

# SUPERCYKELSTI- SAMARBEJDET Projektberetning 2019



## Indhold

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| PROJEKTBERETNING FOR 2019                             | 2  |
| Supercykelstisamarbejdet generelt                     | 2  |
| Projektets særlige indsatser, fremdrift og resultater | 2  |
| RUTER                                                 | 4  |
| Plan og koncept                                       | 4  |
| Screening og opgradering                              | 4  |
| Finansiering og anlæg                                 | 5  |
| Drift                                                 | 5  |
| VIDEN                                                 | 7  |
| Monitorering og effektmåling                          | 7  |
| Ny viden og undersøgelser                             | 7  |
| KOMMUNIKATION                                         | 10 |
| Pendler og virksomhed                                 | 10 |
| Offentlighed                                          | 10 |
| Samarbejdet                                           | 11 |
| UDVIKLING                                             | 13 |
| Koncept og plan                                       | 13 |
| Information og ITS                                    | 13 |
| Kombinationsrejser                                    | 14 |
| ORGANISATION                                          | 16 |
| Samarbejdet                                           | 16 |
| Partnerskaber                                         | 17 |
| TIDSPLAN OG ØKONOMI                                   | 18 |
| Tidsplan og indsatser 2019                            | 18 |
| Regnskab 2019                                         | 18 |
| Forslag til budget 2020                               | 18 |
| Plan for 2020                                         | 19 |
| Bilagsliste                                           | 20 |

## PROJEKTBERETNING FOR 2019

Her følger den årlige beretning for projektet 'Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen'. Region Hovedstaden har bevilget 3 mio. kr. årligt til projektet fra 01.01.2019 til 31.12.2022.

Beretningen beskriver udviklingen i Supercykelstisamarbejdet og projektets fem indsatsområder i 2019 og gør status for projektets fremdrift og resultater såvel som eventuelle ændringer i forhold til planlagte aktiviteter, økonomi, tidsplan og leverancer. Afslutningsvis fremlægges planlagte aktiviteter og leverancer i 2020. Vedlagt er oversigtligt projektrekskab for 2019 samt forslag til nyt budget for 2020, jf. bilag 1.

### Supercykelstisamarbejdet generelt

Det har været et begivenhedsrigt år for Supercykelstisamarbejdet og sekretariatet. 2019 markerede både samarbejdets **10-års jubilæum** og **fem nye kommuners indtrædelse i samarbejdet**: Tårnby, Dragør, Roskilde, Glostrup og Halsnæs. Med sidstnævnte kommune, som officielt er en del af samarbejdet per 2020, består samarbejdet nu af 28 kommuner og Region Hovedstaden, hvormed Gribskov, set bort fra Bornholm, er den eneste kommune i hovedstadsregionen, som ikke er en del af Supercykelstisamarbejdet.

Det er ikke blot blandt de nye kommuner, at **Supercykelstisamarbejdet oplever en stigende interesse**. Samarbejdet får generelt flere og flere henvendelser fra regionale planlæggere og politikere i Danmark og udland, som gerne vil lære af samarbejdets viden og erfaringer, fra journalister der gerne vil berette om samarbejdets arbejde og resultater, og fra studerende og forskere, som gerne vil undersøge og udvikle forskellige aspekter af supercykelstiplanlægningen.

Supercykelstisamarbejdets sekretariat har fået **nye medarbejdere** i 2019. David Gaarsdal Rønnov blev ansat i august, som erstatning for Jakob Skovgaard Villien, og Jeppe Møller Lauritsen har fået et etårigt vikariat for Anna Hviid Garrett, mens hun vil fungere som projektleder for et større Greater Copenhagen-projekt, som Supercykelstisamarbejdet er blevet tildelt i 2020. Således starter 2020 for sekretariatet med en ekstra mand på holdet.

Udover de projekter, som er beskrevet i følgende, har sekretariatet afholdt fire styregruppemøder, to projektgruppemøder (bilag 2), og ca. 30 arbejdsgruppe- og rutemøder.

