

HØRINGSUDGAVE 2020

Strategisk  
cykelhandlingsplan  
**fra førende  
cykelmetropol  
til verdens  
bedste**

GREATER  
COPENHAGEN

PROJEKTLEDELSE: Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden.

PROJEKTPARTNERE: Region Hovedstaden og Region Skåne.

#### REFERENCELISTE

- 1 Cykelpotentiale i Greater Copenhagen metropolen, Rambøll 2020. [Link](#)
- 2 COVID-19 Cycling Measures Tracker, European Cyclists' Federation 2020 (Oct.). [Link](#)
- 3 Transportøkonomiske enhedspriser for cykling, COWI 2020. [Link](#)
- 4 Transportøkonomiske Enhedspriser 1.95, DTU 2020. [Link](#)
- 5 Her er elbilens danske CO<sub>2</sub>-forspring, Ingeniøren 2018. [Link](#)
- 6 How much CO<sub>2</sub> does Cycling really Save? European Cyclist Federation 2013. [Link](#)
- 7 Supercykelsti cykelregnskab 2019. [Link](#)
- 8 Elcykling i Danmark, Vejdirektoratet 2019. [Link](#)
- 9 1 mio. elbiler i 2030 - hvor langt er der endnu?, Danmarks Statistik 2020. [Link](#)
- 10 Transport and tourism: The European Cycle Route Network Eurovelo, European Parliament 2012
- 11 Euro-Velo, European Cyclist Federation 2020. [Link](#)
- 12 Transportvaneundersøgelsen - om transportens CO<sub>2</sub> emissioner, Hjalmar Christiansen, DTU 22-10-2020
- 13 Regionalt cykelregnskab 2016, Region Hovedstaden 2017. [Link](#)
- 14 Kattegatleden - sammanställning av statistik. Cykelräknare på Kattegatleden år 2019, Anna Bengtsson, Kunskap og Besöksnäring i Region Halland, 20-12-2019
- 15 Cykelturismen i vækst, Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme, Vejdirektoratet 2019. [Link](#)
- 16 Salget af elcykler brager derudad, Supercykelstisamarbejdet 2020 (baseret på nyeste tal fra Danmarks Statistik)
- 17 Movias Mobilitetsplan 2020, Movia. [Link](#)
- 18 Nyhedsbrev November, Dansk Cykelturisme 2020
- 19 Bike lanes: How cities across the world are responding to the pandemic, El Pais 6-11-2020. [Link](#)
- 20 Ireland's Green Party Leader, A Former Bike Shop Owner, Secures 'Astonishing' Boost For Walking And Cycling, Forbes 5-6-2020. [Link](#)
- 21 Dutch railways want more bike parking at train stations; Public bike share struggles to meet demand, NL Times 16-6-2017. [Link](#)
- 22 Bicycle Agenda 2nd stage - Scale up Cycling 2017-2027, Tour de Force 2017. [Link](#)
- 23 Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029, Region Skåne 2018. [Link](#)
- 24 Koncept for supercykelstråk, Region Skåne 2019
- 25 Regional cykelplan 2020-2029, Region Halland 2020. [Link](#)
- 26 Visionsplan for supercykelstier 2017-2045, Supercykelstisamarbejde og Region Hovedstaden. [Link](#)
- 27 Koncept for supercykelstier, Supercykelstisamarbejde og Region Hovedstaden. [Link](#)
- 28 Cykelstrategi för Skåne, Region Skåne 2017. [Link](#)

#### FOTOS, side

- 1 Øresundsbroen, Malmø Kommune
- 2 Cirkelbroen, Københavns Kommune
- 4 Kattegatleden i Halland, Adde/Region Halland
- 14 Dronning Louises Bro i København, Sekretariatet for supercykelstier
- 16 Frederikssundruten, Sekretariatet for supercykelstier
- 22 Højklassemet cykelinfrastruktur i Holland. Links til billede 1 og 2.
- 24 Flintholm Station, Sekretariatet for supercykelstier
- 27 Stationsbilleder fra Lyngby St. (Gottlieb Paludan Architects), Malmö Central St. (MagasinetKBH Andreas Larsson) og Utrecht St. (CU2030.nl og Petra Appelfhof)
- 32 Kattegatleden i Steninge, Adde/Region Halland
- 37 Kattegatleden i Varberg, Adde/Region Halland
- 38 Allerødrudden, Sekretariatet for supercykelstier
- 41 Inderhavnsbroen i København, Københavns Kommune

# Forord

Note til høringsudgave: Denne side skal i den endelige udgave indeholde handlingsplanens forord.



# Indhold

- 03** Forord
- 06** Hvorfor en strategisk handlingsplan for cykeludvikling?
- 08** Greater Copenhagen i dag
- 10** Cykelpotentiale i Greater Copenhagen
- 13** Cykelhandlingsplanens temaer:
- 15** *Pendling*
- 23** *Kombinationsrejser*
- 31** *Rekreativ cykling og cykelturisme*
- 37** *Viden*
- 42** Forslag til integration i Greater Copenhagen's øvrige arbejde

## Bilag

- 1. Cykelpotentiale i Greater Copenhagen, Rambøll 2020*
- 2. Bruttoliste af mulige indsatser til cykelhandlingsplanen*

# Hvorfor en strategisk handlingsplan for cykeludvikling?

Cykling har en positiv indvirkning på folkesundheden, klimaet og trængslen og er en yndet indikator på den livskvalitet både på land og i by, som med internationale briller gør Greater Copenhagen metropolens så attraktiv og unik.

Hver 5. tur i Greater Copenhagen metropolens sker på cykel. Samtidig ligger tre af metropolens byer, København, Malmø og Lund i toppen af ranglister over verdens bedste cykelbyer. Cyklen er blevet et internationalt kendt vartegn for metropolens, og med et øget globalt fokus på grønne, bæredygtige løsninger er interessen for metropolens cykelløsninger også øget.

I 2020 er mange metropoler særligt i Europa gået fra interesse til handling. COVID-19-pandemien, som blandt andet har begrænset brugen af den kollektive trafik, har nødvendiggjort at metropolerne hurtigt understøttede andre transportvalg end kollektiv trafik og bil for at undgå, at lockdown ikke også resulterede i trafikalt gridlock. 40 europæiske metropolbyer har igangsat cykeltiltag, og europæiske investeringer i cykelindsatser på baggrund af pandemien har samlet set rundet 100 mio. euro.

Den fremfarende cykeludvikling i udlandet betyder på den ene side, at Greater Copenhagen metropolens har en enestående chance for at udnytte sin position som

én af verdens førende cykelmetropoler og blive et internationalt cykelknowhow-hotspot for både eksport af viden, rådgivning og produkter såvel som tiltrækning af turisme og erhverv. På den anden side betyder den markante udvikling i udlandet en øget konkurrence, og at der skal mere til for at forblive førende cykelmetropol end sig selv blive verdens bedste.

Selvom hver 5. tur er på cykel i Greater Copenhagen, så er der på mange cykelområder plads til forbedring. Her kan metropolens kommuner og regioner med fordel drage nytte af hinandens viden og samarbejde. Derfor besluttede Greater Copenhagen bestyrelse i juni 2019 at få udarbejdet en strategisk cykelhandlingsplan, som kortlægger behov og potentialer for fælles tværregionale cykelindsatser og -målsætninger for metropolens.

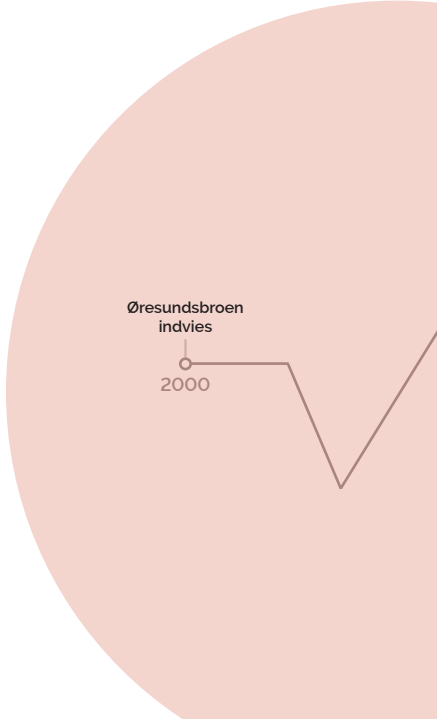
På den baggrund har aktører og eksperter fra forskellige fagområder udpeget og kvalificeret relevante tværregionale cykelindsatser. Den strategiske handlingsplan for cykeludvikling tager udgangspunkt i fire temaer, hvortil der er udpeget indsatser, som med den udenlandske cykeludvikling i mente kan sikre Greater Copenhagen pladsen som førende cykelmetropol - og med et højt ambitionsniveau gøre den til verdens bedste:

## 1. Pendling

## 2. Kombinationsrejser

## 3. Rekreativ cykling og cykelturisme

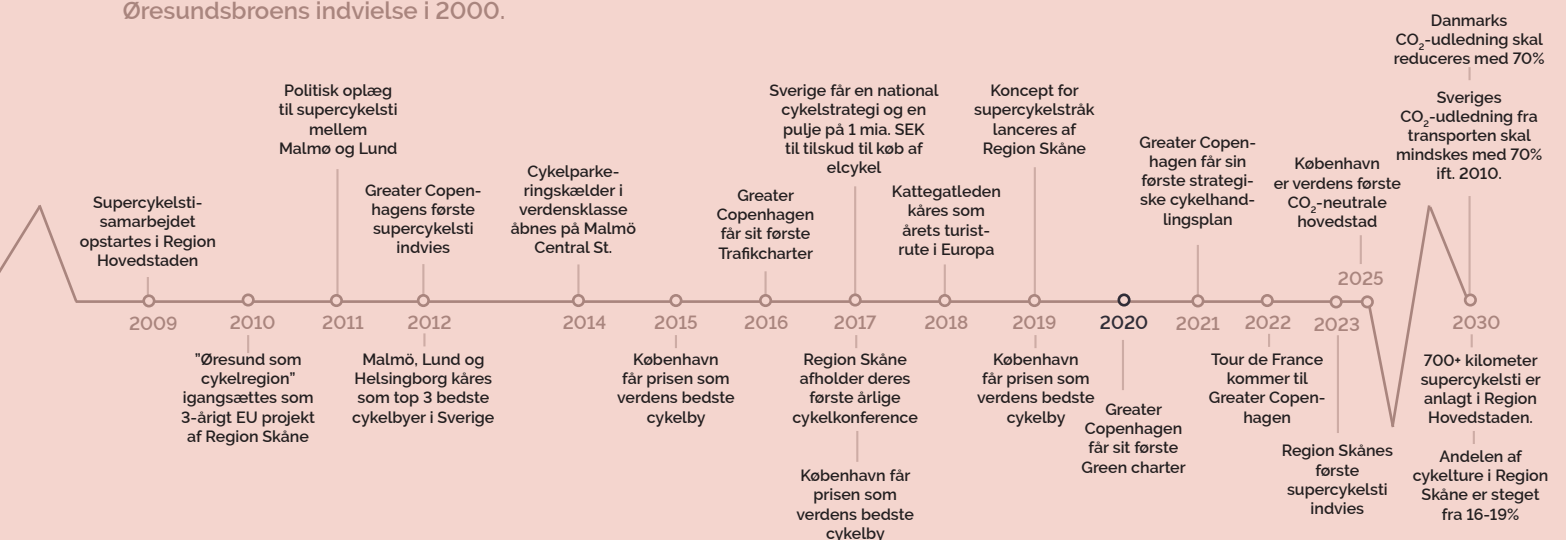
## 4. Viden



Øresundsbroen  
indvies  
2000



Figur 1: Tidslinje over milepæle på cykelområdet i Greater Copenhagen siden Øresundsbroens indvielse i 2000.



# Greater Copenhagen i dag

## CYKELPENDLING

I dag tager 21% af borgerne i Greater Copenhagen metropolen cyklen til arbejde og uddannelse. Og flere cykler også gerne langt. En gennemsnitlig cykeltur på supercykelstinetet i Region Hovedstaden er 11 kilometer per tur. På de mellemlange distancer over fem kilometer i metropolen spiller cyklen således også en vigtig rolle. Med den øgede brug af elcyklen i både Danmark og Sverige øger det også cyklens mulige rækkevidde.

## KOLLEKTIV TRAFIK

Den kollektive trafik står for 19% af pendlerturene i metropolen. Ser man på alle ture inkl. fritidsture er andelen kun 12%. Således foregår flere ture på cykel eller i bil end med kollektiv trafik. I mange andre metropoler er den kollektive trafiks turandel langt større.

## FRITIDSTURE OG CYKELTURISME

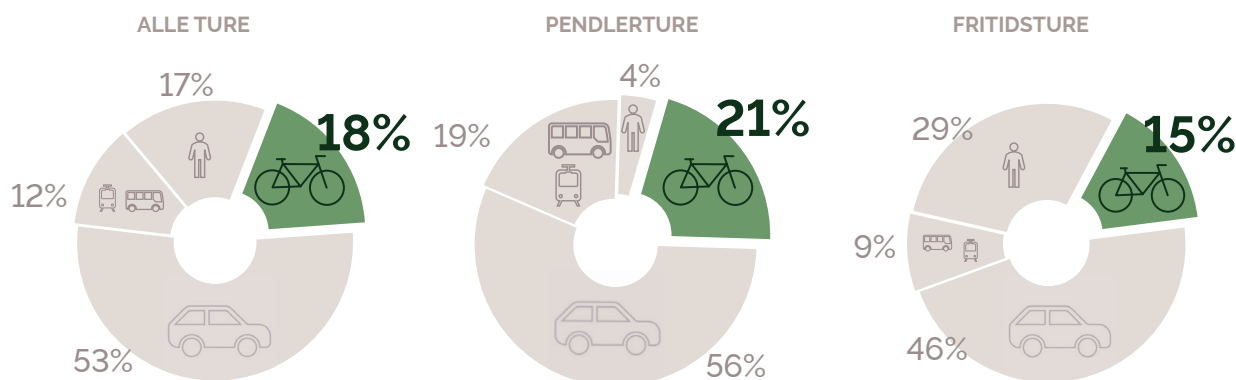
Interessen for en fysisk aktiv fritid og aktive, klimavenlige ferier har været stigende de seneste år. Denne tendens gør sig også gældende i Greater Copenhagen, hvor der er registreret en stigende cykelturisme

i hele metropolen. Eksempelvis blev Kattegatleden i Region Skåne og Region Halland kåret som årets cykelrute i Europa i 2018. Ruten har oplevet en stigning i cykeltrafikken på 57% fra 2017-2019. Store stigninger på de danske nationale cykelruter er også registreret i sommeren 2020 på trods af langt færre udenlandske besøgende som følge af corona-pandemien.

I fritiden er billedet dog et andet, da kun 15% af turene i fritiden er på cykel. Næsten halvdelen tages i bil og 29% tages til fods.

## VIDEN OG CYKELKNOWHOW

Greater Copenhagen er en stærk vidensmetropol med en lang række universiteter, og her er særligt forskning i cykelområdet en styrkeposition for metropolen. Allerede i dag forskes der i mange forskellige områder indenfor cykling på de danske og svenske universiteter i metropolen. Der er dog stadig lang vej endnu for at nå niveauet for den mængde forskning, der sker på andre transportområder.



Figur 2: Status for transportmiddelfordelingen i dag i Greater Copenhagen metropolen (2014-2018).

## Figur 3: Eksisterende mål, strategier og plangrundlag for cykling.

### Region Halland

Mål: Flere skal cykle  
Regional cykelplan 2020-2029  
Cykelpotentiale [kortlægning](#)

### Region Hovedstaden

Mål: 700+ kilometer supercykelsti etableret i 2030 (over 850 km i 2045)  
Visionsplan for supercykelstier 2017-2045  
Koncept for supercykelstier  
Cykelregnskab 2016

### Region Sjælland

Ingen

### Region Skåne

Mål: Cykelandelen skal øges fra 16-19% i 2030  
Cykelstrategi för Skåne (fra 2016)  
Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029  
Koncept for supercykelstråk (fra 2019)

## Planmyndigheder:

### I Danmark:

- Kommuner (lokale og regionale veje)
- Staten (statsveje)

### I Sverige:

- Kommuner (lokale veje)
- Regioner (regionale veje)
- Staten (statsveje)





### OSLO

400 mio. NOK hvert år har kommunen investeret i cykelfaciliteter over en år-række. Byen har oplevet en stigning i cykeltrafikken på 80% i 2020.

### IRLAND

I 2020 afsatte regeringen 20% af det nationale transportbudget til cykel- og gangprojekter. Det svarer til 1 mio. euro om dagen i 5 år.

### LONDON

Under corona-pandemien i 2020 har London etableret 30 km permanent cykelinfrastruktur.

### BERLIN

Under corona-pandemien i 2020 har Berlin etableret 27 km pop-up cykelinfrastruktur.

### HOLLAND

Landet har en national handlingsplan og en ambitiøs målsætning om at øge antallet af cyklede kilometer med 20% i 2027.

### PARIS

Under corona-pandemien i 2020 har Paris etableret 50 km pop-up cykelinfrastruktur som en tilføjelse til allerede 700 km etableret cykelinfrastruktur. Byen har oplevet en 65% stigning i cykeltrafikken i 2020.

### LISSABON

Ønsker at fordoble sine 105 km cykelinfrastruktur allerede i 2021.

Figur 4: I byer og regioner i resten af Europa sker der meget på cykelområdet, både før og under corona-pandemien i 2020.

# Cykelpotentiale i Greater Copenhagen

Antallet af bilpendlerture kan reduceres med over en tredjedel enten ved øget cykelpendling eller flere kombinationsrejser. Det vil frigive plads på vejene særligt i myldretiden, mindske CO<sub>2</sub>-udledning og reducere antallet af sygedage. Som cykelmetropol har Greater Copenhagen også store potentialer indenfor vækst og viden som cykeldestination og hotspot for cykelknowhow.

For at afdække potentialet for cykelfremme i Greater Copenhagen metropol har Rambøll udarbejdet en potentialeanalyse. Størstedelen af handlingsplanens tal stammer herfra og rapporten kan findes som bilag.

## DOBBELT SÅ MEGET CYKELPENDLING

Der er et stort potentiale for at få langt flere til at vælge cyklen til arbejde og uddannelse i Greater Copenhagen. Beregninger viser, at hvis alle bilpendlere, der kunne cykle deres tur på under 30 minutter\*, tog cyklen i stedet for bilen, så ville 38% af alle pendlerture være på cykel. Hvis turen foregik på elcykel, hvor hastigheden og dermed rækkevidden er større, ville cykelandelen udgøre 42%\* af alle pendlerture. Det vil flytte over en tredjedel af alle bilerne fra vejene i myldretiden og føre til en daglig reduktion af 300 tons CO<sub>2</sub>-udledning og 1700 sygedage.

## DOBBELT SÅ MANGE KOLLEKTIVTURE MED KOMBINATIONREJSER

Kollektiv trafik kan spille en vigtig rolle både i nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen og trængslen på vejene. I Danmark står ture på mellem 14-72 km for halvdelen af vejtrafikens klimabelastning. Flere af disse ture kunne med fordel ske i den kollektive trafik. Men den kollektive trafik kan have svært ved at konkurrere med privatbilen, fordi den sjældent tilbyder en samlet tur fra dør til dør. Indtænker man cyklen som en del af den samlede tur, kan man øge rækkevidden på den kollektive trafik i Greater Copenhagen's geografi.

Hvis bilister med under 2 km til en station i begge ender af pendlerrejsen i stedet tog cykel og kollektiv trafik, ville der være 210.000 færre biler på vejene om dagen alene i Region Hovedstaden og Region Sjælland. Det svarer til 35% af bilpendlingstrafikken i Greater Copenhagen og ville være en fordobling af den kollektive trafiks turandel i dag.

## TRE GANGE MERE CYKLING I FRITIDEN

I Holland cykles der tre gange så meget i fritiden, som i Greater Copenhagen metropol. Hvis der blev cyklet lige så meget i Greater Copenhagen, ville fritidscykling dagligt spare 445 tons CO<sub>2</sub> og 2500 sygedage. Med cykelbyer i verdensklasse, smukke og varierede landskaber, besøgsværdige kultur- og naturattraktioner og god cykelkultur og -infrastruktur er Greater Copenhagen metropol den ideelle cykeldestination, som har potentiale til at tiltrække langt flere besøgende.

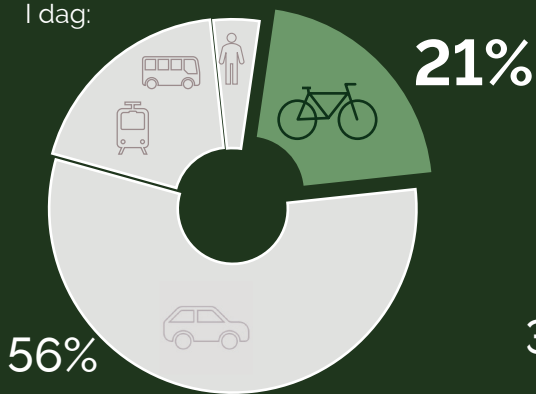
## VERDENSKENDT CYKELFORSKNING

Forskningen i cykling inden for alle fagområder kan styrke vores vidensgrundlag inden for eksempelvis evaluerings- og monitoreringsmetoder i metropol. Den kan samtidig styrke vores position internationalt, da Greater Copenhagen, som førende cykelmetropol, er en oplagt case til at generere cykelviden. Særligt fordi cykling er mere udbredt her end i mange andre metropoler i verden.

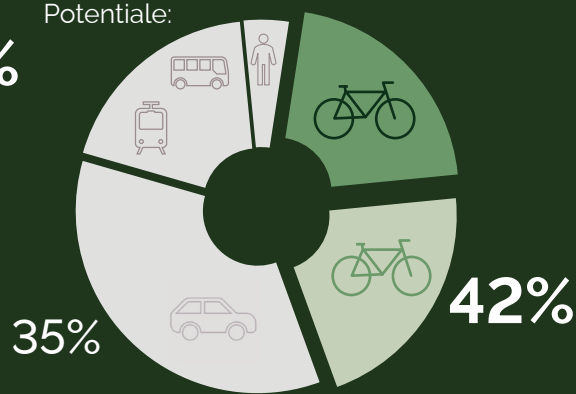
\*Beregningen er lavet ud fra en gennemsnitshastighed på 16 km/t på almindelig cykel og 22 km/t på elcykel.

## Potentiale for overflytning fra bil til cykel på ture til arbejde og uddannelse

I dag:



Potentiale:



Det vil medføre:



38% færre bilture i myldretiden hver dag



325 tons mindre CO<sub>2</sub> per dag



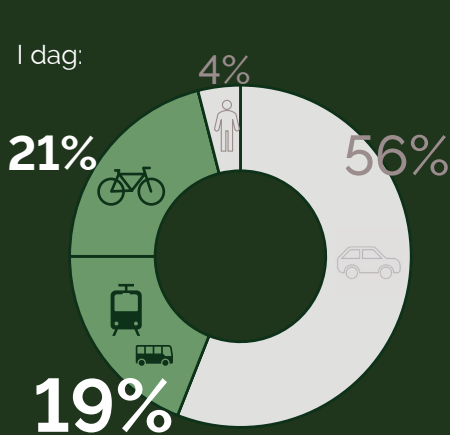
1700 færre sygedage per dag



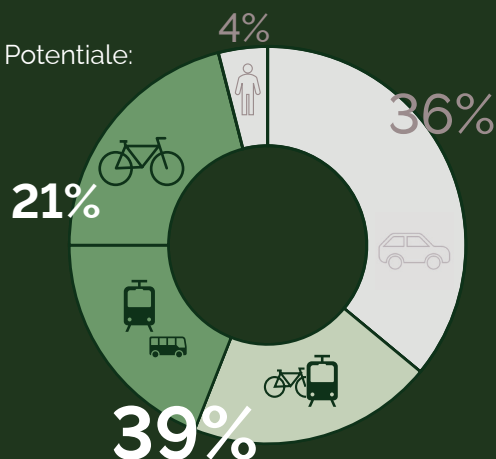
samfundsøkonomisk gevinst på 11 mio. kr. per dag

## Potentiale for overflytning fra bil til cykel og kollektiv på ture til arbejde og uddannelse

I dag:



Potentiale:



Det vil medføre:



35% færre bilture i myldretiden hver dag



1000+ tons mindre CO<sub>2</sub> per dag



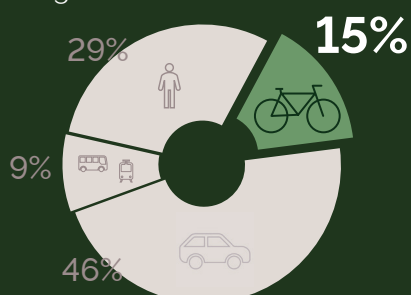
930+ færre sygedage per dag



samfundsøkonomisk gevinst på 5+ mio. kr. per dag

For at blive verdens bedste cykelmetropol skal flere ture i fritiden foregå på cykel. I Holland cykles der **tre gange så meget i fritiden**. Hvis der blev cyklet lige så meget i Greater Copenhagen, ville det medføre:

I dag:



445 tons mindre CO<sub>2</sub> per dag



2250 færre sygedage per dag



samfundsøkonomisk gevinst på 13 mio. kr. per dag





cityline

COFFINILL

GET THE MOST OUT OF YOUR...  
RECOMMENDED

21

# Cykelhandlingsplanens temaer

Cykelhandlingsplanen er bygget op omkring fire centrale temaer, som fra hver deres perspektiv belyser potentialer og mulige indsatser, som kan være med til at gøre Greater Copenhagen til verdens bedste cykelmetropol.

Under hvert tema listes en række indsatser, som bør prioriteres for at fremme cykling bredt i hele Greater Copenhagen metropol. Indsatserne er udpeget af over 40 Greater Copenhagen aktører, som har bidraget til udformningen af cykelhandlingsplanen.

I arbejdet med at udforme cykelhandlingsplanen og udpege de vigtigste indsatser har aktørerne spillet en lang række andre indsatser ind. Der er blevet indmeldt over 200 indsatser og ikke alle er nået at blive drøftet eller fundet enighed om. Den samlede liste af indmeldte indsatser findes i Brutto listen i bilag 2.



## Pendling

Godt halvdelen af Greater Copenhagen metropolens indbyggere kunne cykle til arbejde eller uddannelse.



## Kombinationsrejser

35% af pendlerture i bil kunne flyttes fra vejene.




## Rekreativ cykling og cykelturisme

Vækstpotentiale for øget fritids- og turismecykling.



## Viden

Greater Copenhagen metropol kan udnytte sin position som én af verdens førende cykelmetropoler og blive et internationalt cykelknowhow-hotspot.



Note til høringsudgave:

**Tovholder:** Region Skåne

**Deltagere i arbejdsgruppe:**

Hillerød Kommune, Frederikssund Kommune, Roskilde Kommune, Vejdirektoratet, Dansk Industri, Lund Kommune, Helsingborg Kommune, Region Halland og Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden.



# RENDING MILLING FOR

# Pendling

## Godt halvdelen af Greater Copenhagen metropolens indbyggere kunne cykle til arbejde eller uddannelse.

### STATUS

I dag tager 21% af borgerne i Greater Copenhagen metropolen cyklen til arbejde og uddannelse. Og flere cykler også gerne langt. En gennemsnitlig cykeltur på supercykelstinetet i Region Hovedstaden er 11 kilometer per tur. På de mellemlange distancer over fem kilometer i metropolen spiller cyklen således også en vigtig rolle. Med den øgede brug af elcyklen i både Danmark og Sverige øger det også cyklens mulige rækkevidde.

### POTENTIALE

Selvom hver 5. allerede cykler til arbejde og uddannelse i Greater Copenhagen metropolen er der et potentiale for at få langt flere til at vælge cyklen. Beregninger viser, at hvis alle bilpendlere, der kunne cykle deres tur på under 30 minutter\*, tog cyklen i stedet for bilen, så ville 38% af alle pendlerture være på cykel. Hvis turen foregik på elcykel, hvor hastigheden og dermed rækkevidden er større, ville cykelandelen udgøre 42%\* af alle pendlerture.

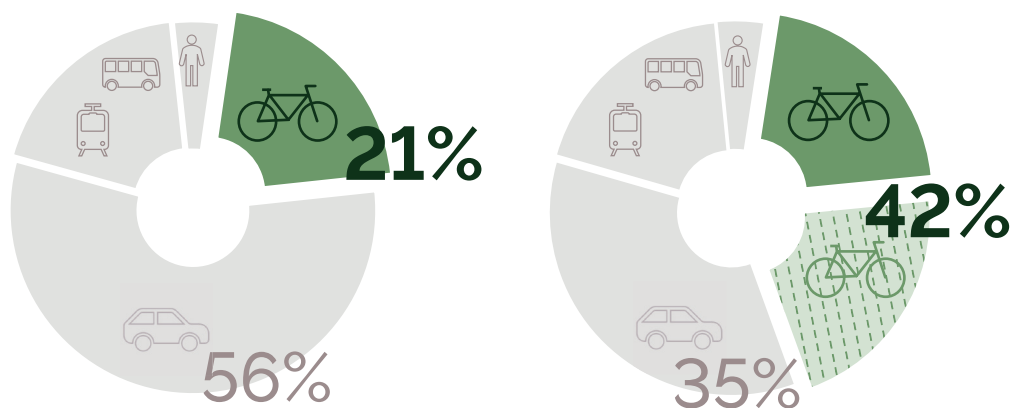
Det vil flytte over en tredjedel af alle bilerne fra vejene i myldretiden, og føre til en daglig reduktion af 300 tons CO<sub>2</sub>-udledning og 1700 sygedage.

### ØG CYKELPENDLING TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE

Skal cykelpendlingen øges er der behov for at arbejde strategisk med målsætninger, rutenet, standarder og strategiske cykelforbindelser i sammenhæng med større infrastrukturprojekter. I dele af Greater Copenhagen, særligt i hovedstadsregionen og byområder såsom Lund, Malmø og Helsingborg er infrastrukturen veludbygget, mens andre dele af Greater Copenhagen har stort potentiale for at udbygge et mere sammenhængende rutenet.

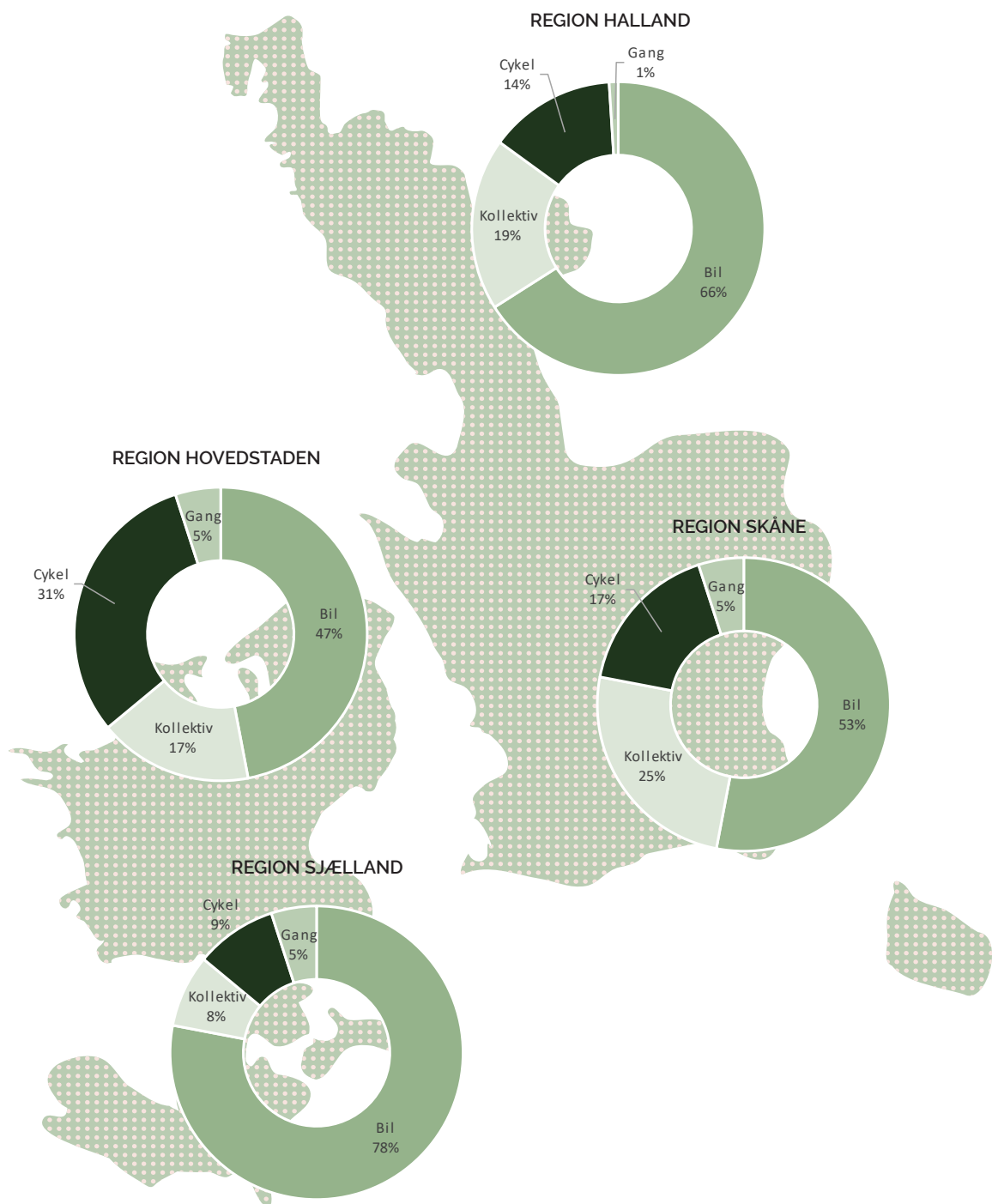
**Figur 5: Der er et stort overflytningspotentiale fra bil til cykel.**

Hvis alle bilpendlere, der kunne nå deres arbejde på 30 minutter på almindelig cykel eller elcykel, skiftede bilen ud med cykel, kunne cykelandelen fordobles.



\*Beregningen er lavet ud fra en gennemsnitshastighed på 16 km/t på almindelig cykel og 22 km/t på elcykel.





Figur 6: Transportmiddelfordelingen for alle pendlerture i Greater Copenhagen metropolen 2014-2018.

## Indsats 1:

# Målsætning

## Fælles mål for 20% øget cykling og cykelpendling i 2030

Hvis Greater Copenhagen ønsker at blive verdens bedste cykelmetropol er det vigtigt med fælles visionære og målbare cykelmål for metropolen. Både for at løfte niveauet for hele metropolen og for at hjælpe kommunerne med at sætte lokale mål. Potentialeanalysen har vist, at der er et potentiale for en 100% stigning i cykelpendlingen, hvorfor man med fordel kan indføre et mål for en minimumsstigning på 20% i cykeltrafikken frem mod 2030. Dette mål kan overføres til kommuner og regioner med både høj og lav cykeltrafik, da der er tale om en stigning på 20% uagtet andelen af cykelture i dag.

I Holland, som kalder sig verdens bedste cykelland, er der sat en national målsætning om at øge antallet af cyklede kilometer med 20% i 2027 sammenlignet med 2017.

I Greater Copenhagen har nogle kommuner allerede deres egne visionære mål, mens andre kommuner gerne vil lægge sig op ad et fælles mål for cykelfremme i metropolen. Det eneste målbare mål på nuværende tidspunkt på regionalt niveau i Greater Copenhagen er Region Skånes mål om at øge deres cykelandel fra 16 til 19%, hvilket svarer til en ca. 20% stigning. Til sammenligning er cykelandelen i Region Hovedstaden steget fra 29 til 34% fra 2009 til 2018 svarende til en stigning på 17%. Uanset hvilken cykelandel kommunerne eller regionerne har i dag, vil en 20% stigning være en ambitiøs men også mulig målsætning på tværs af metropolen.

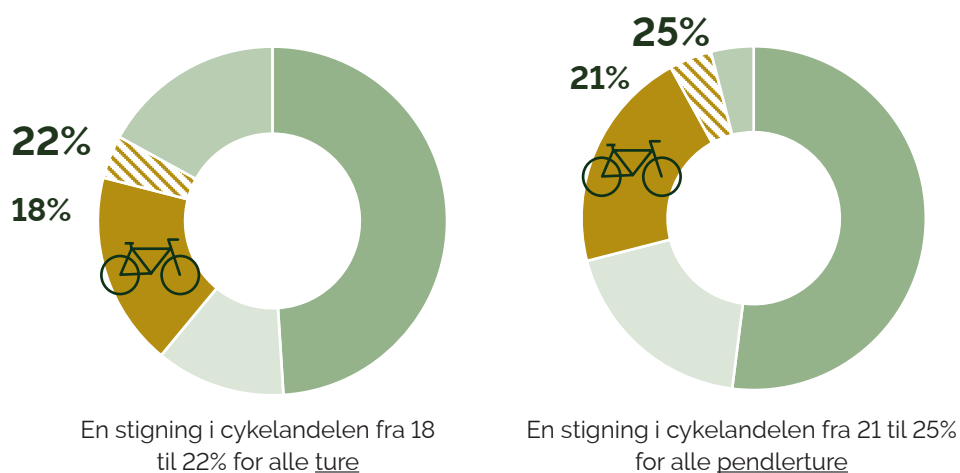
### HANDLING

Regionerne bør vedtage et fælles mål, som kommuner kan indarbejde i deres cykelstrategier, kommuneplaner og øvrigt plangrundlag. Når der sættes en målsætning for andelen af cykelture, anbefales det, at sætte målsætninger for de øvrige transportformer også, ligesom Region Skåne har gjort. Der kunne med fordel sættes et mål for en stigning i den kollektive trafiks turandel, hvor en stigning i cykelandelen også vil kunne understøtte en stigning i den kollektive trafik.

**Tovholder:** Region Halland, Region Skåne, Region Sjælland og Region Hovedstaden

**Samarbejdspartnere:** Kommunerne

Figur 7: En 20% stigning vil medføre:



---

## Indsats 2:

# Integrering i større infrastrukturprojekter

## Etablering af cykelinfrastruktur i kommende motorvejs-, bro- og tunnelforbindelser

Det skaber bedre cykelinfrastruktur og giver større samfundsøkonomisk gevinst at indtænke og etablere cykelinfrastruktur i forbindelse med anlæg af større infrastrukturprojekter som f.eks. etableringen af nye motorveje, forlængelser eller udvidelser heraf, samt bane-, tunnel- og broprojekter. Derfor bør cykelinfrastruktur integreres i plangrundlaget for større infrastrukturprojekter i Greater Copenhagen metropolen.

Når cykelinfrastruktur integreres i plangrundlaget for større infrastrukturprojekter, sikres det, at cykelstierne er tænkt ind fra starten. Med dette opnår man både bedre cykelstier med mere direkte forløb og færre stop, mulighed for at skabe mere højklassede cykelforbindelser, som gør det mere attraktivt at vælge cyklen samt lavere anlægsudgifter end ved etablering på et senere tidspunkt.

Et godt eksempel på dette er cykelstien langs Hillerødmotorvejen i Region Hovedstaden, som blev anlagt i forbindelse med etableringen af motorvejen i 60'erne og 70'erne. Cykelstien blev i 2013 opgraderet til supercykelstien Farumruten, og ruten er den mest succesfulde supercykelsti hidtil med op til 68% flere cykelpendlere siden lanceringen af ruten som supercykelsti.

