 86 for cykel-mulighederne, mens destinationerne kun scorede 80

23 VisitDenmark turistundersøgelse 2014

Kun 8 % af storbyturisterne cykler under deres ophold på korte cykelture (<10 km) og 5% cykler længere ture (tallene kan ikke adderes). Eftersom mængden af storbyturister i København er på 3,3 mio. gæster årligt, svarer det rundt regnet til 260.000 turister, der gerne cykler. Det skal eksempelvis bemærkes, at 16 % af kinesiske gæster cykler korte ture, mens 10 % cykler lange ture<sup>24</sup>. Der var ca. 200.000 kinesiske overnatninger i Københavnsområdet i 2016. Eftersom mange turister i København besøger Nordsjælland, er den relativt store mængde af cyklende storbyturister interessant for cykelturismestrategien: Kan deres ophold i Nordsjælland forlænges et par timer og deres forbrug øges/flyttes med bedre cykelmuligheder? Samtidig kan en cykeltur øge tilfredsheden med det samlede ophold. Panorama-projektets undersøgelser viste, at cyklende turister gav højere "Net Promoter Score", dvs. anbefaling, til cykelturen end til selve destinationen.

## TURISMEOMSÆTNING I RELATION TIL CYKELTURISME

Hvis VisitNordsjælland overholder regeringens vækst mål for turismen frem mod 2025, vil turismeomsætningen i 2020 være ca. 6,2 mia. kr. og antallet af overnatninger ca. 1,6 mio. Målet med denne cykelturismestrategi er, at en tredjedel af alle turister i Nordsjælland i 2020 cykler under deres ferie.

For at kunne vurdere cykelturisternes andel af den samlede turismeomsætning, må man med det nuværende datagrundlag gøre sig en række antagelser. Nedenstående beregninger hviler derfor på et estimat. Hvis vi antager, at en fjerdedel af alle dem, der anvender cykler på ferien i Nordsjælland, har cykling som hovedformål med ferien<sup>25</sup>, bidrager de i 2020 med ca. 68 mio. kr. til turismeomsætningen. Døgnforbruget er sat til 500 kr.<sup>26</sup>

Næste antagelse: At man møder 8 turister på cykel for hver cykelturist som har cykling som hovedformål med ferien. En turist på cykel er her defineret ved enten at være en turist på dagstur til destinationen eller være en turist, der overnatter på en ikke-kommerciel overnatningskategori, fx eget sommerhus. Da vil disse i 2020 bidrage med 372 mio. kr. til turismeomsætningen. Deres dagsforbrug er sat til 343 kr.<sup>27</sup>

Følges disse antagelser kan ca. 440 mio. kr. i turismeomsætning i 2020 relateres til cykelturisme. Det svarer til en stigning på ca. 122 mio. kr. ift. et ligeledes estimeret tal for 2016 på 318 mio. kr.

---

24 [http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/vdk\\_images/PDF-and-other-files/Analyser/2016/storbyturisterne\\_i\\_danmark.pdf](http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/vdk_images/PDF-and-other-files/Analyser/2016/storbyturisterne_i_danmark.pdf)

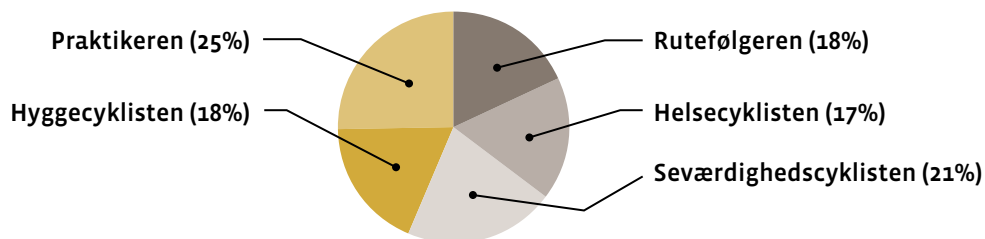
25 Det stemmer overens med VisitDenmarks opgørelser over hardcore/softcore-cykelturister.

26 Døgnforbruget for cykelturister er ca. 430 kr. Pga. det store udbud af turoperatørture i Nordsjælland, hvis døgnpris typisk er +1.000 kr, har vi sat døgnforbruget til 500 kr.

27 VisitDenmark: Turismens økonomiske betydning 2013.

## CYKELTURISTER, KARAKTERISTIKA

I Panorama-projektet (2013/14) blev 805 cyklende turister interviewet om blandt andet hvilken type cyklist, de ville karakterisere sig selv som. Med forbehold for de forskelle, der måtte være i nationalitet, alder, rejseform etc., er opdelingen i de seks typer gyldig for mange kystdestinationer i Danmark. Procenttallene i parentes gælder for Panorama-projektet, og de skal tolkes som, at der er jævn spredning af cyklende turisters motiver:



- motionscyklisterne (racer), som cykler for præstationens og motionens skyld
- mountainbikecyklist (MTB), som er ude efter motion, oplevelse og udfordring
- de andre - på almindelige cykler, som har oplevelse, motion for velbefindendes skyld og samvær som motiver.

29 % af alle de, der cykler i ferien i Danmark er udenlandske par uden børn, og efterfulgt af danskere med børn (eller børnebørn) med 28 % og danskere uden børn med 27 %. Udenlandske par med børn udgør de resterende 16 %.

Konklusionen på ovenstående er, at turister, der cykler i ferien, findes i alle kategorier. For arbejdet med cykelturismestrategien betyder dette, at der ligger en opgave i at definere og udvælge de optimale målgrupper for Kongernes Nordsjælland - og sammensætte disse målgrupper, sådan at de supplerer hinanden.



## B2. UDBUD

Denne del analyserer den infrastruktur, de services og den salgsindsats, som er investeret i at betjene cyklende turister. Analysen danner grundlag for opdelingen i styrker og svagheder i SWOT-modellen i Del 4.

### INFRASTRUKTUR

#### RUTENET

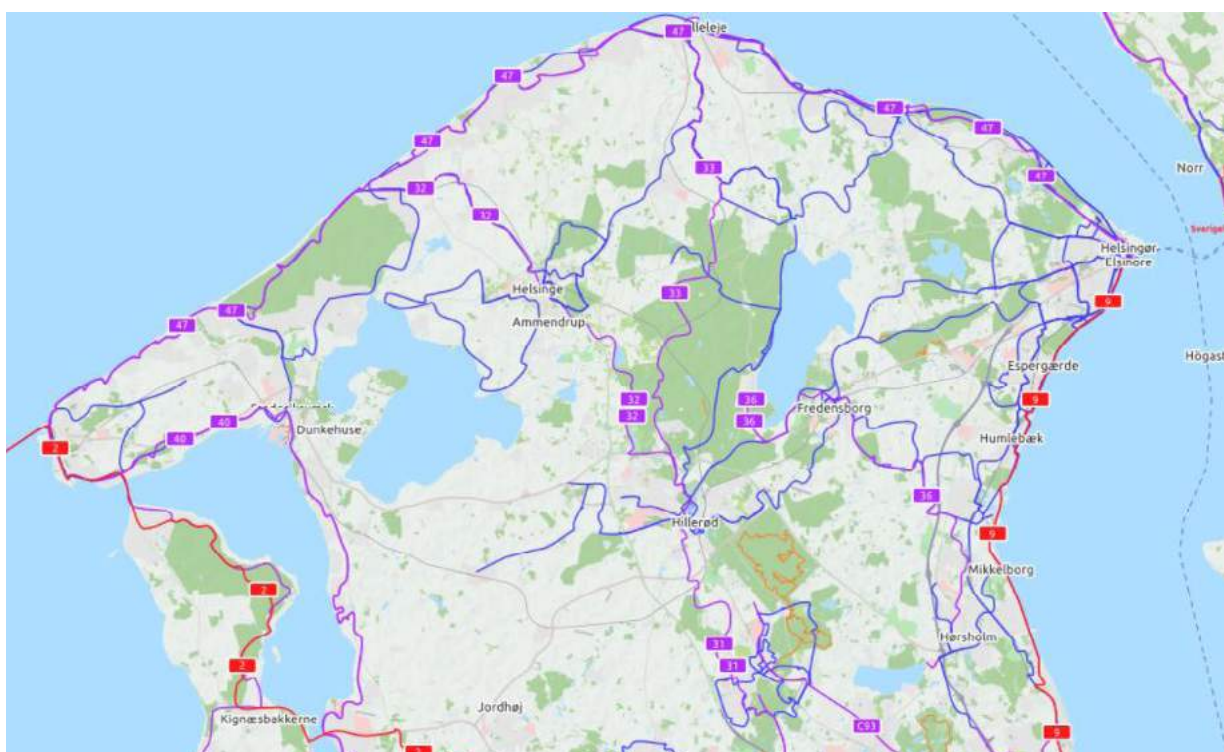
Se venligst **Bilag B** for forskellene mellem nationale, regionale og lokale ruter.

Kortet fra Open Cycle Map vises her for overblik over de vigtigste ruter. Open Cycle Map danner kortgrundlag for mange hjemmesider og services, hvorfor opdatering er vigtig.

#### OPEN CYCLE MAP (OPENCYCLEMAP.ORG)

Ifølge kommunernes egne oplysninger består det skilte rutenet af:

- Nummererede og skilte nationale og regionale ruter:
  - Nationalrute 9 langs Strandvejen fra København til Helsingør. Ruten er en del af EuroVelo 7 (Malta/Nordkap). 100 % asfalt i Fredensborg og Helsingør kommuner



- Nationalrute 2 (Hanstholm/København). Kun ca. 10 km i Halsnæs kommune før overfart til Sjællands Odde. 100 % asfalt
  - Regional rute 47, Nordkyststien. En blanding af asfalt, grus, skærver, græs. Ca. 70 % cykel/gangsti/småveje og ca. 30 % landevej uden cykelsti. Nordkyststien indgår også i Sommerfugleruten, en svensk-dansk cirkulær cykelrute.
  - Regional rute 40, Fjordstien, som går Roskilde Fjord rundt. Nordsjælland forbinder Ølsted/ Frederiksværk/ Hundested og er på denne strækning en blanding af alt fra græs til asfalt.
  - Regional rute 31 Hillerød/Farum
  - Regional rute 32 Hillerød/Tisvilde (Pøleåstien/Tisvildestien)
  - Regional rute 33 Hillerød/Gilleleje (Gillelejestien)
  - Regional rute 36 Hørsholm/Fredensborg (Nødebo)
- Ikke nummererede, men (delvist) skilte regionale ruter
- Helsingør/Hillerød
- Lokale, skilte ruter. De lokale ruter er oftest pendlerruter eller ruter til skoler.
- 101 Hillerød C/ Hillerød V (ikke at forveksle med 101 i Hørsholm/Kokkedal)
  - 102 Hillerød C/ Hillerød V (Freerslev)
  - 103 Nivå/ Vedbæk
  - 105 Helsingør NV (Højstrup)/ Snekkersten
  - 107 Ålsgårde/Espergærde
  - 109 Hillerød C/ Hillerød Ø
  - 701 Helsingør/Helsingør (Ramløse, Annisse)
  - 702 Helsingør/Helsingør (Valby Hegn, Bymose Hegn)
  - "Dronningerunden" i Fredensborg, 40 km
- Officielle mountainbike ruter (vist som orange på Open Cycle Map kortet herover). Se mere herom i afsnittet om mountainbike i del 3.