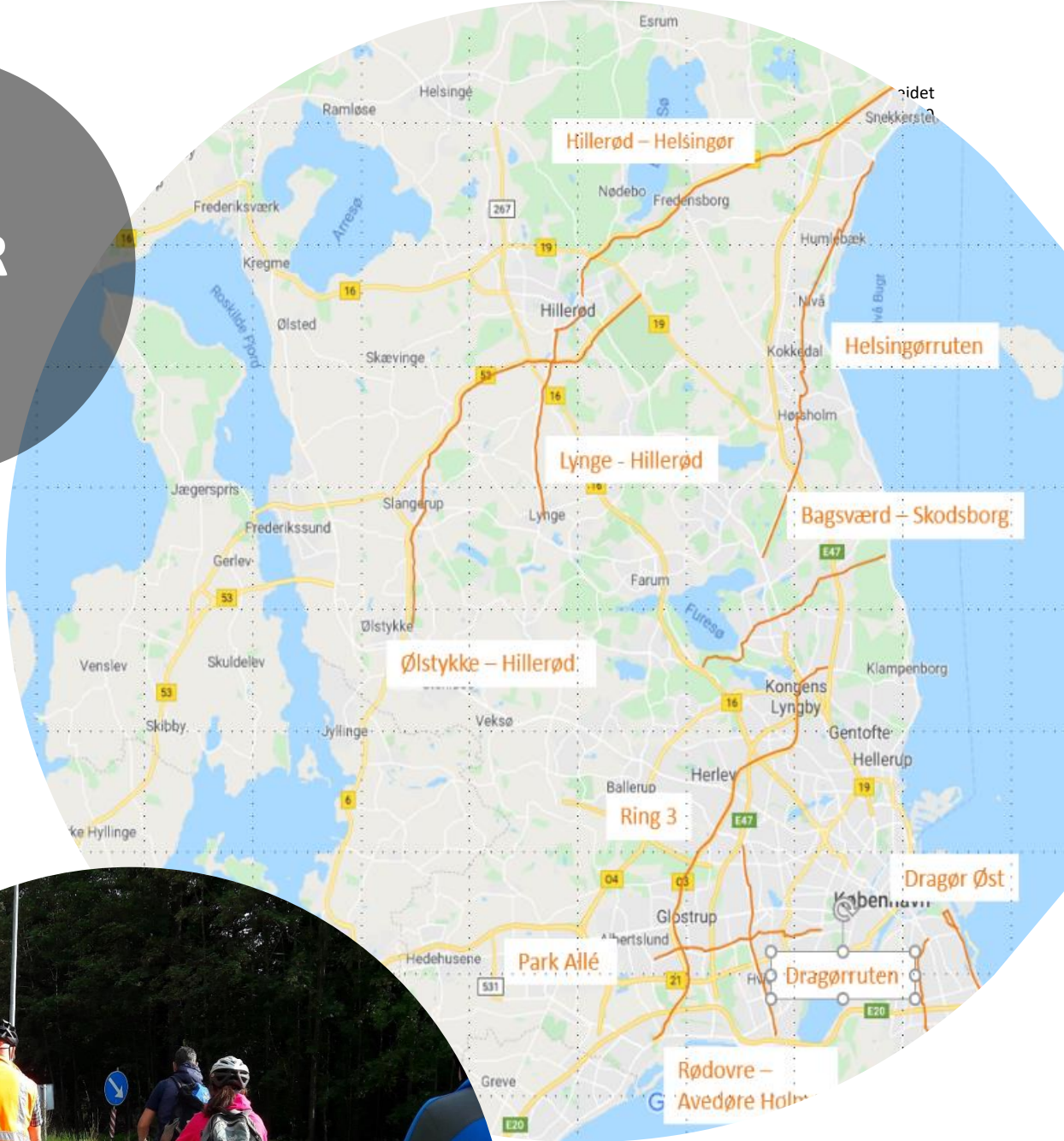
### Projektets særlige indsatser, fremdrift og resultater

Den 10. april 2019 vedtog styregruppen en ny projektplan for perioden 2019-2022, hvor der arbejdes med fem indsatsområder, som på forskellig vis understøtter det fremadrettede arbejde med realiseringen af supercykelstierne, jf. projektplan 2019-2022 (bilag 3). De fem indsatsområder er:

1. Ruter
2. Viden
3. Kommunikation
4. Udvikling
5. Organisation

I følgende beskrives resultater og særlige indsatser i 2019.