### HANDLING

De strategiske cykelforbindelser skal udpeges og indarbejdes i kommende planer og nationale plangrundlag for større infrastrukturprojekter. Der skal udarbejdes potentialeanalyser for de strategiske cykelforbindelser i metropolen, så man kan dokumentere effekten og besparelsen af at tænke cyklen ind fra starten. Konkret bør en cykelforbindelse undersøges nærmere i forbindelse med f.eks. HH-forbindelsen.

**Tovholder:** Region Halland, Region Skåne, Region Sjælland og Region Hovedstaden, Vejdirektoratet og Trafikverket

**Samarbejdspartnere:** Kommunerne



Cykelbrorundkørsel i Eindhoven.



Cykelbro integreret i (over) skole i Utrecht.

## Indsats 3:

# Supercykelstinet

## Supercykelstinet i hele Greater Copenhagen metropolen

Skal man indfri potentialet om at øge cykelpendlingen bør man sikre lige mulighed for at tilvælge cyklen som transportform i hele metropolen. En god og sikker infrastruktur spiller en central rolle for dette valg. Cykelinfrastruktur er ofte forbeholdt de enkelte kommuners ansvarsområder, men regioner kan med fordel hjælpe med at udpege relevante regionale cykelpendlerforbindelser. Allerede i dag er der en vision for et supercykelstinet på 1200 kilometer - fordelt på næsten 100 ruter - i Greater Copenhagen. Herfra kan nettet med fordel bredes ud til også at dække Region Halland og Region Sjælland.

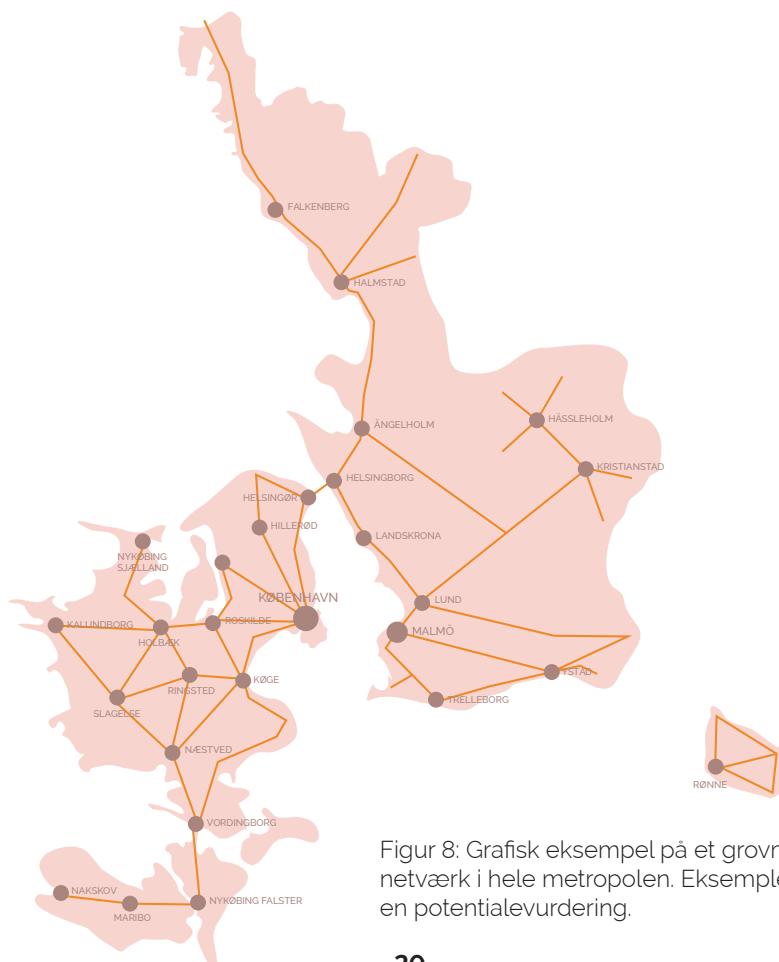
I Region Skåne er der 35 planlagte supercykelstier på i alt 376 kilometer. I Region Hovedstaden er de første ni supercykelstier på i alt 174 kilometer allerede indviet, ud af et samlet visionsnet på over 850 kilometer supercykelsti fordelt på over 60 ruter.

### HANDLING

Regionerne bør tage det koordinerende ansvar for den tværkommunale potentialeanalyse af, hvor supercykelstiforbindelserne bør placeres. De udpegede linjeføringer bør herefter godkendes politisk i kommunerne og i den forbindelse indarbejdes i kommunernes plangrundlag. Herefter kan ruterne realiseres af kommunerne eksempelvis med statslig medfinansiering. På baggrund af erfaringer fra Region Hovedstaden og Region Skåne, kan regionerne også med fordel støtte kommunerne i realiseringsprocessen.

**Tovholder:** Region Halland, Region Skåne, Region Sjælland og Region Hovedstaden

**Samarbejdspartnere:** kommunerne



Figur 8: Grafisk eksempel på et grovmasket supercykelstinetværk i hele metropolen. Eksemplet er ikke baseret på en potentiale vurdering.

## Indsats 4:

# Koncept for supercykelstier

## Ensartet koncept for supercykelstier og supercykelstråk i Greater Copenhagen metropolen

Hvis cyklen skal gøres mere attraktiv på regionale pendlerture, kræver det genkendelig sammenhæng samt gode og sikre løsninger på tværs af kommuner og regionsgrænser i hele metropolen. Ved at udarbejde et fælles koncept for supercykelstier i Greater Copenhagen sikrer man en ensartet cykelpendleroplevelse og standard i hele metropolen.

Mange kommuner er bekendt med deres cykelstinet, og hvor der er behov for opgradering. Men skal der sikres sammenhæng i de tværkommunale og tværregionale forbindelser, efterspørges der et mere strategisk regionalt grundlag for en prioritering og potentialevurdering (jf. indsats 3) samt anbefalede retningslinjer for de regionale forbindelser.

Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden har allerede et samlet koncept for supercykelstierne i regionen. Konceptet har desuden inspireret Region Skåne til udviklingen af konceptet for deres supercykelstråk. Nogle af standarderne og koncepterne for etablering af cykelinfrastruktur er forskellige i Danmark og Sverige. Derfor er det ikke alle dele af et nyt fælles koncept, der bør ensartes. Men emner som vejvisning, genkendeligheden og det visuelle udtryk samt metoden til at evaluere kan med fordel ensartes i hele metropolen.

### HANDLING

I tæt samarbejde med kommunerne bør regionerne tage det koordinerende ansvar i udarbejdelsen af et fælles koncept med udgangspunkt i erfaringerne fra de eksisterende koncepter for supercykelstier i metropolen.

**Tovholder:** Region Halland, Region Skåne, Region Sjælland og Region Hovedstaden

**Samarbejdspartnere:** Kommunerne, Vejdirektoratet og Trafikverket



Figur 9: Region Skåne og Region Hovedstadens koncept for supercykelstier og det danske supercykelstilogo også kaldet ruteidentifikation L46.



Note til høringsudgave:

**Tovholder:** Movia

**Deltagere i arbejdsgruppe:**

Skånetrafikken, DSB, Passagerpulsen, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Rødovre Kommune, Guldborgsund Kommune, Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden



# KOMBINATIONENS- REJSER

# **Kombinationsrejser**

**35% af pendlerture i bil kunne flyttes fra vejene.**

## STATUS

Den kollektive trafik står for 19% af pendlerturene i metropolen. Ser man på alle ture inkl. fritidsture er andelen kun 12%. Således foregår flere ture på cykel eller i bil end med kollektiv trafik. I mange andre metropoler er den kollektive trafiks turandel langt større.

Cykling og kollektiv trafik er gensidigt afhængige. Folk der cykler er ofte også flittige brugere af det kollektive transportsystem og udnytter de to transportformers forskellige fleksibilitet – f.eks. toget til arbejde og cyklen hjem. I dag kommer én fjerdedel af alle togpendlere i Greater Copenhagen til stationerne på cykel. Til sammenligning kommer halvdelen af alle togpendlere i Holland til stationerne på cykel.

## POTENTIALE

Kollektiv trafik kan spille en vigtig rolle både i nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen og trængsel på vejene. I Danmark står ture på mellem 14-72 kilometer for halvdelen af vejtrafikens klimabelastning. Flere af disse ture kunne med fordel ske i den kollektive trafik. Men den kollektive trafik kan have svært ved at konkurrere med bilen, fordi den sjældent tilbyder en samlet tur fra dør til dør. Indtænker man cyklen som en del af den samlede tur, kan man øge rækkevidden på den kollektive trafik i Greater Copenhagen's geografi.

Hvis bilister med under to kilometer til en station i begge ender af pendlerrejsen i stedet tog cykel og kollektiv transport, ville der være 210.000 færre biler på vejene om dagen alene i Region Hovedstaden og Region Sjælland. Det svarer til 35% af bilpendlingstrafikken i Greater Copenhagen og ville være en fordobling af den kollektive trafiks turandel i dag.

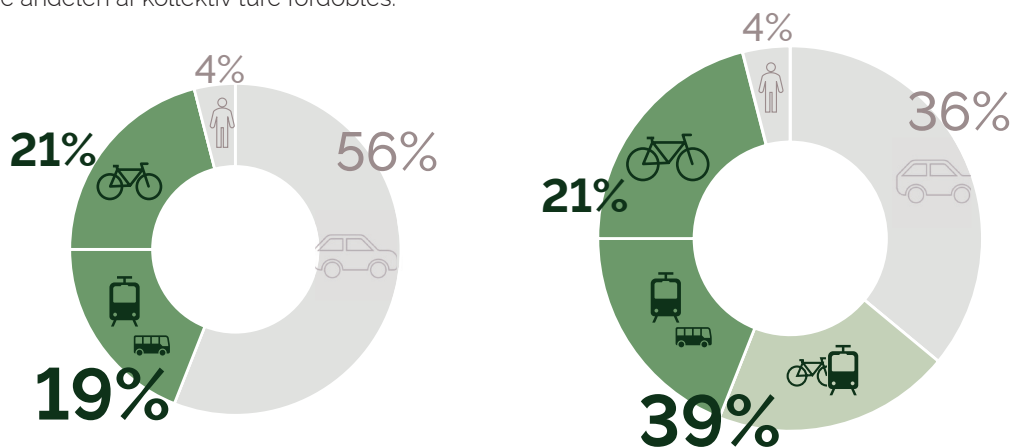
## STYRK KOBLINGEN MELLEM CYKEL OG KOLLEKTIV TRAFIK

Den kombinerede tur med cykel og kollektiv trafik er oftest en regional eller interregional tur. Fremme af kombinationsrejser må derfor anses som en del af Greater Copenhagen's tværregionale transportudfordring. Her er det gode samspil og de genkendelige ensartede løsninger i skiftet mellem cykel og kollektiv afgørende, hvis kombinationsrejsen skal være det mest attraktive transportvalg for flere.

Det kræver et strategisk samarbejde på tværs af metropolen, og aktører i Greater Copenhagen peger blandt andet på kortlægning, potentialevurdering, anbefalede retningslinjer for udpegning af opgraderingsbehov ved kollektiv trafikknudepunkter og forbedring af cykelfaciliteterne ved, til og fra stationer og stoppesteder.

**Figur 10: Der er et stort overflytningspotentiale fra bil til cykel og kollektiv**

Hvis alle bilpendlere, der bor og arbejder inden for 2 kilometer af en station, valgte at kombinere cykel og kollektiv kunne andelen af kollektiv ture fordobles.





**Figur 11: Eksempler på cykelparkering i konstruktion ved stationer**

De mest ambitiøse eksempler på cykelparkering i metropolen findes på Malmö Central St., Lyngby St. og Frederiksberg Centerets metrostation. I Holland etableres højklasset cykelparkering i konstruktion systematisk på togstationer i samarbejde mellem staten, regioner, kommuner og trafikelskaber. Nederst ses Utrecht Centraal Stations nye cykelparkeringskælder på tre etager under stationen med plads til over 20.000 cykler.

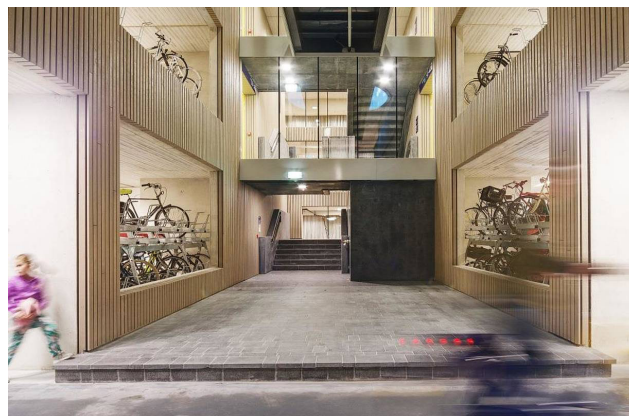
LYNGBY STATION:



MALMÖ CENTRAL STATION:



UTRECHT CENTRAAL STATION:



---

## Indsats 5:

# Plangrundlag for cykelparkering

## Kortlægning, potentiale vurdering og anbefalede retningslinjer for cykelparkering

Opgradering af cykelparkering er oftest forbeholdt den enkelte kommune eller det enkelte trafikselskab. Ønsker Greater Copenhagen at sikre en større sammenhæng i kombinationsrejserne på tværs af metropolen, kan regionerne med fordel kvalificere opgraderingen af cykelparkeringen ved at udarbejde et plangrundlag, som systematisk kortlægger og potentiale vurderer behovet for cykelparkering, og som bidrager med klare retningslinjer for anbefalede standarder for cykelparkering.

### HANDLING

**Kortlægning:** Nogle trafikselskaber og kommuner optæller allerede i dag, hvor mange cykelparkeringspladser der er ved deres stationer og busstoppesteder. Men der bør udarbejdes en mere systematisk kortlægning ved kollektive trafikknudepunkter. Kortlægningen bør ikke kun opgøre antallet af cykelparkeringspladser, men også kvaliteten, placeringen, udformningen og belægningsgraden.

**Potentiale vurdering:** På baggrund af kortlægningen skal potentialet for flere kombinationsrejsende passagerer i den kollektive trafik afdækkes både i forhold til indirekte faktorer som byudvikling og lignende og den direkte forbedringsindsats af cykelparkeringen. Potentiale vurderingen bør baseres på en målsætning for, hvor mange, man ønsker, skal kombinere cykel og kollektiv trafik i fremtiden og bør således både have fokus på eksisterende og potentielle brugere.

**Anbefalede retningslinjer:** Hvor mange stativer bør cykelparkeringen have i forhold til antal passagerer? Hvilken type cykler skal stativerne tage hensyn til? Og hvad er anbefalingerne til aflåsning, belysning, placering, effektvurdering osv.? Skal der sikres bedre sammenhæng i kombinationsrejsen og opgraderingerne af cykelparkeringen, er der behov for nogle retningslinjer. Retningslinjerne bør differentieres alt efter eksempelvis type af geografi og kollektiv transportform m.m. De bør udvikles i tæt samarbejde med trafikselskaber og kommuner for at sikre, at de bliver så klare og brugervenlige som muligt og en reel hjælp til både trafikselskaber, kommuner og bygherrer, når der skal anlægges cykelparkering.

**Tovholder:** Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden og Region Sjælland

**Samarbejdspartnere:** Trafikselskaber og kommuner og evt. forskningsinstitutioner.

---

## Indsats 6:

# Cykelparkering

## Opgradering, etablering og effektivisering af cykelparkering

Hvis kombinationsrejser skal gøres mere attraktive på de regionale og interregionale ture, kræver det genkendelig sammenhæng samt gode, sikre og nemt tilgængelige løsninger i skiftet mellem cykel og kollektiv trafik på tværs af hele metropolen. Et vigtigt element er cykelparkeringen, som bør opgraderes af de enkelte kommuner og trafikskaber ved hjælp af det fælles [plangrundlag for cykelparkering](#) (se indsats 5). Som led i etableringen bør anlæggene også effektiviseres for at kvalificere fremtidige cykelparkeringsprojekter.

### HANDLING

**Etablering:** Mange kommuner og trafikskaber er bekendt med kollektive trafikknudepunkter, hvor cykelparkeringen med fordel kan opgraderes. Men flere efterspørger et mere strategisk grundlag for en prioriterings- og potentialevurdering heraf samt anbefalede retningslinjer for opgraderingen. Hvis kommuner og/eller trafikskaber indgik i fælles opgraderingsprojekter i Greater Copenhagen ville det styrke sammenhængen i de regionale og interregionale kombinationsrejser. Potentielt ville det også kunne forbedre muligheden for medfinansiering fra fonde eller støtteordninger, som har fokus på tværregional og international transport, hvilket i nogle tilfælde kan være afgørende for realiseringen af og ambitionsniveauet for anlæggene.

**Effektivisering:** Movia har dokumenteret, at bedre cykelforhold og cykelparkering ved de regionale busstoppesteder øger antallet af passagerer op til 19%. Men desværre er den generelle viden om effekten af forskellige typer cykelparkering og betydningen for den kollektive trafik sporadisk og mangelfuld. Det skyldes, at der ikke bliver evalueret systematisk med før- og eftermålinger ved etablering af cykelparkeringen, og at brugerundersøgelser ikke udføres og monitoreres løbende.

Som led i opgraderingen eller nyetableringen af cykelparkeringsanlæg ved kollektive knudepunkter bør der afsættes midler til effektiviseringen af projekterne. Anbefalinger til effektiviseringen bør indgå i plangrundlag for cykelparkerings retningslinjer, og de løbende resultater for effektiviseringsmetoden bør ligeledes kvalificere retningslinjerne fremadrettet.

**Tovholder:** Trafikskaber og kommuner.

**Samarbejdspartnere:** Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden og Region Sjælland og evt. forskningsinstitutioner

---

## Indsats 7:

# Plangrundlag for cykelstiopkobling

## Kortlægning, potentiale vurdering og udpegning af missing links

Kombinationsrejsen starter sjældent ved det kollektive trafikknudepunkt eller cykelparkeringen men på stierne og vejene, som fører dertil. Derfor spiller infrastrukturen, som opkobler sig til de kollektive trafikknudepunkter, også en rolle for den samlede oplevelse af rejsen. Denne infrastruktur er oftest forbeholdt den enkelte kommunes ansvarsområde, men regionerne kan med fordel hjælpe med at kvalificere en forbedret opkobling til de trafikale knudepunkter ved at udarbejde et plangrundlag, som systematisk kortlægger og potentielt vurderer vigtige cykelstiopkoblinger.

### HANDLING

**Kortlægning:** De fleste kommuner har kortlagt deres cykelinfrastruktur, men der findes ikke noget samlet kortgrundlag. Eksisterende cykelstiinfrastruktur og udpegning af missing links i opkoblingen til de kollektive trafikknudepunkter bør kortlægges, det samme gælder pendlerstrømmene.

**Potentiale vurdering:** En potentiale vurdering baseret på kortlægningen af infrastruktur samt eksisterende og potentielle pendlerstrømme skal således udpege de vigtigste missing links i metropolen og kortlægningen. Udarbejdelsen af plangrundlaget for cykelstiopkobling bør ske i tæt samarbejde med kommunerne og kan med fordel indarbejdes i de enkelte kommuners kommuneplaner.

**Tovholder:** Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden og Region Sjælland

**Samarbejdspartnere:** Kommuner og evt. forskningsinstitutioner.

---

## Indsats 8:

# Cykelstiopkobling

## Opgradering, etablering og effektivvurdering af god cykelstiopkobling

Hvis kombinationsrejser skal gøres mere attraktive på de regionale og interregionale ture, kræver det genkendelig sammenhæng samt gode, sikre og nemt tilgængelige løsninger i skiftet mellem cykel og kollektiv trafik på tværs af hele metropolen. Et vigtigt element er infrastrukturen til og fra de kollektive trafikknudepunkter, som bør opgraderes af de enkelte kommuner ved hjælp af et fælles plangrundlag for cykelstiopkobling (se indsats 7). Som led i etableringen bør anlæggene også effektivvurderes for at kvalificere fremtidige cykelstiopkoblingsprojekter.

### HANDLING

**Etablering:** Mange kommuner er bekendt med, hvor cykelstinet med fordel kan opgraderes. Men flere efterspørger et mere strategisk grundlag for en prioriterings- og potentialevurdering af behovet for bedre opkobling til den kollektive trafik. Hvis kommuner indgik i fælles opgraderingsprojekter i Greater Copenhagen, ville det styrke sammenhængen i de regionale og interregionale kombinationsrejser. Potentielt ville det også kunne forbedre muligheden for medfinansiering fra fonde eller støtteordninger, som har fokus på tværregional og international transport.

**Effektivvurdering:** Som led i opgraderingen eller nyetableringen af cykelstiopkoblingen til kollektive knudepunkter bør der afsættes midler til effektivvurderingen af projekterne. Effektivvurdering kan, udover tællinger og stopinterviews, med fordel indgå som en del af effektivvurderingen af eventuelle opgraderinger ved det kollektive trafikknudepunkt.

**Tovholder:** Kommuner

**Samarbejdspartnere:** Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden og Region Sjælland og trafikselskaber evt. forskningsinstitutioner



Note til høringsudgave:

**Tovholder:**  
Dansk Cykelturisme

**Deltagere i arbejdsgruppe:**  
Region Skåne, Tourism in Skåne, Malmø Kommune, Landskrona Kommune, Helsingborg Kommune, Kristianstad Kommun, Ystad Kommune, Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden, MTB-tours, Lolland Kommune, Destination Sjælland, VisitLolland-Falster, Vordingborg Kommune, Visit Nordsjælland, MTB Skåne, Simrishamn Kommune.



# REKREATIV CYKLING OG CYKELTURISME



# Rekreativ cykling og cykelturisme

## Vækstpotentiale for øget fritids- og turismecykling.

### STATUS

Interessen for en fysisk aktiv fritid og soft-adventure-turisme har været stigende de seneste år. Allerede inden COVID-19 blev der identificeret flere tendenser, som understøtter cykelturismen og cykling i fritiden. Heriblandt ønske om at bruge sin ferie på personlig udvikling, aktiviteter i naturen, autentiske oplevelser og afkobling fra en stresset hverdag. En aktiv og sund ferie, men også en klimavenlig ferie. Denne tendens gør sig også gældende i Greater Copenhagen, hvor der er registreret en stigende cykelturisme, både i den danske og den svenske del af metropolen. Eksempelvis blev Kattegatleden i Region Skåne og Region Halland kåret som årets cykelrute i Europa i 2018. Routen har oplevet en stigning i cykeltrafikken på 57% fra 2017-2019. Store stigninger på de danske nationale cykelruter er også registreret i sommeren 2020 på trods af langt færre udenlandske besøgende som følge af corona-pandemien.

I fritiden er billedet dog et andet, da kun 15% af turene i fritiden er på cykel. Næsten halvdelen tages i bil og 29% tages til fods.

### POTENTIALE

I Holland cykles der tre gange så meget i fritiden, som i Greater Copenhagen metropolen. Hvis der blev cyklet lige så meget i Greater Copenhagen, ville fritidscykling

dagligt spare 445 tons CO<sub>2</sub> og 2500 sygedage. Med cykelbyer i verdensklasse, smukke og varierede landskaber, besøgsværdige kultur- og naturattraktioner og god cykelkultur og -infrastruktur er Greater Copenhagen metropolen den ideelle cykeldestination. Allerede nu er cykelturismen en stor indtægtskilde. I snit bruger en cykelturist i Danmark 950 DKK om dagen på sin ferie. Cykelturisten er en meget mobil turist, som bevæger sig ud i geografien på en helt anden måde end andre typer turister. Derfor er cykelturisten god for den lokale økonomi rundt om i Greater Copenhagen.

### ØG CYKLING I FRITIDEN OG PÅ FERIE

Hvis Greater Copenhagen ønsker at fremme rekreativ cykling og cykelturisme, er der behov for at arbejde strategisk sammen på tværs af hele metropolen. For ens for alle ferie- og fritidscyklister er, at de er afhængige af god infrastruktur, god information og god vejvisning. Cykelturisme-aktørerne melder også om behov for mere tværregional og fælles koordinering af praktik og logistik såvel som overnatningsmuligheder og markedsføring.

### Figur 12: Fritids- og feriecykling er stigende i Danmark og Sverige.

Der er i Danmark målt stigninger i cykeltrafikken på de nationale cykelruter i 2020 på trods af, at ca. 60% af cykelturisterne typisk kommer fra udlandet, og der har været langt færre udenlandske besøgende i sommeren 2020 som følge af corona-pandemien.

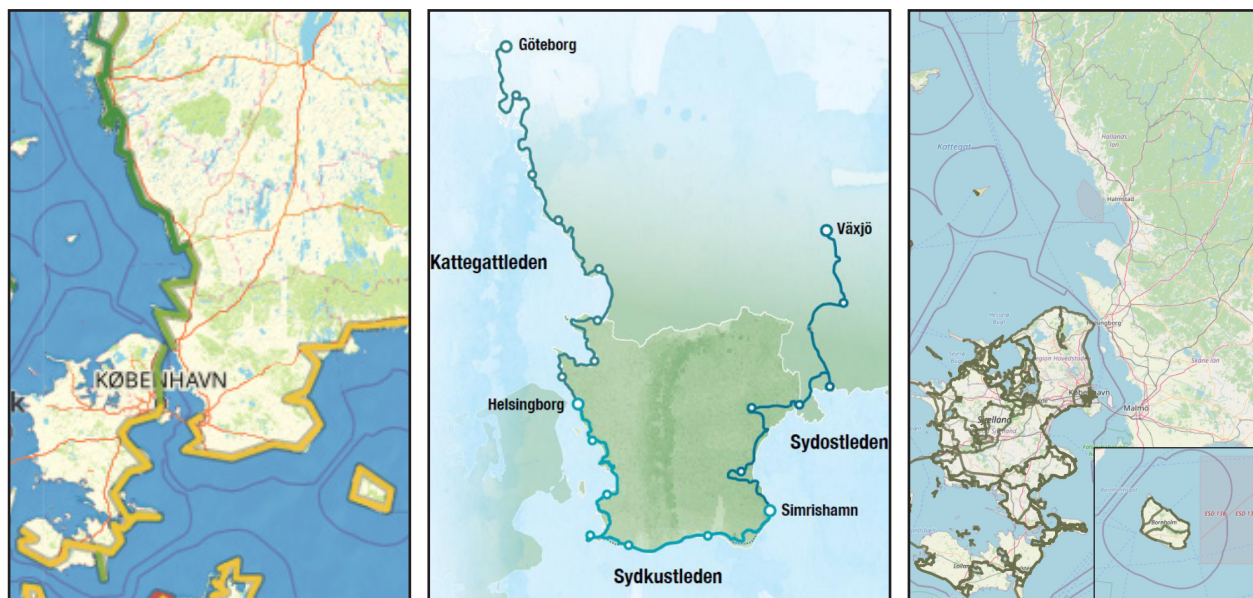
**57% stigning**  
på Kattegatleden i Sverige  
fra 2017-2019

**77% stigning**  
på Lolland Dige i Danmark  
(national cykelrute 8)  
fra 2019-2020



### Definition af rekreativ cykling og cykelturisme

Cykling i fritiden kan defineres på flere måder. Der er rekreative cykelture efter arbejde, i weekenderne, på mountainbike, landevejscyklen, på den almindelige cykel i skoven, langs vandet eller lignende. Dertil er der cykelturismen. Cykelturismen er cykelture ifm. ferier, som kan foretages af lokale beboere eller udenlandske turister, der kommer til Greater Copenhagen metropolen. Cykelturen kan vare flere dage eller blot være en sightseeingtur på et par timer.



Figur 13: Greater Copenhagen's rekreative cykelruter

Alle typer cykelstier og cykelruter kan bruges rekreativt, men der er en række udpegede nationale og regionale cykelruter, som er særligt velegnede til længere cykelture. I Greater Copenhagen metropolen findes allerede i dag flere smukke cykelruter, f.eks. Euro-Velo-ruterne, det europæiske cykelrutenetværk. Dertil er der nationale og regionale ruter. Det er dog forskelligt i hvor høj grad disse bliver markedsført og vedligeholdt, hvilket ofte skyldes, at forskellige vejmyndigheder har ansvaret for forskellige strækninger, og arbejdet koordineres sjældent. I Sverige, og særligt i Skåne, er det organisationer og regionale vejmyndigheder, der har påtaget sig ansvaret at koordinere med kommunerne ud fra nogle udpegede guidelines. På den danske side er de enkelte kommuner ansvarlige for deres delstrækninger, og de lokale destinationer står for markedsføringen. Flere kommuner har dog meldt sig ind i Dansk Cykelturisme for at få hjælp til arbejdet.

### Nyt rekreativt netværk på vej

Der er i 2020 afsat 25 mio. kr. i Danmark til udbredelse af et cykelknudepunktssystem, som allerede eksisterer i Belgien og Holland. Cykelknudepunktssystemet er et rekreativt netværk, der gør det nemt og overskueligt at finde vej på cykel. Dansk Vandrelaug, Dansk Kyst- og Naturturisme og Dansk Cykelturisme står for projektet.



---

## Indsats 9:

# Samarbejde

## Ønske om mere samarbejde og videndeling

Med en stor stigning i cyklismen og cykelturismen følger en efterspørgsel på gode cykelforhold på tværs af kommuner, regioner og landegrænser. Flere mulige indsatser kunne derfor med fordel løftes. Først og fremmest udtrykkes et ønske om mere samarbejde og videndeling.

Der er i dag mange aktører, der beskæftiger sig med rekreativ cykling og cykelturisme, og myndighederne er organiseret forskelligt i Danmark og Sverige. Derfor er der kommet mange bud omkring udfordringer og potentialer, men der er ikke nået enighed omkring hvilke indsatser, der bør igangsættes og af hvem, men blot at samarbejde er nødvendigt, og at cykelturisme i første omgang bør tages op i Greater Copenhagens eksisterende turismegruppe.

### HANDLING

De udfordringer og potentialer, der blev nævnt, som turismegruppen bør arbejde videre med, er blandt andet:

**Infrastruktur:** Der er et stort potentiale for at forbedre infrastrukturen og sammenhængen i Greater Copenhagen. Bl.a. EuroVelo-ruterne til længere ture, men også MTB-spor. Dertil er der selve kvalitetssikringen af eksisterende og kommende ruter, klassificering af dem og guidelines til vejmyndighederne for at sikre en ensartet planlægning og standard.

**Kollektiv trafik:** Den kollektive trafik er afgørende for fritidscykelturene og turismeturene, da det skal være muligt at tage sin cykel med i togene. Det er forskelligt i Greater Copenhagen, om man kan tage sin cykel med i toget, om det kræver en billet, og hvordan denne billet købes, hvorfor der med fordel kunne arbejdes med mere gennemskuelige billetløsninger.

**Viden:** Der bør monitoreres på kommende og eksisterende ruter og sikres et endnu stærkere vidensgrundlag omkring målgrupper m.m.

**Markedsføring:** Greater Copenhagen er den ideelle cykeldestination med alle sine turistattraktioner. Markedsføringen af metropolen og branding heraf kunne styrkes markant.

**Produkter:** Særligt for cykelturisterne er logistik altafgørende. Derfor kunne man med fordel udvikle fælles produkter/pakketering/koncepter for cykeludlejning og bagagetransport m.m.

**Tovholder:** Greater Copenhagens turismegruppe

**Samarbejdspartnere:** Regioner, kommuner, destinationer, andre myndigheder og organisationer, der beskæftiger sig med turisme og friluftsliv





Note til høringsudgave:

**Tovholder:**  
Aalborg Universitet København

**Deltagere i arbejdsgruppe:**  
VTI, Region Skåne, Københavns Kommune,  
Frederiksberg Kommune, Vejdirektoratet,  
Supercykelstisekretariatet i Region Hoved-  
staden, Danmarks Tekniske Universitet, IT  
Universitetet, Lunds Universitet og Køben-  
havns Universitet.



NEED  
VID



# Viden

## Greater Copenhagen metropolen kan udnytte sin position som én af verdens førende cykelmetropoler og blive et internationalt cykelknowhow-hotspot.

### STATUS

Greater Copenhagen er en stærk vidensmetropol med en lang række universiteter, og her er særligt forskning i cykelområdet en styrkeposition for metropolen. Allerede i dag forskes der i mange forskellige områder indenfor cykling på de danske og svenske universiteter i metropolen. Som f.eks. simulering af cykeladfærd i trafikmodellering, køns betydning for transportadfærd, potentialet for øget elcykling, potentialet for cykellogistik, cyklingens betydning for folkesundheden, cyklens historie m.m. Der er dog stadig lang vej endnu for at nå niveauet for den mængde forskning, der sker på andre transportområder.

### POTENTIALE

Forskning i cykling inden for alle fagområder kan styrke vores vidensgrundlag for eksempelvis evaluering- og monitoreringsmetoder i metropolen. Den kan dog også styrke vores position internationalt, da Greater Copenhagen, som førende cykelmetropol, er

en oplagt case til at generere cykelviden. Særligt fordi cykling er mere udbredt her i forhold til mange andre metropoler i verden.

### SKAB MERE CYKELFORSKNING OG FÆLLES VIDENSCENTER

Der er derfor behov for at arbejde strategisk med vidensområdet, og der er stor velvillighed blandt metropolens forskningsinstitutioner for at lave mere forskning på cykelområdet samt at etablere et mere formelt forskningsprogram eller cykelinstitut, som også findes i Amsterdam. Derudover er der allerede igangsat flere projekter, såsom en cykelvidenskonference i 2021.



Figur 14: Forskningsinstitutioner i metropolen, der gerne vil eller allerede forsker i cykling.



---

Indsats 10:

# Forskning

## Flere (tværfaglige) cykelforskningsprojekter

Cykelforskning er et underudviklet felt i transportforskningen, og der er stor efterspørgsel på mere viden i takt med, at cyklismen boomer verden over som følge af trængsels-, klima- og sundhedsudfordringer. I Greater Copenhagen metropolen findes der allerede mange cyklister, og der er derfor en unik kritisk masse at forske i og potentiale for banebrydende forskning.

Der er en lang række universiteter og vidensinstitutioner i Greater Copenhagen metropolen, som allerede i dag forsker i cykelområdet eller som udviser stor interesse i at gøre det. Flere samarbejder allerede og øget finansiering kunne understøtte mere forskning.

### HANDLING

Universiteterne kan få en førerposition inden for cykelknowhow internationalt og kan med forskning understøtte de mange udfordringer, der eksisterer på cykelområdet i dag på grund af manglende viden. For at sikre dette bør der igangsættes flere (tværfaglige) cykelforskningsprojekter på universiteterne.

**Tovholder:** VTI, Aalborg Universitet København, Danmarks Tekniske Universitet, IT Universitetet, Lunds Universitet, Københavns Universitet, Malmö Universitet, Roskilde Universitet og Copenhagen Business School.

**Samarbejdspartnere:** Kommuner, regioner, staten, Den Danske Cykelambassade, Cyklistforbundet, Cykelframjandet, trafikselskaber etc.



---

Indsats 11:

# Greater Copenhagen Cycling Institute

## Fælles forskningsinstitut eller forskningsprogram

Det store vækstpotentiale, der er i Greater Copenhagenens cykelknowhow, bør udnyttes ved at sikre én indgang for udlandet til denne viden. Både i form af adgang til eksperter til eksempelvis advisory boards, uddannelsesprogrammer, forskningsprojekter og viden for planlæggere og virksomheder.

I Amsterdam er der etableret et Urban Cycling Institute, som udelukkende laver forskning indenfor cykelområdet, og som sætter Holland på verdenskortet for cykelknowhow. Hver sommer rejser planlæggere og rådgivere til Amsterdam for at videreudanne sig i én af verdens bedste cykelbyer. Greater Copenhagen metropolen rummer universiteter med mange forskellige kompetencer fra teknik til IT, adfærd, byplanlægning, arkitektur, klima og miljø m.m. Derudover har Greater Copenhagen en geografi, hvor cyklen ikke blot er et urbant tema, men også et ruralt.

### HANDLING

Etableringen af et Greater Copenhagen Cycling Institute vil sikre en vigtig udvikling af cykelviden og -knowhow, som kan være afgørende for Greater Copenhagenens position som verdens bedste cykelmetropol. Institutet bør opstartes af universiteterne med støtte fra eksterne parter.

**Tovholder:** Danmarks Tekniske Universitet, Aalborg Universitet København og VTI

**Samarbejdspartnere:** IT Universitetet, Lunds Universitet, Københavns Universitet, Malmö Universitet, Roskilde Universitet og Copenhagen Business School, kommuner, regioner, staten, Den Danske Cykelambassade, Cyklistforbundet, Cykelframjandet, trafikskabet etc.

# Forslag til integration i Greater Copenhagens øvrige arbejde

**Note til høringsudgave:**

Greater Copenhagens aktører indbydes til at give forslag til, hvordan cykelhandlingsplanen kan indgå i Greater Copenhagens øvrige arbejde, som eksempelvis Trafikcharteret, Greencharteret, Arbejds-markedscharteret, Kommunikationsstrategien og turismeindsatsen.





# CYKELPOTENTIALIALE I GREATER COPENHAGEN

**RAMBOLL**

Bright ideas. Sustainable change.

April 2020

# CYKELPOTENTIALIA I GREATER COPENHAGEN

## Ramboll Sverige AB & Rambøll Danmark A/S

Uppdragsledare: Lars Testmann

Projektmedarbetare: Morten Agerlin Petersen, Olle Evenäs,  
André Kingstedt & Marianne Weinreich

## Greater Copenhagen

Beställare: Anna Hviid Garrett

## Formalia

Datum för leverans: 8. april 2020

Uppdragsnummer: 1100041880



# OM GREATER COPENHAGEN

Greater Copenhagen är ett samarbete mellan Region [Själland](#), Region [Hovedstaden](#), Region [Skåne](#) och Region [Halland](#) samt deras 85 kommuner, som under ett [gemensamt varumärke](#) arbetar för att öka tillväxt och sysselsättning i denna [storstadsregion](#).

## BAGGRUND

- I Greater Copenhagen finns flera cykelstäder som i olika index rankats som några av världens bästa cykelstäder
- Cykling har hög status och regionen är därför internationellt känd för sin högklassiga cykelinfrastruktur.
- Greater Copenhagen har potentialen att bli världens bästa cykelmetropol. Trots att regionen redan idag är Skandinaviens nav inom cykling saknas för närvarande en strategisk handlingsplan för cykelutvecklingssamarbeten.



# FORMÅL

Syftet med denna potentialstudie är att lägga grunden för ett underlag till en strategisk handlingsplan för cykling inom Greater Copenhagen.

I denna studie fokuseras särskilt på potentialen inom tre områden:

- Pendlingsresor med cykel & el-cykel
- Pendlingsresor med cykel i kombination kollektivtrafik
- Fritidscyklning & cykelturism

# GREATER COPENHAGEN TRAFIKCHARTER

Regionens trafikcharter från 2016 behöver utvecklas. I chartern beskrivs vikten av en väl fungerande inre mobilitet och ett välfungerande och robust transportsystem för persontrafik. Vidare beskrivs hur det är nödvändigt att utvecklingen av kommunikation och transporter sker på ett hållbart sätt, för att bidra till en god livsmiljö, samtidigt som möjligheten till hög rörlighet behålls.

I chartern framhävs hur viktigt det är att göra insatser för att öka smidigheten och möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik i ett intermodalt resande. Men med tanke på regionens tradition, kultur och starka ställning är det också självklart att ökad cykling är en viktig del av den framtida utvecklingen.



GREATER  
CoPENHAGEN



# TRAFIKCHARTER

# FRA FØRENDE I SKANDINAVIEN TIL VERDENS BEDSTE CYKELMETROPOL



## FRA FØRENDE I SKANDINAVIEN TIL VERDENS BEDSTE CYKELMETROPOL

Greater Copenhagen har goda förutsättningar för att bli världens bästa cykelmetropol. Redan idag är de stora städerna i regionen nationella föregångare inom cykelområdet.