Herudover medtager kommunerne ikkeskilte ruter i deres oversigter over cykelruter, ligesom nogle af disse ruter er indtegnede på Open Cycle Map, Friluftsguiden.dk og andre steder. En ikkeskiltet rute er en modsigelse af termer: Så længe en rute ikke er skiltet, er den kun et forslag til en god vej at køre. Vejen manifesterer sig ikke på anden måde end andre cykelfarbare veje.



Ekspert i cykelturisme vil undre sig over to manglende ruter på Open Cycle Map kortet ovenfor: Hvor er Arresø Rundt og Esrum Sø Rundt? Vand og cykler hører sammen, formentligt fordi ruten bliver nem at følge ("hvis du kan se vandet på din ene side, er du på rette vej"), og fordi turister har en forventning om, at landskab langs vand er fladt, samt at der er smuk udsigt. Den kommercielle cykelturismes "hellige gral" er Bodensee. Lac de Geneve er også en grundsten, ligesom de europæiske floder regnes for superdestinationer inden for cykelturisme. Men ruterne rundt om de to søer findes altså ikke. Årsagen er ikke bekræftet, men det forlyder, at private lodsejere blokerer for udvikling. Kortet herover er et gammelt kort fra "Frederiksborg Amt, Teknik og Miljø" og viser ideen om en søbreds-nær cykelsti rundt om Arresø. Naturstyrelsen overtog projektet efter amtets nedlæggelse, men overgav projektet til kommunerne i 2011. Bemærk, at Arresø er delt mellem tre kommuner og Esrum Sø mellem fire.

Nordsjællands cykelruter bærer præg af at være født før 2007: De lokale ruter afspejler gamle kommunegrænser, mens de regionale ruter ligner "amtsruter". Regionalruterne stikker fra byområderne ud til natur/kyst, som egerne fra et cykelhjuls nav. Ruterne i Nordsjælland er enkeltstående, modsat Holland og enkelte steder i Schweiz og Østrig, hvor ruterne er organiseret i netværk. Fordelen ved netværkscykelruter er, at cykelturen bliver mere fleksibel. Man kan cykle fra A til B via C og vælge viapunkt D på hjemturen. Netværksruter letter planlægningen, samt fritager den enkelte deltager i cykelturen for at køre hele vejen til målet. Man kan nemt vende hjem ad en anden rute, sådan at det stadig opleves som en fin cykeltur og ikke en "halvvejstur". Det fuldendte rutenetværk indeholder en svær skilteopgave, men mindre kan gøre det: Sammentænkning af de tilstødende kommuners ruter og fokus på at skabe forbindelser her i mellem.

## RUTERNES KVALITET

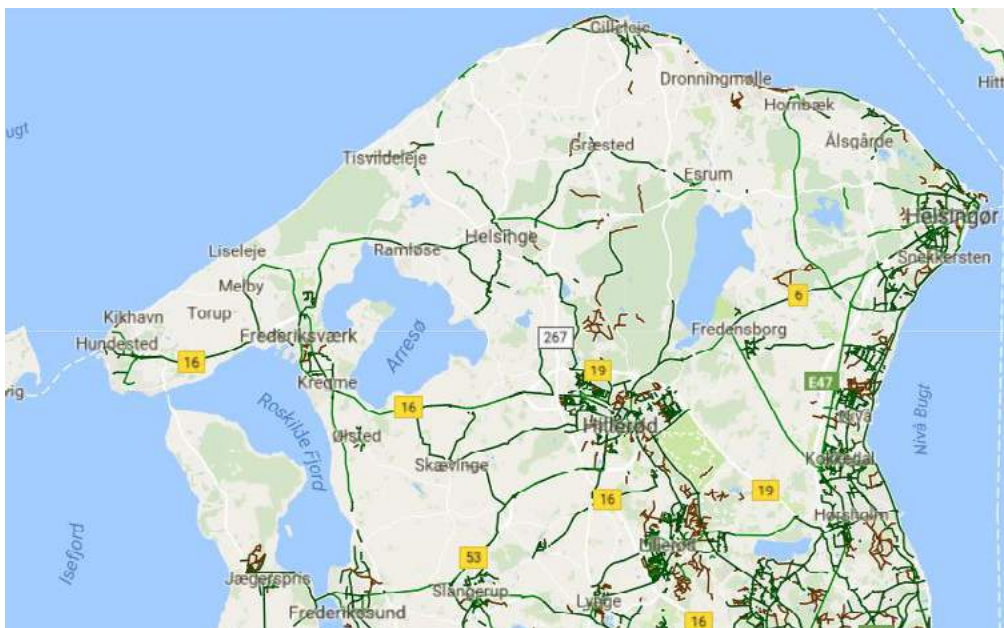
- Belægning: Generelt god. Dog er der indimellem seriøse udfordringer: fx er der mellem Hundested og Galgebjerg lagt skærver på markvejen; det kan koste en punktering. Cykler og sand er også en dårlig kombination (fx på stien mellem Villingebæk og Hornbæk), men svært at undgå, når R47 skal følge kysten. Det generelle indtryk er, at asfalten er uden huller og grusvejene godt stampede.
- Skiltning på ruter: Mangelfuld. I vores research kunne vi ikke køre R47 uden at spørge en lokal borger om vej (Kikhavn i Halsnæs kommune). I Gribskov kommune manglede mange af R47's skilte, mens galgerne var på plads. Det forlyder, at skiltene skulle renoveres. I Hellebæk går det rent galt med R47 skiltningen. Det forlyder (dog ubekræftet), at en pakketursoperatør har sat klistermærker op på R47 for at vejlede sine gæster; den officielle skiltning er ikke tilstrækkelig. Flere skilte på R33 er gemt bag bevoksning i skoven.
- Ruteskilte i byer: Mangelfuld. I Hillerød kommune er der ringe skiltning i byen mht. de tre regionale ruter. Ruteskiltning i bykernen i Frederiksværk er også mangelfuld. Til gengæld er der gode oversigtskort/plancher (VisitNordsjællands) på stationen, hvilket giver en idé om i hvilken retning, man skal cykle.
- Ruteservice: Kun i Annisse har vi set et pausested med luftpumpe udover borde-bænke-sæt etc. Altså en særskilt service til cyklister. Ruteservice er udbredt på udenlandske cykeldestinationer, men sjældent i Danmark (udover de københavnske skråtstillede affaldsspande samt hvilestativer) - og dermed hverken en svaghed eller styrke i bedømmelsen af Nordsjælland. Det er dog værd at bemærke, at service langs cykelstien er et konkurrenceparameter.

## OVERBLIK OVER CYKELSTIER

Tydeligt cykelvenlige veje er en invitation til at cykle. Som det ses af Google Maps' oversigt over cykelstier her nedenfor, er cykelstinet naturligt nok koncentreret i byerne. Derimod har veje langs kyst- og søstrækninger kun få steder cykelsti. Det giver problemer for dem, der ikke kender til grusstierne langs den danske riviera.







### GOOGLE MAPS, BICYCLE INTERFACE, (GOOGLE.DK/MAPS)

Bemærk, at Google Maps her viser, at man kan cykle langs hele Hovedvej 16 fra Hillerød til Frederiksværk. Det er forkert.

Google kortet afslører også store 'hvide' områder: Dvs. hvor den oplagte rute nord/syd eller fra by A til by B ikke er farbar for cykler. Gribskov kommune omtaler sig selv som "kommunen med de mange veje og de få mennesker". Det passer ifølge kortet: mange hovedveje, kun få cykelvenlige veje. Overalt i Nordsjælland findes store hovedveje med en cykelkantbane. Det er ikke en positiv oplevelse at cykle langs en hovedvej med tung og/eller hurtig trafik, men det er acceptabelt for max 20 minutters cykling (ca. 7 km). Det er mere problematisk, at research viser, at der er alt for få markeringer af, at kantbanen er for cyklister. Kantbanen ligner et nødspor, og dermed savner cyklisterne legitimitet overfor bilisterne som i "hvorfør kører den cykel der? Det er jo en hovedvej, det her! Dyyy!". Samtidig mangler der advarselsskilte til bilister om krydsende cyklister.

For børnefamilier er det særligt udfordrende at køre på de skiltede ruter i Nordsjælland. I researchen er det ved selvsyn konstateret, at der overalt er vanskelige kryds og/eller strækninger med tæt trafik. Endvidere bliver det ofte nævnt, når vi har interviewet aktører.

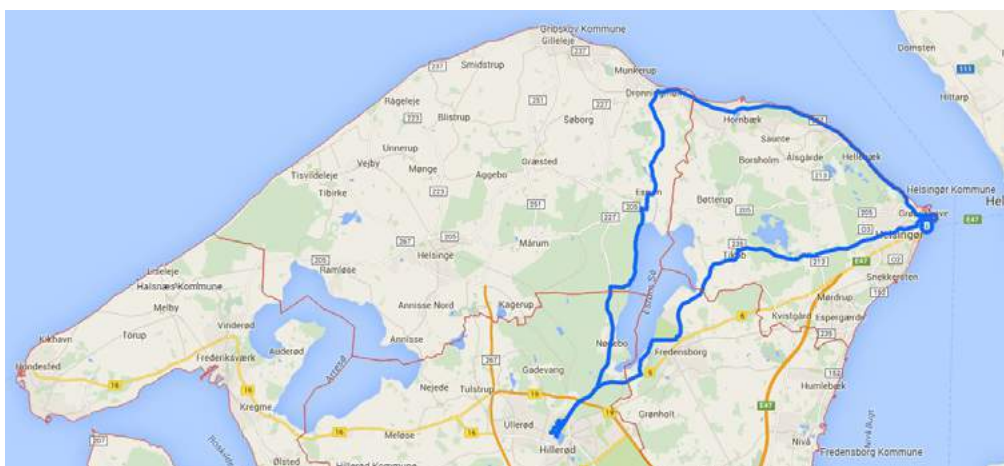
### FREMTID, CYKELRUTER

Der er et kommunesamarbejde vedr. cyklisme mellem seks kommuner (de fem + Frederikssund). I samarbejdet har man udtænkt Megaruten eller "Nordsjælland Rundt", der forener eksisterende ruter, samt en ny. Nedenfor ses rutekort fra et oplæg, der har været diskuteret ved et møde mellem de seks kommuners kommunaldirektører i januar 2016. Megaruten indgår i budgetforliget 2017-2020 for nogle kommuner, mens de i andre måske/måske ikke er indeholdt i driftsbudgettet. Formentligt skal oplægget ses som et bud på den overordnede plan for ruteudvikling i Nordsjælland, men med "elastik" i tidsperioden for realisering, nøjagtig rutføring og indhold af forbedringer.