# RUTER



Billeder fra oven: 1) ruter som har gennemgået en screeningsproces, 2) besigtigelse af Hillerød-Helsingør-ruten, 3) besigtigelse af Park Alle-ruten

## RUTER

### Plan og koncept

I 2019 har Supercykelstisamarbejdet fået indarbejdet **fire nye ruter i visionsplanen**, da Dragør og Tårnby kommuner er kommet med i samarbejdet. Fire nye ruter på sammenlagt ca. 40 km sammenbinder kommunerne med København og resten af hovedstadsregions supercykelstier og har arbejdstitlerne: Dragør-Øst-, Dragør-, Amagerbrogade/Tårnby- og Kalvebod Fælled-ruten (bilag 4). Ruterne er politisk vedtaget i både Dragør og Tårnby kommuner.

Supercykelstiernes Koncept 2.0 beskriver samarbejdets anbefalede supercykelsti-standarder til stityper, krydsninger, belægning, belysning mm. Men det er ikke anlæg alene, som skaber en god *oplevelse*. Derfor har samarbejdet opstartet et **udviklingsprojekt, som skal udvide supercykelsti-konceptet** og kvalificere og konceptualisere *cykeloplevelsen*, hvilket vil blive uddybet under kapitlet UDVIKLING.

### Screening og opgradering

På styregruppemødet i marts 2019 blev flere ruter fra visionsplanen udvalgt, som kommunerne ønskede screenet. **Screeningprocessen af ruter** er det indledende, forberedende arbejde mod en ansøgning til en evt. statslig cykelpulje og dermed mod etablering af en ny supercykelsti. Alle ruter er blevet gennemgået eller vil blive det i primo 2020, og størstedelen af rutescreeningerne har indebåret en skrivebordsscreening (rutebeskrivelse og tiltagsforslag baseret på Google Street View m.m.), kvalificering af ekstern rådgiver samt en gennemkørsel og besigtigelse af ruten med Supercykelstisekretariatet og rutekommunerne. Denne proces opsamles i et screeningsnotat (se bilag 5), som kan bruges til prisoverslag og projektbeskrivelse ved en eventuel puljeansøgning. Ruterne er: Ring 6: etape Ølstykke-Hillerød (Egedal, Frederikssund og Hillerød kommuner samt Vejdirektoratet), Park Allé (København, Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk kommuner), Lyng-Hillerød (Allerød og Hillerød kommuner), Hillerød-Helsingør (Hillerød, Fredensborg og Helsingør kommuner samt Vejdirektoratet), Rødovre-Avedøre Holme (Rødovre, Brøndby og Hvidovre kommuner), Dragør-Øst/Københavnerruten (København, Tårnby og Dragør kommuner), Dragør-ruten/Englandsvej (København, Tårnby og Dragør kommuner), Helsingørruten (Rudersdal, Hørsholm, Fredensborg og Helsingør kommuner), Ring 3 (Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj Kommuner) - OBS: For Ring 3-ruten er der en anden screeningsproces pga. igangsat letbanebyggeri.

Supercykelstierne har både oplevet stigende cykeltrafik og opmærksomhed. Med øget trafik på og forventning til ruterne bør de eksisterende ruter også løbende opgraderes de steder, hvor supercykelstistandarden ikke er tilfredsstillende. Derfor besluttede styregruppen i januar 2018, at der skulle udføres **opgraderingsforslag til de eksisterende ruter**. Processen for opgraderingsforslagene minder om screeningprocessen for kommende ruter, og der er indtil nu udarbejdet opgraderingsforslag til Ishøjrruten og Farumruten. Arbejdet med opgraderingsforslag er blevet sat midlertidigt på hold for at udføre screeninger af kommende ruter i stedet.