Det finns en stark kultur att bygga vidare på och därtill har en cykelrenässans skett i regionen de senaste 10-15 åren med kraftigt ökat antal cyklister i städerna och etablering av ett flertal turistcykelstråk samt världskända supercykelstråk



# KØBENHAVN – VERDENS BEDSTE CYKELBY?

Köpenhamn har de tre senaste åren blivit utsedd till världens bästa cykelstad av designbyrån Copenhagenize i deras Bike friendly index. De mäter cykelstäder världen över med fokus på infrastruktur, kultur och ambitionsnivå. Köpenhamn som stad är central i den marknadsföring Cycling Embassy of Denmark gör.

Staden är världsberömd för sin cykelinfrastruktur och cykelkultur. Dronning Louises bro på Nørrebro är till råga på allt det gatusnitt i världen där det passerar flest cyklister per dag.

I en global kontext är Köpenhamn, tillsammans med flera nederländska städer, en av de städer där cykelandelen är som allra högst. Planerare och beslutsfattare vallfärdar till Köpenhamn för att göra studiebesök för att lära sig mer av best practise.



2019	2017	2015
<b>1.Copenhagen</b>	<b>1.Copenhagen</b>	<b>1.Copenhagen</b>
2.Amsterdam	2.Utrecht	2.Amsterdam
3.Utrecht	3.Amsterdam	3.Utrecht
4.Antwerp	4.Strasbourg	4.Eindhoven
5.Strasbourg	<b>5.Malmö</b>	<b>5.Malmö</b>
6.Bordeaux	6.Bordeaux	6.Nantes
7.Oslo	7.Antwerp	7.Bordeaux
8.Paris	8.Ljubljana	8.Strasbourg
9.Vienna	9.Tokyo	9.Antwerp
10.Helsinki	10.Berlin	10.Seville

# REGION HOVEDSTADEN – NETVÆRK AF SUPERCYKELSTIER

Sedan de unika samarbejdet med supercykelstråk mellem Region Hovedstaden och nu 28 kommuner har den långväga cykelpendlingen haft en närmast explosionsartad utveckling i regionen.

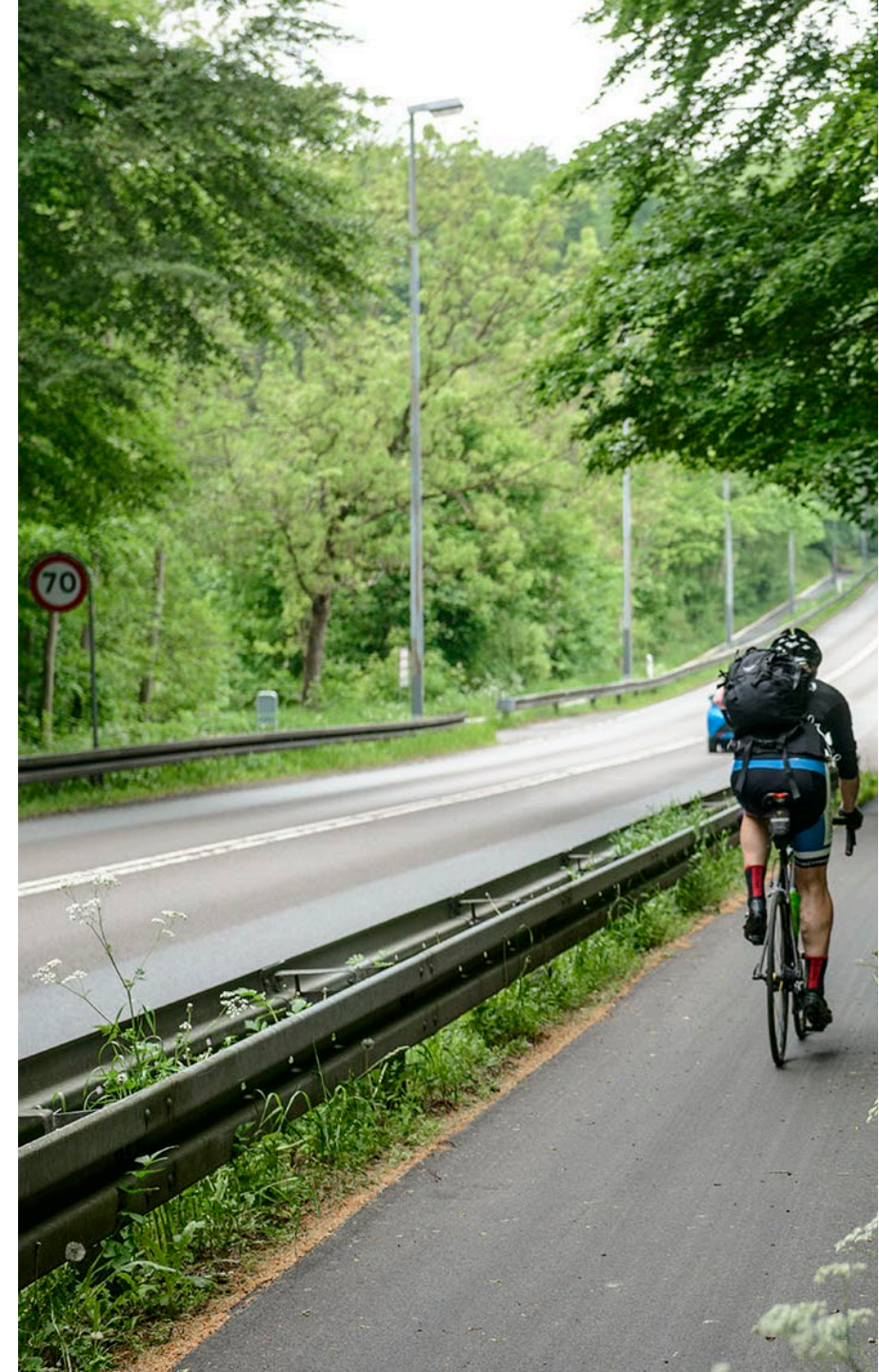
Farumrutten som etablerades 2013 är ett exempel på verklig framgång. Erfarenheterna från den visar på vikten av att skapa långa och sammanhängande cykelstråk utan stopp – vilket ofta med små medel kan göras parallellt med utbyggnad av järnvägar och motorvägar. Sedan rutten uppgraderades till supercykelstråk har den antalet cyklister ökat med 68 % och den genomsnittliga cykellängden uppgår nu till 14 kilometer.



## REGION SJÆLLAND – STORT POTENTIALE

Tendensen er klar – i Region Sjælland er der et stort potentiale for at få flere til at cykle, både mere og længere. Cykeltrafikken stiger i de store byer, mens den generelt er faldende udenfor de store byer, hvor flere kører mere og længere i bil.

- Andelen af alle cykelture i regionen er 11 %
- Flere kombinerer cykel eller bil med kollektiv transport i Region Sjælland end i Region Hovedstaden (alle ture).
- Andelen af el-cykelture (ud af alle cykelture) er næsten dobbelt så stor i Region Sjælland som i Region Hovedstaden.
- Der er flere længere cykelruter i Region Sjælland, bl.a. Euro-Velo-ruten Sunruten (eller København-Berlin), Østersøruten og Istidsruten, en 390 kilometer cykelrute igennem fem kommuner, hvor sidstnævnte indvies i 2020.



# REGION SKÅNE DRIVER RESTEN AV SVERIGE

Cykelfrämjandet i Sverige skapade kommunvelometern som rankar årets cykelfrämjarkommuner i Sverige år 2010. Sedan dess har Malmö och Lund turats om att prenumerera på förstaplatsen. Hela 7 gånger av 10 har någon av de två skånska städerna kommit på första plats. Även Helsingborgs stad har några år haft framskjutna placeringar. Utöver de nationella framgångarna har Malmö haft två topp 10-placeringar på The Copenhagenize index över världens bästa cykelstäder.

År 2019 blev Skåne först i Sverige med att ta fram ett koncept för supercykelstråk. Stråk som framförallt är tänkt att förbinda omlandet med de större skånska städerna, likt i Köpenhamn. I arbetsprocessen fanns ett nära samarbete över sundet med syfte att få så mycket likheter och synergier med supercykelstier som möjligt. Dels för att lära av best practice och dels för att infrastrukturen i regionen ska bli så homogen som möjligt.

RAMBOLL



## Koncept för Supercykelstråk i Skåne





# REGION HALLAND – CYKELRUTER I EUROPÆISK TOPKLASSE

Region Halland har en regional cykelplan og prisvindende cykelruter.

Under 2010-talet har Region Halland och Region Skåne drivit på den nationella utvecklingen av rekreativa turistcykelleder. Det finns nu en mer eller mindre sammanhängande cykelled från nordligaste Halland längs hela kustbandet runt Halland och Skåne ända till nordöstra Skåne och vidare in i Blekinge.

- Kattegattleden blev 2018 utsedd till årets turistled i Europa! Den invigdes 2015 och förbinder Göteborg i norr med Helsingborg i söder. Sedan invigningen har antalet cyklister ökat med nästan 60 %. I juli är antalet cyklister som flest – ca 60 000\*. Varberg – Falkenberg är sträckan med flest cykelpassager.
- Under 2020 beslutar Region Halland om en ny regional cykelplan för Halland. Med den skapar de förutsättningar för att fler hallänningar ska cykla mer. <https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/vagar-och-jamvagar/regional-cykelplan/>
- Derudover er Region Hallands cykelruter koblet til et netværk af cykelruter videre i Region Skåne. Sydkustleden, der invigdes 2019 och förbinder Helsingborg med Simrishamn og Sydostleden, der invigdes 2016 och förbinder Simrishamn med Växjö i Småland.

**RAMBOLL**

Läs mer på: <https://visitskane.com/sv/outdoors-adventure/cykling-i-skane>

\* Siffran omfattar även de som cyklar lokala turer längs med stråket.



# GREATER COPENHAGEN – DEL AF ET EUROPÆISK CYKELRUTENET

De regionala turistcykellederna i Greater Copenhagen är en del av de europeiska cykelvägnätet European cycle route network – EuroVelo. Två leder går genom regionen.

7



Sun route (Nordnorge – Malta)

10



Baltic Sea route (Östersjön runt)



Regional del av Sydkustleden



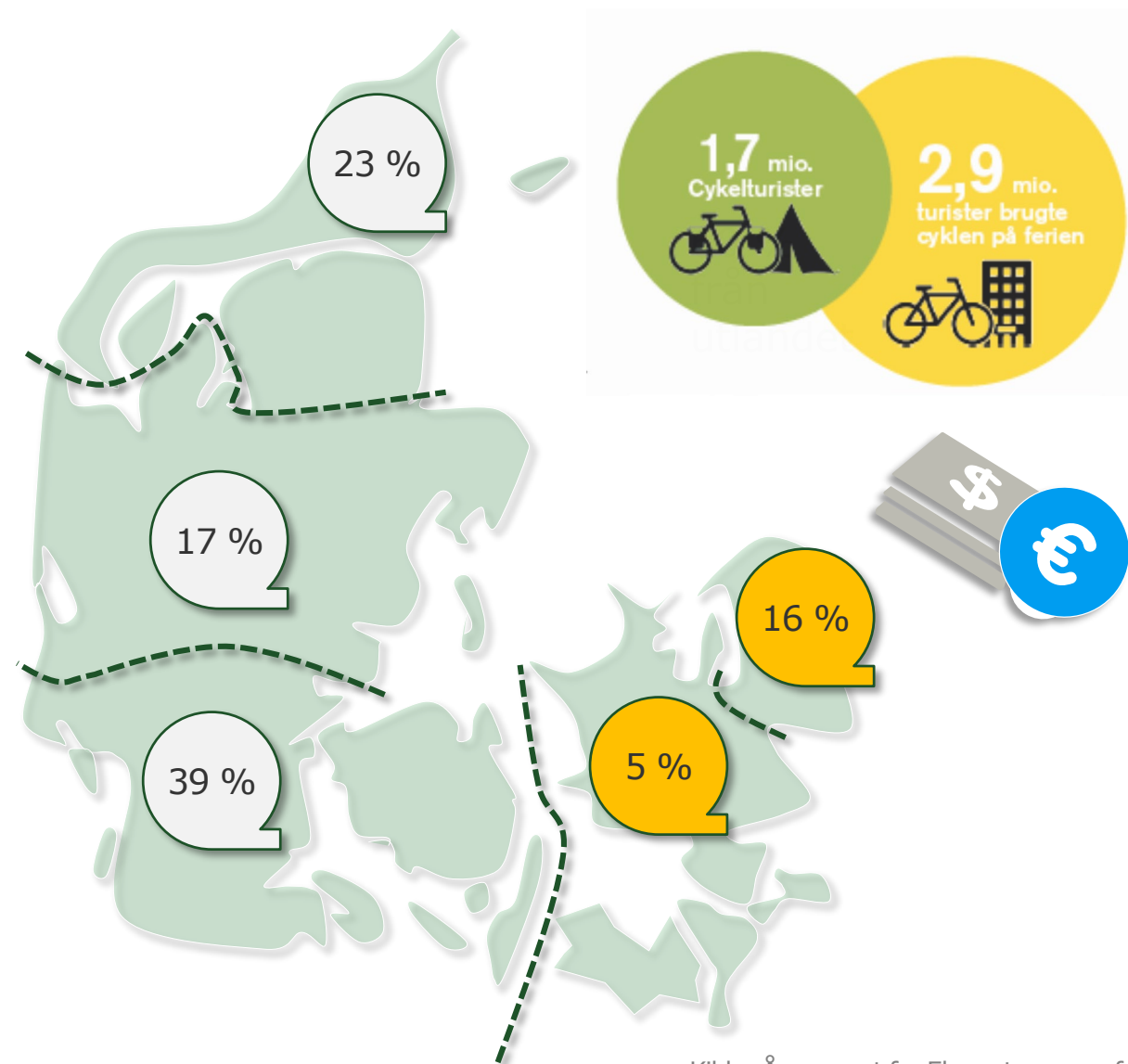
# CYKELTURISMENS BETYDNING

Cykelturister är generellt en köpstark grupp som gynnar de lokala företagen och på så sätt den regionala ekonomin.

I Danmark ser man en ökning av antalet cykelturister, där tyskarna är en viktig besöksgrupp. Cykelturisterna spenderar dagligen i snitt ca 900 DKR. Region Själland och Hovedstaden har en stor outnyttjad potential när det gäller turistcykling. Majoriteten av cykelturisterna besöker idag Jylland.

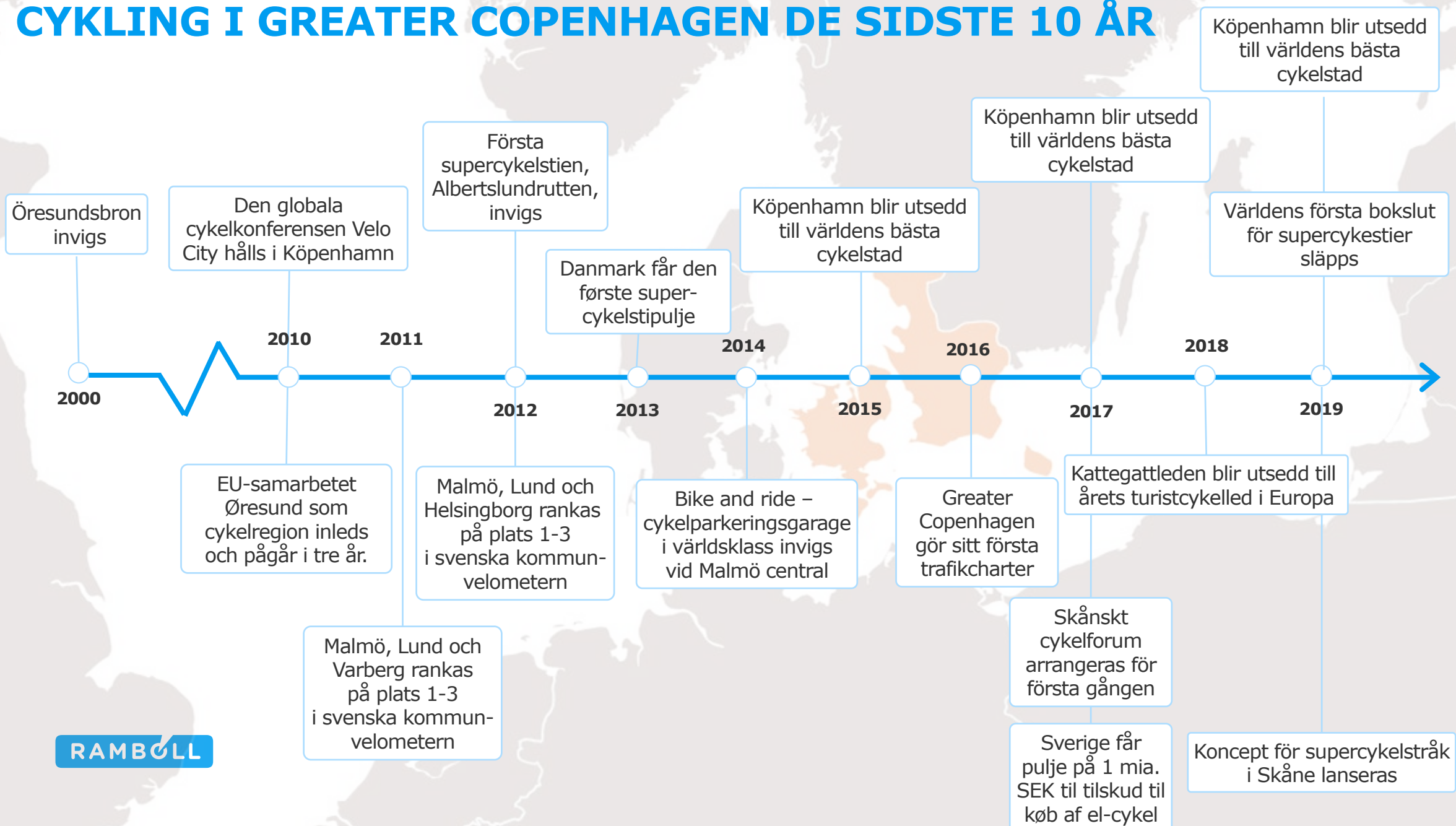
Längs Kattegattleden har Visit Halland gjort företagsenkäter. Där upplever hela 37 % av företagarna att cykelturisterna bidragit till ökad omsättning.

## Fordeling af cykelturister i Danmark



Kilde: Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019

# CYKLING I GREATER COPENHAGEN DE SIDSTE 10 ÅR



# DATAGRUNDLAGET I OVERBLIK

## HOVEDSTADEN

## SJÆLLAND

## SKÅNE

## HALLAND



Cykelpendling til arbejde med og uden el



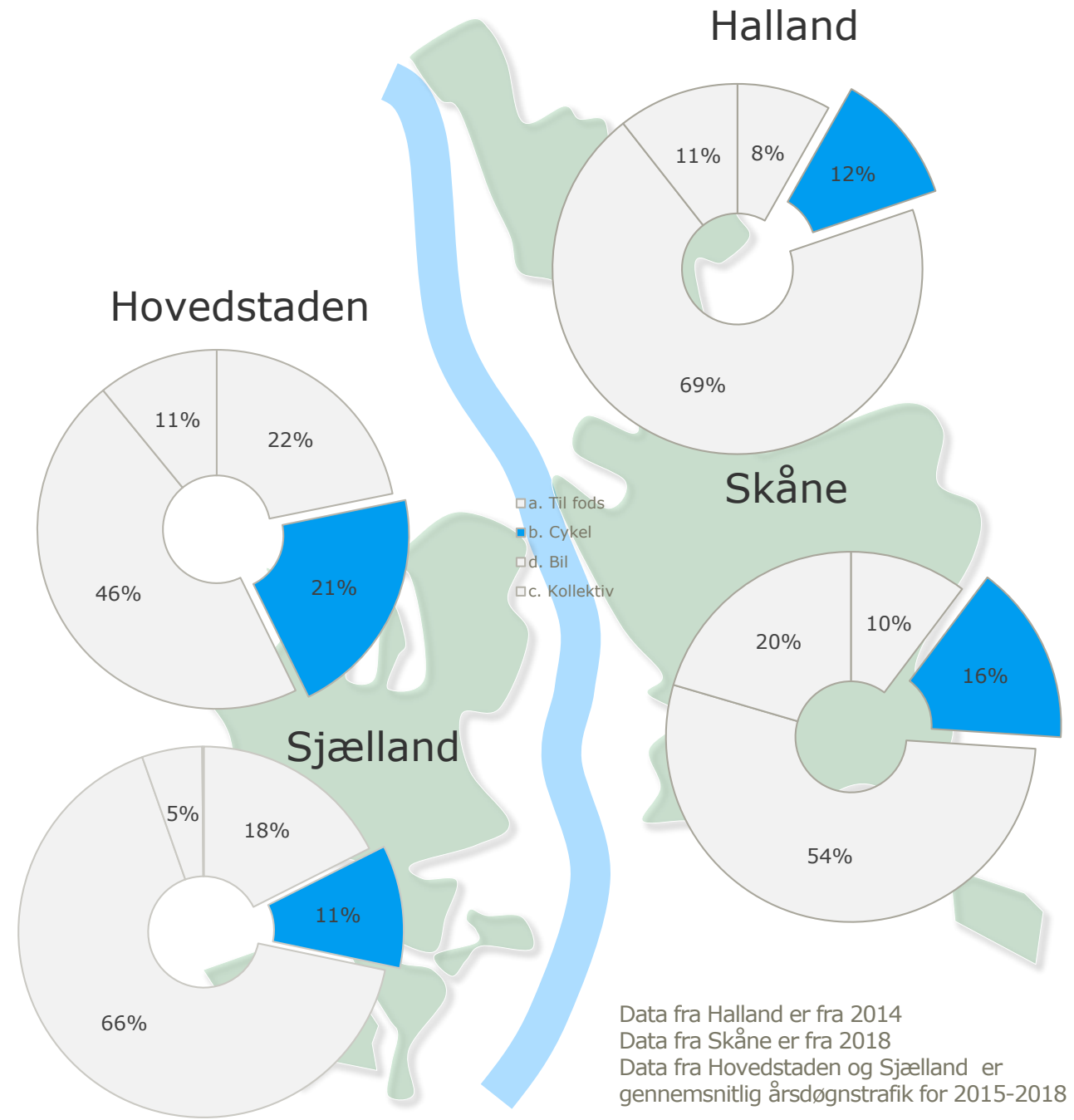
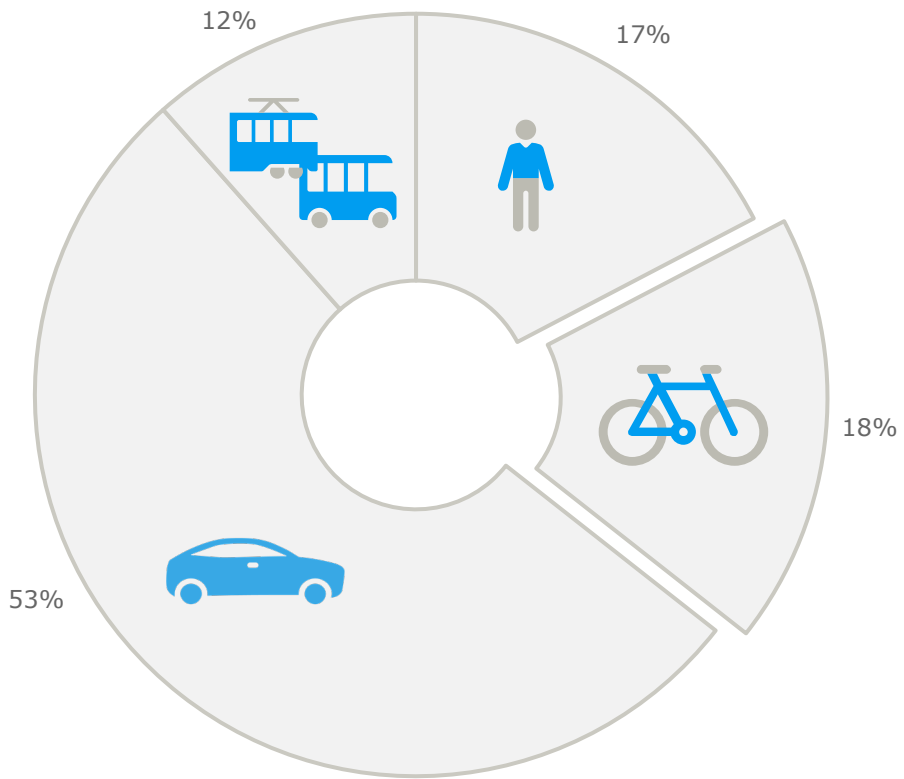
Kombinationsrejser med cykel og kollektiv transport



Cykelturisme og rekreativ cykling

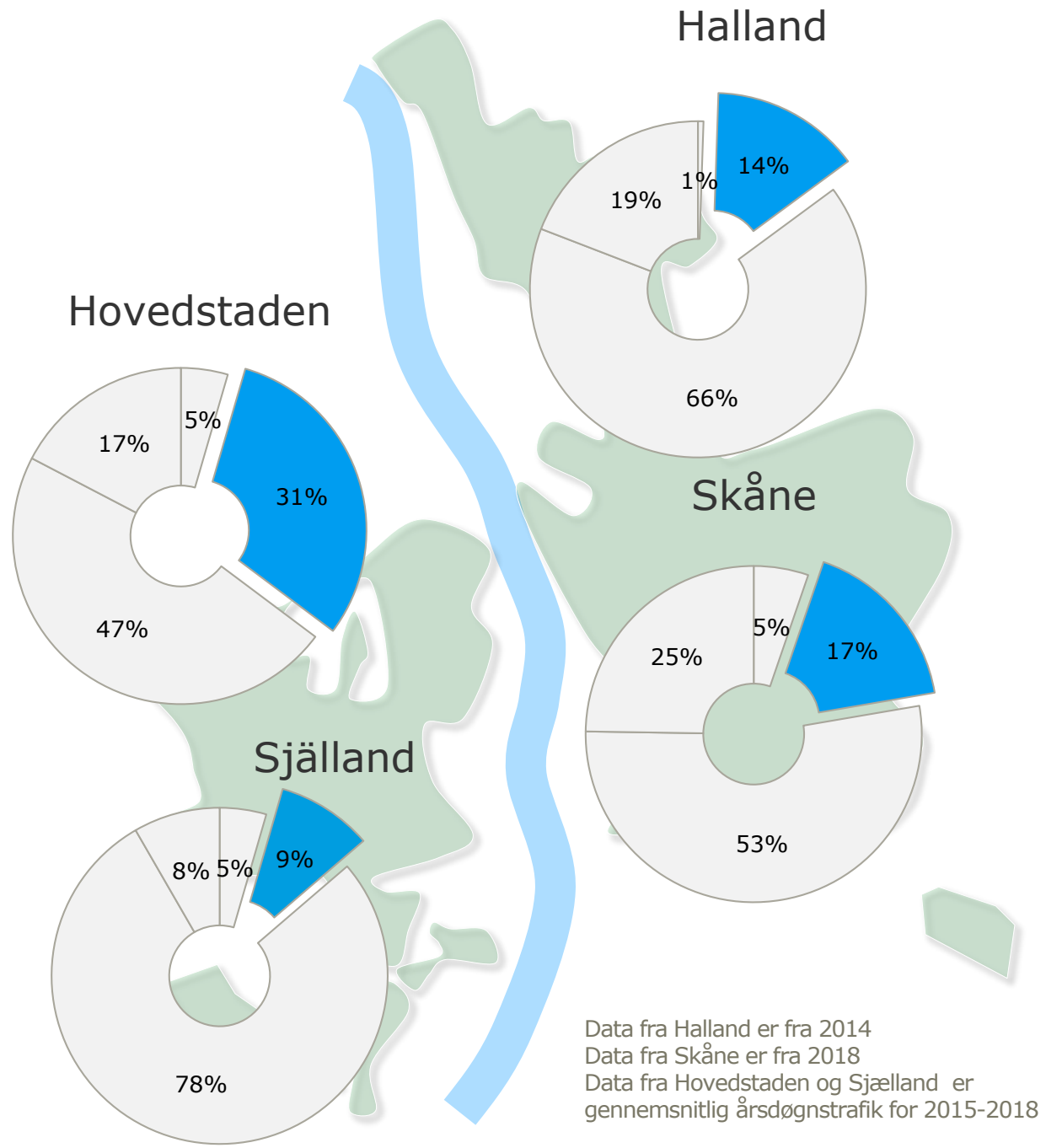
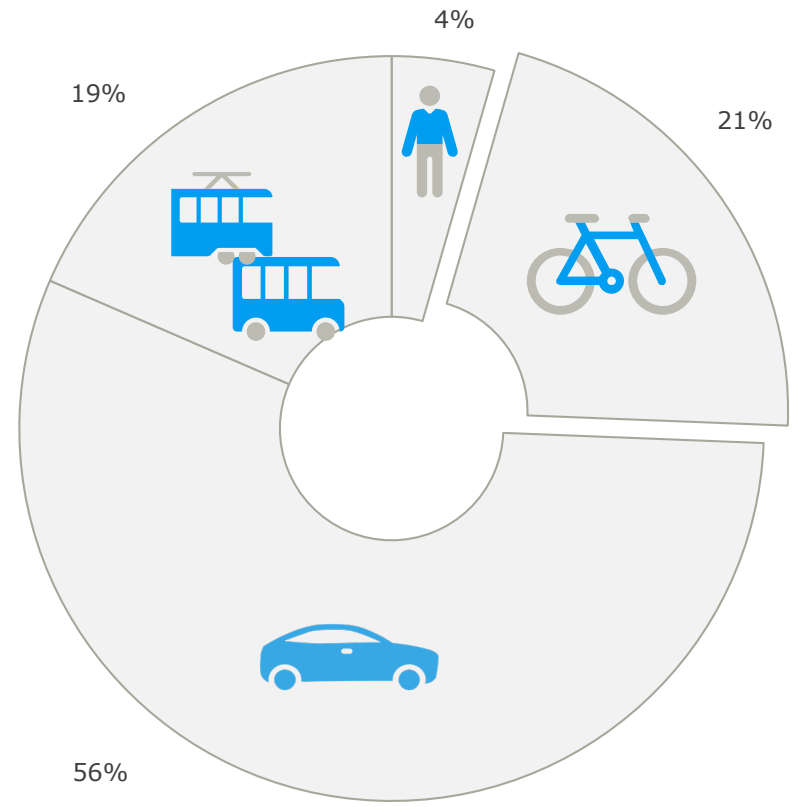


# CYKLENS ANDEL AF ALLE TURE I GREATER COPENHAGEN



Data fra Halland er fra 2014  
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# CYKLENS ANDEL AF PENDLERTURE I GREATER COPENHAGEN

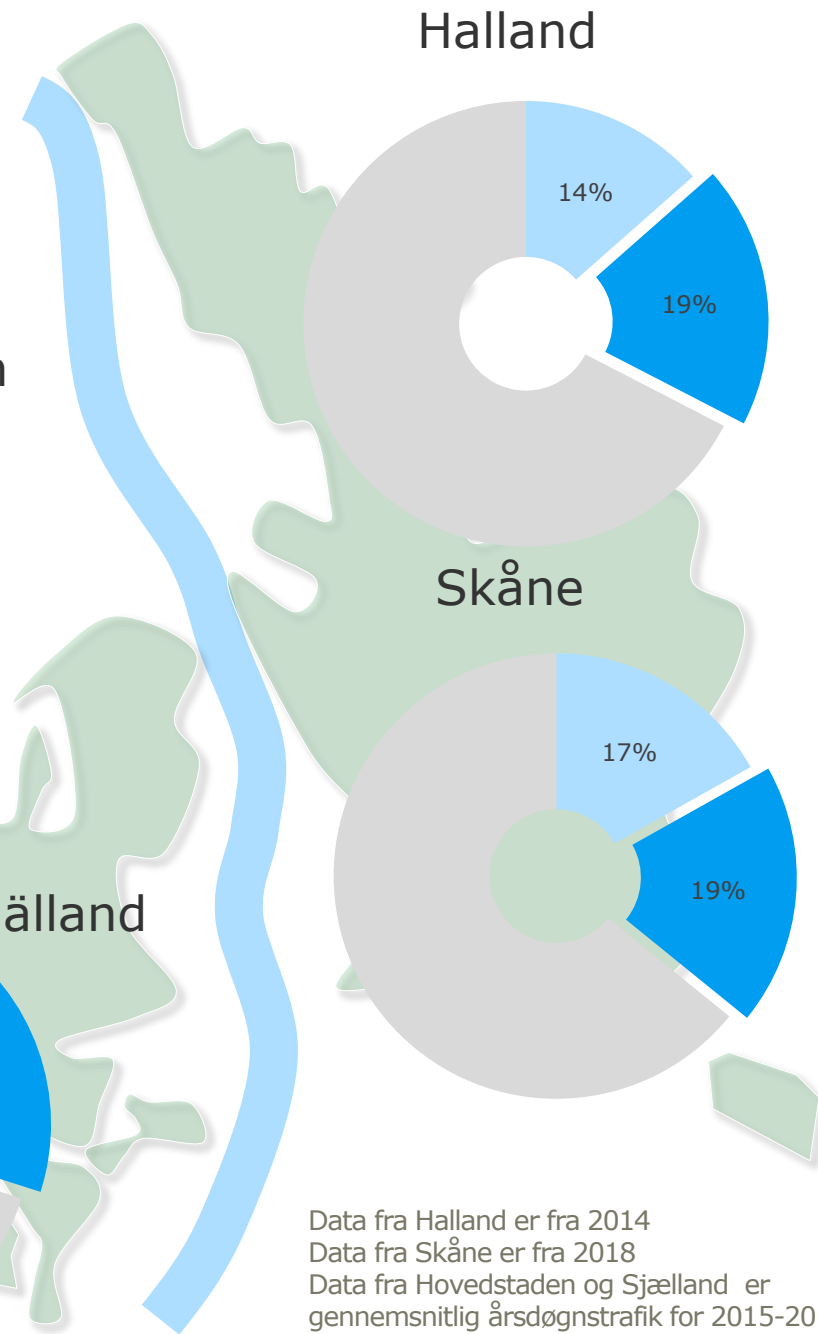
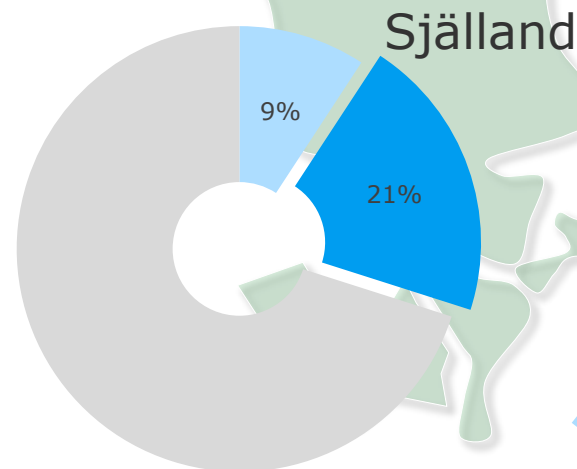
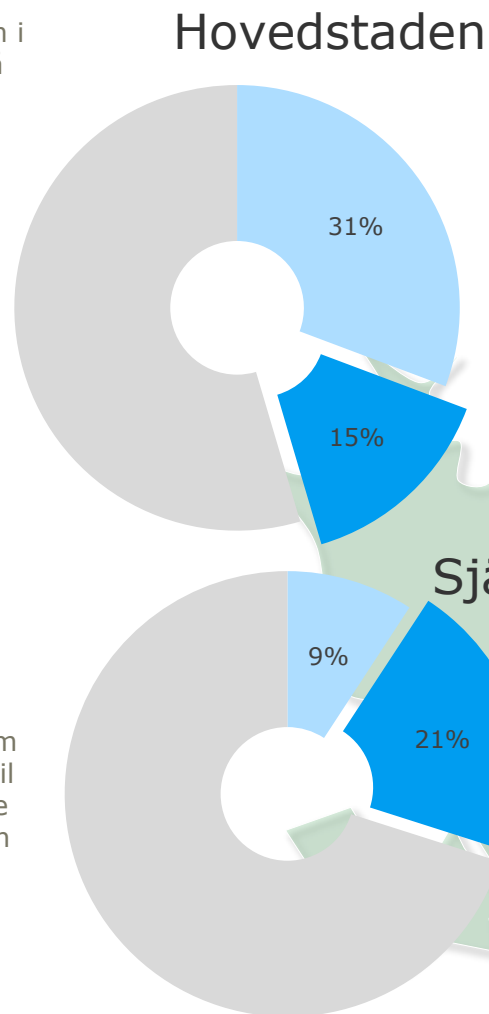
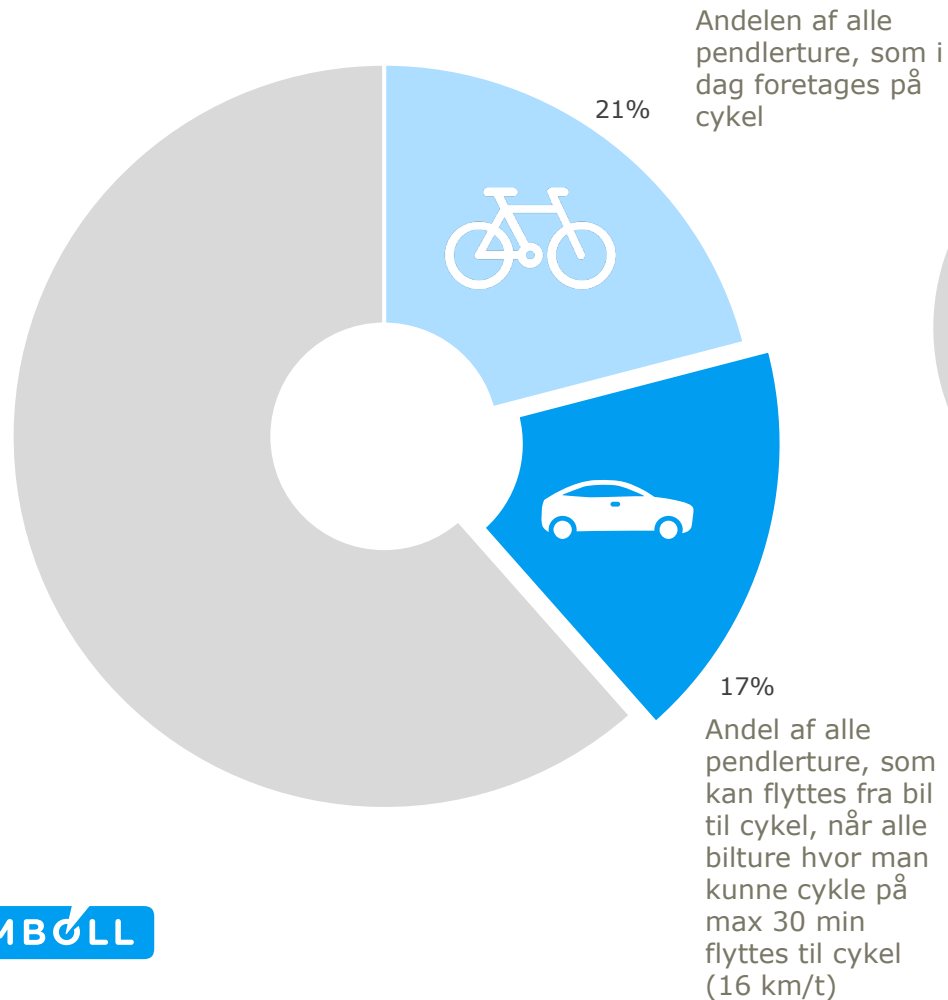