## MEGARUTEN

I oplægget forklarer teksten, at Megaruten også fungerer som pendlerrute til det nye Hillerød Hospital. Herudover er der ingen bemærkninger om målgrupperne for Megaruten eller formålet med den i øvrigt.



## SLOTSRUTEN

Hillerød og Helsingør kommuner har afsat midler i budgettet til skiltning og formidling af den nye "Slotsrute". Slotsruten er en skiltet cykelrute på 75 km mellem Frederiksberg Slot, Esrum Kloster, Søborg Slotsruin, Kronborg, Gurre Slotsruin og Fredensborg Slot. Anlægsperioden er 2017-18. Terrænet er blandet (grus, asfalt). Det er heller ikke her angivet, hvilken målgruppe Slotsruten henvender sig til.

På trods af eksistensen af de seks kommuners samarbejde, efterlyser de involverede medarbejdere stadig en koordinering af cykelstrategier samt kompetenceudvikling. Et eksempel er "Nationalparkruter", der indeholder strækninger i Nationalpark Kongernes Nordsjælland.

I følge ordvalget i budgetforligene, er man i kommunerne opmærksomme på cykelmulighedernes betydning for turismen, og på at borgerne efterspørger gode cykelmuligheder.

Mht. infrastruktur og kommuner skal der i cykelturismestrategien tages højde for, at arbejdet med kystsikringen sættes i gang i de kommende år. Det kan have betydning for farbarheden på Nordkyststien.

På workshoppen for interessenter i november 2016 blev der talt om kommunal samdrift af rekreative ruter.

Ligesom kystsikringen er et tværkommunalt samarbejde mellem de fem kommuner, kan det forestilles, at der kunne finde samarbejde sted om de rekreative ruter: fra planlægning til vedligehold, og hermed også en orientering mod at knytte de enkelte ruter sammen i netværk som ovenfor beskrevet (som i Holland). Der findes i forvejen et samarbejde mellem Fredensborg og Helsingør kommuner vedr. drift, anlæg og vedligeholdelse af infrastruktur.

## INFRASTRUKTUR, MOTIONSCYKLING

Motionscyklister grundlæggende behov er primært asfalt, plads på vejene og højdemetre, sekundært naturskønhed.

**Asfalt:** Motionscyklister vil hellere cykle en omvej end at cykle på grus. Her er for stor risiko for punktering og sand/ grus i tandhjul. Der synes at være rigeligt med asfalterede biveje og hovedveje, men i realiteten er det svært at lægge en god 100 km rute, der kommer hele terrænet rundt. En repræsentant for CK Kronborg siger, "Nordsjælland er ikke uovertruffen som cykelegn. Problemet er Esrum Sø og Gribskov. Vi kan ikke komme øst-vest uden at bruge de samme veje igen og igen." Bemærk, at terrænet i Nordsjælland derimod egner sig til cross-cykling (= en mellemting mellem MTB og landevejcykling).

**Plads på vejene:** Motionscyklister vil gerne have muligheden for at "køre udenpå", dvs. køre to eller tre cyklister ved siden af hinanden. Det er kun muligt i begrænset omfang i Nordsjælland, men på den anden side er muligheden endnu mere begrænset, når man er tættere på København. I ydersæsonerne er der bedre plads på de store vejes kørebane end i sommermånedene, hvor biltrafikken er tæt. Dobbeltrettede cykelstier er velegnede til at "køre udenpå". Det er vores oplevelse, at der er mange kilometer dobbeltrettet cykelsti i Nordsjælland.

**Højdemetre:** Terrænet i den vestlige side af Nordsjælland er godt til bakkekørsel, om end højdemetrene ikke er imponerende. På hjemmesiden [climbs.dk](http://www.climbs.dk)<sup>30</sup>, hvor brugere kan registrere bakker (længde, stigning, placering), kan man se, at terrænet i vest er kendt for bakker. Fotoet her viser en populær bakke ved Annisse.

## KONKURRENCESITUATION, RACER

De store udbydere<sup>31</sup> af racercykelrejser sender deres gæster til destinationer i bjergrige egne af Europa. Danmark kan dog tilbyde nærmarkederne Sverige og Norge en længere sæson for landevejcykling

---

30 <http://www.climbs.dk/kort.htm>

31 <http://www.radreisen-rennrad.de/>, <https://www.pedalo.com/rennradreisen/>,  
<http://www.roadbike-holidays.com/de>, <http://www.hookedoncycling.co.uk/sporting-holidays/>

## INFRASTRUKTUR, MTB CYKEL

Nordsjællands MTB steder ligger overvejende i øst. I vest i Tisvilde Hegn forventer Naturstyrelsen, at en 27 km lang skiltet MTB rute står klar i foråret 2017. Sværhedsgrad "blå", dvs. let, men med nogle udfordringer. Tisvilde Hegn er også velegnet til vinterkørsel, i det vand hurtigt ledes væk fra den sandfyldte jord<sup>32</sup>. Tisvilde Hegn benyttes allerede nu til MTB af lokale og gæstende ryttere.

Nordsjællands MTB ruter er - i lighed med andre MTB steder i Danmark - ikke af en kvalitet, der alene gør dem til reason-to-go. Til gengæld er der kort afstand mellem stederne, der er adgang året rundt, og det er gratis. På den måde adskiller danske MTB steder sig fra bike parks i Europa, der er reason-to-go for MTB entusiaster.

To af Nordsjællands skiltede ruter er inkluderet i "De 10 Spir"<sup>33</sup>, Naturstyrelsens top-ti liste over skiltede ruter på Naturstyrelsens arealer. Tyngdepunktet for dansk MTB sport ligger dog i Jylland. Ni ud af ti løb, der afholdes i regi af Dansk Cykle Union/ MTB afdeling, foregår i Jylland.<sup>34</sup>



32 Samtale med skovfoged Torben Hoch, 30. sept 2016

33 <http://naturstyrelsen.dk/naturoplevelser/aktiviteter/mountainbike/>

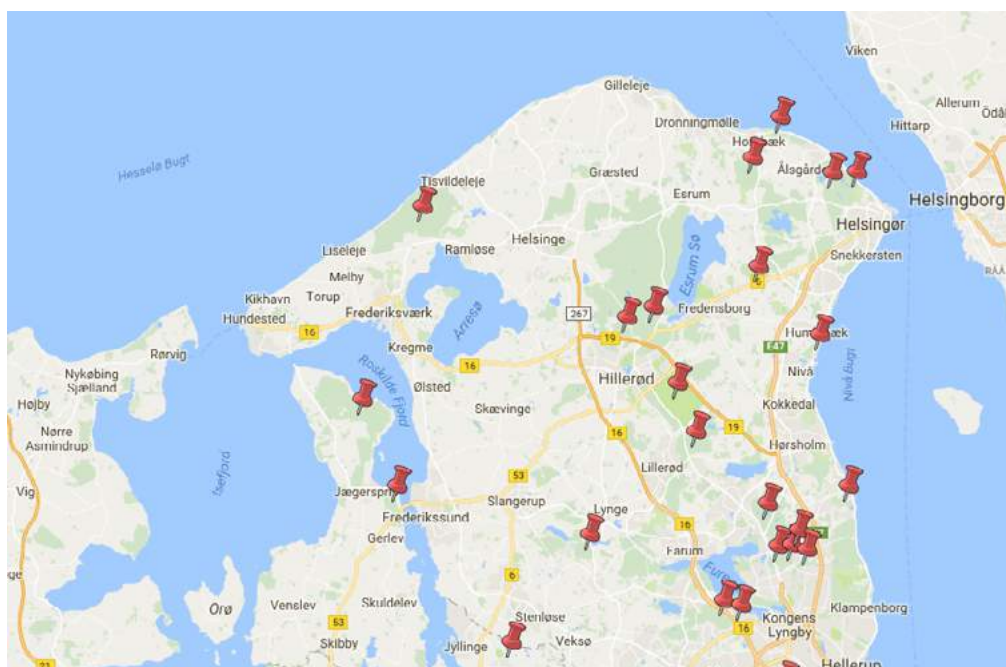
34 <http://mtbliga.dk/races/>

## AFMÆRKEDE RUTER I NORDSJÆLLAND

Afmærkede ruter	OSM*	Længde, sværhed, højdemetre, singletrack%	Egnethed som turismeprodukt
Danstrup hegn	x	15 km, 280 hm, 90 hm	Ja, tæt på overnatning, kendt, nyt, udfordrende, men kort (1 t)
St Dyrehave	x	23 km, rød, sort, 300 hm, 90%	Ja, tæt på overnatning, lang rute, udfordrende, en af de 10 Spir
Tokkekøb Hegn	x	9 km, blå, rød, 95hm, 100%	Ja, i kombination med Store Dyrehave - overnatning. Kort rute. En af de 10 spir i Danmark
Teglstrup Hegn	-	13 km, rød?, 90 hm	Kort, men udfordrende: køres 2x. Tæt på overnatning.
Lave Skov	-	5 km, 60 hm	Ikke tiltrækkende nok, men kan ses som additionsprodukt

\* = OSM refererer til OpenStreetMap. Kryds betyder, at den skilte rute er registreret på OpenStreetMap og dermed på de kortsider, der er baseret på OSM.

## IKKE-OFFICIELLE SPOR I NORDSJÆLLAND



Dette kortudsnit viser MTB-steder, altså områder, der er kendte og attraktive for MTB ryttere, og som ikke nødvendigvis har et officielt spor. Der er altså et større udbud af steder end de officielle. Kilde: singletrack.dk

## KONKURRENCESITUATION, MTB

I udlandet sker der fortsat udbygning af MTB baner i stor skala. De store skisportsområder har længe brugt MTB sporten til at fylde overnatningsstederne om sommeren, ligesom der i tyske skovområder nærmest er vokset en industri frem med store investeringer i baner og faciliteter. Trysil i Norge satser med en betydelig investering på at blive "Skandinaviens største MTB destination"<sup>35</sup>, og Isaberg i Sydsverige kalder sig for "Södra Sveriges bästa MTB Arena"<sup>36</sup>. Disse "Bike Parks" er reason-to-go i modsætning til de mere ydmyge danske baner, hvor MTB er en sekundær årsag til destinationsvalg. For tiden arbejder en gruppe i Viborg på at bygge 100 km sammenhængende spor. De forventer ca. 50.000 gæster i 2019 fra Danmark, Tyskland og Norge.