## Finansiering og anlæg

2019 var ikke blot 10-året for Supercykelstisamarbejdets etablering men også for Danmarks første større statslige Cykelpulje<sup>1</sup> i forlængelse af et forlig om en 10-årig investeringsplan for transportområdet. Samtidig med folketingsvalg i medio 2019 begyndte drøftelserne således også om en **ny 10-årig investeringsplan for transportområdet**. Supercykelstisamarbejdets forhåbning er, at der i denne investeringsplan også vil blive afsat midler til cykelfremme. Derfor underskrev borgmestre i supercykelstisamarbejdet en deklaration til nuværende transportminister Benny Engelbrecht (S) i forbindelse med borgmestermødet i oktober, hvilket vil blive uddybet i kapitlet ORGANISATION.

Der er ikke blevet udmøntet nogen statslig cykelpulje i 2019, og den nye 10-årig investeringsplan for transportområdet er stadig under forhandling. Til gengæld blev der på Finansloven afsat en **cykelpulje for 2020** med 50 mio. kr. til at sikre **stærkere kobling mellem cykling og kollektiv trafik**. Supercykelstisamarbejdet vil højst sandsynligt ansøge midler til bedre kobling mellem supercykelstier og kollektiv transport, men det er endnu ikke afgjort.

Der var **ingen nye rutelanceringer i 2019** men **otte ruteanlægsprojekter i gang**: Fasanvejs-, Helsingør-, Københavner-, Roskilde- og Avedøre-, Ørestads-, Jyllinge- og Farum-Allerød-ruten. De to sidstnævnte vil stå klar til lancering i 2020. Flere kommuner har oplevet tidsplansmæssige udfordringer, som dels skyldes anlægskomplikationer og dels budgetprioritering i forbindelse med statens fastsatte anlægsloft for kommunerne. Således vil flere af ruterne blive færdiggjort et år eller to senere end planlagt.

## Drift

I stedet for at afholde årlige driftsmøder indgår supercykelstisekretariatet nu i stedet i eksisterende **regionale og nationale driftsnetværk**.

Til gengæld fastholdes **den årlige cykelstiinspektion** af de eksisterende ruter og har igen i år fået positiv respons fra kommunernes driftsafdelinger. En udfordring er dog at kunne sammenligne indberetningerne fra år til år, hvilket er baggrunden for at sekretariatet indgik i et samarbejde med en GIS-studerende om at **udvikle cykelstiinspektionen** og skabe en GIS-løsning for smartere indberetningsmetode. Dette arbejde er nu ved at blive videreudviklet i et samarbejde med en data-afdeling i Københavns Kommune.

For at sikre en årlig status for den generelle tilstand på de eksisterende ruter har vi som noget nyt indført **årlige status-rutemøder** for hver enkelt rute med kommunerne (projekt- og driftspersoner). Her gennemgås cykelstiinspektioner, borgerhenvendelser, cykeltællinger m.m. for at sikre en fælles forståelse af rutens tilstand og eventuelle forbedringsopgaver. Der har været bred tilfredshed blandt kommunerne om denne tilgang, og der opfordres til at afholde dem hvert år i efteråret.

---

<sup>1</sup> I 1984, 1995-1999 og 2000-2003 er der givet statslig støtte til udvalgte cykelprojekter i Danmark bl.a. via Trafikpuljen men ikke af lignende økonomisk størrelsesorden, som Cykelpuljen ifm. den politiske aftale om 'En grøn transportpolitik'.

# VIDEN

## Supercykelsti cykelregnskab 2019

Nøgletal fra supercykelstierne  
i hovedstadsregionen



Billeder fra oven: 1) Supercykelstisamarbejdets første  
cykelregnskab 2) + 3) Studietur til Holland 4) Anna  
Garrett og Herbert Tiemens fortæller om erfaringerne  
fra deres jobudveksling til Nationalt cykelseminar i  
Vejdirektoratet

## VIDEN

### Monitorering og effektmåling

Som en del af efter-evalueringerne af de nyligst implementerede ruter fik Supercykelstisamarbejdet endelig mulighed for at gøre en samlet **status på resultaterne for alle otte nuværende ruter**:

Nøgletal fra evalueringerne viser, at:

- Cykeltrafikken er steget 23% på supercykelstinettet
- En gennemsnitlig turlængde på supercykelstinettet er 11 km
- 14% af de nye cyklister kørte før i bil
- Der cykles samlet 400.000 km på supercykelstierne hver dag
- 91% af de adspurgte cyklister kender supercykelstierne som stikategori.