Data fra Halland er fra 2014  
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

**VILKA EFFEKTER SKULLE VI FÅ OM ALLA BILISTER  
SOM NÅR SITT ARBETE MED **CYKEL** INOM 30 MINUTER  
SKULLE CYKLA ISTÄLLET FÖR ATT KÖRA BIL?**



# ANDEL AF BILISTER, SOM KAN KOMME PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER PÅ CYKEL



Data fra Halland er fra 2014  
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnsstrafik for 2015-2018

**ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG**



33 % af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



Antal biler er beregnet på baggrund af:  
 SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.  
 DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

**ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG**

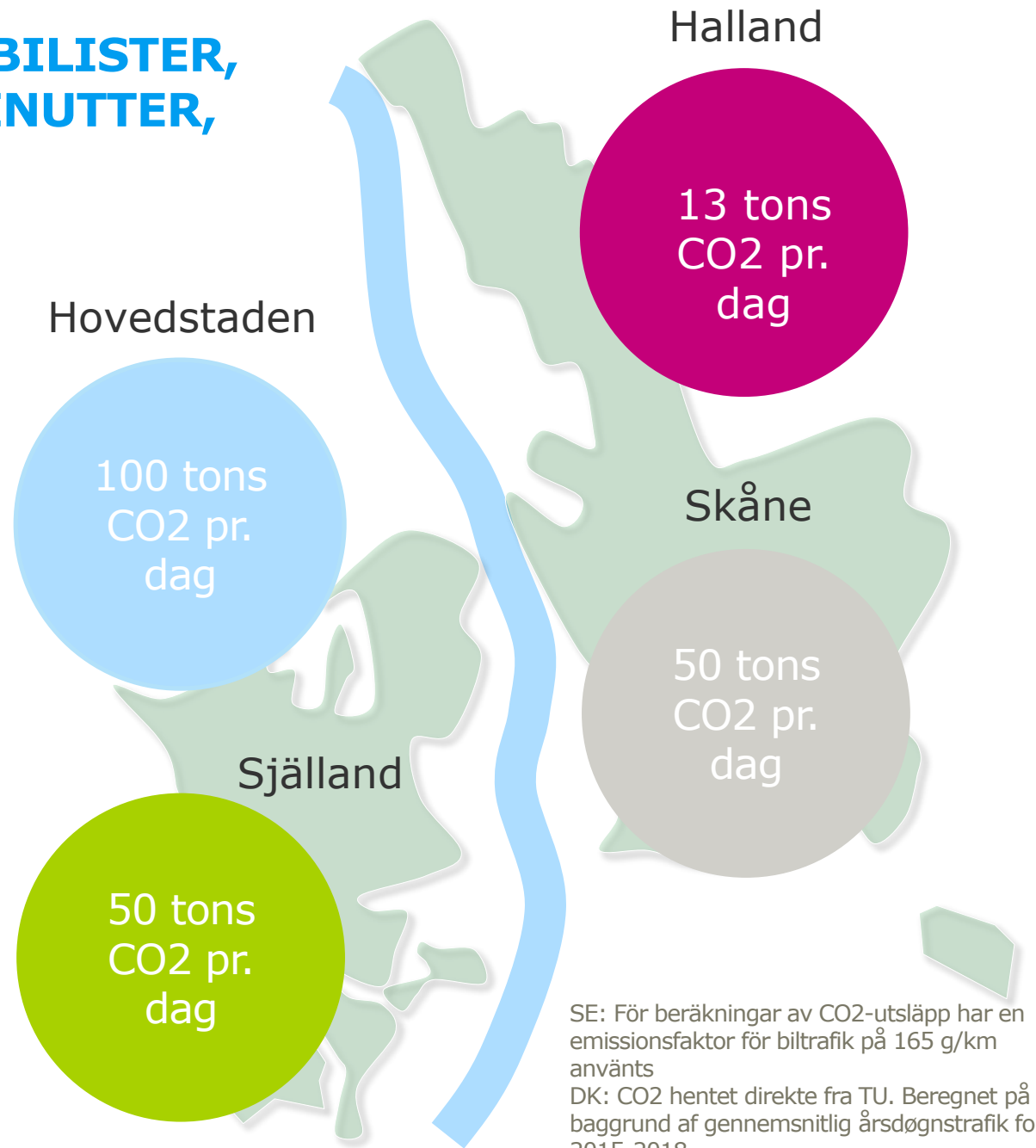


Antal biler er beregnet på baggrund af:  
 SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.  
 DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

# CO<sub>2</sub>-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

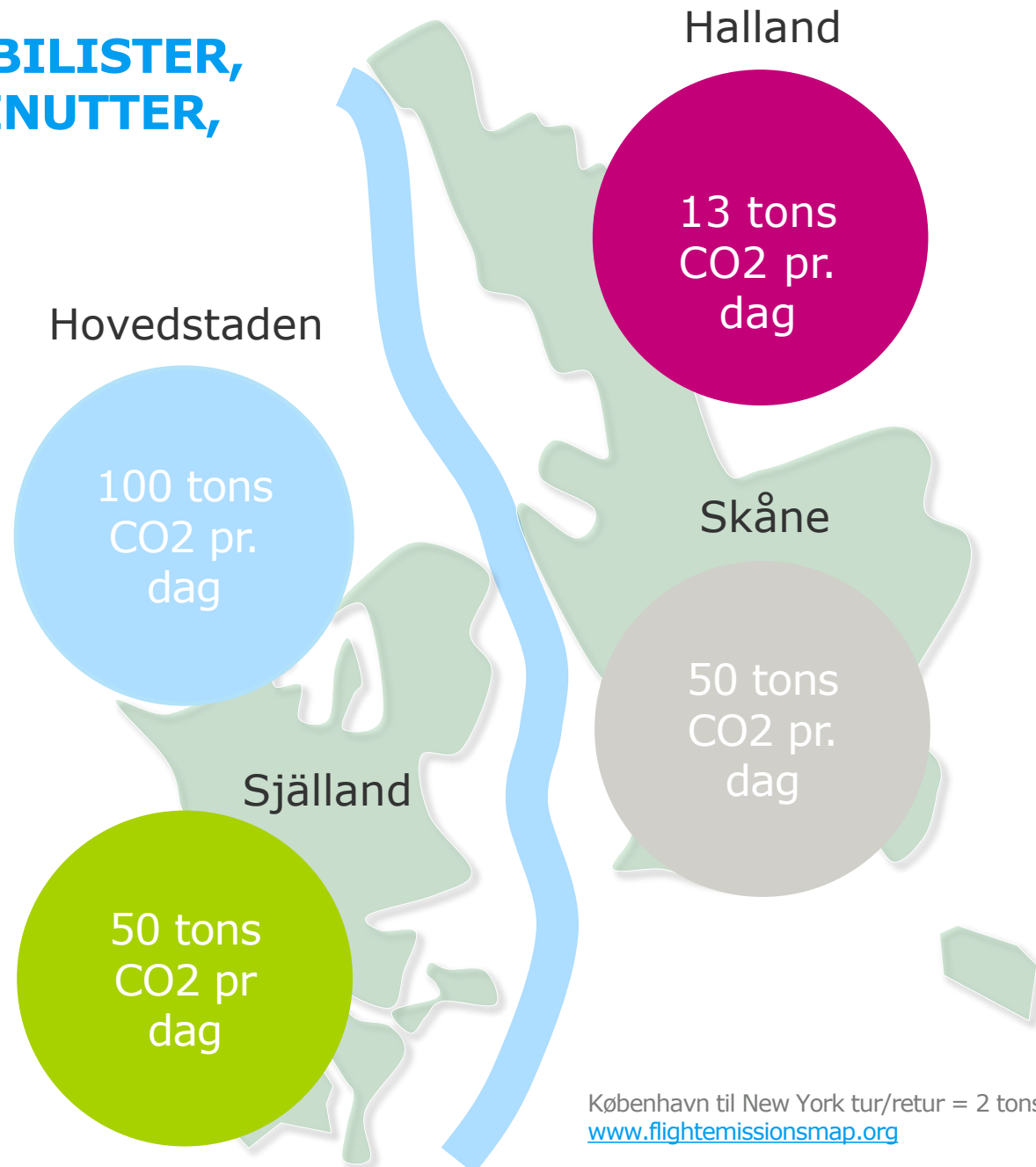


RAMBOLL

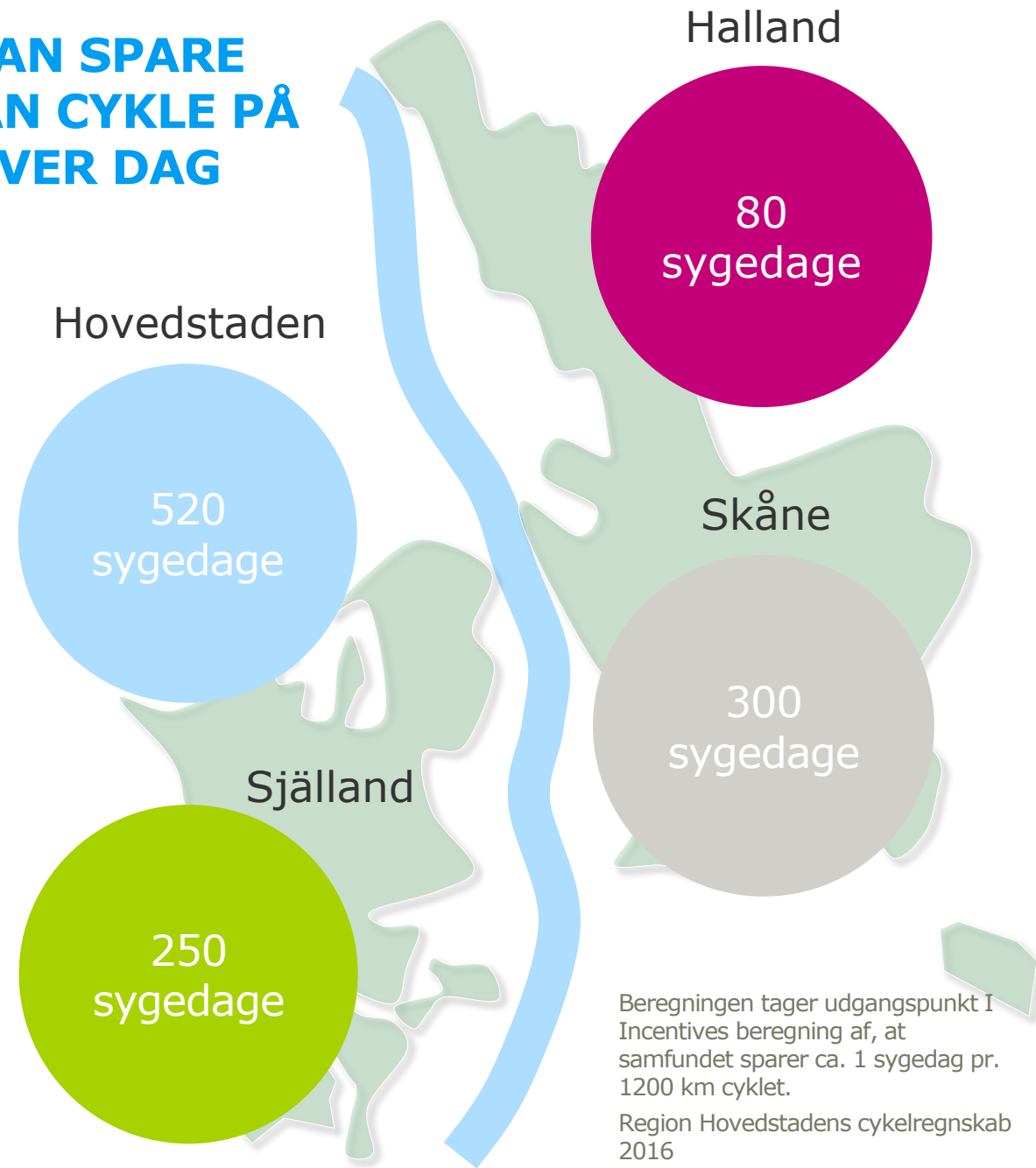


SE: För beräkningar av CO<sub>2</sub>-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts  
DK: CO<sub>2</sub> hentet direkte fra TU. Beregnet på baggrund af gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

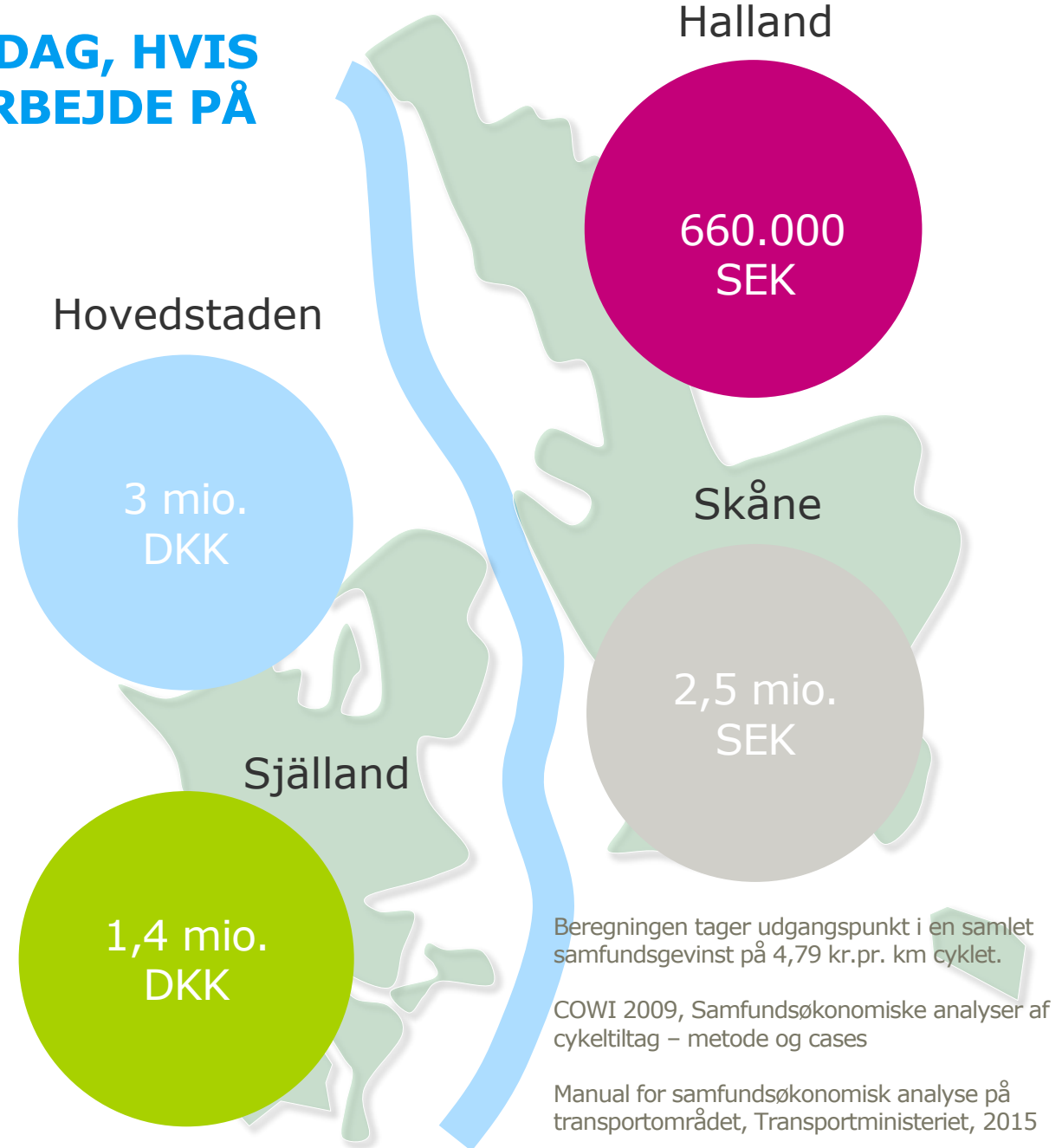


# ANTAL SYGEDAGE, SOM SAMFUNDET KAN SPARE PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



Beregningspunkt I  
Incentives beregning af, at  
samfundet sparer ca. 1 sygedag pr.  
1200 km cyklet.  
Region Hovedstadens cykelregnskab  
2016

# SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

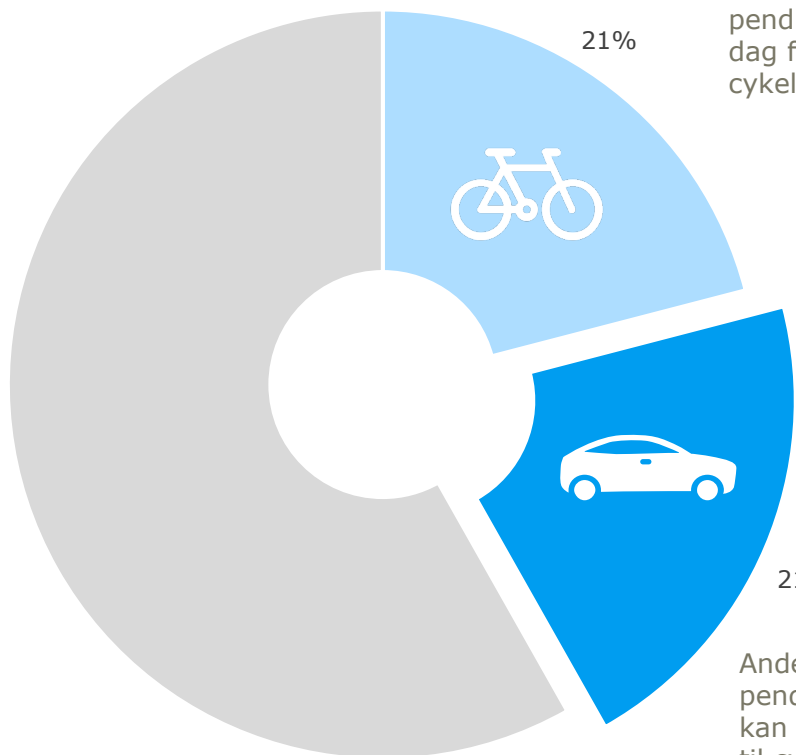


VILKA EFFEKTER SKULLE VI FÅ OM ALLA BILISTER SOM  
NÅR SITT ARBETE MED **EL-CYKEL** INOM 30 MINUTER  
SKULLE CYKLA ISTÄLLET FÖR ATT KÖRA BIL?



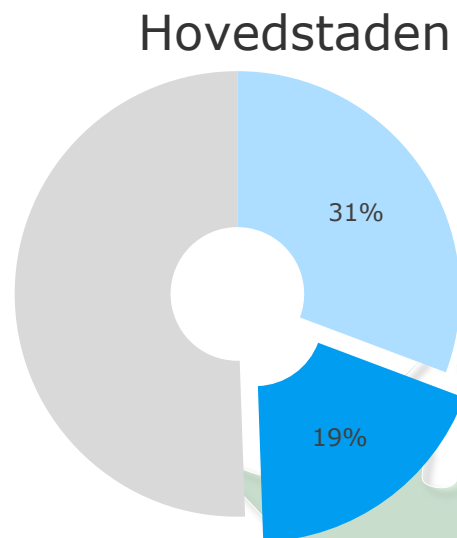


# ANDEL AF BILISTER, SOM KAN KOMME PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER

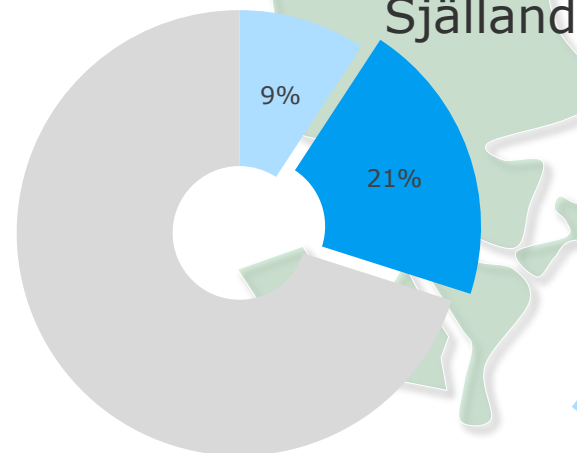


Andelen af alle pendlerture, som i dag foretages på cykel

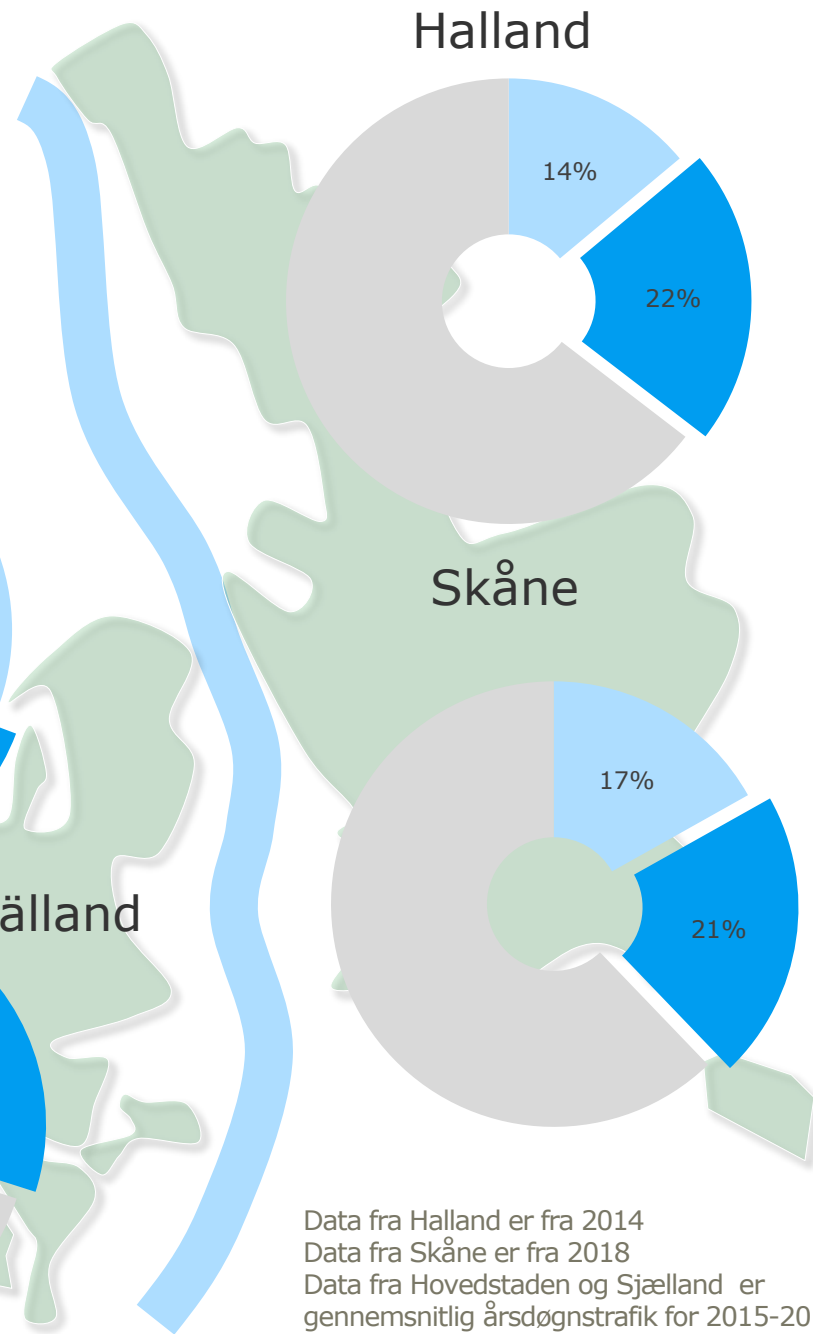
Andel af alle pendlerture, som kan flyttes fra bil til cykel, når alle bilture hvor man kunne cykle på elcykel på max 30 min flyttes til cykel (22 km/t)



Hovedstaden



Sjælland



Halland

Skåne

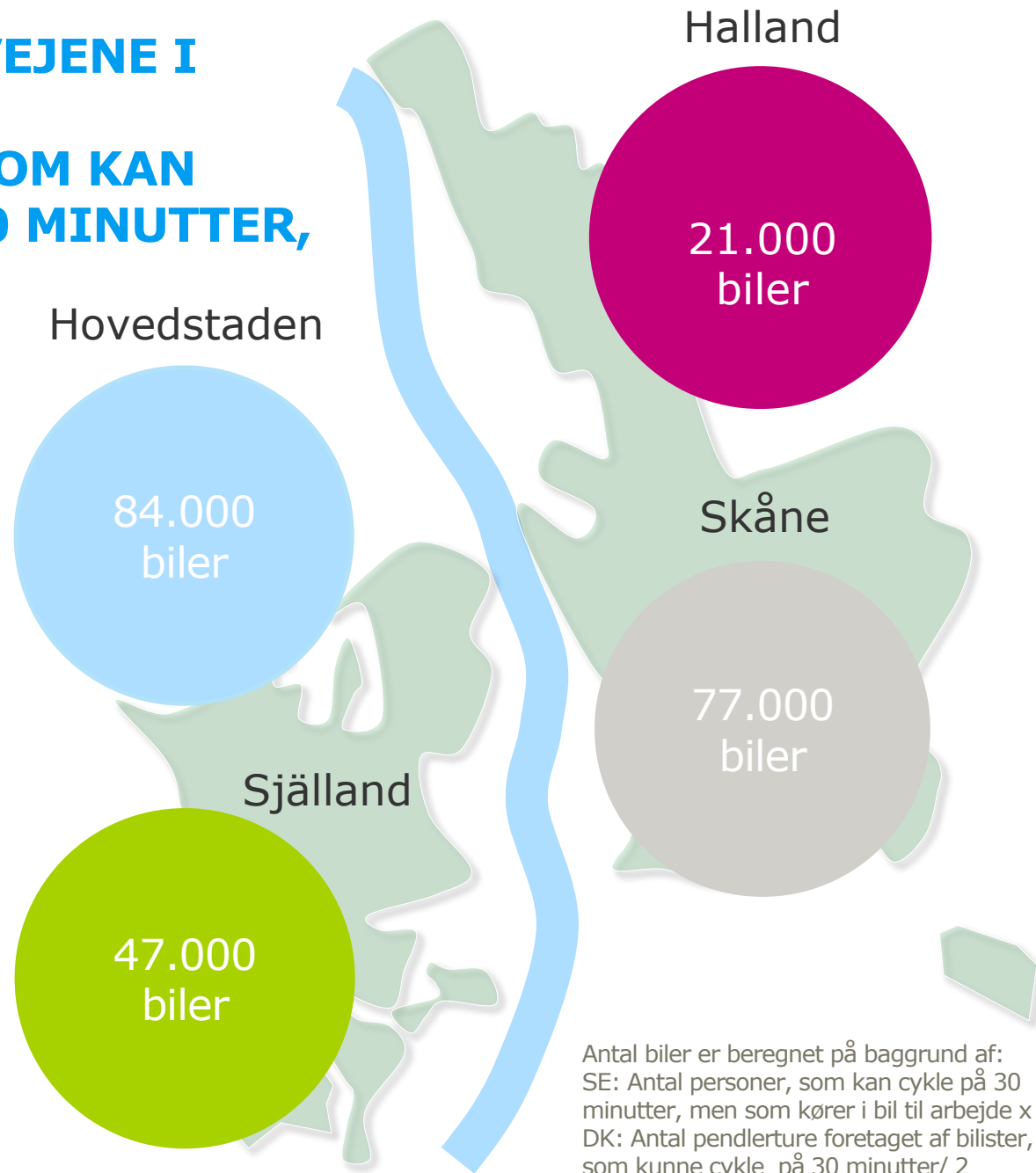
Data fra Halland er fra 2014  
 Data fra Skåne er fra 2018  
 Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgns trafik for 2015-2018

**ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG**



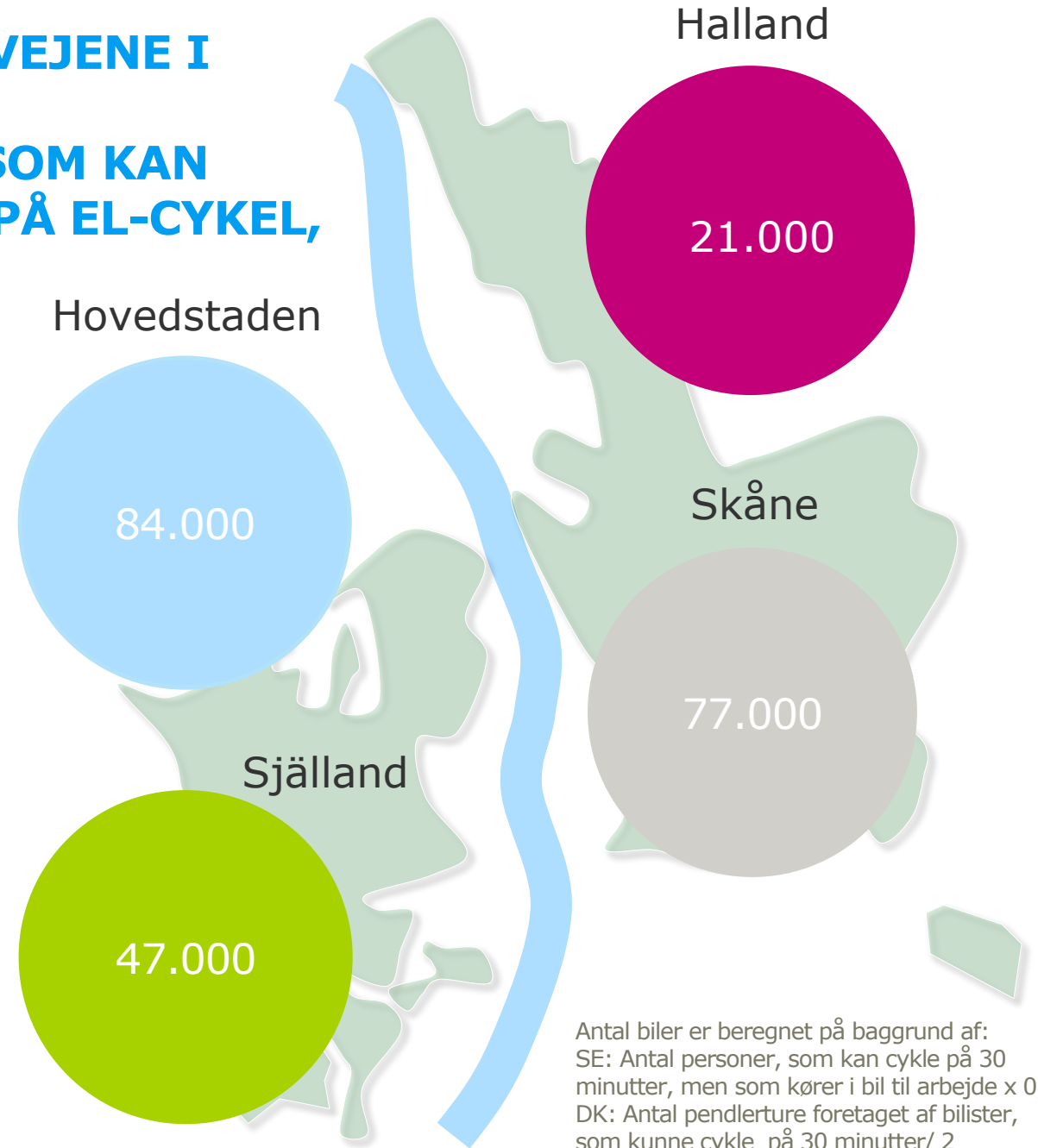
**RAMBOLL**

38% af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



Antal biler er beregnet på baggrund af:  
 SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.  
 DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

**ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER PÅ EL-CYKEL, GØR DET HVER DAG**

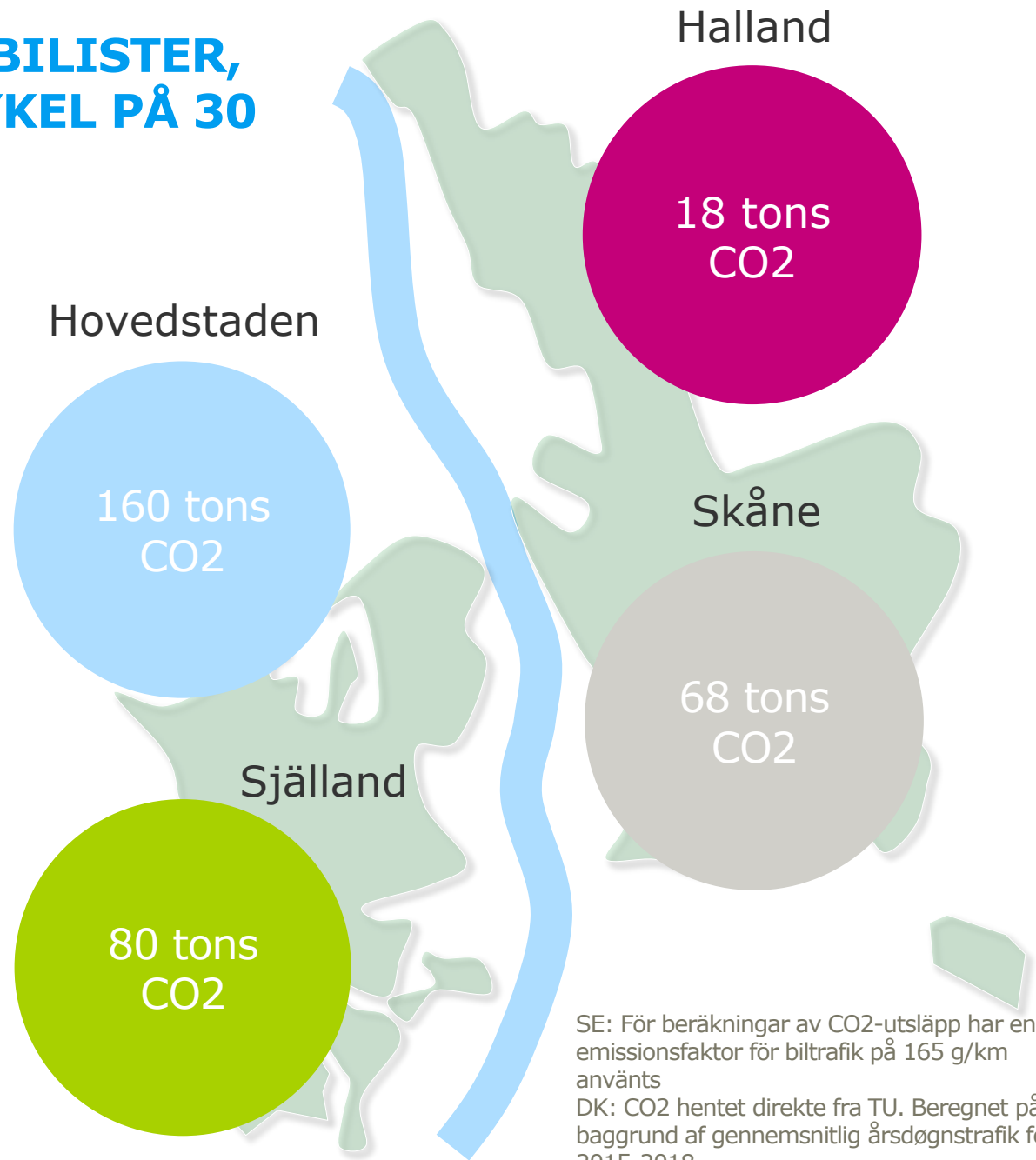


Antal biler er beregnet på baggrund af:  
 SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.  
 DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

# CO<sub>2</sub>-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

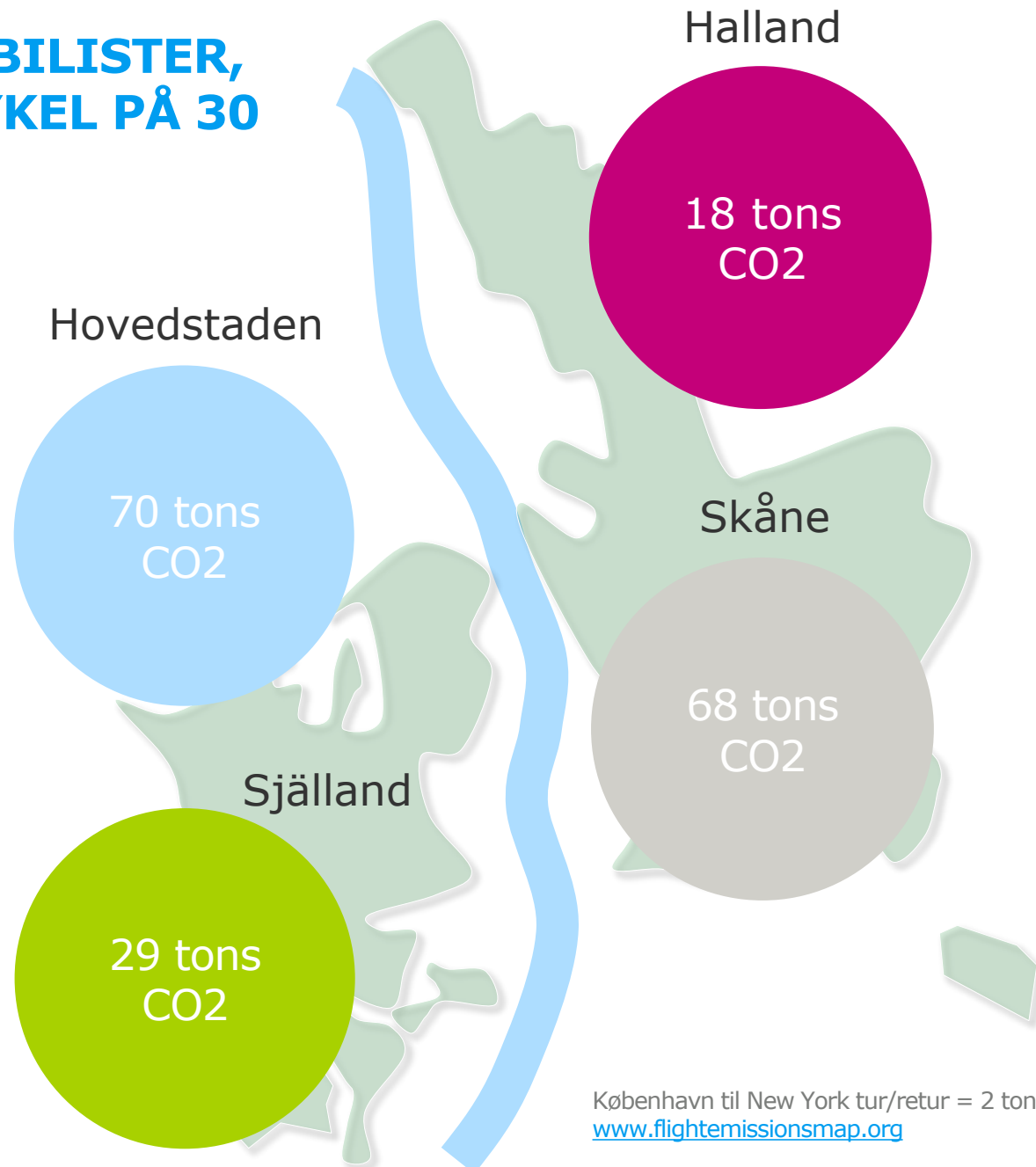


RAMBOLL



SE: För beräkningar av CO<sub>2</sub>-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts  
DK: CO<sub>2</sub> hentet direkte fra TU. Beregnet på baggrund af gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