## MOBILDÆKNING

En del områder i Nordsjælland har ringe mobildækning. Især skovområder er langt fra mobilmaster. I Gribskov, Tisvilde Hegn, Nyrup Hegn og Tokkekøb Hegn er der arealer uden dækning overhovedet. Eftersom mange cyklister bruger mobiltelefonen som kortviser, betyder det, at kommunerne bør være opmærksomme på behovet for hyppig og tydelig skiltning, når ruter går gennem skove.

## SERVICE

Service i forbindelse med cykelturisme er cykeludlejning og cykelreparation, rutekort og turforslag, sådan at der er adgang til cykling. For cyklister på lidt længere ture er det nødvendigt med spise- og overnatningssteder. Og så skal der være "noget at komme efter", dvs. natur- og kulturoplevelser. Offentlig transport er også en service med betydning for cykelturisme.

## CYKELUDLEJNING

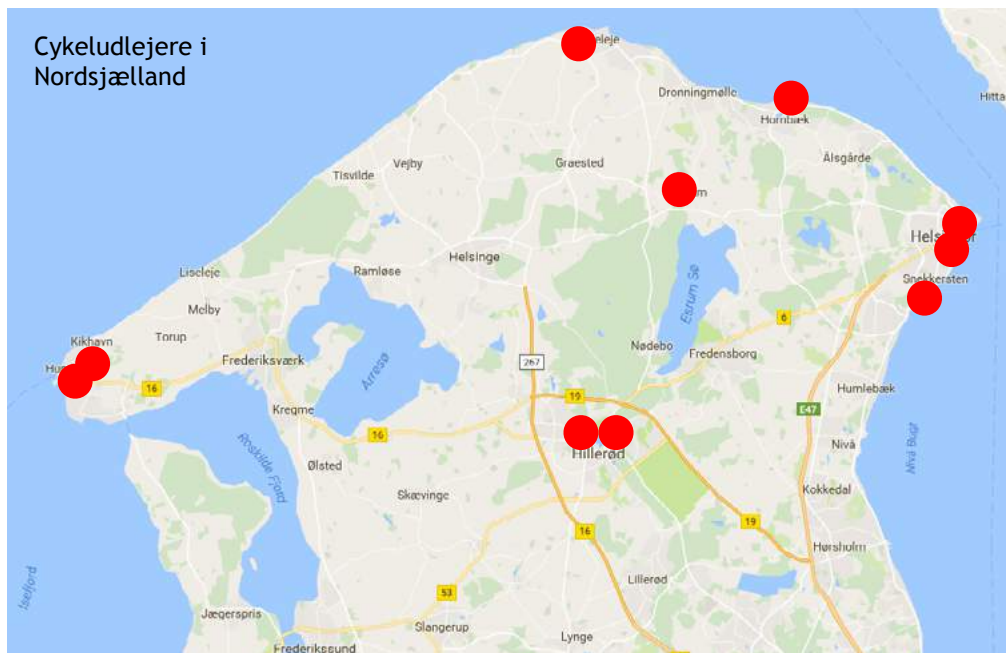
Adgang til at leje cykler er af meget stor betydning for turismen. Mange gæster kommer med en forventning om at kunne leje cykler, og det er vigtigt at destinationen kan opfylde dette behov. De røde prikker på kortet viser de udlejningssteder, der let findes på internettet. Herudover er der flere cykelhandlere, der i et mindre omfang kan overtales til cykeludlejning. Mange campingpladser har også udleje af cykler, ligesom hoteller og feriecentre. Research viser, at der generelt er god adgang til cykelleje i Nordsjælland, dog er der helt i vest kun et mindre antal cykler til udlejning (Ditlevs og Halsnæs Turist). Der er flere cykelhandlere i Frederiksværk, men tilsyneladende udlejer ingen af dem cykler. Ifølge en cykeludlejer er der ikke reel efterspørgsel efter andre typer cykler end de "almindelige". De fleste, der lejer cykler, er af typen "seværdighedscyklister", dvs. en udflugt med et mål, men med lige så stor vægt på oplevelsen undervejs.<sup>37</sup>

---

35 <http://www.trysil.no/no/Gjore/Sommer/sykkel/fakta-om-stisykkelprosjektet/>

36 <http://www.isaberg.com/sv/sommar/aktiviteter/mountainbike/>

37 Interview med Lars, Nordkystens Cykeludlejning, 14. nov. 2016



Adgang til cykelreparation er vigtigt for langturscyklister. De har intet at frygte i Nordsjælland: Hver større by har flere cykelhandlere med eget værksted.

Racercyklister har ikke behov for udlejning. Cykelreparationer klares ”hjemme”, så værksteder efterspørges i lille omfang og oftest af overnattende turister. Det skal til gengæld gå stærkt med reparationen, hvis MTB eller racercyklisten er på camp eller til løb. Hillerød Vandrerhjem har en aftale med Skansen Cykler om ”hurtig nødhjælp” til deres cyklende gæster, og denne service giver glade gæster.

MTB cykler kan lejes hos **Sponz MTB Center** i Hillerød - som pt. eneste sted i Nordsjælland. Manglende udlejning er en hæmsko, men dog ikke en alvorlig hindring for MTB-cykelturismens udvikling. Det er nærmest en præmis for at dyrke sporten, at man bringer sin cykel med på bilen. Udlejning er dog med til at udvide mængden af gæster og til at skabe fælles oplevelse for fx familier. Med den større udbredelse af sporten er det forventeligt, at markedet for MTB-udlejning øges.

I den nye bygning ”Naturrum Tisvildeleje” ved Tisvildeleje Strand kommer der vaskepladser til MTB-cykler.

## RUTEKORT

Cykelruter vist på et kort er en stærk invitation: Kort giver overblik og forventning, ud over at være praktiske vejvisere. Papir, digitalt eller begge dele? Begge dele er bedst, men digitalt er vigtigst. Det digitale rutekort indgår i planlægningsfasen for den cyklende turist. Når 21-25 % af turister har forventning om at cykle under deres ferie i Danmark, bliver digitale kort et markedsføringsværktøj. OpenStreetMap og Google Maps er de mest benyttede kortunderlag for andre kortservices og hjemmesider, og dermed de kort, udenlandske turister ser og bedømmer ud fra. Nordsjællandske ruter er godt indtegnede i de digitale kort.

VNS gratis papirkort viser tydeligt, at der er cykelruter, og kortene er af stor værdi for fx cykeludlejere.

## OVERNATNING

Både campingpladser og B&B'er fortæller, at cykelgæster - i form af ankomst på cykel - generelt er sjældne. Det er dog en lille stikprøve, der ligger til grund. Helsingør Vandrerhjem fortæller, at deres cyklende gæster typisk er på langfart. Der er også mange danskere, heriblandt familier (ofte bedsteforældre), der cykler "karavane", dvs. et nyt overnatningssted hver nat. Hillerød Vandrerhjem har "rigtig mange" cyklende gæster og oplever stor vækst. Den nemme adgang til MTB-spor fra vandrerhjemmet er en vigtig årsag til denne vækst.

Helsingør og Hillerød Vandrerhjem er de eneste Bed+Bike certificerede overnatningssteder i Kongernes Nordsjælland. Bed+Bike certificering sikrer, at overnatningsstedet lever op til kriterier om cykelvenlighed. Fx skal gæsterne tilbydes sikker opbevaring af cykler. Bed+Bike ordningen administreres af Dansk Turismefremme.

Der er i Helsingør og Hillerød overkommelig afstand mellem overnatningssteder og MTB-steder. Den kommende rute i Tisvilde Hegn giver anledning til at overveje produkter i form af overnatning + cykelleje + rutekort. Vask af cykel, samt sikker opbevaring af cyklen (aflåst sted) er vigtige parametre for MTB-cyklister.

Det er et problem, ifølge VNS, at rejsebureauer har svært ved at få garanteret værelser på hoteller. Det er mere lønsomt at bruge værelserne til konferencer eller bryllupper, og dermed er det risikabelt for hotellet at love værelser væk. Allerede i november 2016 er det vanskeligt at booke værelser i weekender fra april 2017 til august 2017 på badehoteller i Nordsjælland.

## SPISESTEDER

Overalt i Nordsjælland er der mulighed for at tanke op på mad og drikke undervejs, før og efter cykelturen. Der er sjældent mere end 10 km til et spisested, og i sæsonen er åbningstiderne tilstrækkelige. Udenfor sæsonen skal langturscyklister dog planlægge for eventuelle måltider i Vest-Nordsjælland.





## OPLEVELSER

”Der skal være noget at komme efter...” er mantraet for turisme - og cykelturisme i særdeleshed. Dette ’noget’ gælder som mål og undervejs. Målene er en legitimering: fx har typen ”hyggecyklisten” ishuset som mål, og racercyklisten skal op til et bestemt punkt, før han cykler retur. Undervejs-oplevelserne er kun lidt italesatte (“... det bliver dejligt at køre gennem skoven”), men er afgørende for, at cyklisten får glæde af turen. Overordnet er bedømmelsen, at startbyerne Hillerød og Helsingør giver adgang til mange mål, og det samme gælder de vestlige badebyer. Her er nem adgang til seværdigheder, landsbyer, begivenheder, forretninger og natursteder - og dermed mål til mange cykelture. Geografien sætter en begrænsning fra Tisvilde og vestover. Enten er der vand eller skov - eller en barriere i form af en hovedvej.

Nationalparken bliver endnu et mål med naturlig indgang (ankomst) fra Hillerød, hvilket på sigt kan give trængsel (S-tog, sø-stien, fotograferende turister vs rethaveriske cyklister, barokhave)

Undervejs-oplevelserne lader sig ikke tælle, for de indeholder alt fra en opfarende fasan til officielle seværdigheder. Forudsætningerne for undervejs-oplevelser er:

- Varieret landskab med højdeforskelle (udsigter, vand, forskelligartede biotoper/habitater). Nordsjælland må bestemt siges at have et varieret landskab: man finder endda hede. Højdeforskellene er små, men der findes gode udsigtspunkter over land og søer - og selvfølgelig udover havet.
- Varieret terræn (by, land, skov): Nordsjællandskortet viser, at der mellem byerne er store grønne områder og blå søer. Der er adgang til varieret terræn i Nordsjælland, men som nævnt under infrastruktur, er det problematisk, at landeveje udgør barrierer. Dermed er det fra nogle udgangspunkter vanskeligt at cykle en rute i varieret terræn - især for børnefamilier.
- Invitationer til stop: En seværdighed, et keramikværksted, et borde/bænke sæt på en rasteplass eller noget helt andet. Nordsjælland har med sin store tæthed af små og store oplevelser mange invitationer til stop. Området er økologiens hjertetland, et kendt vindyrkningsområde, hjemsted for fantastiske badestrande, et hesteparadis etc. Lokale, autentiske oplevelser er i høj kurs og der er god overensstemmelse mellem det at cykle og det at opleve det lokale og autentiske.