Alle evalueringerne af de enkelte ruter kan findes på [supercykelstiernes website](#).

I 2017 besluttede styregruppen at nedsætte en arbejdsgruppe, som skulle finde en standard for dokumentation og dataindsamling for udviklingen af supercykelstierne. Dette arbejde var med til at kvalificere de samlede nøgletal for ruterne, tematikkerne trængsel, klima og sundhed og nøgletallene for den enkelte rute, som tilsammen udgør **Supercykelstisamarbejdets første cykelregnskab**. Supercykelstiregnskabet er det første af sin slags i Danmark og så vidt vides også i verden. Fremadrettet forventes det, at Supercykelstisamarbejdet offentliggør et opdateret cykelregnskab hvert andet år.

Salget af elcykler stiger i Danmark og forskning viser, at elcykler har en positiv effekt på folks villighed til at cykle både oftere og længere, hvilket har betydning for overflytningspotentialer til cykel særligt på de længere distancer. Derfor vil **andelen af elcykler og speed-pedeles på ruterne** også blive evalueret fremadrettet. Det skete første gang med før-evalueringen af Roskilderuten udført i 2019, som viste at 11% af cyklisterne på strækningen brugte elcykel, og at 1% brugte speed-pedelec (bilag 6).

### Ny viden og undersøgelser

**Region Hovedstadens cykelregnskab** er blevet udgivet for 2014 og 2016 og et nyt for 2019 forventes at blive udgivet i 2020. Da Supercykelstisamarbejdet nu også har udgivet et cykelregnskab, har Region Hovedstaden og Supercykelstisekretariatet drøftet en mulig ny form på regionens regnskab. Med inspiration fra et interaktivt hollandsk cykelregnskab samarbejdes der nu med de hollandske udviklere, DTU og Vejdirektoratet om at afsøge mulighederne for at skabe en dansk version. Formålet med det interaktive cykelregnskab er at skabe et mere ensartet og nemt tilgængeligt overblik over cykeldata i regionen, som også kan skabe et mere ensartet sammenligningsgrundlag mellem de enkelte kommuner i regionen.

I 2018 og 2019 blev en **hollandsk/dansk jobudveksling** arrangeret mellem den regionale cykelplanlægger Herbert Tiemens fra den hollandske provins Utrecht og Anna Garrett fra supercykelstisekretariatet i hovedstadsregionen. For at forankre vidensudvekslingen bedst muligt i Supercykelstisamarbejdet arrangerede sekretariatet en **studietur til Utrecht** for alle cykelplanlæggere i Supercykelstisamarbejdet, som Anna faciliterede den 3.-5. april 2019 som en afsluttende del af sit fire ugers ophold i Utrecht. I alt var 18 planlæggere afsted både fra Supercykelstisamarbejdet samt Silkeborg og Aalborg kommuner, som også arbejder med supercykelstier. Dette skabte gode muligheder for refleksioner over forskelle og ligheder både mellem Holland og Danmark såvel som mellem de danske kommuner og regioner – og hvilke udviklingsmuligheder der findes for supercykelstierne og cykelplanlægning generelt. Derudover har Anna og

Herbert præsenteret deres erfaringer og oplevelser på cykelkonferencer både i Danmark og i udlandet, hvilket der blev udvist meget stor interesse for. (bilag 7).