# ANTAL SYGEDAGE SOM VI SPARER PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

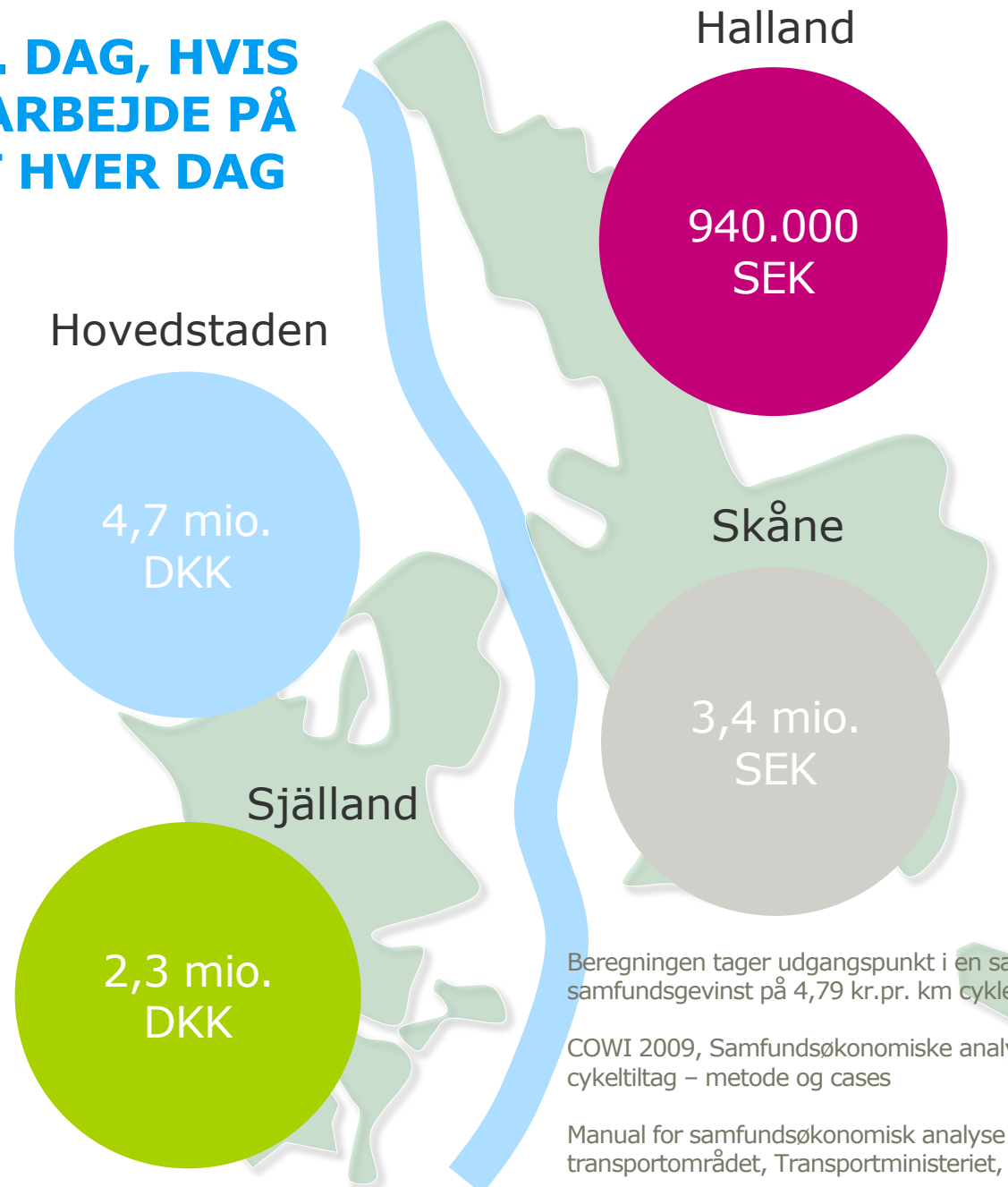


RAMBOLL



Beregningen tager udgangspunkt i Incentives beregning af, at samfundet sparer ca. 1 sygedag pr. 1200 km cyklet.  
Region Hovedstadens cykelregnskab 2016

# SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



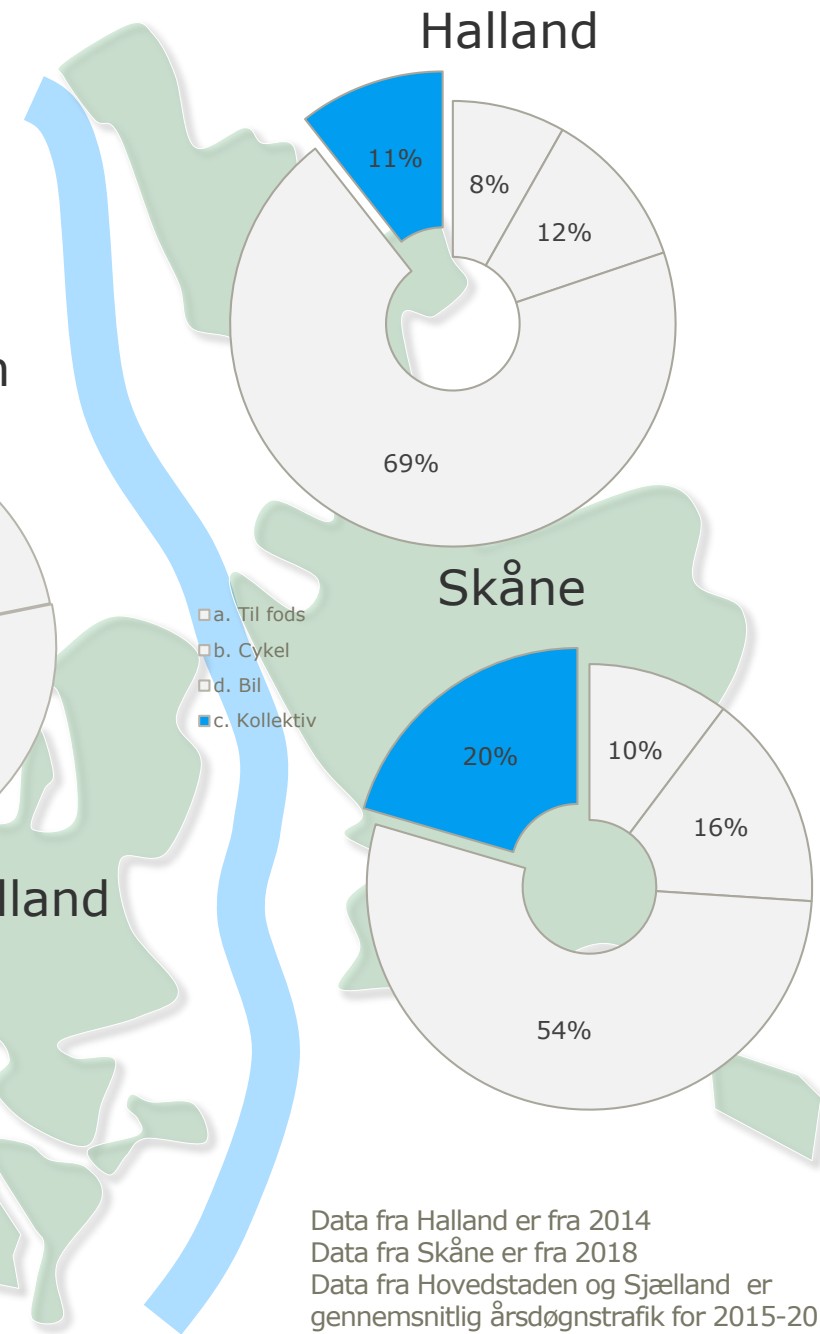
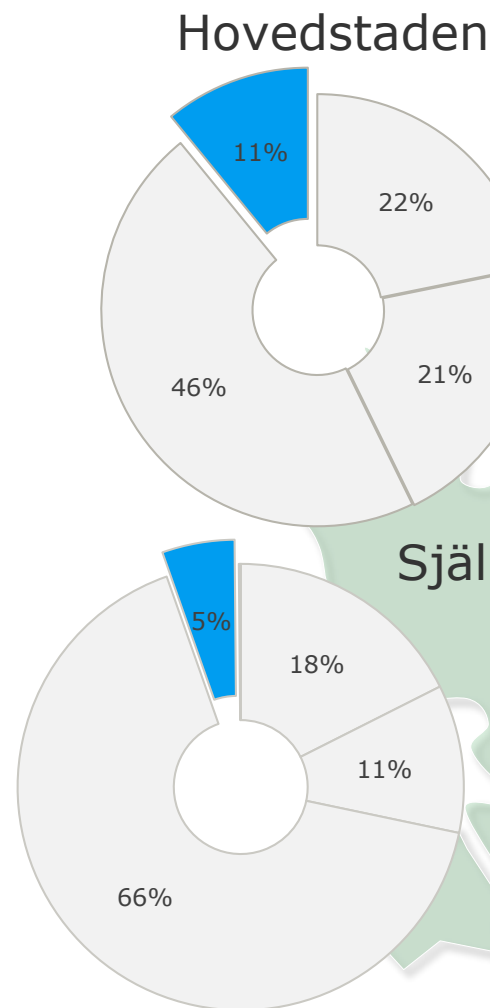
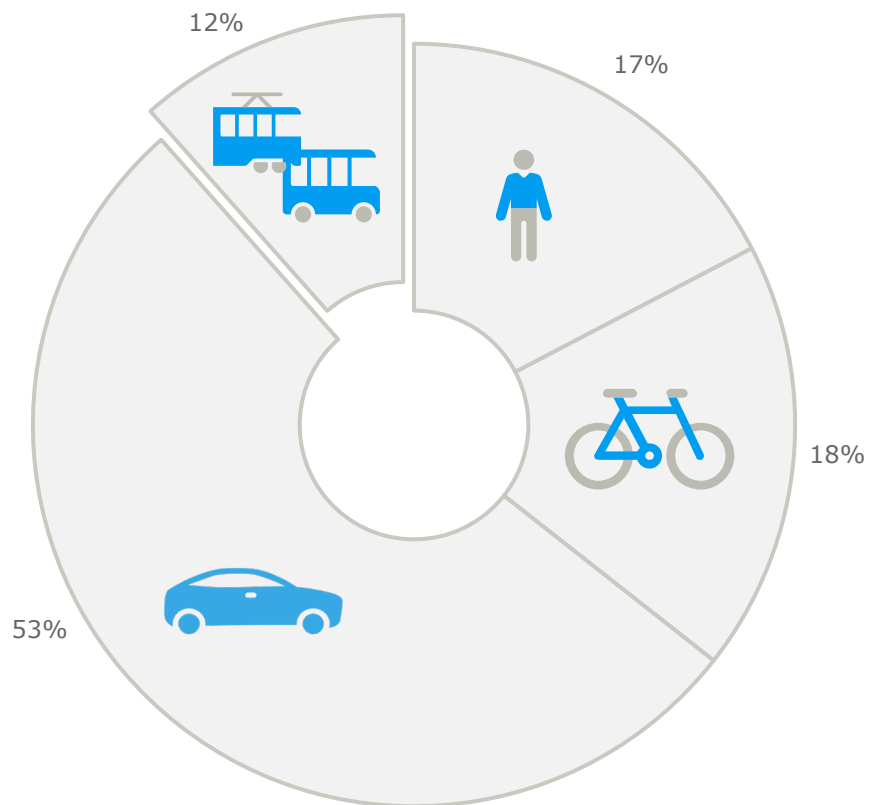
Beregningen tager udgangspunkt i en samlet samfundøkonomisk gevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.  
COWI 2009, Samfundøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases  
Manual for samfundøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

**HUR STOR ÄR POTENTIALEN FÖR ÖKAD  
ANDEL KOMBINATIONSPRESOR MED  
CYKEL & KOLLEKTIVTRAFIK?**



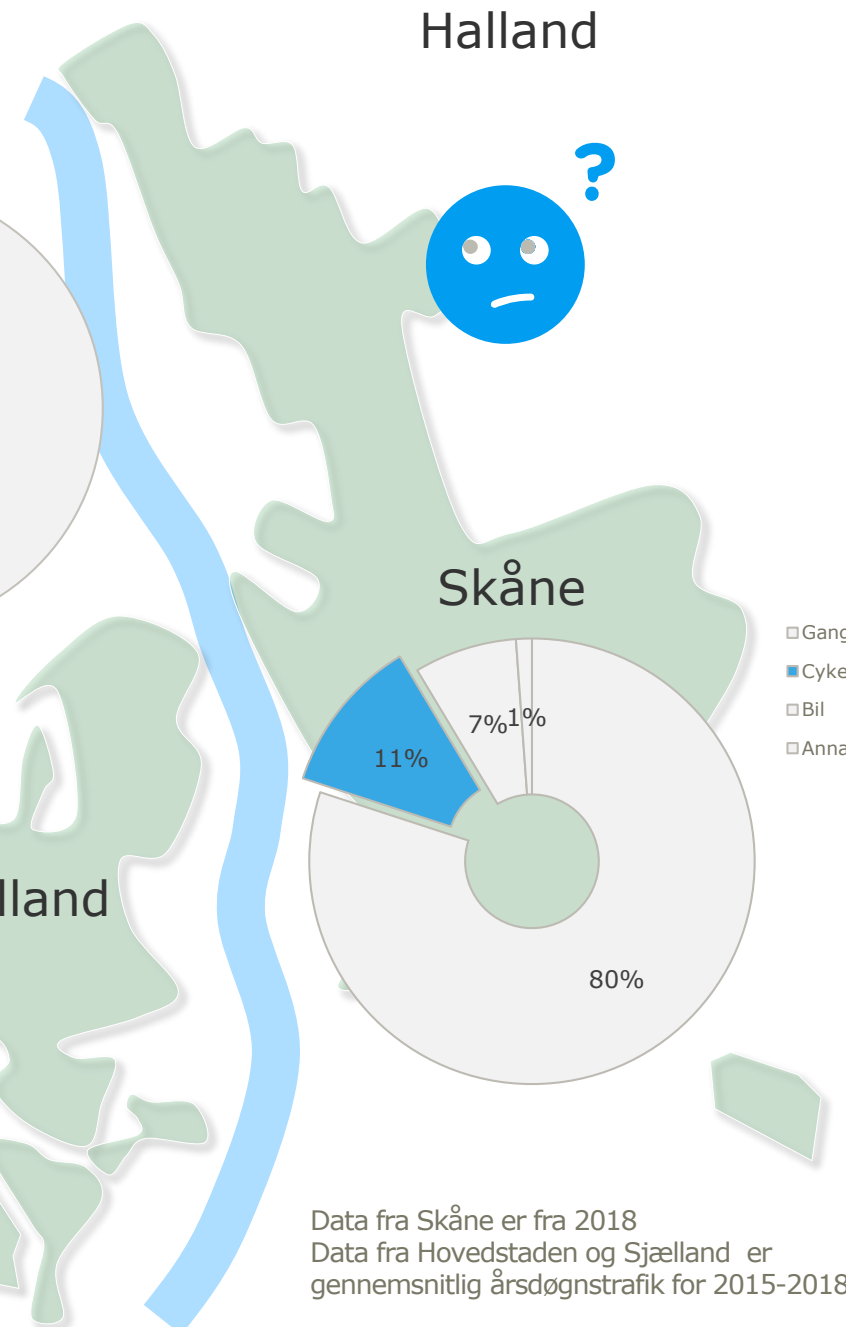
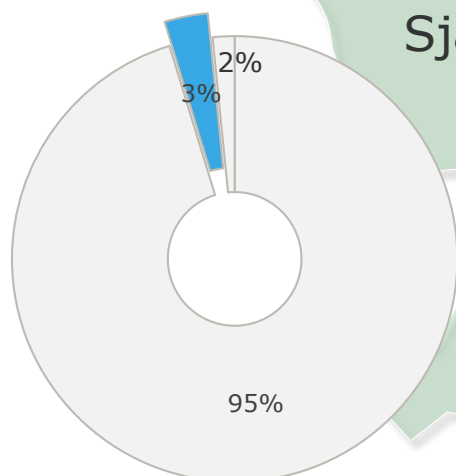
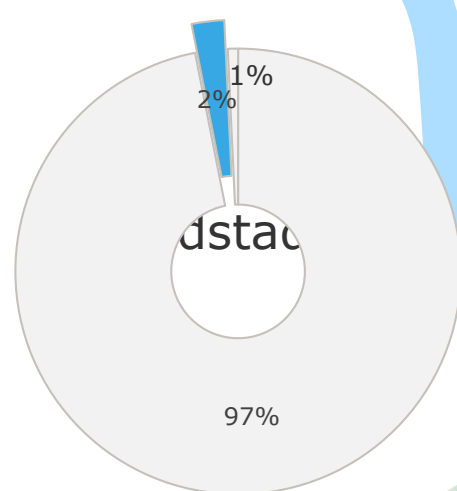
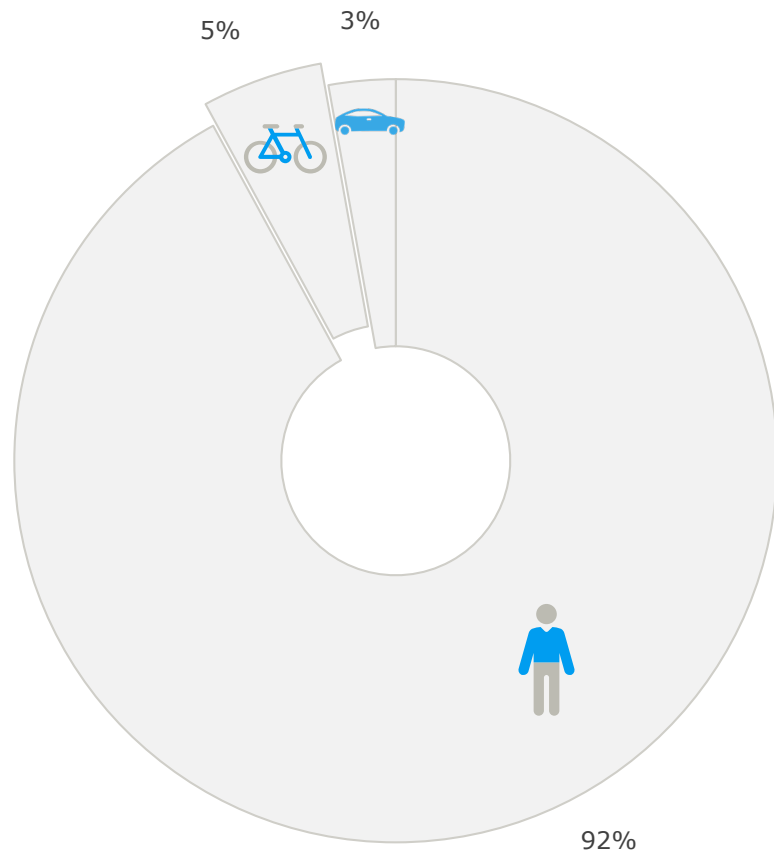


# KOLLEKTIV TRANSPORTS ANDEL AF ALLE TURE I GREATER COPENHAGEN



Data fra Halland er fra 2014  
 Data fra Skåne er fra 2018  
 Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

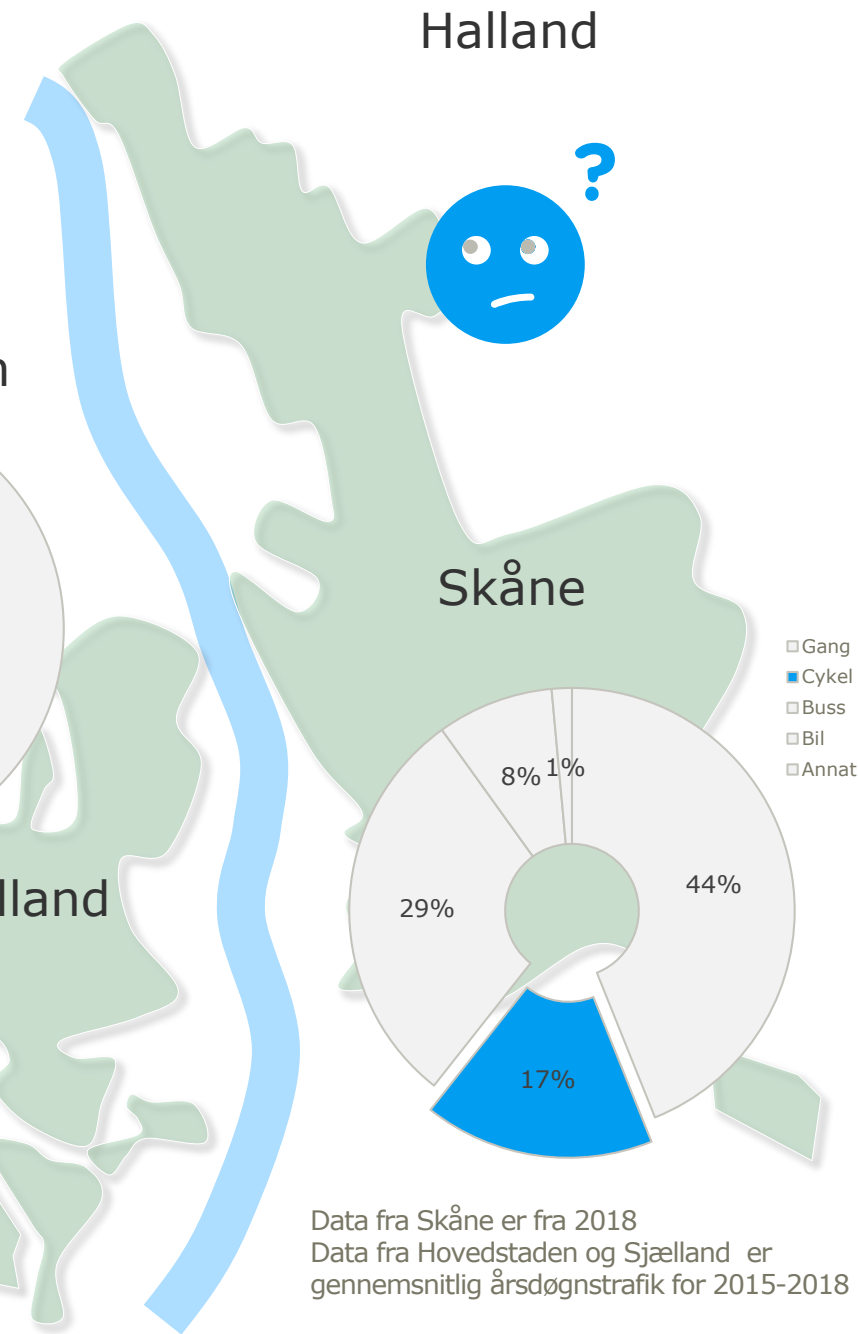
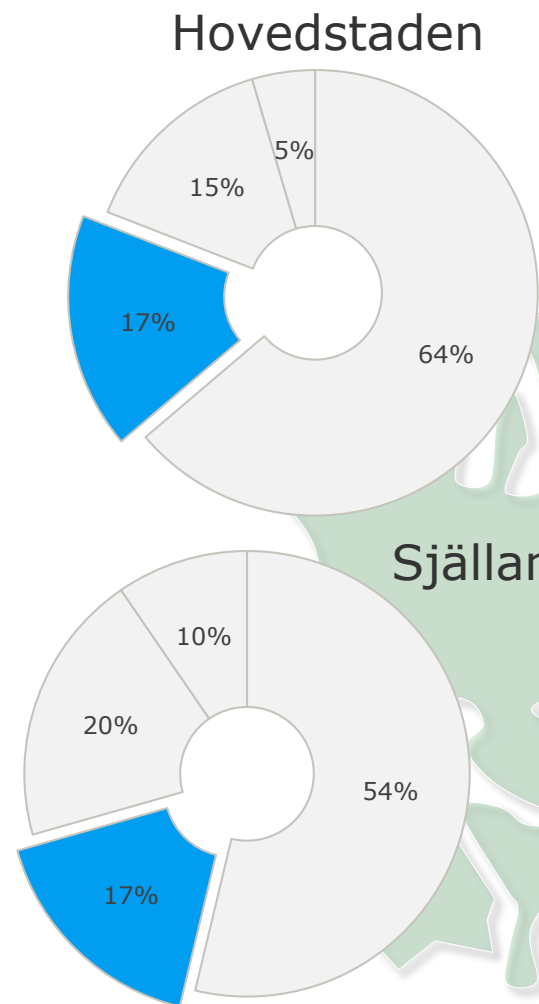
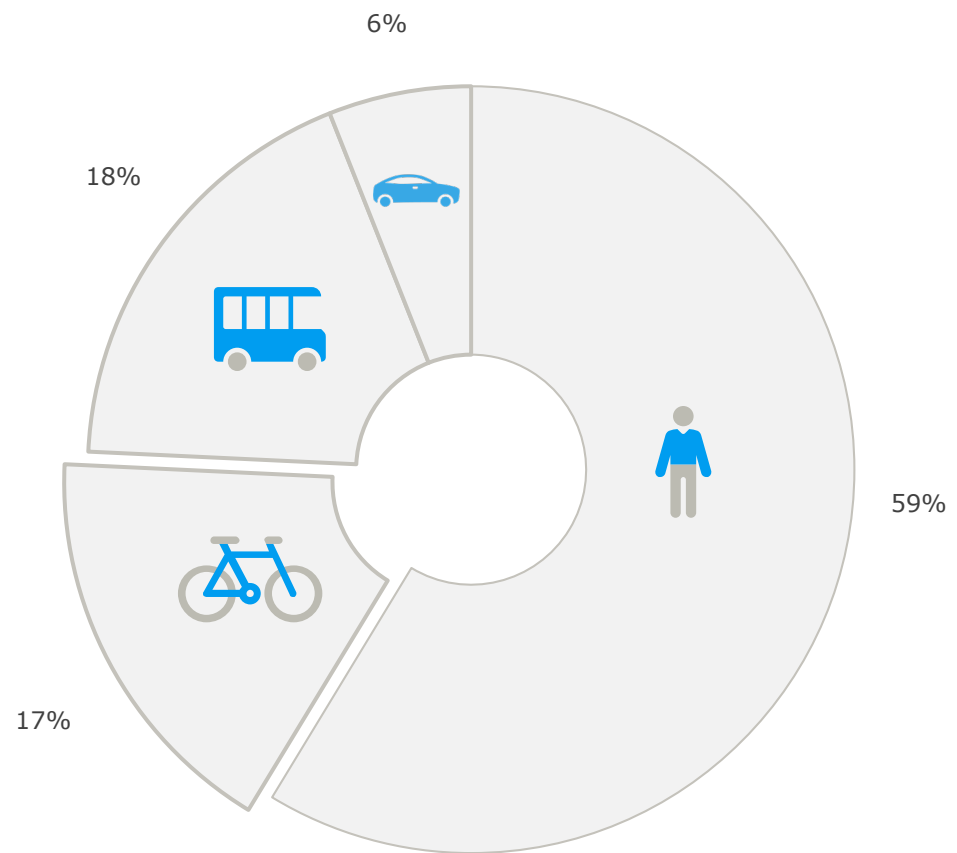
# TILBRINGERTRAFIK TIL BUS – ALLE TURE



- Gang
- Cykel
- Bil
- Annat

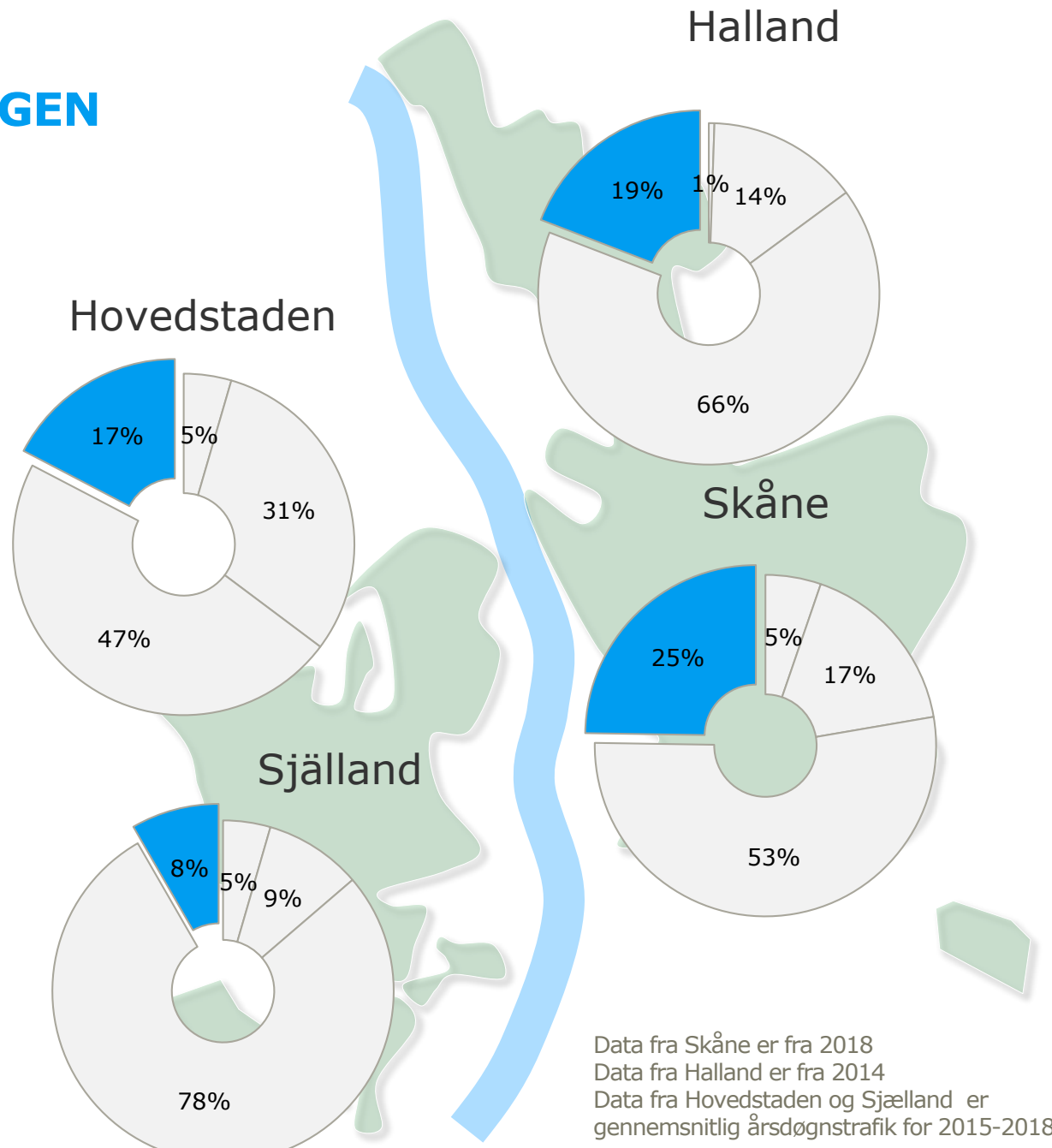
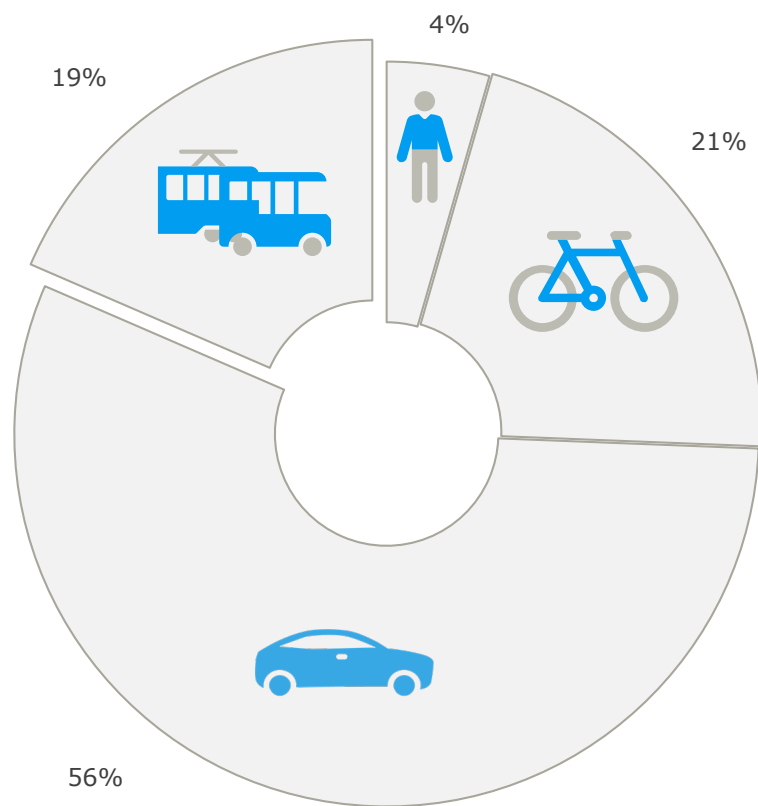
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# TILBRINGERTRAFIK TIL TOG – ALLE TURE



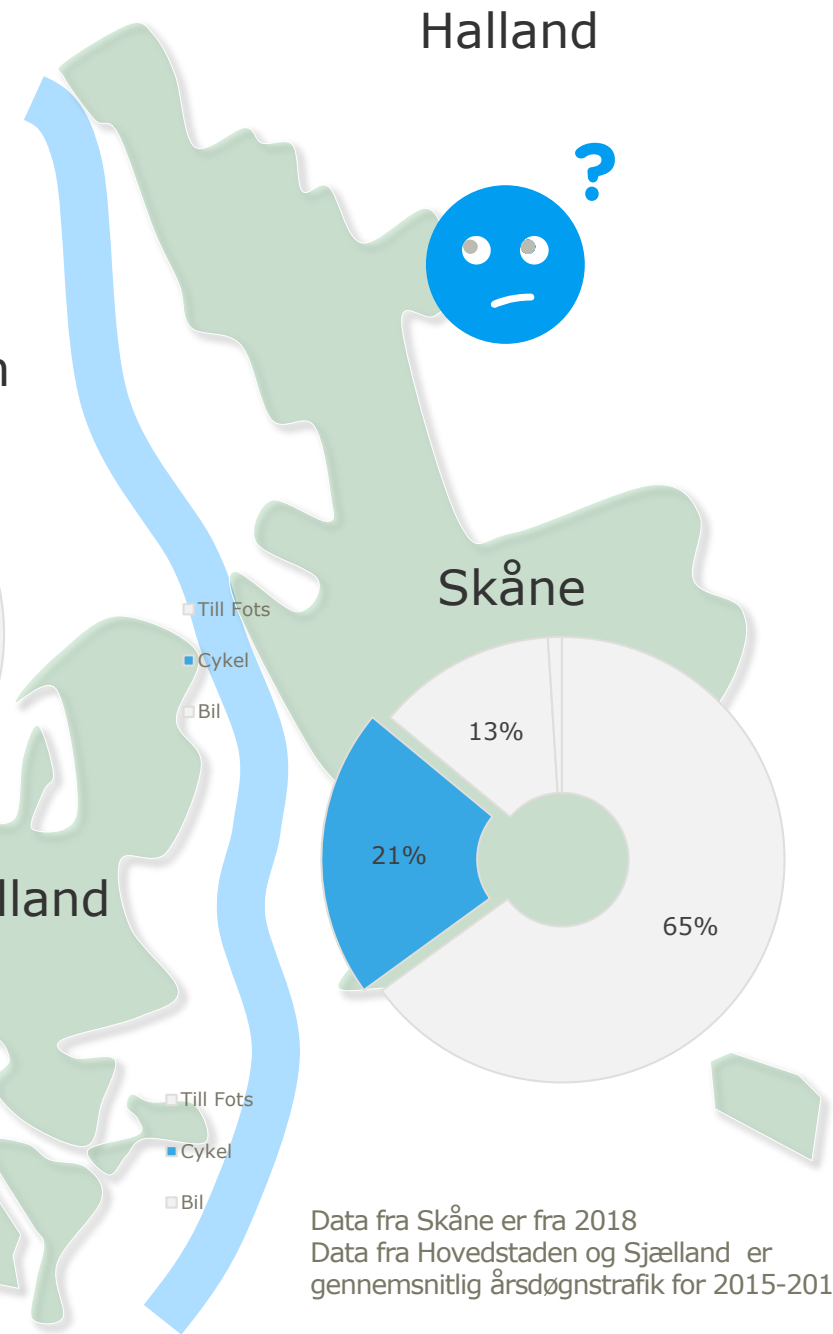
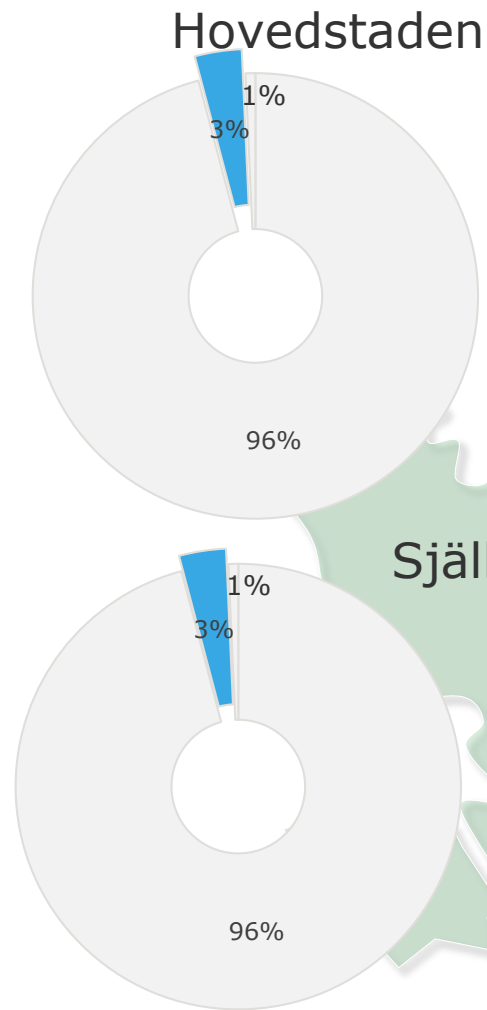
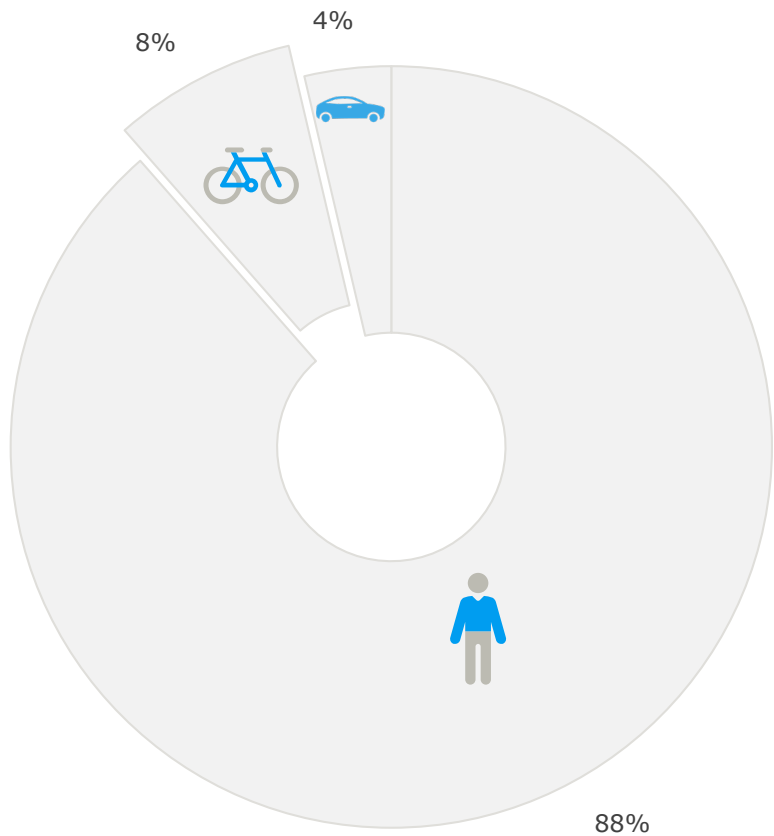
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# KOLLEKTIVTRANSPORTS ANDEL AF Pendlerture i Greater Copenhagen