Samlet set har Kongernes Nordsjælland rigtig gode forudsætninger for, at cykelturisten samler positive oplevelser undervejs.

## OFFENTLIG TRANSPORT

Offentlig transport i Nordsjælland er cykelvenlig. Det er en vigtig konkurrencefordel i forhold til andre danske regioner. Begrænsningerne er:

- Kapacitet. Selv på hverdage uden for sæsonen er der ofte fyldt op med cykler i lokaltogene. Kapaciteten i lokaltog er på seks cykler, men ofte kører togene med otte cykler. Dermed kan en familie risikere at vente lang tid, før fire cykler kan komme med et tog. Kystbanetogene har lidt større kapacitet (ni cykler pr togsæt, dvs. oftest 18 cykler i alt), men her strides cykler med barnevogne og kufferter om pladsen. Det betyder, at konkurrencefordelen ikke bare forsvinder, men bliver til et decideret minus: Skuffede forventninger trækker ned.
- Manglende information. VisitNordsjællands research har også vist, at der mangler oplysninger om billetter og cykelmedtagning - og det er svært at finde oplysninger om på andre sprog end dansk.

## SALG OG MARKEDSFØRING

Salgsindsatsen, der har resulteret i den eksisterende cykelturisme i Nordsjælland, er

- A) Pakketure: "Kærlighed på cykel" produktet er en succes. Den har skabt opmærksomhed, og produktblade ligger hos ca. 35 rejsebureauer internationalt. På trods af at VNS er en lille organisation, er det lykkedes at sælge Nordsjælland som cykeldestination til flere turoperatører, der hver især har stor distribution internationalt.
- B) Markedsføring af cykling som aktivitet: Cykelruter markedsføres på VNS' hjemmeside, de er tydeligt indtegnede på VNS' papirkort, og der er plancher med kort- og cykelruter - placeret i Nordsjællands stationsbyer og ved seværdigheder. Cykelkortene er værdsatte af aktørerne, dog siger flere, at de har behov for endnu tydeligere kort over cykelstier og ruteforslag for bedre at vejlede deres gæster. I brochuren Feriemagasinet er cykelaktiviteter ikke fremhævede. Der mangler vejledning til, om hvordan "man bærer sig ad" for at cykle, fx turforslag, cykeludlejere, lånecykler, gode råd.
- C) Aktørers indstilling til cykling: Kun få af overnatningsstedernes hjemmesider nævner cykelmuligheder - på trods af beliggenhed tæt på en cykelrute. Uden belæg, men med reference til egne erfaringer, er det vores indtryk, at cykelvenlighed i form af cykelstativer, opmærksomhed og imødekommenhed kan forbedres på overnatningsstederne. På den anden side siger turpakkegæster, at de oplever hjælpsomhed på deres rejser i Nordsjælland.



## B3. EFTERSPØRGSEL

### TURCYKLISME, ALMINDELIG CYKEL

#### TURCYKLISME ORGANISERET

Pakketure i stil med 'Danish Castles and Coast' fra Inn Travel udgør mængdemæssigt lidt. Ifølge vore estimater er der tale om ca. 1.200 overnatninger pr. år. Til gengæld meldes der om markant vækst. Der er i branchen en tradition for at holde omsætningstal for sig selv, så reelle tal mangler.

Under forudsætning af 1.200 overnatninger og estimater af hver rejseoperatørs gæsters dagsforbrug ud fra rejsens pris, indhold, etc. genererer pakkecykelturister ca. 1,7 mio. i lokalt forbrug i Nordsjælland. Turister på cykelpakkerejse har et højere forbrug end den gennemsnitlige turist, i det de bor på hoteller, spiser på restaurant og har høj aktivitet mht. seværdighedsbesøg og indkøb.

Et af de største cykelrejsebureauer i Tyskland regner med en 1:5 ratio: For hver cykelturist, der køber en pakkerejse, er der 5 cykelturister, der "kopierer" turen og rejser på egen hånd. Den ratio er formentligt overdrevet for Nordsjælland (med tanke på, at tyske bureauer sælger mange ture i Tyskland til tyskere), men fænomenet eksisterer også i Nordsjælland. Dermed er de ovenstående tal underestimerede.

Turister på cykelpakkerejser er især fra Tyskland, Holland og Belgien. Italien og Frankrig er også vigtige markeder. Inn Travel i England sender mange fra England, men også fra USA og Canada, og mærker stor efterspørgsel. Danske incoming bureauer får også gæster fra USA og selv Australien. Østeuropa er generelt ikke interesseret i cykling, og ifølge en operatør efterspørger det danske marked sjældent Nordsjælland. Det er dog muligt, at andre operatører har en anden oplevelse. Se gerne **Bilag C** for cykelrejsebureauer med rejser til Danmark.

Turisterne er typisk midaldrende/ældre (ifølge feedback på bureauernes sider). De er sandsynligvis WHOPS = Wealthy Healthy Older People. Ifølge samtaler med rejsebureauer og feedback på deres hjemmesider vælger turisterne Nordsjælland pga. "fairy-tale"-omdømmet: Det royale blandet med det hyggelige. Mange nævner, at cykling i Nordsjælland er let, og at danskerne er flinke.

Tyskland er et stort og interessant marked: 7 % af tyskere har inden for de seneste tre år været på en cykelferie, dvs. en rejse med mindst tre overnatninger og hvor hovedmotivet var cykling<sup>38</sup>. Ifølge ADFCs<sup>39</sup> Radreiseanalyse 2015 vil 78 % af cykelrejsende foretage en ny cykelrejse i Tyskland, og 49 % vil tage på cykelrejse i udlandet. Nordsjælland er med sin kystlinje en attraktiv destination for tyskere.

#### TURCYKLISME, ALM. CYKEL, SELVARRANGERET, MED OVERNATNING

Vandrerrhjemmet i Helsingør melder om 'nogle' langturscyklister, som følger EuroVelo 7/ N9. Med kun 50 km afstand til København, er det Helsingørs attraktivitet, der afgør, om overnatning finder sted her eller i Sydsverige. Segmentet (EV7 ryttere) er ubetydeligt i

38 <http://radtouren-magazin.com/mediadaten>

39 ADFC = Allgemeine Deutsche Fahrrad Club = det tyske cyklistforbund

størrelse: formentlig under 200 overnatninger/år i Nordsjælland. Til gengæld er synet af langturscyklisterne langs vejene og skiltningen af N9 med til at fortælle en stærk historie om turcyklisme, ligesom den internationale promovning af EV7 er vigtig.

Der er formentlig et større antal turister på selvorganiserede ture af kortere varighed. Desværre er data ikke eksisterende. Hotellerne ved sjældent, om en gæst har parkeret bilen eller cyklen ved ankomst. B&B'er melder om få ankomster på cykel, mens vandrerhjem kan have svært ved at besvare spørgsmålet entydigt: Her kommer alt fra skoleklasser til MTB-klubber på cykel. Campingpladser oplever kun få, der ankommer til pladsen på cykel.

Ifølge Idrættens Analyseinstitut havde 3 % af danskere over 16 år været på cykelferie inden for de seneste 12 måneder (2009)<sup>40</sup>, altså ca. 140.000 danskere. Herfra forsvinder en meget stor del til udlandet, for tallet indeholder også motionscykelferie, dvs. racerklubben af sted til Mallorca, og vennegruppen, der cykler på almindelige cykler blandt franske vinmarker: Det er derfor mere realistisk at regne med et hjemmemarked på ca. 50.000 personer. Hvilken markedsandel har Nordsjælland på det danske marked for selvarrangerede cykelture med overnatning? Ifølge vore erfaringer er det mindre end 10 %. Der findes rejsecykelpakker for mange destinationer i Danmark<sup>41</sup>, og som nævnt er det almindeligt, at turisterne "kopierer" en pakke. For mange danskere er det mere eksotisk at cykle på Bornholm eller i Nationalpark Thy end i det Nordsjælland, de mener, de kender. Nordsjælland er heller ikke italesat som cykeldestination på samme måde som fx Bornholm og Limfjorden.

Et forsigtigt estimat, baseret på disse betragtninger, sætter antallet af danske cykelturister på tur og med selvorganiseret overnatning i Nordsjælland til ca. 2.500. Antallet af overnatninger er højere, men det er ikke realistisk at regne med en høj faktor i det begrænsede geografiske område, Nordsjælland trods alt er. De danske cykelturister vil højst sandsynligt være på egen cykel, hvorfor adgang til cykeludlejning er uden betydning. Det følgende er et absolut usikkert estimat, men tjener som vejledning til, i hvilken størrelsesorden selvarrangerede cykelferier bidrager til Nordsjællands turismeomsætning: Dagsforbrug 600 kr., 2 overnatninger, 2500 cyklister = 3 mio. kr.

---

40 Kilde: Maja Pilgaard, Sport og Motion i danskernes hverdag, Idrættens Analyseinstitut, 2009  
<http://www.idan.dk/vidensbank/udgivelser/sport-og-motion-i-danskernes-hverdag/b9713dbd-d979-40be-8391-9c7600f1e386>

41 Se fx <http://www.danskturismefremme.dk/danskturismefremme/tilbud-paa-faerdigpakkede-cykelferier>

Det danske potentiale er i teorien stort: Nærhed til København, fleksibilitet i form af cykelmedtagning i toget, mange point of interest og stort udvalg af overnatningssteder. Det giver anledning til at overveje, om de to brands (Kongernes og Riviera) indeholder en appel, der stemmer overens med danske cykelturisters behov. Som nævnt tidligere er de 50+ årige en stor del af cyklisterne på ferie: De efterspørger historie, kultur, fugle, haver, lokale madvarer/vine, det meditative, fotomuligheder, kunst, osv., hvilket Nordsjælland i høj grad tilbyder.

På den anden side har Region H landets yngste indbyggere<sup>42</sup>: Gennemsnitsalderen er under 40 år, og i 245.000 husstande er der et eller flere børn<sup>43</sup>. Sammenholdt med den høje cykeltilbøjelighed i Region H, bliver børnefamilier hermed et interessant segment.

Næsten en tiendedel af danskeres rejser til udlandet har formålet "Natur; at opleve eller opholde sig i naturen". Naturrejser udgør 9 % af rejser med over fire overnatninger. Det er mere end skirejser, som kun udgør 5 %<sup>44</sup>. En erfaren cykelturist bemærkede, "Der er jo ikke noget natur i Nordsjælland". Det må siges at være en relativ betragtning, men åbenbart en opfattelse for nogle. Måske er det netop for de naturglade cyklister, at den vestlige del af Nordsjælland kommer i spil: Her er mere "landligt".