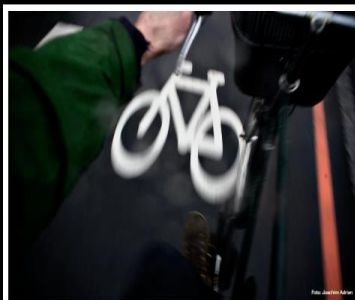
Det tættere venskab med hollænderne har også affødt flere samarbejdsprojekter. Blandt andet bød Supercykelstisamarbejdet en case ind i EU-samarbejdet *Handshake*, hvor 13 byer i Europa heriblandt København, Amsterdam og München deler og udvikler cykelviden. Casen var at få sammenlignet den danske og hollandske samfundsøkonomiske beregningsmetode for cykelinfrastruktur med udgangspunkt i **den samfundsøkonomiske analyse af supercykelstierne**. Analysen blev udført af det hollandske analysefirma *Decisio*, og særligt forskellen på to analyseparametre var interessante. Den første er *værdisætningen af klima*, hvor CO<sub>2</sub>-værdien værdisættes langt højere i Holland end i Danmark, hvorfor cykelprojekter bliver mere 'værd', fordi de understøtter CO<sub>2</sub>-neutral transport. Den anden er et hollandsk analyseparameter, vi ikke har i Danmark, nemlig *komfort på cykelstien*, hvor højklasset infrastruktur værdisættes højere fordi den optimerer 'rejsetiden'. Supercykelstisamarbejdet og *Decisio* blev på baggrund af denne analyse inviteret ind og tale for en samfundsøkonomisk projektgruppe i Transportministeriets samfundsøkonomiske projektgruppe og fremlægge resultater og anbefalinger i forhold til en fremtidig opdatering af samfundsøkonomiske analyseparametre. (bilag 8). I skrivende stund er blandt andet klima-parameteret ved at blive opdateret.

Omverdenens stigende interesse i Supercykelstisamarbejdet opleves blandt andet særligt fra universiteterne. Sekretariatet har **universitetsdialog og -samarbejde** med IT-Universitetet, Københavns Universitet, Roskilde Universitet, Syddansk Universitet og særligt Aalborg Universitet og Danmarks Tekniske Universitet såvel som Lunds Universitet og VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) i Sverige og Breda Universitet i Holland. Dette har affødt en håndfuld specialer i 2019 om supercykelstier og langt flere interviews med forskere og studerende og opstart af flere større forskningsprojekter særligt på DTU.

# KOMMUNIKATION

Holger Haarlov  
Danmarks Radio  
... til arbejde

**POLITIKEN**  
DEN LEVENDE AVIS  
FORANDRING FORLØSER



**Supercykelstier får flere til at tage jernhesten og opgive bilen**  
Cykelstierne for pendlere er resultatet af en ti år gammel idé. Nye tal viser, at det øger mangelen af cykelstier, når de får ordentlige forhold og gode trafikforhold.

Der er gode ideer. Og supergode ideer.  
Tallene fra ti år med supercykelstierne gør det nemt at placere dem i den tidstætte kategori.

I anerkendelse af det enorme bidrag fra de særlige cykelstier, der forholder sig til byens i hovedstadens region med København, er der sat tal på resultaterne. Det nye cykelregnskab viser, at antallet af cyklister på stierne er steget med 23 procent, og at 14 procent af dem tidligere tog bilen, mens i dag begynder den moderne cykeltransport i stedet.



## 40 Cities Bloomberg Philanthropies Awards 2019

### The Finalists

#### The Future We Want Breathes Clean Air



**Copenhagen - Cycle Superhighways**  
The year 2012 marked the start of an ambitious 33-year project, a collaboration between the Capital Region of Denmark and municipalities to create 746 kilometres of cycling paths across 45 interconnected routes forming a cohesive network. This significant investment in the regional cycling infrastructure has enabled Greater Copenhagen to maintain its reputation as one of the most cycling-friendly regions.

**London - Ultra Low Emission Zone**  
A first in the world, London introduced the Ultra Low Emission Zone (ULEZ) in April 2019, requiring that vehicles must meet Euro emissions standards to drive in the central London area, 24 hours a day, all year round – or pay a charge. The ULEZ is the cornerstone of the city's plan to thoroughly clean up the toxic air for the health of more than two million Londoners living in areas where NO2 levels exceed legal limits.