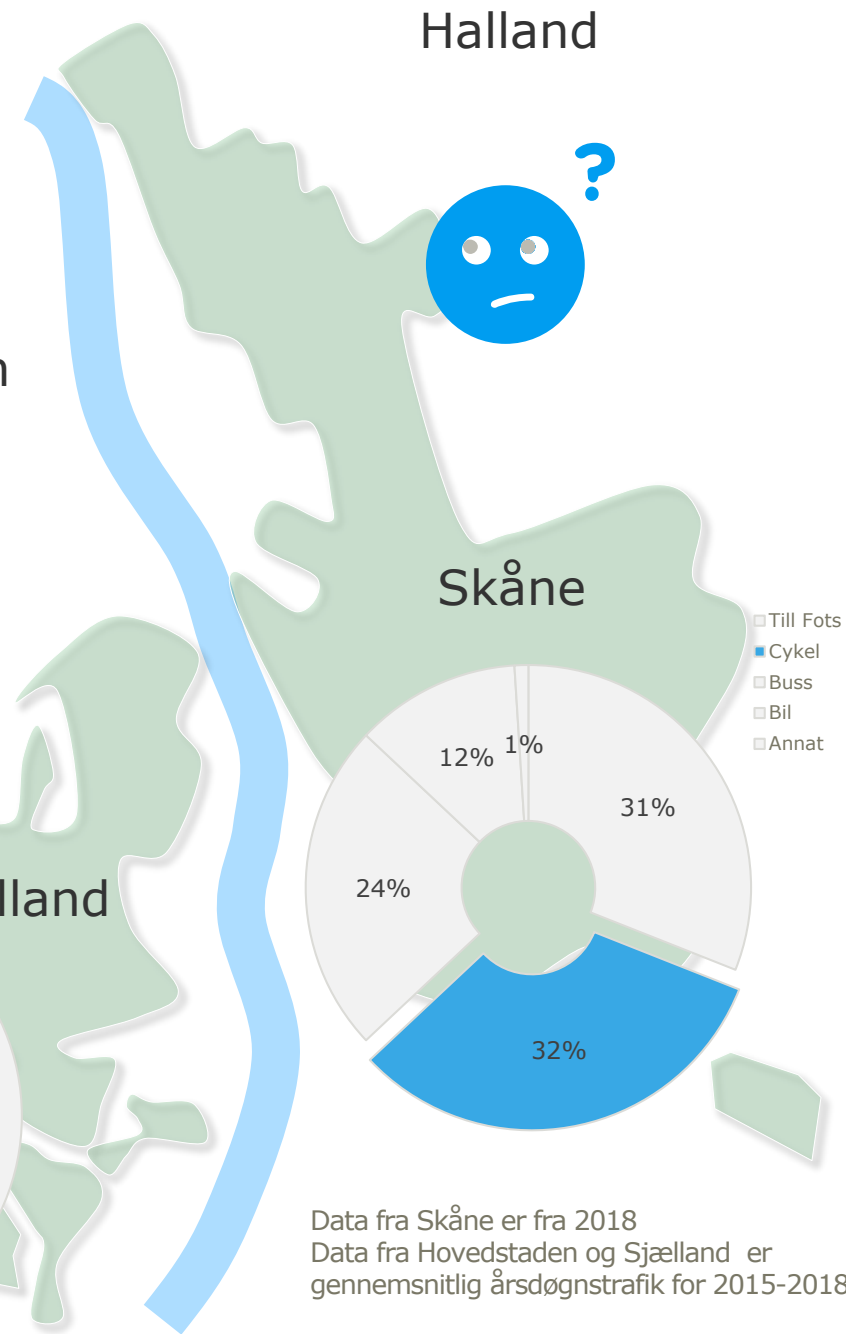
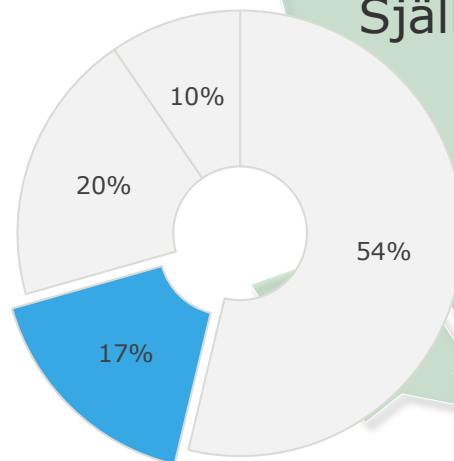
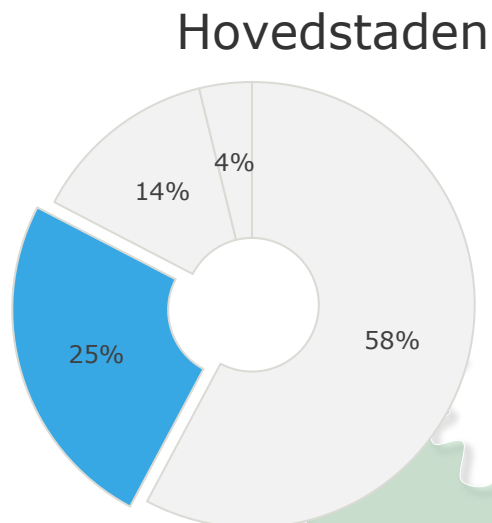
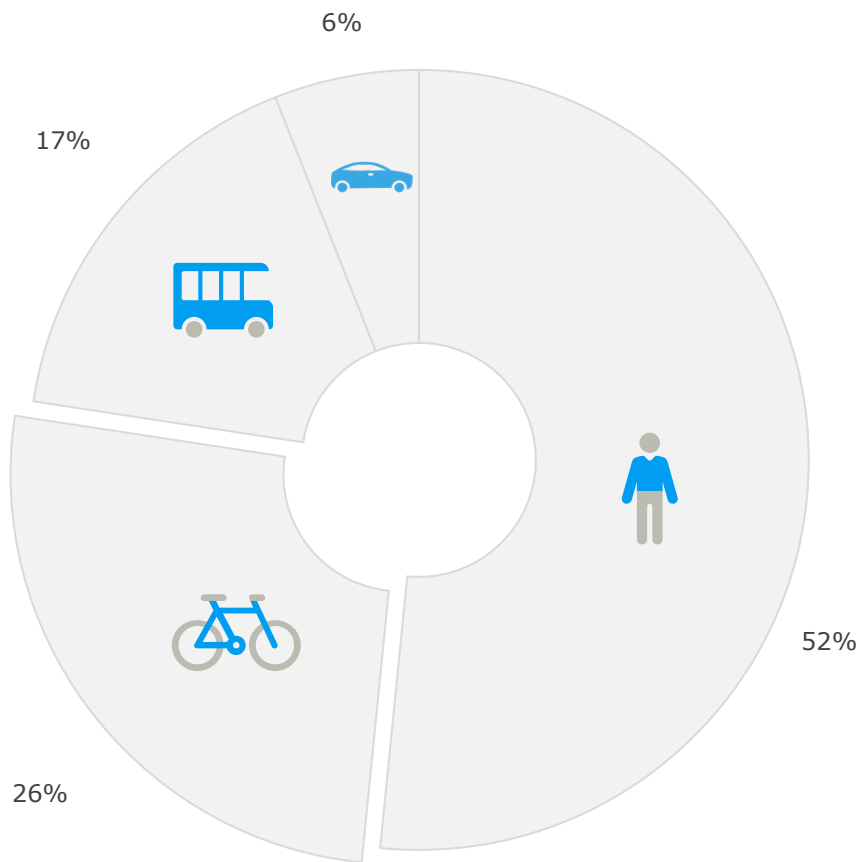
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Halland er fra 2014  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# TILBRINGERTRAFIK TIL BUS – PENDLERTURE

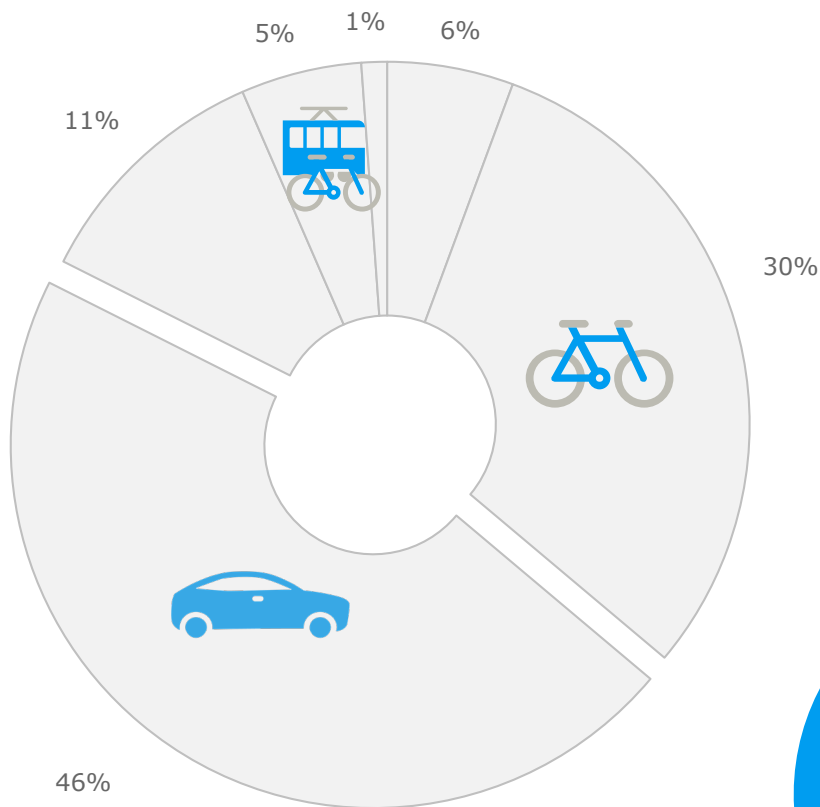


Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsgennemsnit for 2015-2018

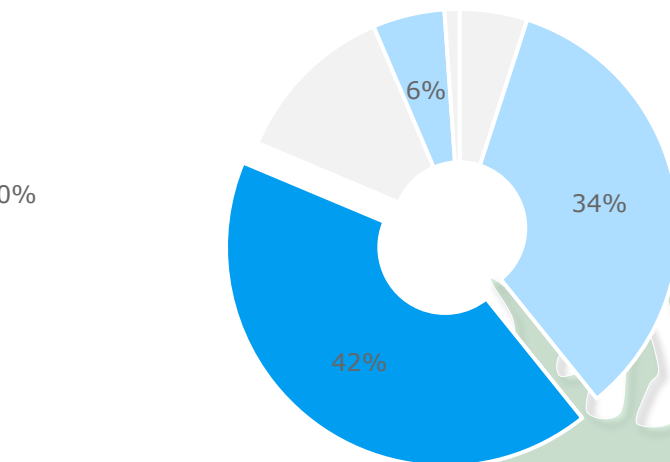
# TILBRINGERTRAFIK TIL TOG – PENDLERTURE



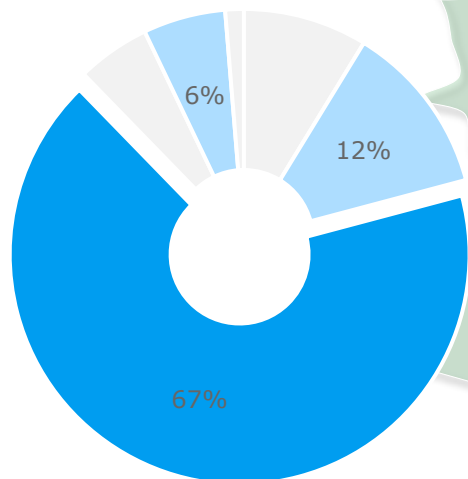
# ANDEL AF PENDLERTURE FORDELT PÅ TRANSPORTMIDDEL, HVOR PENDLEREN BOR MAX 2 KM FRA EN STATION OG HAR MAX 2 KM FRA EN STATION TIL ARBEJDE



Hovedstaden



Sjælland



Halland



Skåne

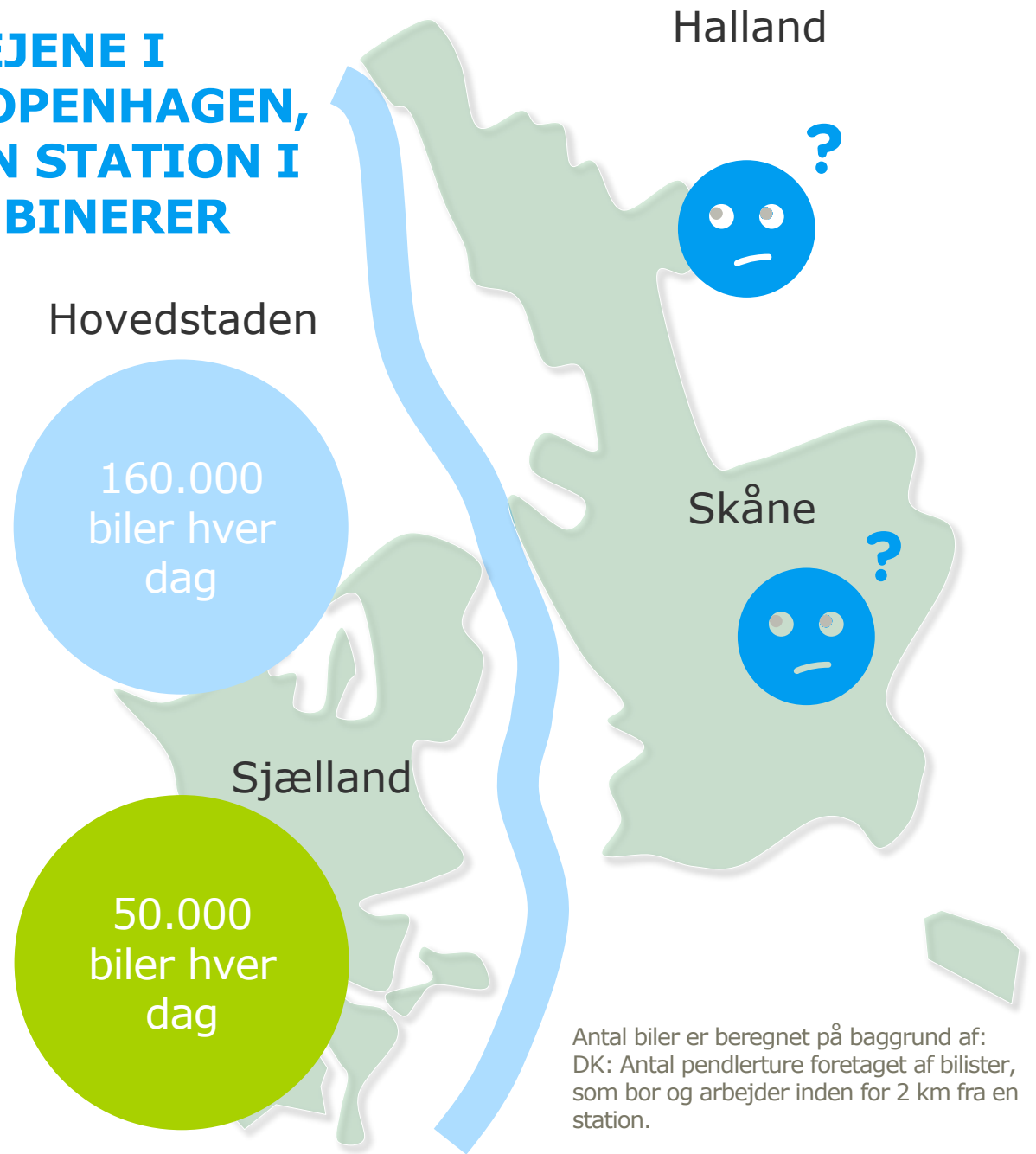


Der findes ikke data fra Halland og Skåne til at belyse dette. Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018.

# ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



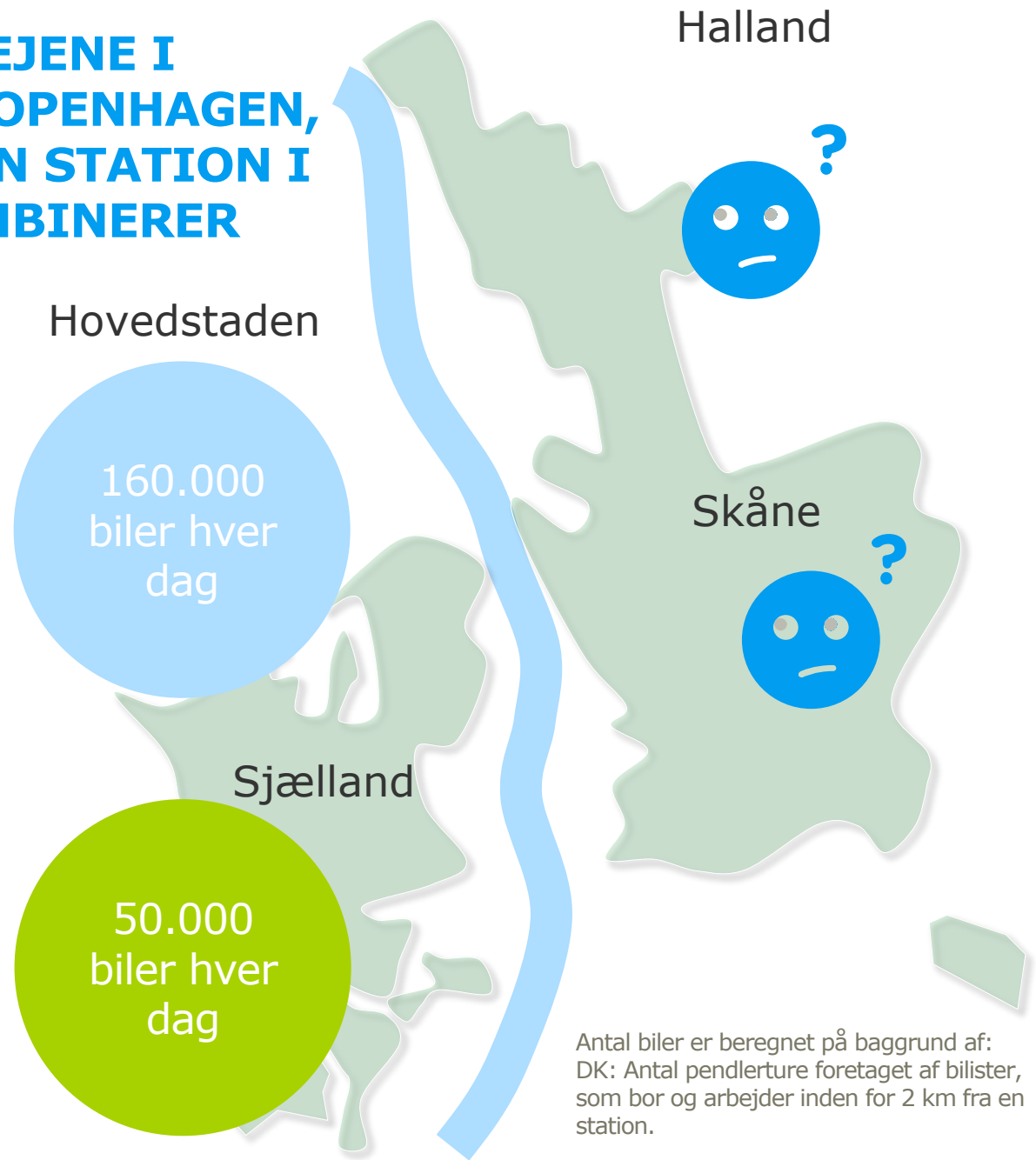
35 % af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



Antal biler er beregnet på baggrund af:  
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister,  
som bor og arbejder inden for 2 km fra en  
station.

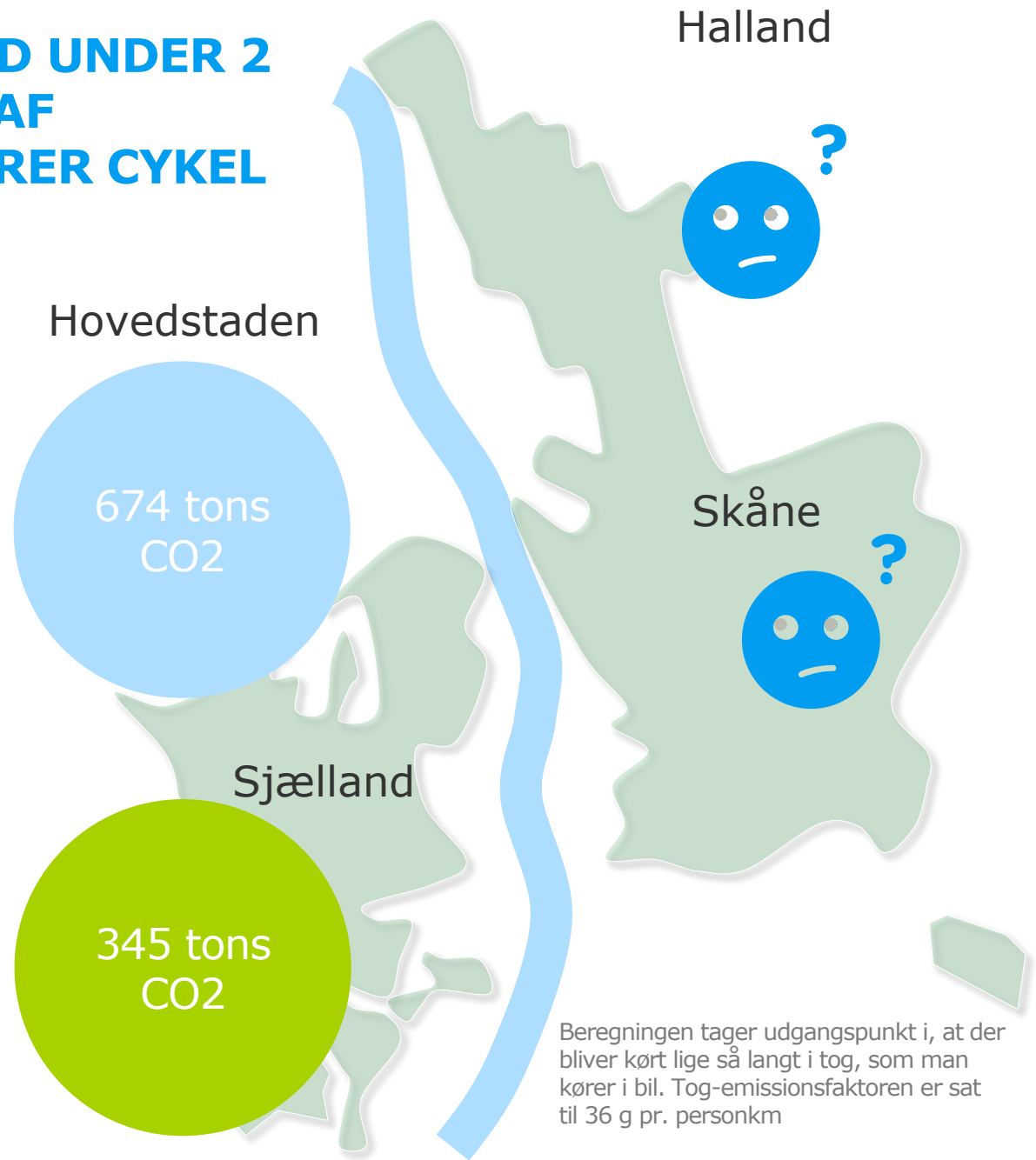


# ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



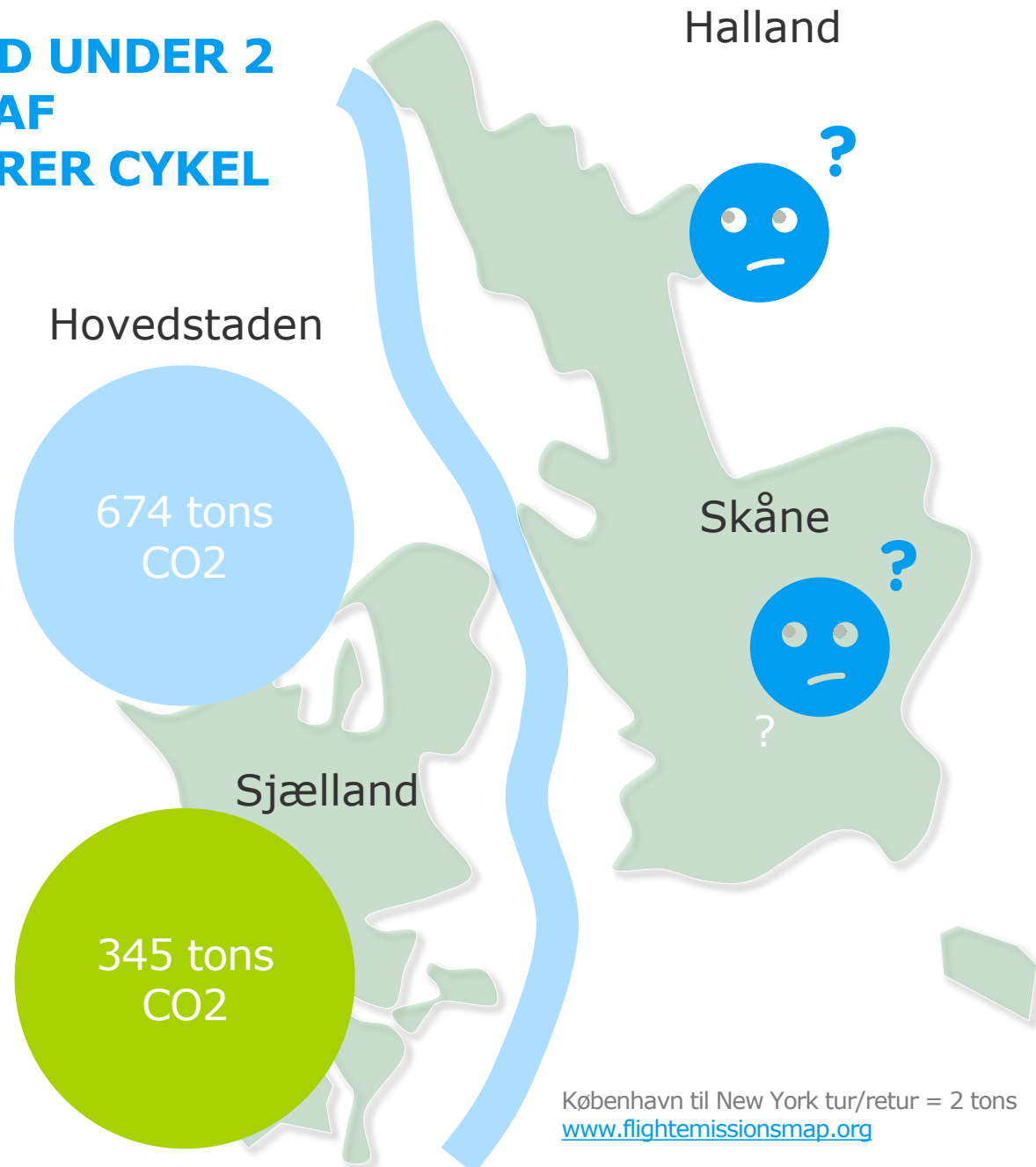
Antal biler er beregnet på baggrund af:  
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister,  
som bor og arbejder inden for 2 km fra en  
station.

# CO<sub>2</sub>-REDUKTION, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



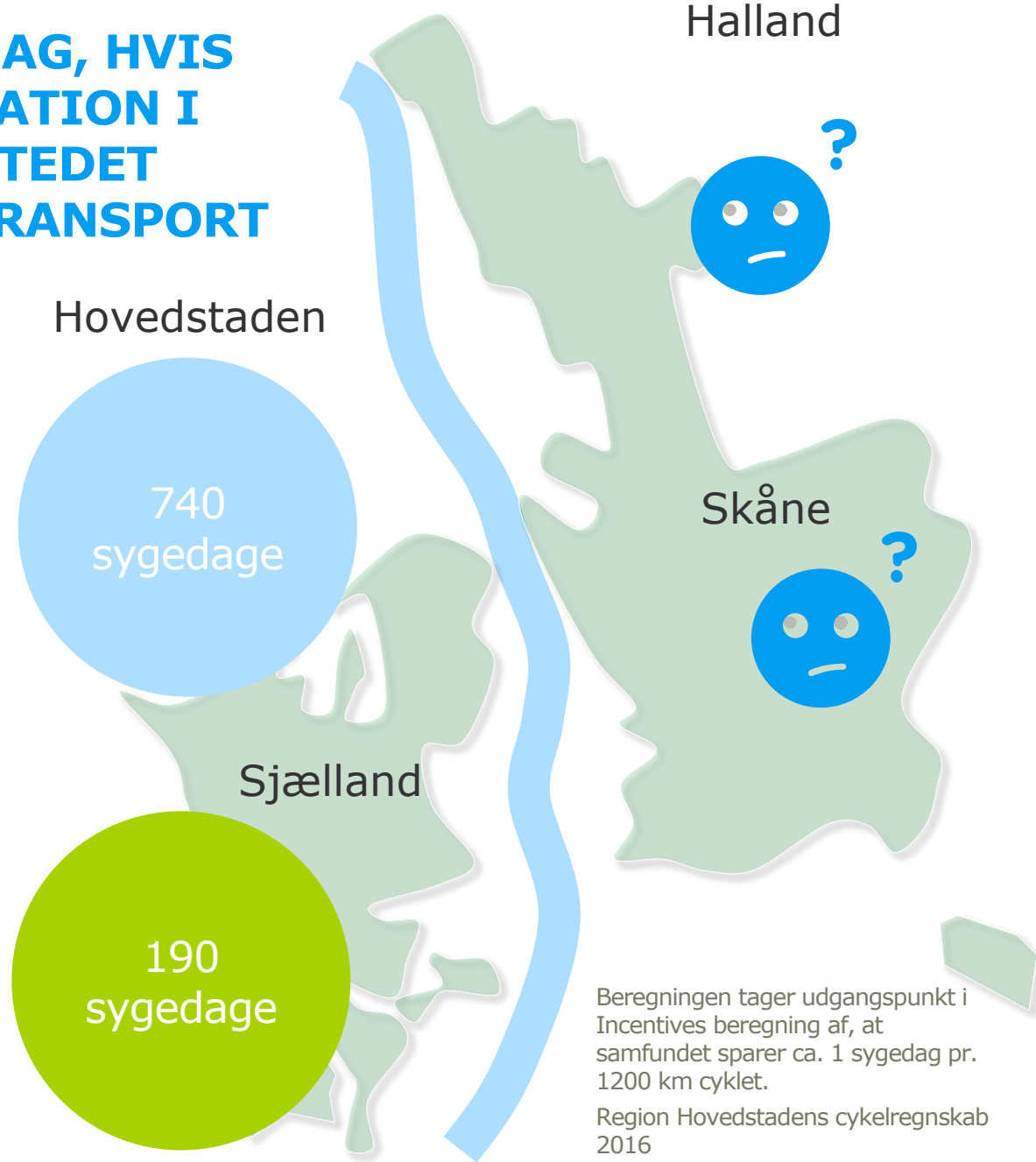
Beregningen tager udgangspunkt i, at der bliver kørt lige så langt i tog, som man kører i bil. Tog-emissionsfaktoren er sat til 36 g pr. personkm

# CO2-REDUKTION, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



København til New York tur/retur = 2 tons  
[www.flightemissionsmap.org](http://www.flightemissionsmap.org)

# REDUKTION I ANTAL SYGEDAGE PR. DAG, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



# SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



Beregningsen tager udgangspunkt i en samlet samfundsgevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.

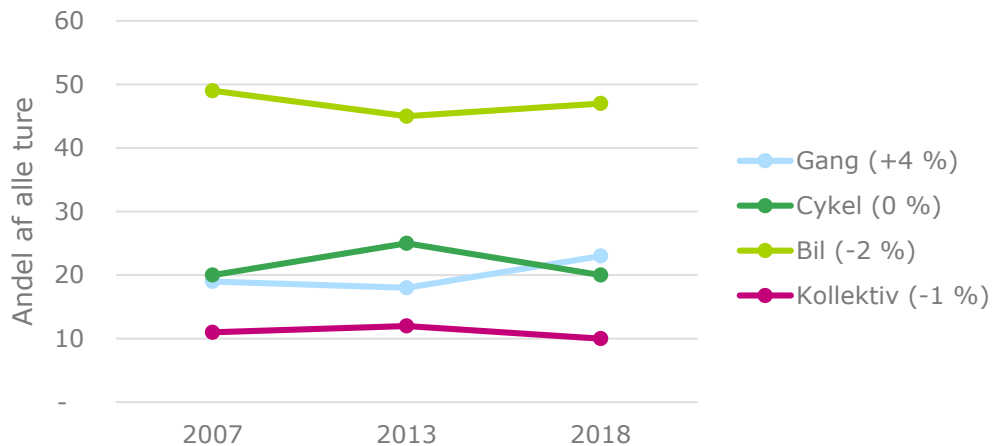
COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

# UDVIKLING I ANDEL AF TURE I %



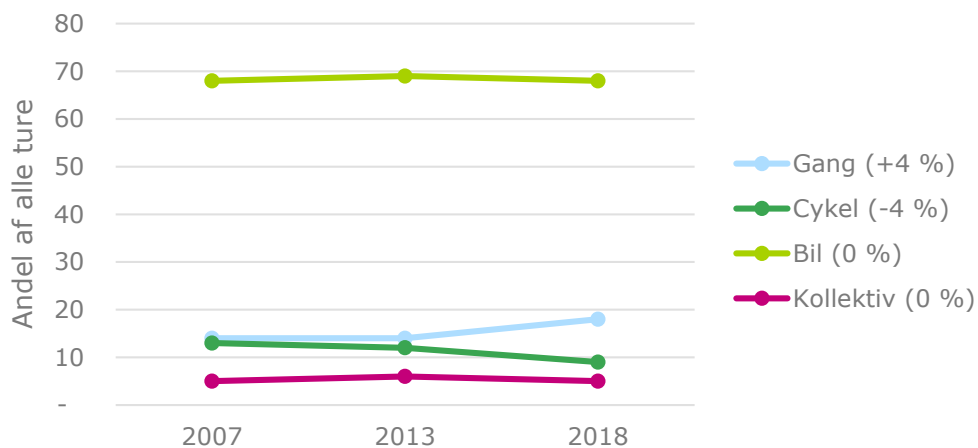
### Hovedstaden %



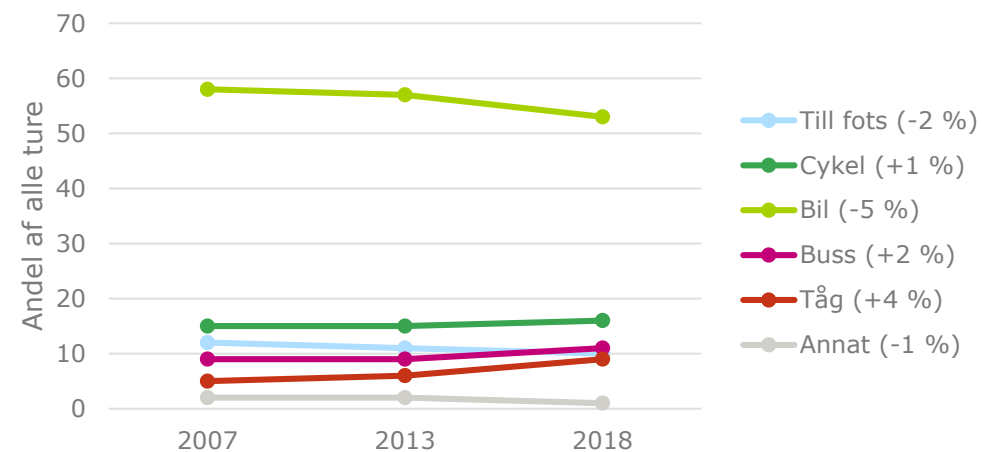
### Halland %



### Sjælland %



### Skåne %

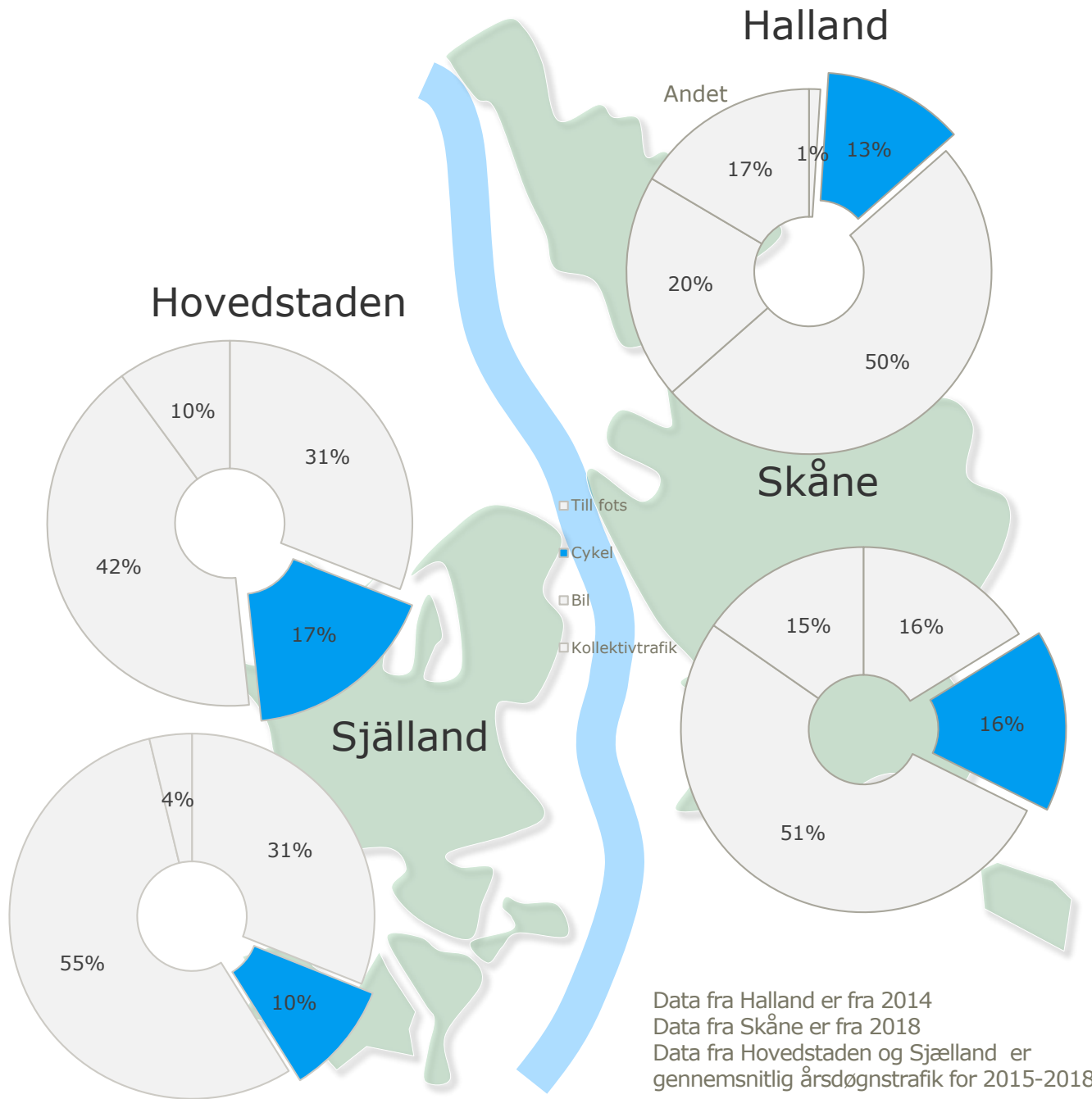
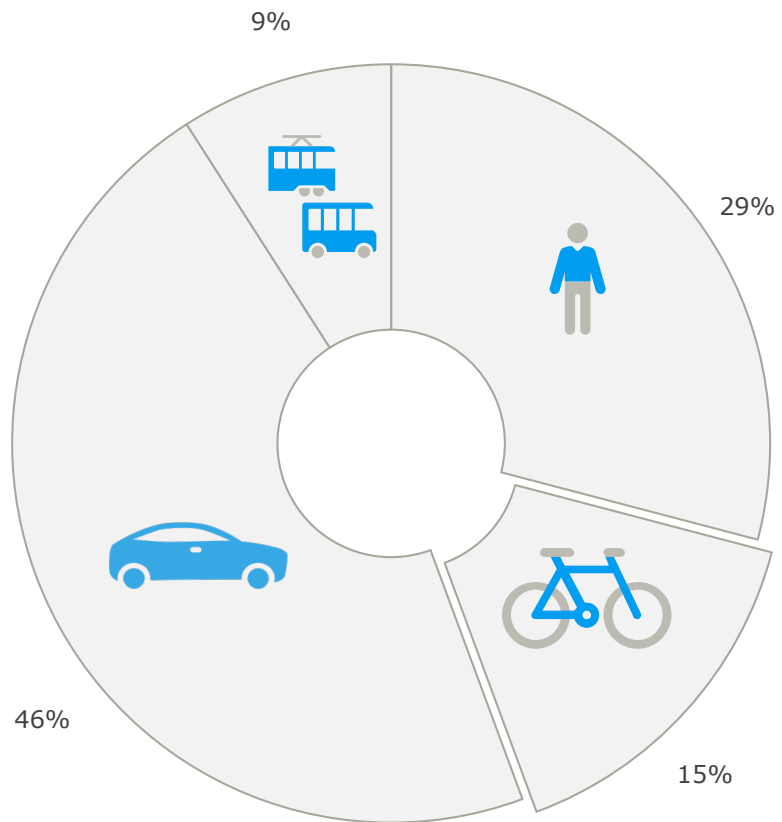