## SVERIGE

Der er ingen stor tradition i Sverige for cykelferier. Der er dog stigende interesse, og flere destinationer (kommuner) anlægger rekreative ruter. Hver femte svensker pendler dagligt (sommer) til arbejde eller uddannelsessted, men de 15-24 årige, som tidligere var de mest cykelaktive, cykler stadig mindre<sup>45</sup>. Til gengæld er cykelsalget i de seneste år steget med 5 % hvert år.<sup>46</sup>

Det er tilladt at medbringe cykler i Øresundstogene og i Skånetrafikens område (se kort nedenfor). Øresundstogene åbner dermed for cyklister fra Gøteborg og Halmstad. Ø-togene kører også fra Kalmar, Växjö, Karlskrona og Kristianstad, men med forbindelse til København. Det nære svenske opland for Nordsjælland svarer dermed til byernes indbyggere i den øvre del af Skåne Län samt Gøteborg, i alt 850.000 personer. Kun 11 % af svenskerne cykler ofte (4 dage eller mere om ugen) for deres fornøjelses skyld<sup>47</sup>. Motionscyklister er indeholdt i det tal, hvorfor 3 % formentligt er et bedre udtryk for "cyklister på almindelige cykler, der har været - eller overvejer - cykelferie". Det nære svenske opland bliver hermed reduceret til 25.500 cyklende. Som nævnt tidligere er der mange konkurrerende cykeldestinationer, og vi betragter derfor potentialet for svenskere på selvarrangerede cykelferier (alm. cykel) i Nordsjælland for lille, men i vækst pga. den stigende cykelinteresse. Udviklingen af den svenske kronekurs er dog en stærk faktor.

---

42 <http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1920> Gennemsnitsalder 1. januar efter kommune og køn

44 Kilde: Danmarks Statistik "Ferierejser efter varighed, destination, formål og tid"

45 <https://happyride.se/2016/09/14/cykeln-i-det-moderna-samhallet-cykeln-i-sverige-del-3/>

46 [http://svenskykling.se/wp-content/uploads/2015/09/Cykelrapport\\_SvenskCykling\\_2014\\_WEB\\_small.pdf](http://svenskykling.se/wp-content/uploads/2015/09/Cykelrapport_SvenskCykling_2014_WEB_small.pdf)

47 <http://svenskykling.se/wp-content/uploads/2015/09/SIFO-Cykel-2013.pdf>

Efter samtale med VisitNordsjælland er det vores opfattelse, at svenskere søger Nordsjælland for indkøb, god mad, havneliv, hygge, kunst, bymiljø og afslapning. Dermed er der en god overensstemmelse med brandet "Den Danske Riviera", og det lader sig let forene med cykling som en "nydelsesfuld" aktivitet.

## NICHER

Afslutningsvis gør vi opmærksom på, at der er cykelture med overnatning, som falder udenfor det traditionelle billede. For eksempel er der flere, der tager cyklen til "Musik i Lejet" eller der er dem, der gør en event ud af at cykle til badebyerne. Mængden af de cyklister er lille, men der er gode historier knyttet til og kan dermed understrege, at "Nordsjælland - det er et sted, vi cykler".



## TURCYKLISME, ALM. CYKEL, SELVARRANGERET, UDEN OVERNATNING

Der er her tale om ”cykeludflugter”. Motiverne er oplevelse, motion for velbefindende, samvær. Motiverne er fælles for turistene, der cykler under ferien, og for cyklisterne, der tager på tur fra hjemmet. Der er korte ture (hyggecyklisterne) og ture med rutekort, mål og madpakke. Eller det er vennerne, der cykler til en god frokost på havnen.

### PÅ UDFLUGT FRA FERIESTED I NORDSJÆLLAND

Som tidligere nævnt cykler ca. 24 % af Nordsjællands turister under ferien; og uden at kende det absolutte tal, er ”cyklister på udflugt fra feriested” højst sandsynligt den turistgruppe, der antalmæssigt fylder mest på Nordsjællands veje. I denne gruppe indgår feriehusere, feriehusgæster, campinggæster og gæster fra andre overnatningsformer. Det er kendetegnende, at de kommer for at holde ferie, og at de forventer, at ferien indeholder strand, cykel, restaurant, gåture etc. Man kan indvende, at størstedelen af den omsætning, disse turister lægger, er i overnatning og bespisning - og at den findes, hvad enten turisterne cykler eller ej. På den anden side står det klart, at **gæsterne kommer med en forventning om, at cykling indgår i ferieoplevelsen, ligesom trends taler for, at cykelmuligheder bliver en stærkere konkurrenceparameter i turisme end før:**

- Vi bliver ældre. Ældre personer cykler og går oftere i naturen end andre. Jogging styrtdykker ved 50 års alderen pga. skader, og folk skifter her til cykling som motionsform. Vandring stiger ved 40-års alderen<sup>48</sup>.
- Vi flytter fra land til by. Befolkningen i de store byer cykler og går oftere end befolkningen i mindre byer og landområder.
- Vi bruger digitale værktøjer. Vi registrerer, sammenligner og deler. Cykelruter, steder, fotos, præstationer - og udbreder dermed cykeloplevelsen til andre.
- Vi stresser og længes mod det enkle. Cyklen er med i historien om det nærværende og enkle liv, ligesom cyklen passer ind i fortællingen om det lokale og autentiske.
- Vi rejser os fra liggestolen. Der er et stigende udbud af aktive ferier<sup>49</sup>

48 Kilde: Maja Pilgaard, Sport og Motion i danskernes hverdag, Idrættens Analyseinstitut, 2009, s 237, 238 <http://www.idan.dk/vidensbank/udgivelser/sport-og-motion-i-danskernes-hverdag/b9713dbd-d979-40be-8391-9c7600f1e386>

49 <http://www.travelweekly.co.uk/articles/54421/adventure-travel-on-the-rise-claims-research>, Børsen, Rejser, 28 okt 2016, s10, <https://www.adventurecycling.org/about-us/media/press-releases/10-new-indicators-that-bicycle-travel-and-tourism-are-booming-and-changing/>

Såfremt 'forbedrede cykelmuligheder' - dvs. at Nordsjælland står stærkere i konkurrencen om aktive turister samt tilfredsstiller de cyklende turisternes behov - bliver årsag til bare 1 % flere turister, svarer det til en forøgelse på ca. 12.110 overnatninger<sup>50</sup>. Tallet kan være højere eller lavere, men beregningen illustrerer, at mængden er betydelig. Med et døgnforbrug på 500 kr.<sup>51</sup> svarer det til en vækst i turismeomsætning på 5,85 mio. kr.

Endvidere udvider cyklen turistens radius, sådan at turismeomsætningen bredes ud over et større geografisk område.

### **PÅ UDFLUGT FRA FERIESTED I KØBENHAVN**

Det er ikke muligt at kvantificere antallet af turister, der vælger at tage på cykeltur, mens de er på ferie i København (eller Helsingborg). Det er dog rimeligt ofte, at der er turister med cykler i Øresundstoget. København får hvert år besøg af 260.000 turister, der gerne vil cykle, og der må hermed siges at være potentiale. Ydermere er der god overensstemmelse mellem storbyturisternes motiver og ønsker og Nordsjællands to brands. For at skabe en ramme om segmentets størrelse, anslår vi de mulige "cykelbesøg" til 5 % af de cykelvillige turister og forventer, at de bruger 150 kr. under deres besøg. Det betyder en turismeomsætning på 1,95 mio. kr.

### **PÅ UDFLUGT FRA FERIESTED I ODSHERRED**

Med ca. 23.000 feriehuse, mange feriegæster og en færgeforbindelse mellem Rørvig og Hundested, er destinationen Odsherred også en leverandør af cyklende gæster til Kongernes Nordsjælland - ligesom Nordsjælland afgiver cykelgæster til Odsherred. På årsbasis fragtes ca. 15.000 cykler med færgen, og heraf tegner juli måned sig for en tredjedel<sup>52</sup>. Hundested-Rørvig overfarten benyttes også af cyklister på R40 (Fjordruten) og N2 (København - Hanstholm). Det er ikke muligt at afgøre trafikstrømmens retning eller cyklisternes formål, og derfor er der ikke beregnet et særskilt vækstpotentiale for Odsherreds gæster. På den anden side betyder en eventuel øget feriehusbenyttelse og udvikling af Odsherred en større mængde gæster og dermed - på sigt - et potentiale også for Kongernes Nordsjælland.

Det skal bemærkes, at antallet af cykler på færgen steget med ca. 20 % de seneste 5 år<sup>53</sup>, hvilket bekræfter vækst i cykelaktivitet generelt.

### **PÅ UDFLUGT FRA HJEMMET**

Man bruger ikke ordet turister om cyklister, der er på udflugt hjemmefra en dag eller en eftermiddag, men udflugtscyklister og turister på cykeltur forbruger på samme vis: Entreer, bespisning, indkøb af lokale varer. Udflugtscyklister understøtter den "bløde" turistinfrastruktur (dvs. de er de ekstra besøgende på cafeen, galleriet etc.) og er med til at forme udbuddet af services og oplevelser. Og de kommer over en længere sæson end de seks hektiske uger i sommeren.

---

50 Beregnet som 1% af 1.411.000 overnatninger i 2016 (VDKs destinationsmonitor 2016) og minus 200.000 erhvervsovernatninger.

51 [http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/vdk\\_images/PDF-and-other-files/Analyser/2016/kyst-og-naturturister-danmark.pdf](http://www.visitdenmark.dk/sites/default/files/vdk_images/PDF-and-other-files/Analyser/2016/kyst-og-naturturister-danmark.pdf) døgnforbrug danskere 2016: 500 kr (danskere udgør 80% af gæster i NS)

52 Danmarks Statistik: Indenrigs færgetransport efter enhed, færgerute og tid, SKIB33, 2016

53 Danmarks Statistik: Indenrigs færgetransport efter enhed, færgerute og tid, SKIB31, 2015/ 2010



Bemærk, at turcyklister gerne vil ud i den vilde natur, men ikke fare vild, ligesom de gerne vil opdage hemmelige steder, der dog skal være nemme at finde. Der er hermed en kommunikationsudfordring!

Ifølge kulturvaneundersøgelsen 2012<sup>54</sup> cykler 23 % af danskerne for sport eller motion på regelmæssig basis. Herfra skal man trække de 8 %, som er deciderede motionscyklister (på racer) og dermed er det 15 % af danskerne, der cykler for motionens (velbefindendes) skyld. I Region Hovedstaden bor 1,42 mio. personer mellem 16 og 80 år, og der er hermed ca. 213.000 personer, der potentielt kunne cykle ud ad Nordsjællands veje. Såfremt bare 10 % af de cykelglade fandt vej til Nordsjælland 1,5 gang om året og i gennemsnit havde et forbrug på 50 kr. på udflugten, svarer det til en omsætning på 1,6 mio. kr.



## MOTIONSCYKLING, RACERCYKEL

### EFTERSPØRGSEL, DANMARK

Motionscykling er den sjette mest populære motionsform i Danmark. 8 % af befolkningen (6 % af kvinderne, 11 % af mændene) dyrker regelmæssigt landevejscykling. Det svarer til ca. 375.000 cyklister i Danmark og til ca. 118.000 cyklister i hovedstadsregionen. Cyklen har især fat i de 60-69 årige, hvoraf 14 % svinger sig i sadlen regelmæssigt. Der er en meget lav organiseringsgrad blandt motionscyklister. Kun 10 % af de udøvende er medlem af en klub.

Det er forventeligt, at der vil være stadig vækst i antallet af motionscyklister ud fra den tankegang, at mange motionscyklister er tidligere løbere, som pga. skader ikke længere kan løbe. Løb er danskernes næstmest populære motionsform (29 % dyrker løb). Samtidig er der tilgang fra fitnesscentrenes spinninghold. 11 % af befolkningen dyrker spinning, som hermed er den fjerde mest populære motionsform.

### EFTERSPØRGSEL, UDLAND

Forekomsten af motionscyklister i Tyskland er lidt lavere end i Danmark. Ca. 4,3 % kører ofte på racercykel, mens ca. 2 % kører en gang imellem. Det svarer til, at 1,94 mio. tyskere ofte kører på racercykel.<sup>55</sup> Tallene er stabile med en ganske lille stigning i antallet af de cyklister, der cykler "en gang i mellem".

Ca. 1,3 mio. svenskere (13 % af befolkning) dyrker regelmæssigt cykling som motion eller sport, hvilket gør cykling inkl. mountainbike til den fjerde mest populære motionsform i Sverige. De 41-55 årige er de ivrigste cyklister, efterfulgt af de 26-40 årige. De 386 lokale cykelklubber (inkl. MTB klubber)<sup>56</sup> har 30.322 medlemmer, heraf er 25 % kvinder.

### FORBRUG

Danske motionscyklister bruger 3.000 kr pr år på cykelrelaterede rejser. Dermed er cyklister de næststørste forbrugere, kun overgået af golf-folket, der bruger 4.000 kr./år på golfrejser. Tabellen nedenfor viser forbruget på sport ifølge en undersøgelse fra 2014 udført af Idrættens Analyseinstitut blandt næsten 4.000 idrætsudøvere. Herudover påviser undersøgelsen, at de personer, der har det største forbrug til motion og idræt, er midaldrende (40-60 år), folk med lang uddannelse, bosat i hovedstadsområdet, og med en husstandsindkomst over 700.000 kr./år<sup>57</sup>. Formodentligt gælder dette mønster også motionscyklister.



55 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/171141/umfrage/haeufigkeit-von-rennrad-fahren-in-der-freizeit/>

56 [http://www.rf.se/globalassets/riksidrottsforbundet/dokument/statistik/rf\\_idrotten\\_i\\_siffror\\_2015.pdf](http://www.rf.se/globalassets/riksidrottsforbundet/dokument/statistik/rf_idrotten_i_siffror_2015.pdf)

57 Kilde: Aline van Bedaf, Maja Pilgaard, Danskernes forbrug af penge på sport og motion, Idrættens Analyseinstitut, 2014

Forbrug til motion og sport inkl. medlemskaber, gebyrer, tøj/sko, udstyr, billetter, rejser, medier, spil på sport. Kr./ person/ år (udvalgte sportsgrene)

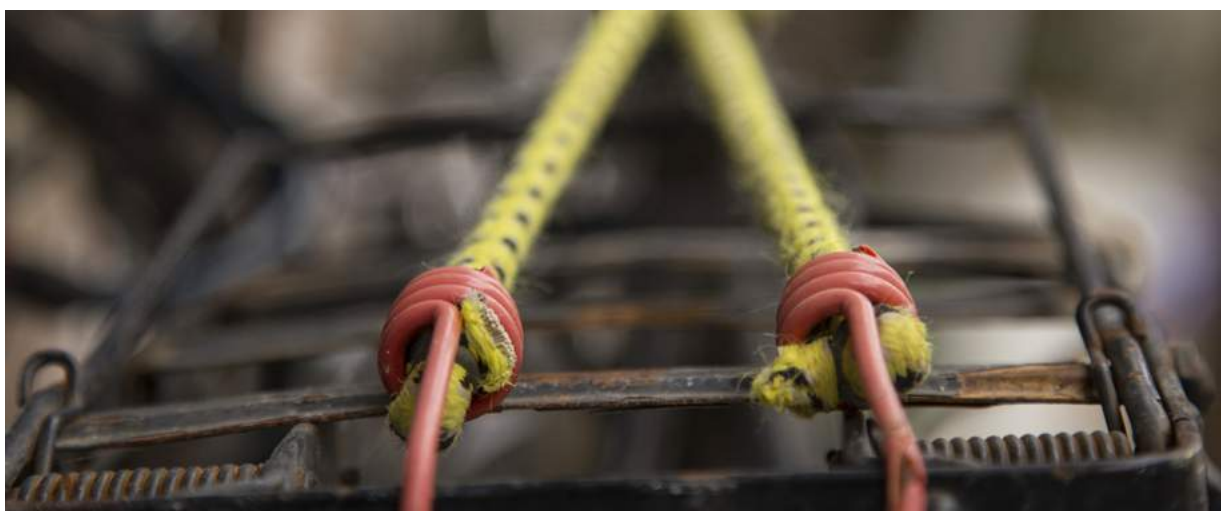
Idræt	Forbrug i alt (kr.)	Rejser (kr.)
Jogging / Motionsløb	7.441	2.503
Vandreture	5.239	1.868
Svømning	8.054	2.688
Spinning / Kondicykel	9.178	2.666
Landevejscykling	9.326	3.019
Golf	15.761	3.933

### EFTERSPØRGSELSPARAMETRE

Motionscyklister er - generelt betragtet - individualister og oftest med et moderne værdisæt. Ifølge interview med landevejscyklister handler den gode cykeloplevelse om disse parametre:

- 100 procent cykling. De kan ikke lide at stoppe. Cyklingen skal foregå uden forhindringer, for hvad enten de kører efter tidtagning på cykelcomputeren eller uden, ønsker de effektivitet i træningen.
- Der må gerne være et mål. Det kan være en fantastisk udsigt ("vi stopper, når vi er på toppen af bakken"), en bestemt iskiosk, der er berømt for sin is, eller en udendørs seværdighed som fx et monument, en ruin eller lign.
- De vil gerne ses. Udstyret har kostet en formue, og det skal vises frem. Derfor er hotspots populære. Fx en rasteplads på den højeste bakke, for man ved, at der holder de andre landevejscyklister også pause.

Motionscyklister lægger vægt på præstationen. De bruger cykelcomputeren til tidtagning (højere, hurtigere, stærkere), og sammenligner med egne tidligere præstationer eller med andres (fx Strava). De er det mest gennemteknologiserede segment på cykelstien: Det er "track-share-compare". Rutevisning er næsten uden betydning. Blandt cykelcomputere i Danmark ser det ud til, at Garmin har en dominerende markedsandel. Garmin er baseret på OpenStreetMap. Endvidere uploader motionscyklister gerne deres ruter på sider som gpsies.com. Her får ruten anbefalinger med i ord.



## CYKELLØB

Generelt opfattes store cykelløb som events, der giver stor turismeomsætning. En optælling viser desværre, at cykelløb i Danmark ikke trækker udenlandske deltagere (turister) til.

### Store cykelløb i Danmark, udenlandske deltagere

Kilde: Optælling vha. resultatlister, samt henvendelse til løbsarrangører

Cykelløb	Antal deltagere i 2016	Udlændinge	i procent
Grejsdalsløbet (Vejle)	4500 (max)	? ca. 20	0
Tøserunden	3691	N 61, TY 4, S 4	1,9 %
Sjælland Rundt	1700	S 53, TY 45, N 18, SF 7,	4,8 %
Fyn Rundt	1641	TY 14, N 3, PL 2, ITA 1	1,2 %
Bornholm Rundt	1151	TY 58, S 31, PL 4, NL 1	8,2 %
Hansens (Cykelcross)	229	S 7, D 1	3,5 %
Arresø Rundt	338	S 1	0

Dog handler det også om arrangørernes ambitioner; hvorvidt de ønsker international deltagelse og derfor markedsfører løbet i udenlandske fora.

## CAMPS

Camps er træningslejre. De kan være for de lokale medlemmer af en klub eller med åben deltagelse. Mængden af camps/deltagere er ukendt, men der ligger et potentiale i det, at der kan samles et stort hold overnattende gæster, såfremt den lokale cykelklub inviterer en kendt cykelrytter til at undervise i en camp.

## EFTERSPØRGSEL, MTB

Ca. 4 % af de 16+ årige, svarende til ca. 190.000 danskere, dyrker mountainbike. Tabellen nedenfor viser, at den typiske mountainbiker er en midaldrende mand.

### Store cykelløb i Danmark, udenlandske deltagere<sup>58</sup>

	I alt	Mænd	Kvinder	16-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70+ år
MTB	4 %	7 %	1 %	3 %	3 %	6 %	6 %	6 %	1 %	0 %

I Rold Skov og Hareskoven har Naturstyrelsen opsat tællere på MTB-sporene. Antallet af kørsler (en cyklist kan køre flere gange) på de to spor var i perioden januar – ultimo oktober 2014 henholdsvis 30.000 og 55.000.<sup>59</sup>

58 Kilde: Thomas Buch Laub, Danskernes motions- og sportsvaner, Idrættens Analyseinstitut, 2013

59 Kilde: Thomas Olesen: Hvad betyder 100 km mtb-spor for Viborgs potentiale som mtb-destination?

## VÆKST

Der findes ikke tal for væksten i MTB i Danmark, men uafhængige kilder taler om kraftig vækst. Danske Cykelhandlere oplyser, at 18 % af cyklerne købt i 2013 var mountainbikes, en fordobling siden 2009<sup>60</sup>.

Samtidig er der sket en firdobling af mountainbikeskader de seneste 8 år, hvilket understøtter formodningen om kraftig vækst.<sup>61</sup> Væksten i skadestallet er kendetegnede for udviklingen: Fordi MTB går fra nichesport til folkesport, kører stadig flere uerfarne ryttere på for svære spor. Derfor bygges der nu lettere spor, og man søger bedre graddeling af sporets sværhed, for på den måde at hjælpe sporten videre fra at være for de få til at være for de mange.

Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at de svære spor er bygget og vedligeholdt af MTB-sportens ildsjæle, der selv har behov for udfordrende baner. Når Naturstyrelsen eller andre anlægger officielle lette spor, der bliver "allemandseje", er det ikke forventeligt, at sporene vil modtage den samme omsorg. Det betyder svingende kvalitet og dermed mindskes egnetheden som turistprodukt.