# CYKELTURISME OG REKREATIV CYKLING



RAMBOLL

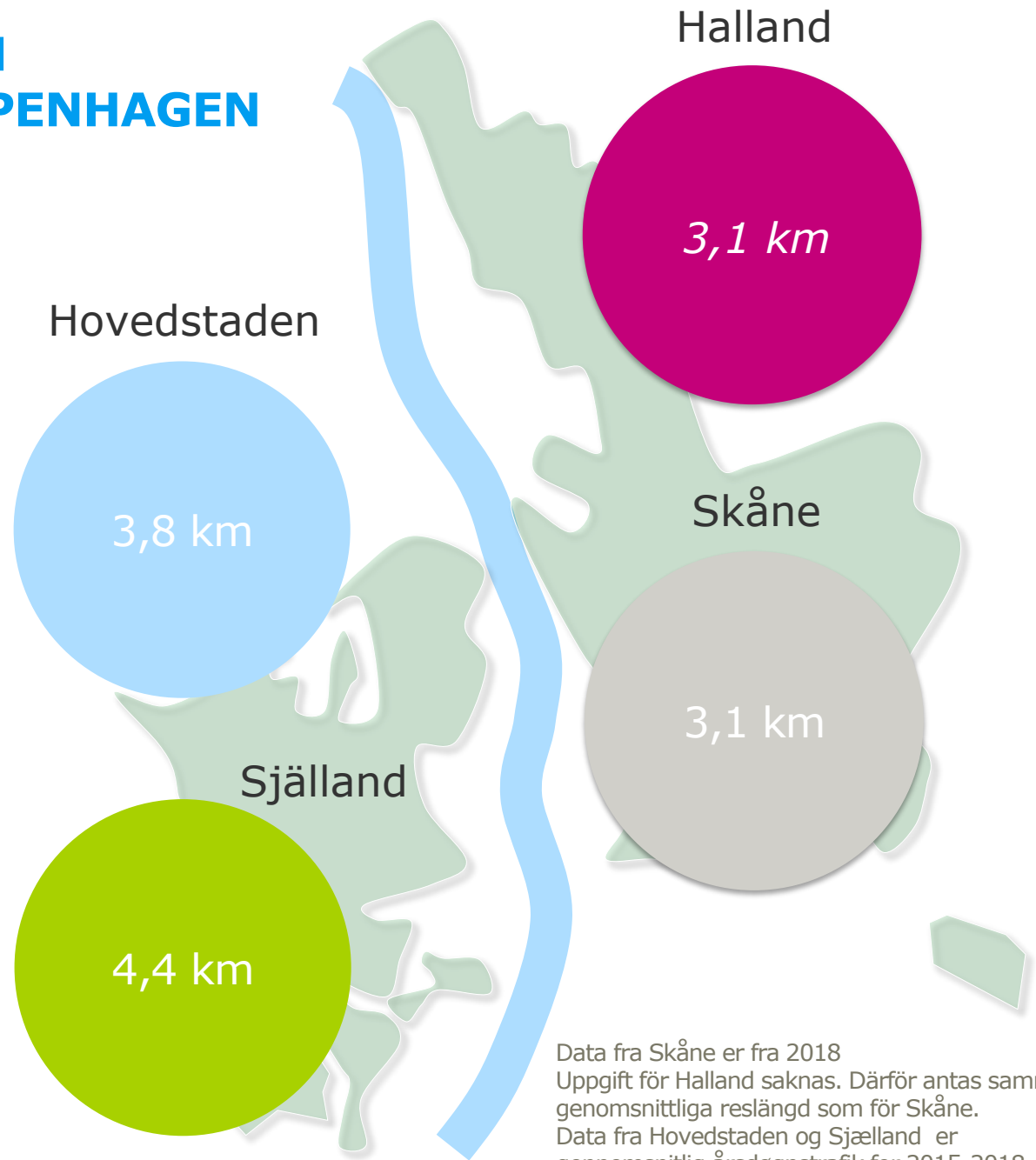
# MODAL SPLIT FRITIDSTURE



Data fra Halland er fra 2014  
 Data fra Skåne er fra 2018  
 Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

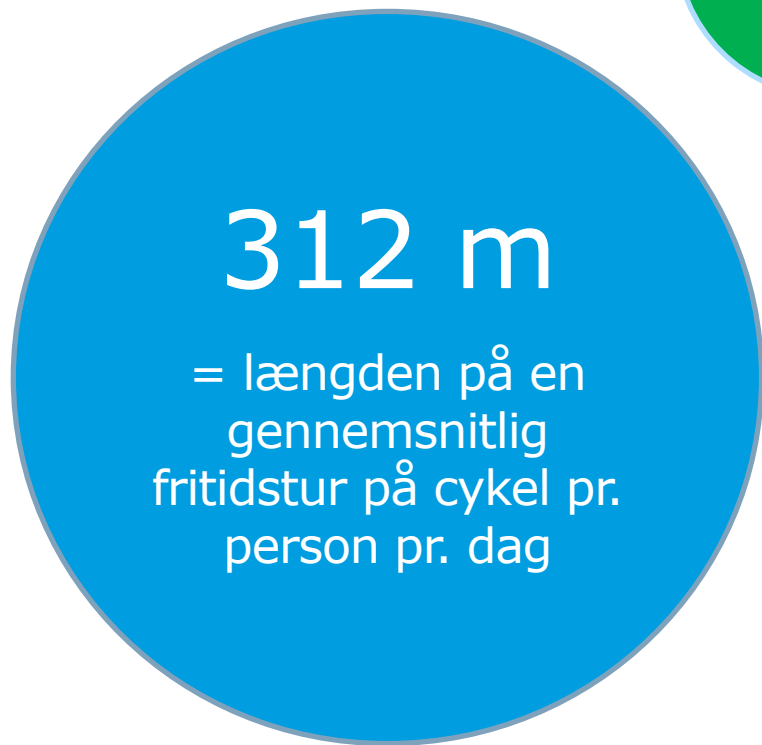


## GENNEMSNITLIG TURLÄNGDE FOR EN FRITIDSTUR PÅ CYKEL I GREATER COPENHAGEN



Data fra Skåne er fra 2018  
Uppgift för Halland saknas. Därför antas samma genomsnittliga reslängd som för Skåne.  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# GENNEMSNITLIG TURLÄNGDE FOR EN FRITIDSTUR PR. PERSON PR. DAG I GREATER COPENHAGEN



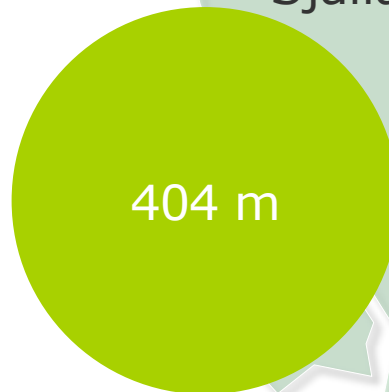
Holland



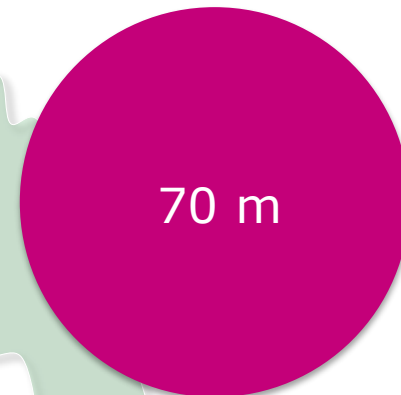
Hovedstaden



Sjælland



Halland

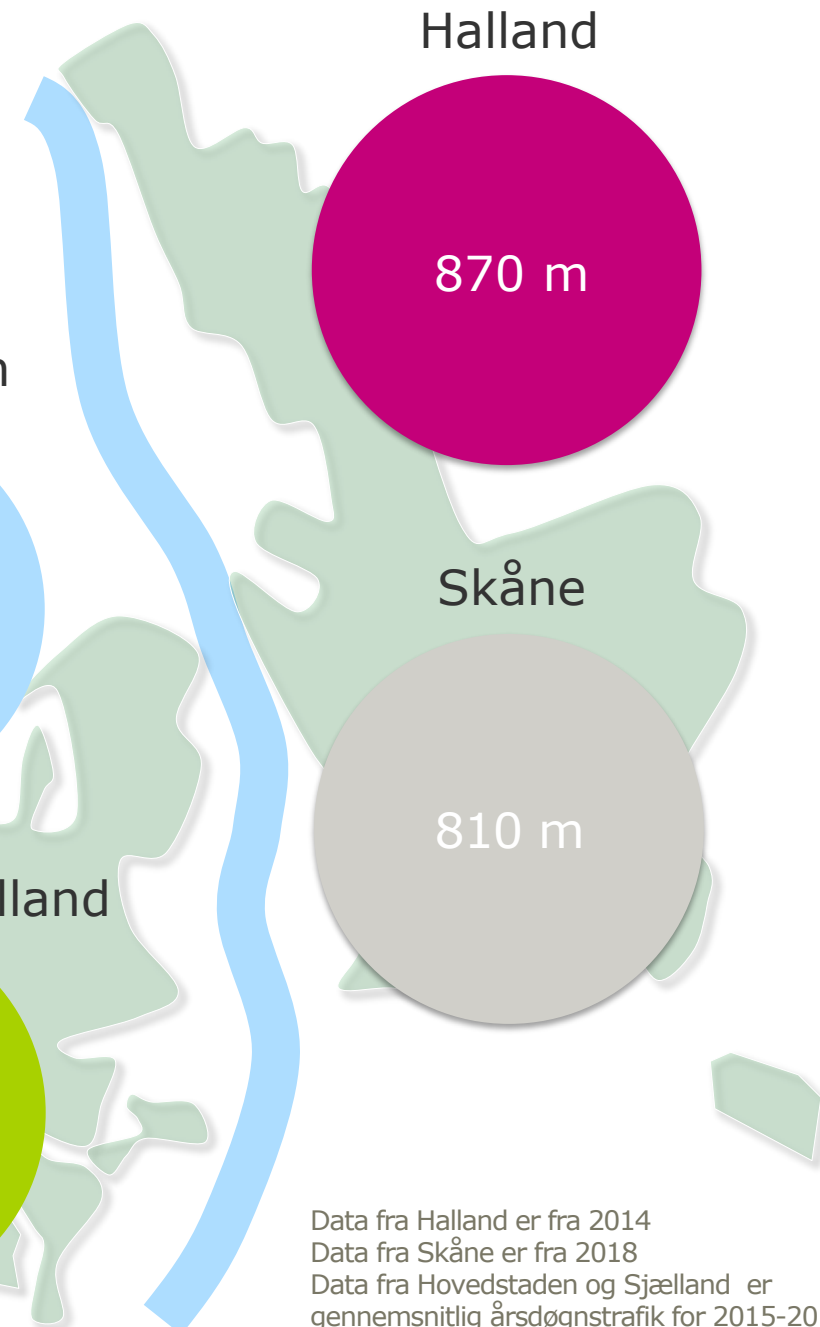
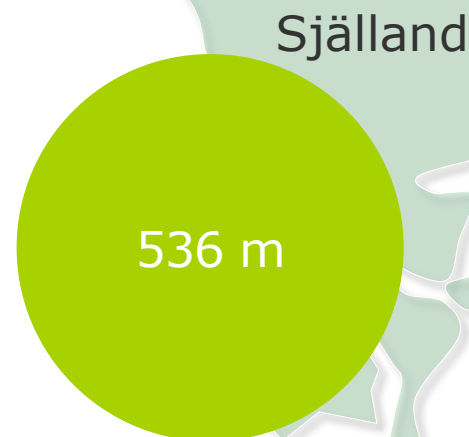
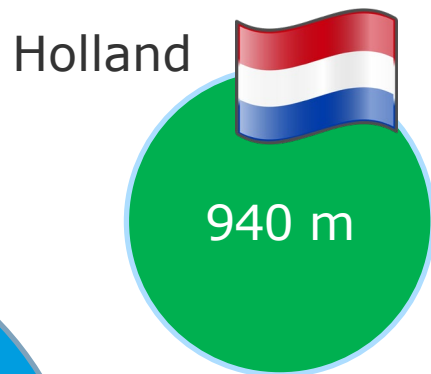


Skåne



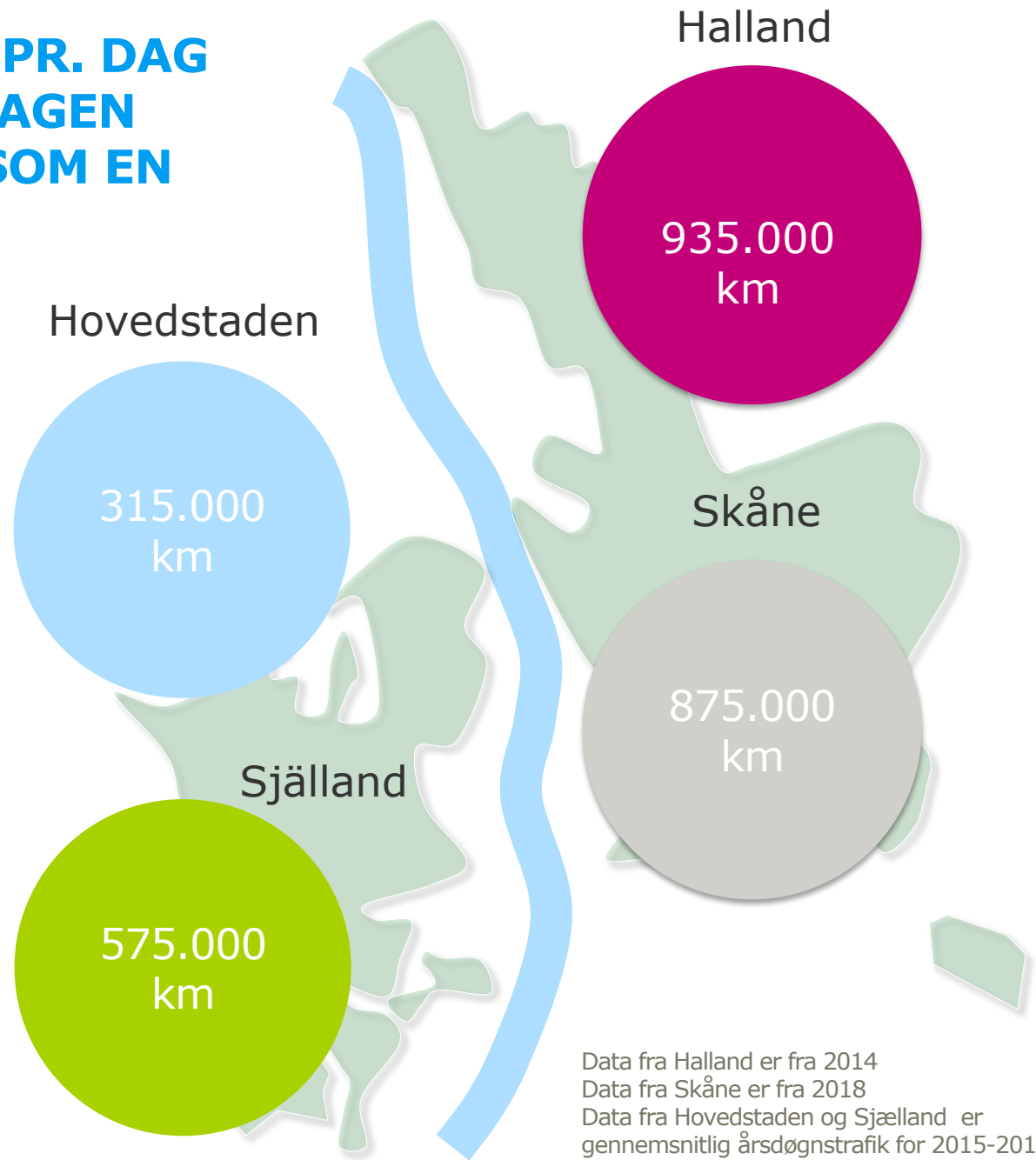
# I HOLLAND CYKLES DER DOBBELT SÅ MEGET I FRITIDEN, SOM I DANMARK.

HVIS GREATER COPENHAGEN SKAL NÅ SAMME NIVEAU, SKAL DER CYKLES SÅ MEGET MERE PR. PERSON PR. DAG



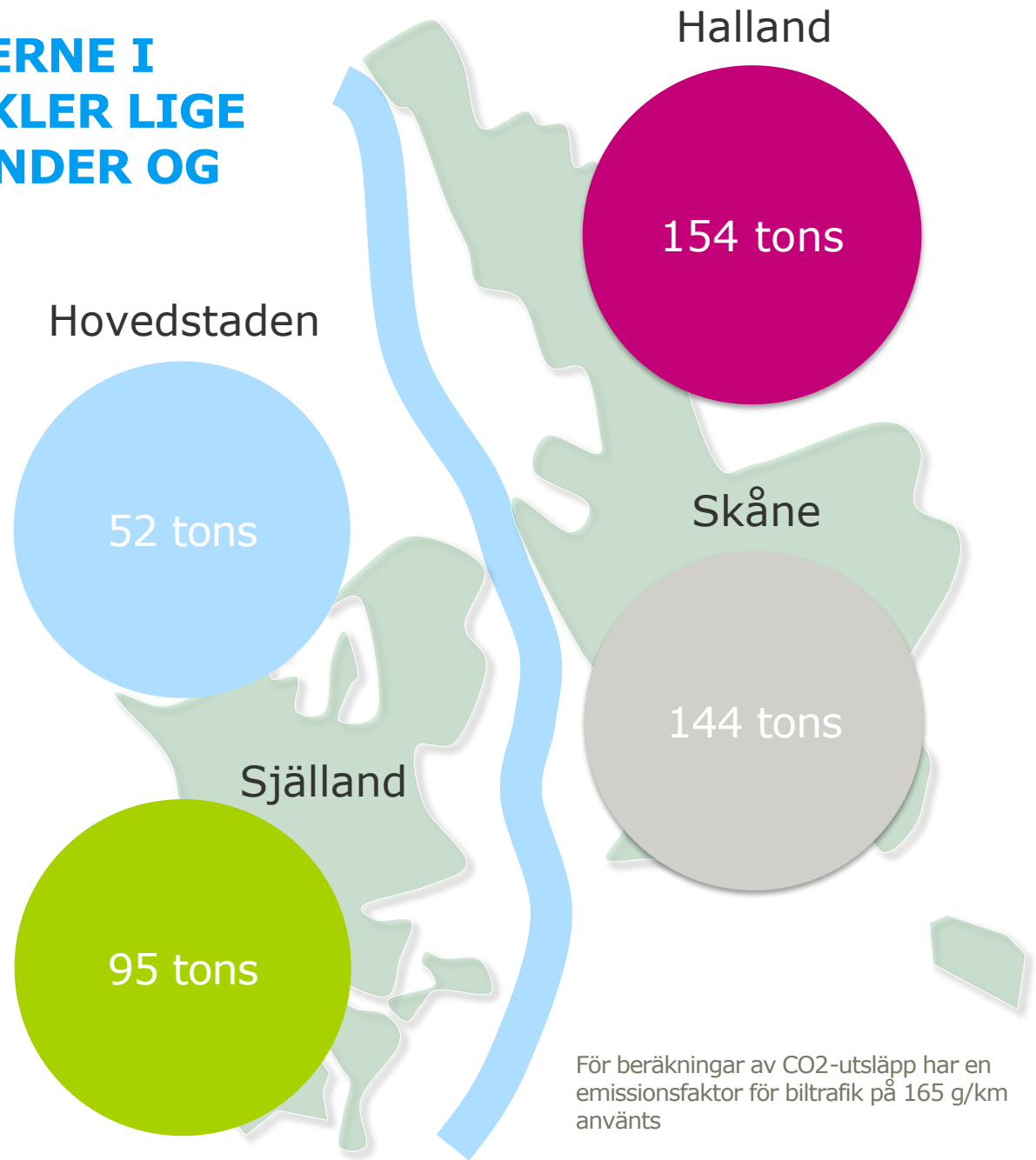
Data fra Halland er fra 2014  
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# EKSTRA KILOMETER CYKLET EKSTRA PR. DAG HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ MEGET I FRITIDEN SOM EN HOLLÆNDER



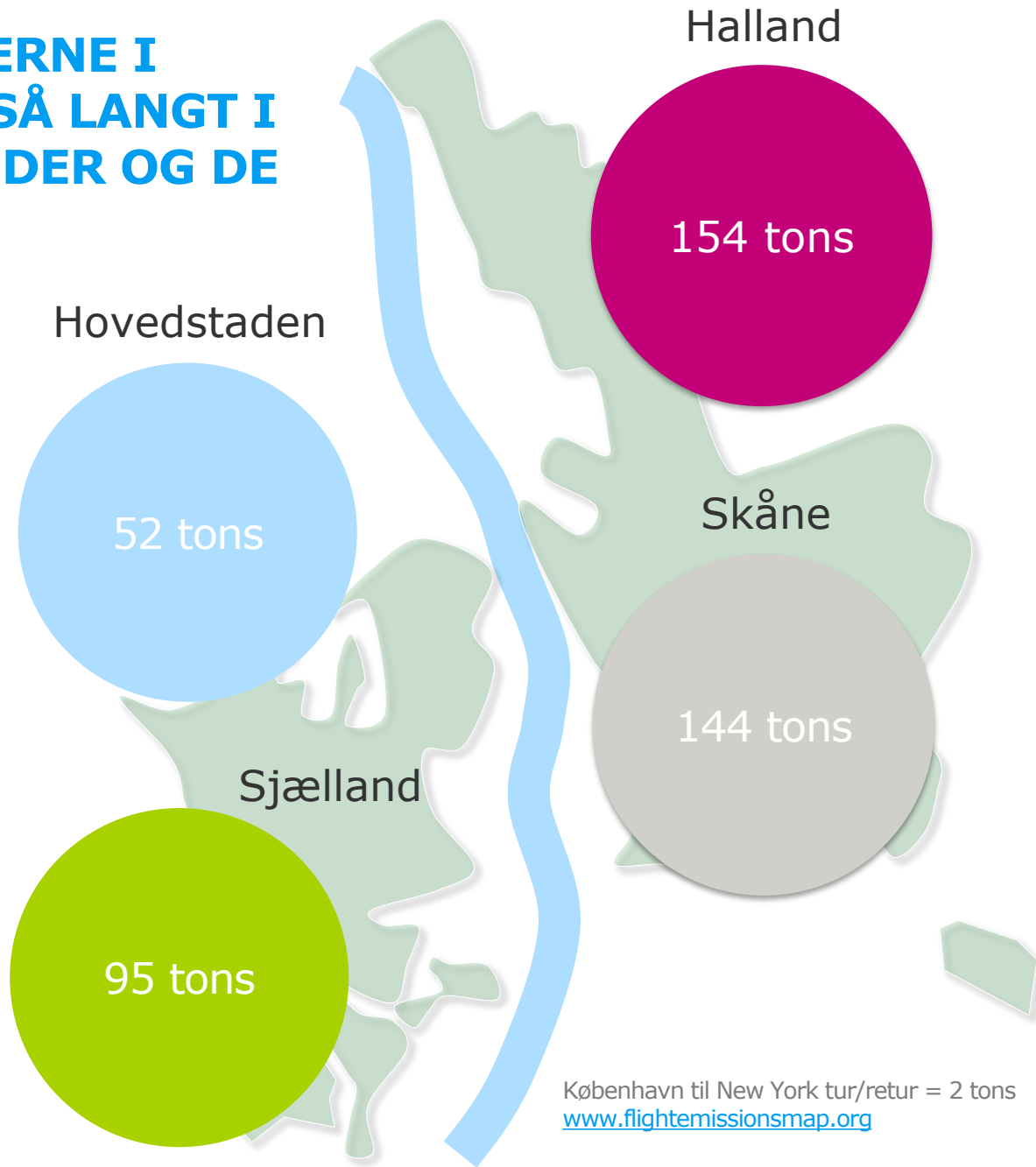
Data fra Halland er fra 2014  
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

# CO2-REDUKTION PR. DAG HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN HVER DAG CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN SOM EN HOLLÆNDER OG DE CYKLEDE KM ERSTATTER BILKM

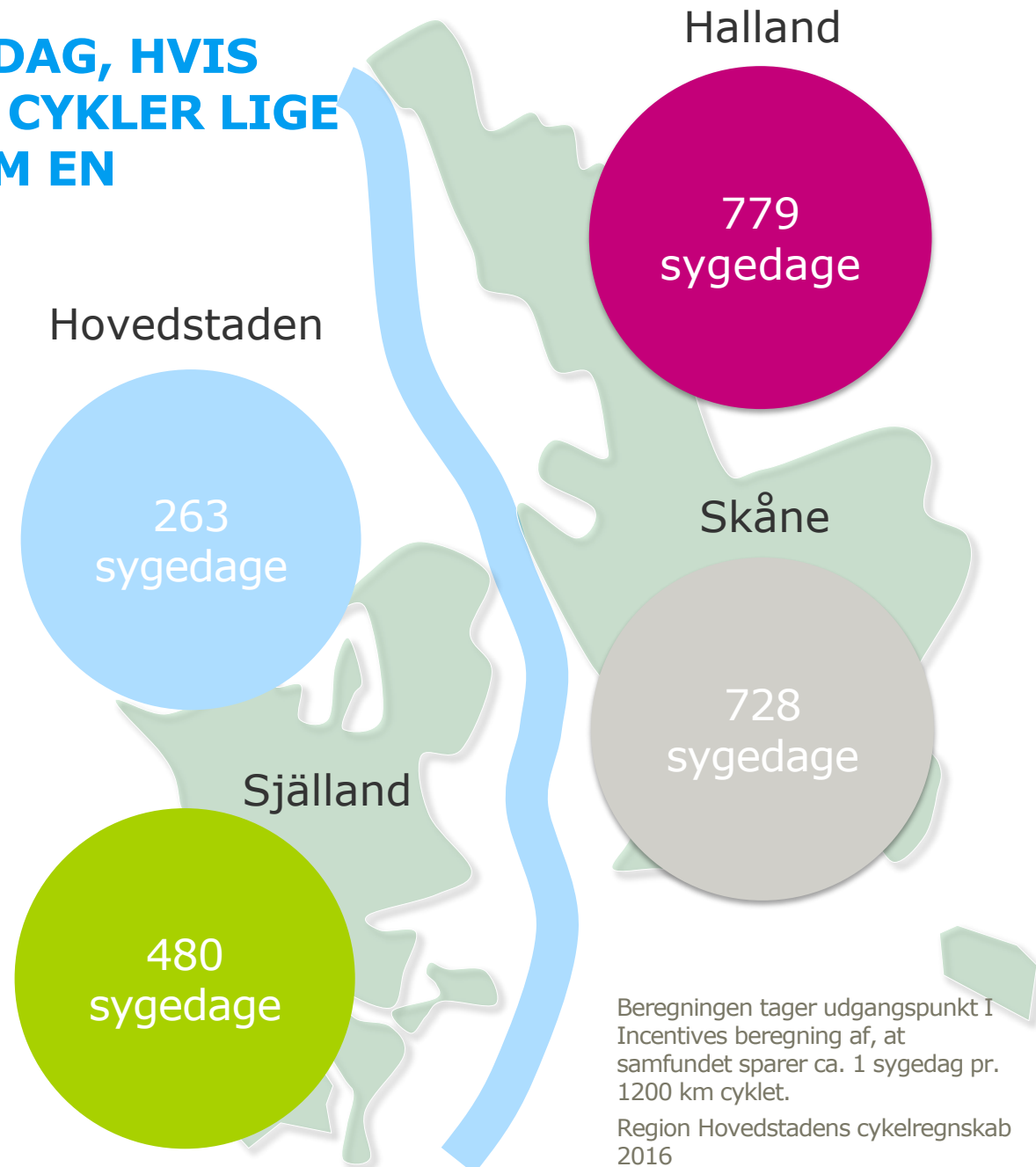


För beräkningar av CO2-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts

# CO2-REDUKTION PR. DAG HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN HVER DAG SOM EN HOLLÆNDER OG DE CYKLEDE KM ERSTATTER BILKM



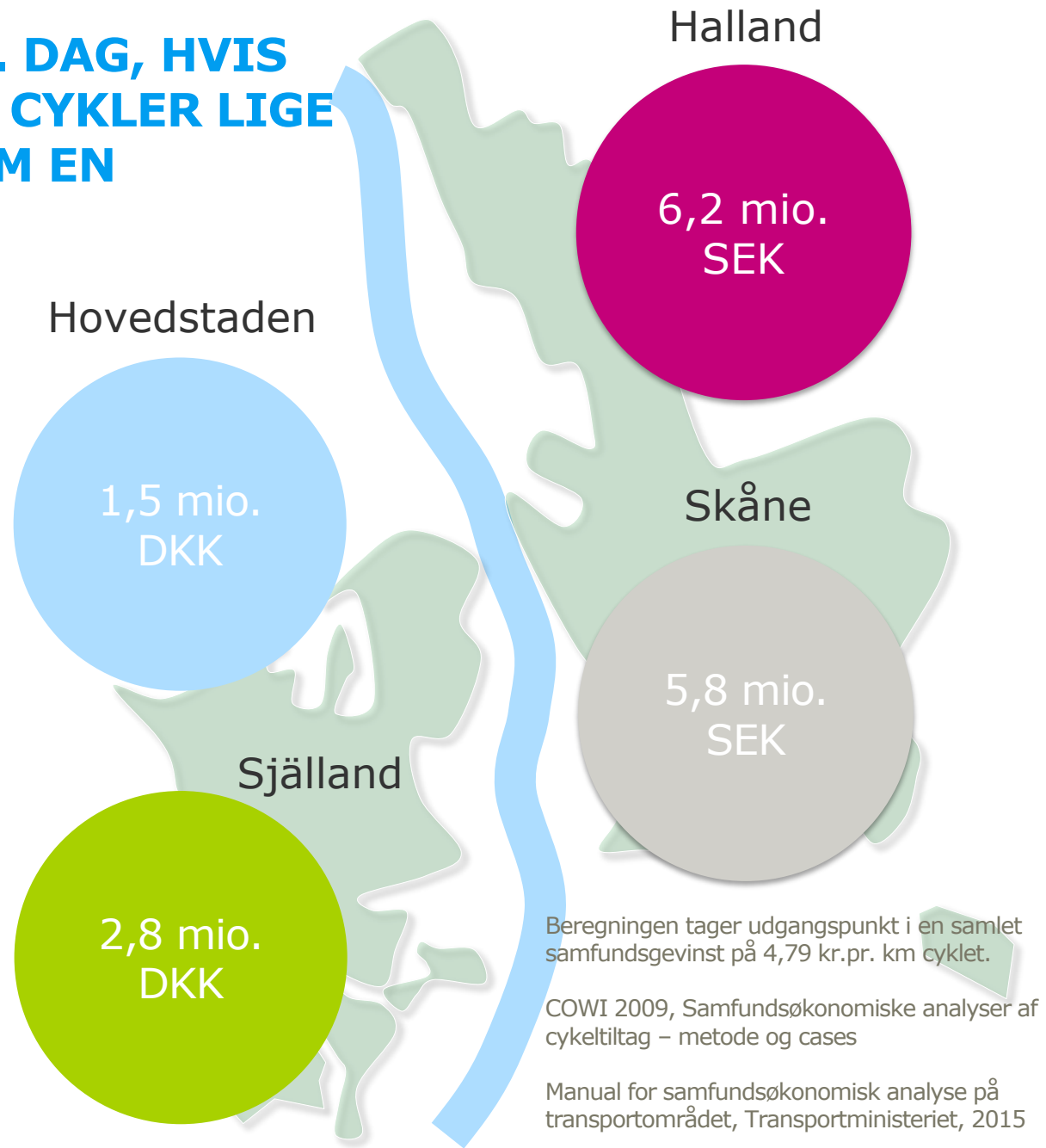
# REDUKTION I ANTAL SYGEDAGE PR. DAG, HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN OM DAGEN SOM EN HOLLÄNDER



Beregningen tager udgangspunkt i Incentives beregning af, at samfundet sparer ca. 1 sygedag pr. 1200 km cyklet.

Region Hovedstadens cykelregnskab 2016

# SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN OM DAGEN SOM EN HOLLÆNDER



Beregningen tager udgangspunkt i en samlet samfundøkonomisk gevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.

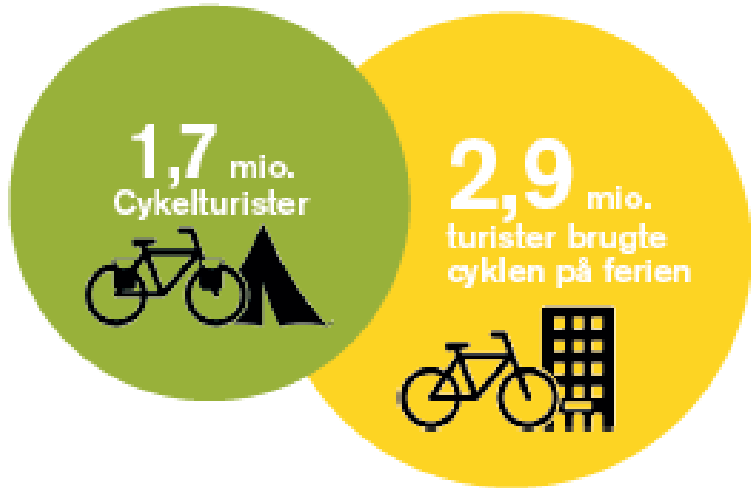
COWI 2009, Samfundøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

Manual for samfundøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015



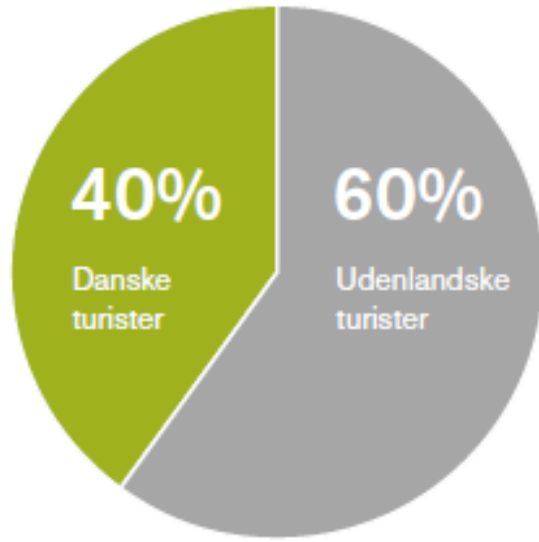


HUR STOR ÄR POTENTIALEN FÖR ÖKAD CYKELTURISM I GREATER COPENHAGEN?



Stigning på 13 % fra 2014 til 2017

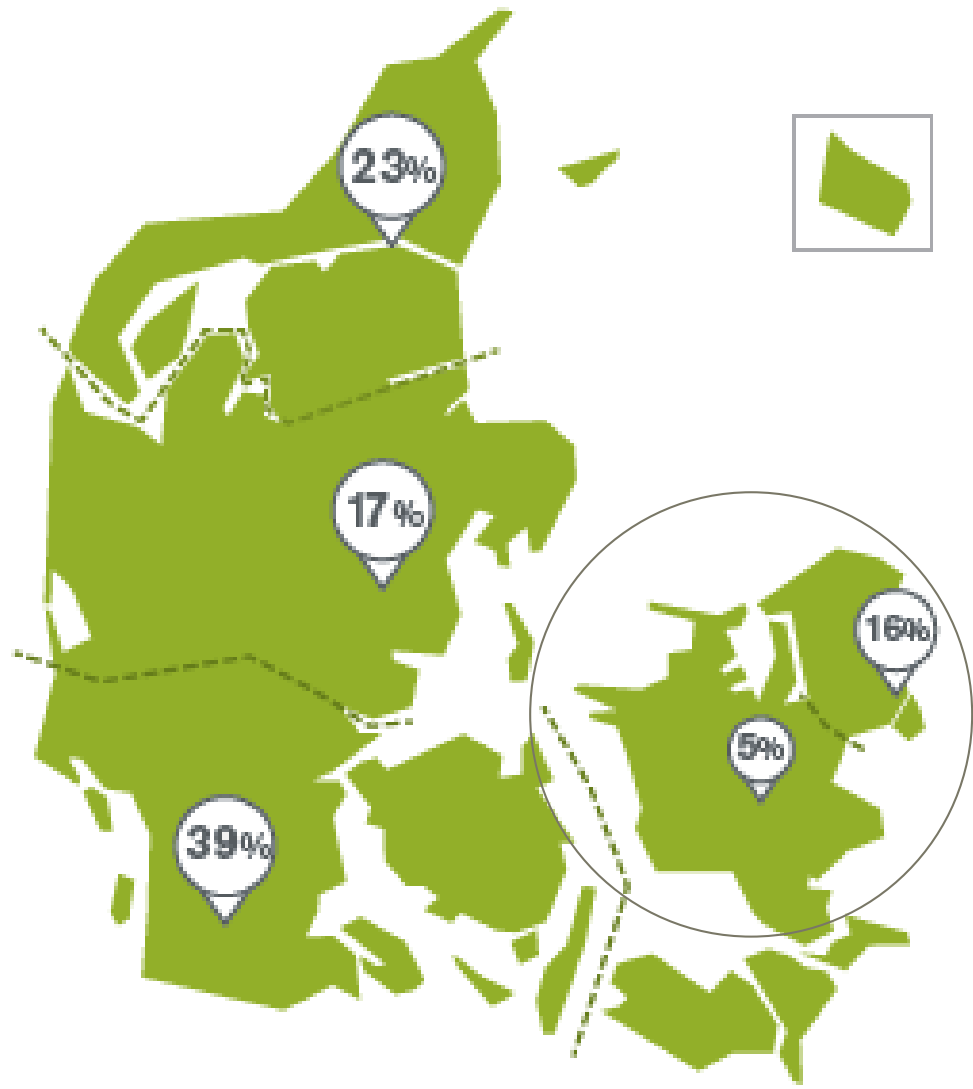
Danske cykelturisters dagsforbrug: 950 kr.  
 Udenlandske cykelturisters dagsforbrug: 850 kr.