## FORBRUG

Danskerne brugte ca. 1,2 mia. kr. på cykling som friluftaktivitet i 2013<sup>62</sup>, og at de forventede at bruge 10 % flere penge på aktiviteten i 2014. Disse tal er uden udgifter til udstyr. Mountainbikerne brugte langt færre penge på deres sport (ca. 100 mio. kr.), men her var der forventet vækst på ca. 17 % fra 2013 til 2014. Tallene styrker den antagelse, at cykling er mængdemæssigt stor - og i vækst, mens MTB er en lille sport - i stor vækst.

I forbindelse med planen om anlæg af 100 km MTB ruter ved Viborg, har arbejdsgruppen indhentet oplysninger om MTB's rytteres ferieadfærd<sup>63</sup>. De oplysninger, der er mest relevante for Nordsjælland er:

- Gruppen af folk, der cykler mountainbike som én ud af flere aktiviteter på deres ferie, er i dag større end folk, der er på MTB-ferie.
- Den typiske mountainbiker har en indkomst over middel.
- Analyser fra USA og Tyskland viser også, at MTB-gæsters døgnforbrug er højere end den for de gennemsnitlige gæster i området.
- Et tysk studie viser, at tyske mountainbiketurister oftere er på ferie end den gennemsnitlige tyske turist.
- Studierne fra Tyskland og USA viser også, at det sociale element spiller en stor rolle, og mange er på MTB-tur sammen med venner. I Tyskland er 43 % af MTB'ere på ferie med venner, og 31 % er af sted med deres partner.
- Mund til mund information er den vigtigste kilde til information og grundlag for beslutning efterfulgt af specialmagasiner.

MTB-rytteres særlige behov er P-pladser (for dagsturister) og vaskepladser. Ved overnatning er der ud over vaskeplads behov for aflåst opbevaring af cyklen. Som andre cyklister efterspørger MTB ryttere pausesteder, toiletter og muligheder for køb af mad og drikke tæt på MTB-stedet.

60 Kilde: <http://politiken.dk/forbrugogliv/motion/ECE2761883/flere-maend-bliver-lamme-af-mountainbike/>

61 Kilde: <http://politiken.dk/forbrugogliv/motion/ECE2761883/flere-maend-bliver-lamme-af-mountainbike/>

62 Kilde: Friluftslivets nationaløkonomiske fodaftryk, Lars Bo Jakobsen et al., Institut for fødevarer- og ressourceøkonomi, Kbh's Universitet, Juni 2014

63 Kilde: Thomas Olesen: Hvad betyder 100 km mtb-spor for Viborgs potentiale som mtb-destination?

# BILAG A

## OPGAVEFORDELING

### ”Få styr på det”- Infrastruktur

VisitNordsjælland	Kommuner	Aktører
Italesætte over for kommuner, at gode cykelmuligheder er et vigtigt aktiv for turismen og borgerne i kommunerne	Øge <b>prioritering</b> , samt videreformidle vigtigheden af gode cykelmuligheder overfor medarbejdere og afdelinger	-
Vejlede kommuner i ruteudvikling	Udvikle plan for bevarelse af R47 under <b>kystsikringsarb.</b>	-
Aktivt <b>deltage</b> i beslutninger vedr. etablering af Slotsruten	Undersøge muligheder for <b>samdrift</b> af rekreative ruter: vedligeholdelse og udvikling	-
	Langsigtet <b>plan</b> for cykelmuligheder langs hovedveje eller alternativer hertil, samt for kryds af hovedveje	-
	Langsigtet <b>plan</b> for at udløse potentialet i cykelrute-produkterne Esrum Sø Rundt og Arresø Rundt	-
	Udvikle bedre <b>rutenavne</b>	-

### ”Spørg”

VisitNordsjælland	Kommuner	Aktører
Italesætte behovet for rutetjek	Fortløbende <b>rutetjek</b>	Give <b>input</b>
Italesætte behovet for cykeltællinger	Forestå <b>cykeltællinger</b> , sådan at der skaffes viden om cykeltrafik, dels til turismeudvikling, dels til anlægsarbejde og fx lukning af stier ved kystsikringsarbejde	-
Analyse af <b>aktørers</b> indstilling til cykelturisme	-	-

**”Træd til: Vækst, samarbejde”**

VisitNordsjælland	Kommuner	Aktører
Udnævne ”cykelturisme” til indsatsområde og udvikle ekspertise til at bistå aktører	Støtte	Anerkende potentialet i cykelturisme og handle derefter
Identificere og udpege overfor aktører, hvor fokus på cykelturisme med fordel kan øges → tjekliste	-	Anvende ekspertise fra VNS
Facilitere samarbejde og netværk, formidle ideer og samarbejds-muligheder	Støtte	Udtænke ideer til produkter

**”Inviter flere gæster”**

VisitNordsjælland	Kommuner	Aktører
Fortsat markedsføre Kongernes Nordsjælland som cykeldestination	Indføre punkter på OpenStreetMap	Synliggøre cykel-muligheder på digitale (sociale) medier
Fortsat samarbejde med turoper-atorer om udbud af cykelpakker	-	-
Vejledning og kort distribueres hos københavnske cykeludlejere	Støtte VNS’ initia-tiver	-
Konkrete anvisninger cykelminiferie og udflugt på hjemmeside	-	-
Invitere til, at aktører udvikler cykelegnede produkter (vingårdsture, havebesøg etc.)	-	Udvikle cykelegnede produkter
Øge presseindsats	-	Støtte

# BILAG B

## TERMINOLOGI

Definitioner fra <http://www.friefugle.dk/Rapport.pdf>

Turforslag – forslag til forløb man kan følge på cykel, til fods, til hest m.v.. Forslaget er oftest indtegnet på kort eller/og beskrevet i tekst, men ikke afmærket i marken.

Cykelrute - en strækning mellem to punkter, A og B, der er tilrettelagt og afmærket for cyklister med et højt sikkerheds- og serviceniveau.

Europæisk cykelrute – cykelrute, som forbinder flere lande, er over 1000 km lang, og som indgår i det europæiske cykelrutenet EuroVelo. [www.EuroVelo.com](http://www.EuroVelo.com)

National cykelrute – En cykelrute tilrettelagt for danske og udenlandske feriecyklister gennem flere landsdele forbi seværdigheder og overnatningssteder. Afmærket med hvidt nummer på rødt felt med hvid ramme (nationale farver) på blå baggrund med numrene 1-15. Ruten skal være farbar i al slags vejr det meste af året (ca. 15/4-15/10).

Regional cykelrute – En cykelrute gennem flere kommuner tilrettelagt for ferie- eller udflugtscyklister. Afmærket med hvidt nummer 16-99 på blå baggrund og med hvid ramme omkring nummeret. Ruten skal være farbar i al slags vejr det meste af året (ca. 15/4-15/10).

Lokal cykelrute – En cykelrute, der er tilrettelagt af en eller flere kommuner, for udflugts- eller hverdagscyklister. En lokal rute for udflugtscyklister er ofte en rundtur på max 40 km, mens en lokal rute for hverdagscyklister er en kortere og direkte rute ofte mellem bolig og arbejdsplads/skole/indkøbsmuligheder. Afmærket med hvidt tal 100-999/navn/logo i hvid ramme på blå baggrund.

I tekstbeskrivelser forkortes således (svarende til vejreglens terminologi):

EV3 = EuroVelo rute 3

N1 = National cykelrute 1

R16 = Regional cykelrute 16

L101 = Lokal cykelrute 101



# BILAG C

## TUROPERATØRER

### TUROPERATØRER MED PAKKER TIL NORDSJÆLLAND

- Biketours.com (Ruby Rejser): Udbydes også hos skedaddle.co.uk, tripsite.com (USA), france-bike.com (FR/DE), travelydays.com (NL) - mecklenburger-radtour.de og andre? Også sitet bike-denmark.dk
- Freedom Treks UK (kun udflugt via Strandvej til Helsingør, overnatn i Kbh), www.freedomtreks.co.uk
- InnTravel UK, www.inntravel.co.uk/holidays/cycling-holidays/Denmark/Danish-Castles-Coast
- Backroads (USA) (kun udflugt til Nordsjælland, overnatter på d'Angleterre i Kbh) www.backroads.com/trips/BDSI/sweden-denmark-bike-tours
- Austin Adventures (USA), www.austinadventures.com/packages/denmark-danish-isles/
- Memory Tours, <http://memorytours.dk/>
- Dansk Cykel Safari, <http://www.friefugle.dk/safari/index.htm>

Her nedenfor vises et udpluk af de mange rejsebureauer, der udbyder cykelrejser til Danmark. Researchen, dvs. forskellige søgeord gentaget på engelsk, tysk og fransk, viser at markedet for cykelrejser er stort. Selvom cykelrejser til Danmark kun findes hos en brøkdelen af de bureauer, der udbyder cykelrejser, er antallet af udbydere voksende. Dansk Cykelturisme opdaterer jævnligt listen. Det skal retfærdigvis siges, at de populære ture organiseres af et bureau, men udbydes af flere bureauer - og dermed vokser listen med en større faktor end det reelle antal udbudte ture.

**BUREAUER, DER UDBYDER CYKELTURE TIL DANMARK EX NORDSJÆLLAND  
(PR. OKT. 2016)**

- mecklenburger-radtour.de har 15 ture i DK, men Ruby er operatør på deres Nordsjællands tur
- rueckenwind.de udbyder 5 Danmarksrejser.
- radreisen.at udbyder 4 rejser til Danmark,
- fiets-fun.nl udbyder 1 camping+ cykelferie, og 1 hytte + cykelferie i Vestjylland
- velociped.de har Sjællandstur ex Nordsjælland
- vostravel.be sælger samme Sjællandstur som velociped.de
- wikinger-reisen.de sælger Bornholmstur
- wheel2wheelholidays.com (UK) sælger samme Sjællandstur som Velociped + 3 andre ture i DK
- tripsite.com (USA) udbyder Nordsjællandstur fra Ruby Rejser samt Berlin/Kbh
- pedalo.com (DE) Sjællandstur
- dielandpartie.de Flensborg-Kbh, Sydsverigestur
- fahrradreisen.de Sjællandstur
- radissimo.de Skib/Cykelrejse sydkyst
- reisewelt-daenemark.de Sjællandstur + 2 Bornholm
- reise-karhu.de udbyder 6 ture
- rad-reise-service.de Bornholm
- skandinavientrips.de Bornholm (+ Norge, Finland, Sverige)
- france-bike.com (FR/DE) Ruby Rejsers Nordsjællandstur, Fyn og Ærø, Berlin-Kbh
- austria-radreisen.at Fynstur
- sackmann-fahrradreisen.de udbyder 7 ture
- fahrradreisen-wanderreisen.de Sjælland/Østkyst
- travelydays.com (NL) Ruby Rejsers Nordsjællandstur + Berlin- Kbh
- experienceplus.com (US), Berlin-Kbh, Hamborg- Kbh,
- veloquebecvoyages.com (Canada) Hamborg-Kbh
- grandangle.fr Berlin-Kbh