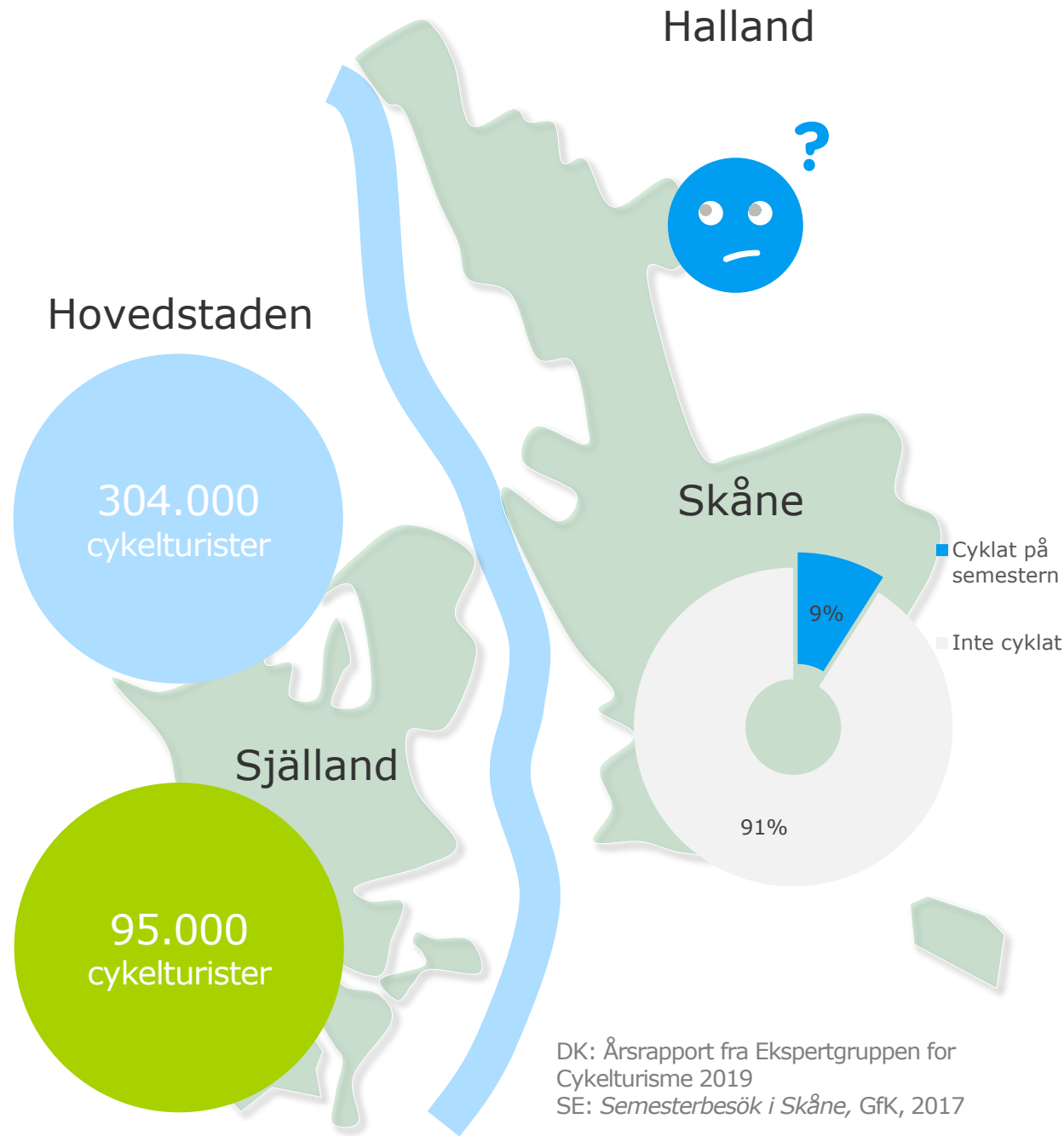
Tyskland	40%
Norge	5%
Sverige	3%
Holland	2%
Øvrige udland	11%

Figur 2  
 Cykelturister fordelt på nationalitet, 2017

Figur 3  
 Andel af cykelturister pr landsdel



# ANTAL CYKELTURISTER ÅRLIGT I REGION HOVEDSTADEN OG REGION SJÆLLAND





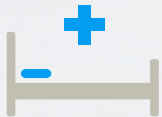


DK: Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019  
SE: Semesterbesök i Skåne, GfK, 2017

# ANTAL MIO. DKK CYKELTURISTER BRUGER PR. DAG I REGION HOVEDSTADEN OG REGION SJÆLLAND



# OVERBLIK OVER POTENTIALER PR. DAG PR. INDSATSOMRÅDE

	 Pendling med cykel	 Pendling med el-cykel	 Pendling med cykel i kombination med kollektiv transport	 Cykelturisme og rekreativ cykling
 Færre bilture	-200.000 ture	-230.000 ture	-210.000 ture <i>minimum*</i>	-
 Mindre CO2	-213 ton	-325 ton	-1.000 ton <i>minimum*</i>	-445 ton <i>minimum*</i>
 Færre sygedage	-1.150 dage	-1.700 dage	-930 dage <i>minimum*</i>	-2.250 dage <i>minimum*</i>
 Samfundsøkonomisk gevinst	+7,5 mio. DKK	+11 mio. DKK	+5 mio. DKK <i>minimum*</i>	+13 mio. DKK <i>minimum*</i>

## **FORSLAG TIL VISION**

**GREATER COPENHAGEN ER VERDENS BEDSTE  
CYKELMETROPOL, HVOR ALLE HAR MULIGHED FOR  
AT CYKLE BÅDE I HVERDAGEN OG I FRITIDEN.**





## FORSLAG TIL OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER:

- AT REDUCERE ANTALLET AF BILER PÅ VEJENE I MYLDRETIDEN I GREATER COPENHAGEN MED **100.000 BILER OM DAGEN**
- AT REDUCERE UDLEDNING AF CO2 FRA PENDLING MED **500 TON PR. DAG**
- AT REDUCERE ANTALLET AF SYGEDAGE I GREATER COPENHAGEN MED **2500 OM DAGEN**
- AT ALLE BORGERE CYKLER **LIGE SÅ MEGET SOM EN HOLLÆNDER I FRITIDEN**
- AT ØGE ANTALLET AF CYKELTURISTER I GREATER COPENHAGEN MED **25 %**
- AT INDSAMLE FLERE OG BEDRE **DATA OM CYKELTRAFIK** I GREATER COPENHAGEN

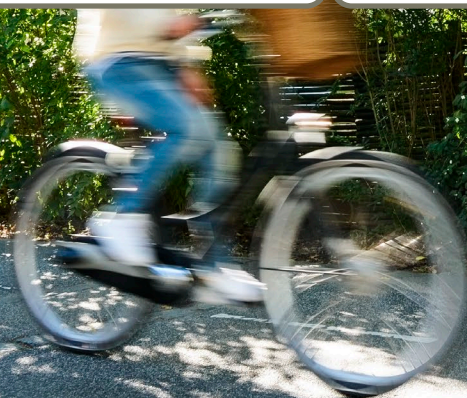
## Indsatsområder

Cykelpendling

Cyklen i kombination  
med kollektiv transport

Cykelturisme og  
rekreativ cykling

Cykelviden





## Delmål

Cykelpendling

At 50 % af alle i Greater Copenhagen, der bor i 30 minutters cykelafstand fra deres arbejde cykler til arbejde med alm. eller elcykel

Cyklen i kombination med kollektiv transport

At 50 % af alle, der bor max 2 km fra en station og har max 2 km fra stationen til arbejde kombinerer cykel og tog/bus

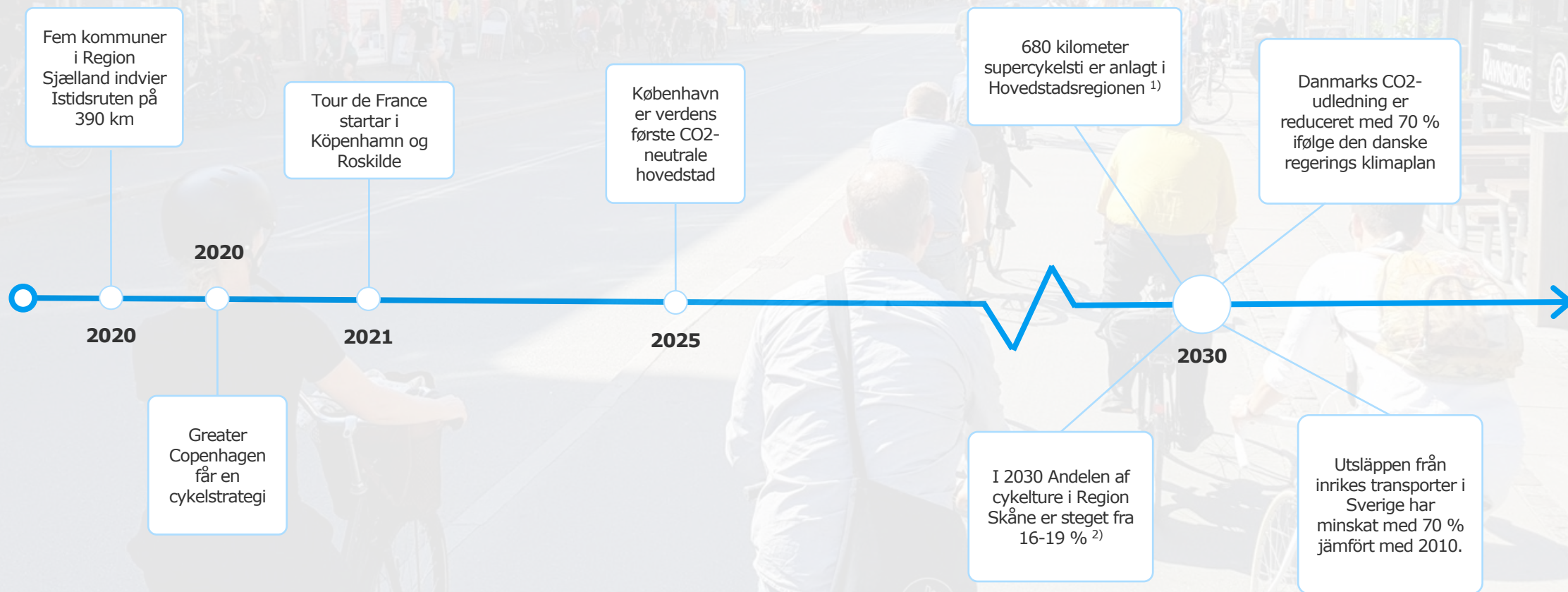
Cykelturisme og rekreativ cykling

At alle cykler 500 m mere om dagen i fritiden

Cykelviden

At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

# CYKLING I GREATER COPENHAGEN I FREMTIDEN



1) Supercykelstisamarbejdets Visionsplan 2017-2045  
2) Mål i Region Skånes cykelstrategi

# Greater Copenhagen er verdens bedste cykelmetropol, hvor alle har mulighed for at cykle både i hverdagen og i fritiden.

At reducere antallet af biler på vejene i myldretiden i Greater Copenhagen med 100.000 biler om dagen

At reducere udledning af CO2 fra pendling med 500 tons pr. dag

At reducere antallet af sygedage i Greater Copenhagen med 2500 om dagen

At alle cykler lige så meget som hollænderne i fritiden

Øge cykelturismen med 25 %

At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

## Cykelpendling

## Cykel i kombination med kollektiv transport

## Cykelturisme og rekreativ cykling

## Cykelviden

At 50 % af alle i Region Hovedstaden, der bor i 30 minutters cykelafstand fra deres arbejde cykler

At 50 % af alle i Greater Copenhagen, der bor under 2 km fra en station og arbejder 5 km fra en station kombinerer cykel og tog

At alle cykler 500 m mere i fritiden hver dag

At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Vision

Overordnede målsætninger

Indsatsområde

Indsatsområde

Indsatsområde

Indsatsområde

Delmål

Delmål

Delmål

Delmål

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

# FORBEHOLD

**Observera att sammanställningen av data och beräkningen av potential för cykling som gjorts i detta projekt baseras på resvaneundersökningar från olika tidpunkter. Definitioner, innehåll och metod för resvaneundersökningarna i Sverige og Danmark samt Halland og Skåne kan också skilja sig åt varför det kan finnas svagheter i jämförelserna och sammanställningarna.**

# DATAKILDER DK

1. **Region H og S: TU-data - gennemsnitlig årsdøgntrafik for årene 2015-2018.** De omfatter rejsende i alderen 10-84 år. Rejser imellem regionerne er medregnet til den region, hvor den rejsende har bopæl. De anførte CO2 emissioner er hentet direkte fra TU-data. Nærmere beskrivelse af TU kan findes her: <https://www.Cta.Man.Dtu.Dk/transportvaneundersoegelsen/om-tu>
2. **Beregningerne af sygedage tager udgangspunkt i Incentives beregning af, at samfundet sparer ca. 1 sygedag pr. 1200 km cyklet.** Region Hovedstadens cykelregnskab 2016
3. **Beregningerne af samfundøkonomisk gevinst tager udgangspunkt i en samlet samfundsgevinst på 4,79 kr. pr. km cyklet.** COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases. Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015. Sverige benytter de danske beregninger = 7 SEK pr. km
4. **CO2 CPH-NY:** [www.flightemissionsmap.org](http://www.flightemissionsmap.org)
5. **Kilde for Hollandske fritidsture: CYCLING FACTS 2018**  
(<https://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018>)
6. **Antal biler i myldretiden i Metropolen hver dag er i alt  $1.213.920/2 = 606.960$  biler**

Region	Antal bilture til arbejde	S gange 2
Reg H	425.089	425.089
Reg S	285.168	285.168
Skåne	196.805	393610
Halland	55.027	110053,3 601
I alt	962.089	1.213.920

# DATAKILDER SE

Huvudsakliga källor vad gäller Skåne och Halland är:

1. Resvaneundersökning Skåne 2018 -  
<http://beslutstod.Skane.Se/qvajaxzfc/opendoc.Htm?Document=documents%5cresvanor.Qvw&lang=en-us&host=qvs%40rspapp072&anonymous=true>
2. Resvaneundersökning Halland 2014
3. Potential för hållbart resande Skåne -  
<https://www.Arcgis.Com/apps/mapseries/index.Html?Appid=f4d2fad795874f95a3349c0b3dc06d32>
4. Cykelpotential för Halland -  
<https://regionhalland.Maps.Arcgis.Com/apps/mapseries/index.Html?Appid=a51fe1735f284e92b0ba8636a2dce17a>

Eftersom det inte har varit möjlighet att få tillgång till datan som ligger till grund för Hallands resvaneundersökning har antaganden gjorts utifrån skånsk data. Även vad gäller Skåne har vissa antaganden gjorts.

- Uppgifterna om arbetspendling grundas på ärendeslag "till arbetsplatsen" i respektive resvaneundersökning. Antalet resor liksom resornas längd antas vara lika från arbetet som till arbetet.
- Uppgifterna om fritidsresor grundas på ärendeslagen "nöje/fritidsaktivitet/släkt" och "motion/friluftsliv/träning" i Skånes resvaneundersökning och "nöjes- eller fritidsaktivitet" i Hallands resvaneundersökning.

## DATAKILDER SE

- Potentialen för arbetspendling med cykel utgår från respektive regions potentialstudie. De som enligt potentialstudien kan cykla till arbetet på 30 minuter antas i nuläget ta sig till arbetet enligt färdmedelsfördelningen för resor som är kortare än 10 km med ärende "till arbetsplatsen". Antalet resor till arbetsplatsen är enligt Skånes resvaneundersökning 0,6 resor per person och dag för förvärvsarbetande.
- Fördelningen avseende reslängd för resor till arbetet i Halland antas följa samma fördelning för respektive färd sätt som i Skåne.
- För beräkning av transportarbetet har den genomsnittliga reslängden för resor till arbetet som är under 10 km använts.
- För beräkningar av CO<sub>2</sub>-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts.



# Bilag 2: Bruttoliste af mulige indsatser til cykelhandlingsplanen

I arbejdet med at udforme cykelhandlingsplanen og udpege de vigtigste indsatser har over 40 Greater Copenhagen aktører spillet en lang række andre indsatser ind i foråret 2020. Der er blevet indmeldt over 200 indsatser og ikke alle er nået at blive drøftet eller fundet enighed om. Den samlede liste af indmeldte indsatser ses nedenfor. Indsatserne er listet tematisk.

## Pendling

1. Cykel på recept: Mulighed for at læger kan ordinere cykling som sundhedsfremmende aktivitet
2. Markedsføring af supercykelstier
3. Mindre strækninger i byerne for at muliggøre at skolebørn kan cykle til skolen
4. Etablering af nye cykelstier hver gang en vej bliver etableret
5. Cykelplanlægning i byudviklingsområder: Gode cykelmuligheder i nye bolig-og industriområder
6. Anlæg af nye cykelstier
7. Øget trafikikkerhed ved stikrydsninger
8. Cykelvenlige broer
9. Cykeltræning: Cykeltræningsbaner til børn
10. Bedre adgang til cykelparkering: Især ved skoler og i byer
11. Bedre samarbejde med Vejdirektoratet
12. Tilladelse af cykling i gågader
13. Mere arbejde med cykelturisme: Fx skiltning og branding
14. Årlige cykelpuljer: I det kommunale budget men også opfordring til statslige cykelpuljer så at man med fælles økonomi kan nå længere
15. Samarbejde med forskellige virksomheder om cykelfremme
16. Internt cykelpendlernet
17. En rolle for supercykelstier i samarbejdet 'Sjælland baner vejen'
18. Skattemæssige fordele for medfinansiering af elcykler til medarbejder: I dag vil en sådan løsning betyde at det går ud over øvrige personalegoder
19. Fokus på cykelturlængder op til 20 km fremfor 30 km: Da 30 km eventuelt er for langt for pendling
20. Mere cykeldata : Så at cykeltrafikken udenfor det statslige vejnet kan kortlægges
21. Langsigtet plan for investeringer i trafikrelateret infrastruktur fra Folketinget: Med mål om bedre mobilitetstilbud og etablering af statslig cykelpulje
22. Opstilling af obligatoriske planer og mål for cykeltrafikken
23. Målsætning om at en andel af de kortere og længere turer gennemføres på cykel
24. Øget samarbejde mellem nabokommuner
25. Forbedret infrastruktur og vejvisning
26. Udvikling af kommunale cykeludlejningssystem
27. Indførelse af 'grønne vågen-system' i trafikken: På den måde vil cyklisterne prioriteres og cyklens konkurrence til bilen vil symboliseres
28. Opdatering af regler ift. Cykeludvikling: I dag er man nødt til at anlægge cykelstier ved siden af bilveje (I Sverige)
29. Fælles betalingssystem for alle kommunale cykeludlejningssystem
30. Projekt med testning af udformning af cykelgader for at finde passende udformninger
31. Målbare delmålsætninger og overordnede mål
32. Målsætninger opdelt på by og landsby
33. Adfærdspåvirkende indsatser for at øge cyklingen
34. Videndeling om cyklens positive effekter: Gennem fx seminarier og sociale medier
35. Projekt for at få flere børn at cykle
36. Undersøge cykelbare veje der ikke endnu har cykelstier

## Kombinationsrejser

1. Større fokus på sikre cykelveje
2. Visning af afgangstider i cykelskuret: Undersøge hvis det kan have effekt på oplevelsen af skiftet
3. Cykelparkeringsnormer
4. Cykelrutenet
5. Markering af særligt gode skiftsteder for cykel og bus
6. Målsætning om at i 2025 er det udpeget et regionalt cykelnetværk der kobler op på de vigtigste trafikale knudepunkter
7. Målsætning om at i 2040 er det etableret et cykelnetværk af høj kvalitet der kobler på de vigtigste knudepunkter i Greater Copenhagen
8. Større fokus på kombinationsrejser med cykel og kollektivtrafik
9. Børns mobilitet: Projekt der fastholder at børn og unge tager cyklen og kollektiv transport i stedet for at blive kørt i bil
10. Højere cykelparkeringsstandard ved stationer og skiftsteder: Særligt fokus på tryghed og tyverisikring
11. Kollektivt system for bycykler: Så at cyklen kan bruges i kombination med kollektivtrafik eller til fods
12. Fælles platform for cykeludlejning og kollektive rejser
13. Målsætning om kombinationsrejser: Ud fra turens afstand og at en specifik andel af kollektive brugere starter eller afslutter turen med cykel
14. Masterplan om cykelparkeringsfaciliteter: Gennemgang af samtlige stationer og større busstop ud fra kvalitet, kapacitet og fremtidige behov og specifikke tiltag hvor det er brug for det. Dette bør ske i samarbejde med brugerne
15. Masterplan om cykelveje: Gennemgang af samtlige stationer og større busstop og specifikke tiltag hvor det er brug for det
16. Cykelparkeringsnorm med hensyn til lokale forhold i Greater Copenhagen: Analyse af aktuelle og fremtidige behov på alle steder så der vil være store forskelle mellem stationerne og retningslinjer for placering af cykelparkeringer
17. Målsætninger om kvalitet og kvantitet i forhold til cykelparkeringer ved stationer
18. Målsætning om kvalitet i forhold til cykelveje der fører til stationer
19. Målsætning om øget brug af cykelparkeringer og vurdering af hvilke potentialer der findes
20. Målsætning om reduceret antal bilparkeringspladser ved stationer
21. Flere kilder til finansiering af projekter: I dag er det en udfordring at størstedelen er kommunalfinansieret
22. Flere cykelparkeringer ved stationer for at understøtte flere kombinationsrejser med cykel og tog
23. En cykelparkeringsnorm: Med fastsætning af den maksimale belægningsprocent for at sikre bedre forhold for kombinationsrejser
24. Fælles standarder ved design af nye stationer
25. Optimeret cykelmedtagning og justere betalingsstruktur for pendlere der kombinerer med cykel i nye S-tog
26. Mulighed for trafikinformation af foreslå kombinationsrejser med cykel
27. Beregning af hvilke rejser der vil være en rejsetidsbesparelse at kombinere cykel og tog
28. Fælles mål om flere kombinationsrejser
29. Udbygning og oprustning af supercykelstivejnettet
30. Øget fokus på tværgående supercykelstier
31. Bedre kobling mellem knudepunkter
32. Bedre forhold for kombinationsrejser med cykel og kollektivtrafik
33. Opgradering af cykelparkering og infrastruktur ved stationer og stoppesteder
34. Flere by- og pendlercykler i hele regionen
35. Større cykelprojekt uden for København
36. Flere projekter der minder om Ny Mobilitet-projektet men med cykel i kombination med kollektivtrafik-pakke
37. Automatiske cykelslisker på alle stationstrapper
38. Sundhedstjek i kombination med pendlerkort
39. Fælles normer og standards for cykelparkering ved knudepunkter
40. Udpegning af knudepunkter med godt potentiale for kombinationsrejser
41. Økonomiske incitament (såsom skatte- og afgiftssystem) som motiverer pendlere at cykle, deltransporter og kollektivtrafik men også tilskudsordning til arbejdspladser som gør cykeltiltag
42. Landsdækkende stationscykelsystem: Med inspiration fra Holland
43. Tiltag for at gøre det fordelagtigt at ta cyklen og kollektiv transport og mindre fordelagtigt at ta bilen

44. Målsætning om at i 2025 er rejserne med cykel, kollektiv eller kombinationsrejser steget med 20%
45. Herreløse cykler skal fjernes
46. Mange stationer har manglende kapacitet for cykelparkering og uhensigtsmæssigt parkerede cykler
47. Manglende bredde på fortove i forhold til antal gående hvilket resulterer i gående på cykelstier
48. Arbejde for gode oplevelser som turister synes det er vært at køre efter
49. Tydeligere fokus på nationale ruter og sikring af samarbejde omkring disse
50. Målsætning om antal skoleelever der cykler
51. Målsætning om antal cykelture
52. Forbedring af selve skiftet: Ved knudepunkterne og på vejen derhen. Fx wayfinding ved knudepunktet, faciliteter (kvantitet, kvalitet og tilgængelighed) og service, flagskibsprojekter ved nye trafikknudepunkter
53. Cykelmedtagning i alle tog: Der er i dag gode projekter som gratis cykel med i tog, men det udfordrer kapaciteten i myldretiden. Proaktiv indsats ift. indkøb af tog ift. at tænke optimeret cykelmedtagning
54. Et fælles og klart defineret mål om flere kombinationsrejser: Det vil kunne være en løftestang for forbedring af cykelfaciliteter ved stationer.
55. Optimeret trafikinformation: Så Google Maps, Maps.me og rejseplanen bedre viser kombinationsrejsemulighederne.
56. Billetstrukturen: En billetstruktur der fordrer kombination med cykel - også på længere cykelture.

## Rekreativ cykling og cykelturisme

1. Allemandsretten: Det er vigtigt at alle turister respekterer allemandsretten
2. Mulighed at cykle Øresund rundt
3. Kombination af forskellige typer af ruter: Fx cykling, vandring og ridning
4. Konzeptudvikling: Udvikling af konceptet "cykelvenlig virksomhed" som inkluderer flere typer af virksomheder end hvad "Bed & Bike" gør
5. Cykelmedtagning: Indsatser før at gøre det nemmere at medtage cyklen på toget
6. Gøre Fehmarn-Belt cykelvenligt: Hvis det er muligt at påvirke
7. Formulere både målbare og visionære mål
8. Udvikling af de tre regionale cykelturismeruterne som Tourism in Skåne har taget frem materiale for
9. En kontrolleret udvikling af MTB-ruter: Med tilpasning før lokale, nationale og internationale besøgende
10. Sammenkoblede cykelcykelturismeruter som støtter hinanden
11. Solidt researcharbejde
12. Målgruppeanalyse: For at finde ud hvilke potentialer og målgrupper man skal arbejde med
13. Mulighed at cykle i cirkler i stedet for fra punkt A til punkt B
14. Cykeludlejning: Øget samarbejde mellem cykellejere i Danmark og Sverige
15. Fælles cykelkort over hele Greater Copenhagen
16. Fælles markedsføring: Hjemside med markedsføring af cykelruterne i hele regionen
17. Målsætning at det overalt findes adgang til et sikkert og rekreativt netværk
18. En sammenhængende region: Målsætning at Greater Copenhagen er blevet markedsført som én destination
19. Mulighed at medtage cykler i tog og busser
20. Mulighed til bagagetransport: For dem, der cykler fra bolig til bolig
21. Bedre mulighed en pakkecykeloplevelser for hele Greater Copenhagen
22. Udvikling af en guide-og cykelkort med information om hele cykeldestinationen
23. Synliggøre/markedsføre en sammenhængende cykeloplevelsen i Greater Copenhagen: Arbejde med entreprenører der kan pakke oplevelserne imod konsumenter og organisatorer
24. Skabe digitalt materiale med korte og information der kan bruges til at skabe sin egen cykeloplevelse: Eventuelt i en sprog-tilpasset app
25. Etablere en København-Hamburg rute i samarbejde med relevante aktører og kommuner
26. Markedsføringsprojekter der kan frembringe flere cykelturister fra Københavnsområdet til Lolland-Falster
27. Etablering af digitale guidelines: Til kommunale embedsfolk der har ansvar for cykelrutenettet med info om puljemidler, skiltning, kontaktpersoner i vejdirektoratet etc.
28. Anlæggelse af nye supercykelstier ud af Hovedstaden
29. Etablere et mindre system af cykelveje Nationalparken Kongernes Nordsjælland

30. Klassificering af cykelruterne baseret på belægning, skiltning etc.
31. Målsætning at øge antallet turister der fericykler ud af de større byer
32. Optimering af sikkerhed på cykelruterne
33. Etablering af flere cykelstier langs landeveje
34. Organisering af aktiviteter og events omkring de forskellige ruter
35. Større synlighed omkring etablerede ruter
36. Forretningsudvikling på bagagehåndtering, cykeludlejning og bookingprodukter
37. Etablering af en national cykelfestival: Eventuelt i skuldærsæson
38. Etablering af knudepunktsystemet
39. Koordinerende indsats med DSB: Så at landsdelene hænger bedre sammen for cykelturisterne
40. Udbredelse af cykelmærkeordning: Fx Bike friends/Bike hotel
41. Udvikling af bookbare produkter, cykelferie
42. Sikkerhed: Målsætning at Greater Copenhagen skal blive den sikreste cykeldestination i Europa
43. Målsætning om at destinationen er fleksibelt forbunden: Så at cyklister kan komme rundt på kryds og tværs i hele metropolen
44. Konstruktion af nye cykelbroer
45. Etablering af nye cykelstier
46. Cykelfærger på Nakskov Fjord
47. Oprettelse af national cykelrute forening hos Dansk turisme der skal varetage fælles drift, salg markedsføring etc.
48. Målsætning om øget antal cykelturister
49. Tilfredshed: Målsætning om øget tilfredshed hos cykelturister og virksomheder
50. Målsætning om øget indtjening hos virksomheder
51. Spændende cykelruter: Rige på natur, coffestops og kultur
52. Easy access: Det skal være nemt at tage rundt og at leje cykler
53. God adgang til korte og skilte
54. Bedre skiltning: Fx mere info om afstand til forskellige steder, fx Gøteborg
55. Visit Danmark burde slå et slag for cykelturisme
56. Egen hjemmeside og app til Greater Copenhagen med fokus på cykelrelaterede oplevelser: Den kan indeholde Promovering af ruter, udlejning overnatningssteder etc., være målbar på klicks og være gratis at bruge for alle aktører
57. Udvidelse af MTB-ruter af høj kvalitet i både Danmark og i Sverige
58. Målsætning om fælles arbejde i Greater Copenhagen for at i 2030 blive en IMBA Silver Label Region og fokusere på at have 500 000 årlige overnatninger koblede til MTB-satsningen
59. Fælles koordinering af regionen for at sikre kvalitet: Udvikle det arbejde som gøres med On Trail og MTB Skåne, skabe events i Singletracker-appen og opdatering af information i Singletracker

## Viden

1. Fælles cykelforum indenfor Greater Copenhagen
2. Videncenter for cykeludvikling: FX som K2 i Sverige
3. Cykelparkering: Fælles vidensbase for gode standarder indenfor cykelparkering i forbindelse til kollektivtrafik
4. Fælles koncept for Greater Copenhagen: Fx designsprog så at sammenhøigheden er klar
5. Systematisk og komparativ kortlægning af infrastruktur og transportvaner: For at skabe mere viden om byplanlægningsmæssige faktorer der påvirker cykling
6. Viden om by vs. Land, veje, topografi etc.
7. Viden om hvordan mennesker påvirkes til kombinationsrejser og at cykle længere: Hvilke faktorer gør sig gældende
8. Undersøgelse af potentielle cykelpendlere (bilister)
9. Undersøgelse af cykel-tilfredshed: Lave et nationalt spørgeskema og kort øver resultatet
10. Undersøgelse af børns transportvaner: Hvordan transporterer sig børne sig til skolen og hvad som afholder forældre fra at lade børne cykle?
11. Gennemgang af nye byområder og deres cykel-performance
12. Indførelse af årlig cykeltællingsuge
13. Bedre viden om elcykler og speedpedelecs: Hvilket overflytningspotentiale findes det?
14. Viden om unges transportvaner

15. Samle all relevant data på et sted
16. Opmærksomhed og midler fra staten om at viden skal samles, et videncenter skal etableres og at kommunerne skal have indrapporteringspligt
17. Målsætning at alle nye byudviklingsområder har modal split med cykelture, bilture etc.
18. Målsætning at alle infrastrukturprojekter skal vurderes ud fra en samlet model
19. Målsætning for hvor meget ny trafik skal være bæredygtig
20. Målsætning at byens rum skal bruges til højst fælles mulig nytte: Fx reduceret parkeringspladser til bil
21. Øget segmenteret viden om befolkningsgrupper så det føres med i årsager til og omfang af ulykker for cyklister
22. Samarbejde med People for Bikes om benchmarking af Greater Copenhagen: Fx om byers cykeldensitet baseret på OMS-data. People for Bikes har allerede udtrykt interesse for at samarbejde om at have med nogle europæiske cykelbyer i deres benchmark
23. Studie af cost-effectiveness for cykeltiltag: Hvordan får man mest for pengene?
24. Aktionsforskning om interventioner og deres effekter: Fx for at teste adfærdspåvirkende interventioner på specifikke befolkningsgrupper
25. Viden om betydningen af tidsbesparelse og cyklens konkurrenceposition ift. Bil og kollektiv: Er der forskel mellem faktisk tid og oplevet tid?
26. Forskning på samspillet mellem selvkørende biler og cyklister: Dette forskningsområde er i dag underbelyst
27. Forskning på elcykler og speedpedelecs: Hvilke implikationer har brugen af disse på sundhed, trafiksikkerhed, befolkningsgrupper, infrastruktur etc.
28. Realtidsdata for cykeltrafikken
29. Videreudvikling af Cykelteresa: Med konkrete cases fra Greater Copenhagen
30. Kvalificering af mørketal for alvorlige cykelulykker i samarbejde med ambulancer og skadestuer
31. Samarbejde med private firmaer om brug af data: Fx med Hövding og Endomondo
32. Forskning på cykling og sundhed: Kan det kvantificeres? Hvor mange leveår kunne blive sparet hvis cyklingen steg? Hvem af borgerne vil det give hvilke gevinster?
33. Tiltrækning af midler til længerevarende cykelforskning: Fx samarbejde på tværs af universiteter i forskellige regioner med forskellige videnskabelige profiler såsom sundhed, byplanlægning, forvaltning
34. Formulering af konkrete politiske mål om at styrke regionens forskning indenfor cykling og effekter for klima, sundhed, miljø etc.
35. Udpegelse af KPI'er for cykling: Fx cykelinfrastruktur, omfang af cykeltrafik, tilfredshed med cykling, afledte effekter, policy. KPI'erne kan ligge til grund for opstilling af politiske mål
36. Overvej rådgivningsfirmaerne i et kommende setup for cykelviden: De har ofte de mere omfattende analyser som de offentlige myndigheder ikke har tid til at lave
37. Målsætning om etablering af cykelvidencenter på tværs af flere universiteter: Med mål at tiltrække af 20 mio. DKK i forskning i cykelfremme inden 2023 med særligt fokus på samfundsmæssige gevinster ved øget cykling indenfor klima, sundhed, miljø og vækst
38. Det findes behov for at alle stede laver modal split med samme metode
39. Mere fokus på cykelparkering ved trafikale knudepunkter: Fx ved øget finansiering fra staten og ved at det findes eksperter som kan rådgive alle der har behov for det
40. Etablering af centrale KPI'er for cykling i regionen: Disse kan udgøre baseline for politiske mål med målet at kortlægge cykelrelateret aspekter såsom hvad det bliver gjort for at fremme cykling i Greater Copenhagen
41. Videndeling mellem forskellige aktører: Med fokus på at understøtte videnskabeligt baseret planlægning med målet at afholde årligt videnssymposium og udgivelse af årligt cykelregnskab
42. Kommunale cykelregnskaber for at kunne følge udviklingen i cyklistantal og tilfredshed
43. Projekt om rækkevidde eller muligheder for at øge aktionsradiusen for cykling
44. Projekt om hvilke forskelle i brugergrupper og brugerpræferencer der findes
45. Undersøgelse af ikke-cyklisters oplevelse af cykelmuligheder og cykelinfrastruktur

46. Fælles data-standarder for data cykelinfrastruktur i hele hovedstadsregionen: For at understøtte analyser og vurderinger
47. Udvidelse af målsætninger til andre rejseformål, fx gang: Hvor mange børn går eller cykler til skolen?
48. Inddragelse af andre grupper: For at give en indikation hvor tolerant og rummelig infrastrukturen er
49. I forhold til cykelviden kan man have en målsætning om samarbejde med vidensinstitutioner for at styrke vidensgrundlaget og sikre evidensbaserede indsatser: I Danmark er det iblandt lidt vel hurtigt videre mod policy
50. Bedre repræsentation af cykler i de transportmodeller der bruges i trafikplanlægningen: Mange af de eksisterende metoder er udviklede for biltrafik og kan ikke overføres
51. Bedre mulighed at kombinere cykel og kollektive transportere: Især de hurtige forbindelser mellem byer
52. Videndeling mellem forskellige vidensinstitutioner: Fx i forbindelse med Trafikdage eller den Hollandske cykelkonference Cycling Research Board Annual Meeting (CRBAM)
53. Større fokus på de pendlere der kører længere ture, fx fra forstæderne in til København
54. Studere cykling som en fundamental forandring af vores relation med tid og rum
55. Sociale data: Indsamling af sociale data om marginerne for nye cykelinfrastrukturudvikling for at undersøge hvordan cykelpendlere beholder sine teknologiske og infrastrukturelle behov når de pendler med cyklen
56. Mobile konferencer der gør det muligt for deltagerne at være involverede i oplevelsen at cykle mens de kan bruge de oplevelser som denne type af mobilitet tillader
57. Definere mål omkring infrastruktur
58. Projekt med analyser af hvordan man kan planlægge for et mindsket bilbrug hvilket kan føre til mere cykling
59. Projekter der analyserer hele planlægningen for at skabe viden om hvorfor det er en udfordring at skifte fordelingen af transportmidler
60. Et mindsket bilbrug
61. Tværfaglige forskningsprojekter for at skabe viden om cykling og planlægning: Forskningen kan præsenteres på årlige konferencer hvor også embedsmænd og politikere deltager, fordi kommunikation med politikere er vigtig
62. Samling af forskning: Det er vigtigt at samle alle forskere for at undersøge hvad som bliver forsket på og hvilke behov som findes. Forskerne kan enten søge finansiering hver for sig eller sammen
63. En platform for videndeling i regionen: Med fx regelmæssige konferencer og workshops
64. Udveksling af stillinger for forskere, doktorander og embedsmænd for videndeling
65. Målsætning om at mindst 20 forskningsprojekter indenfor cykling har blevet gennemført til 2030 for at forbedre cykling i Greater Copenhagen
66. Vision om at i 2040 bruges cyklen som det primære transportmiddel i Greater Copenhagen med få ulykker
67. Målsætning om at fremtage fælles indikatorer for Greater Copenhagen: Også retningslinjer for hvad høj kvalitet er
68. Undersøge hvordan man skal arbejde for at øge de cykelrejser der ikke er arbejdsrelaterede: Fx servicerejser og fritidsrejser
69. Fælles indikatorer, metoder og data så at resultater er sammenlignelige indenfor Greater Copenhagen
70. Viden om god med cykel og kollektivtrafik mellem København og Malmø
71. Undersøge hvordan handlen bliver påvirket af cykel først-planlægning
72. Fælles cykeludlejning indenfor Greater Copenhagen
73. Målsætning om øget udveksler af cykelturister indenfor Greater Copenhagen