**Stockholm - Onshore Power Supply in the Port of Värtan**  
When vessels dock in Stockholm's Värtan port, a new \$4.7 million Onshore Power Supply provides ships with renewable electricity, meaning they no longer need to run their auxiliary engines in port. As a result, air quality has improved significantly, with a 57-tonne annual reduction in NOx emissions, and reductions in NO2 and particulate matter. In addition, CO2 emissions from the port have been cut by 93%, and the port's carbon footprint has been reduced from the sale of

Billeder fra oven: 1) video om to pendlere som får en cykeludfordring, 2) Presse om supercykelstierne ifm. cykelregnskabet 3) Supercykelstisamarbejdets VR-cykel i aktion 4) Supercykelstisamarbejdet som finalist til Bloomberg-Award ifm. C40-topmøde i København

## KOMMUNIKATION

### Pendler og virksomhed

For 'supercyklisten' slutter turen ikke på cykelstien, men på arbejdspladsen. Ordentlig cykelparkering til den gode pendlercykel, ladestander til elcyklen og omklædningsrum er eksempler på de mange faktorer, som har betydning for, om cyklen vælges til eller fra. Derfor er Supercykelstisamarbejdet begyndt at målrette sin kampagneindsats til en **virksomhedsindsats** og har i 2019 forsøgt at komme i tættere dialog med virksomheder langs ruterne og hjælpe med at skræddersy forbedringsforslag, som kan fremme cykelpendling på arbejdspladsen og udbrede kendskabet til supercykelstierne. At skabe kontakt og interesse hos virksomhederne kræver tid og tålmodighed og må forventes at blive en flerårig proces. I 2019 har sekretariatet været i dialog med en håndfuld arbejdspladser.

Heriblandt havde Supercykelstisamarbejdet en virksomhedsdialog med DR og JunkBusters, hvor to medarbejdere, som skiftede fra bil til cykel i maj måned, fik lavet en sundhedstest før og efter. Udviklingen og resultatet blev dokumenteret med en **video om deres cykeludfordring**. Videoen blev medfinansieret af Københavns Kommune, Moving People og Cyklistforbundet og har både til formål at få flere pendlere til at vælge cyklen og til at hverve flere virksomheder til at arbejde med cykelfremme.

På **budget 2019** afsatte Region Hovedstaden 2 mio. kr. til at øge cykel- og elcykelpendling gennem en række virksomhedsrettede tiltag. Da både Cyklistforbundet, Gate21's MovingPeople-projekt og Supercykelstisamarbejdet på hver sin vis arbejder med at engagere virksomheder i fremme af grøn transport, blev der i 2019 i fællesskab ansøgt om at disse midler kunne gå til et koordineret **Cykelpartnerskab 2020**, hvilket blev bevilget. I Cykelpartnerskabet 2020 vil Moving People bidrage med virksomhedsnetværksmøder, hvor der sættes fokus på cykelfremme, Cyklistforbundet vil udvikle 'Vi Cykler Til Arbejde'-kampagnen til at kunne bruges mere lokalt mellem virksomheder året rundt, og Supercykelstisamarbejdet tilbyder virksomhedsbesøg og hjælp til at skræddersy cykelfremmeindsatser på arbejdspladsen.

### Offentlighed

I 2019 var **supercykelstierne i hovedstadsregionen i pressen** lidt over 60 gange (38 lokale, 16 nationale og 7 internationale artikler) (Bilag 9), som blandt andet var affødt af de fire **pressemeddelelser**, som Supercykelstisamarbejdet udsendte, som dels handlede om flere kommuner, dels om cykelregnskabet og borgmesterdeklarationen til transportministeren. Den internationale medieinteresse opleves særligt fra Tyskland, men der er også givet filmede interviews til bl.a. tyske, franske og usbekiske medier. Derfor må der forventes at være mere international medieomtale end rapporteret, men særligt video-medier er svære at monitorere.

Supercykelstisamarbejdet har i 2019 også lavet ca. 80 **præsentationer** for politikere, journalister og planlæggere i ind- og udland (ca. 50 nationalt, 30 internationalt), hvilket bekræfter den stigende interesse, samarbejdet har oplevet de seneste år. Antallet af præsentationer i 2016 var ca. 15, i 2018 var det ca. 65 og i 2019 altså ca. 80 præsentationer - sammenlignet med 2016 er der sket en stigning i præsentationer på ca. 530%.

Der opleves også stigende interesse for supercykelstierne i form af stigende antal modtagere af **Supercykelstisamarbejdets eksterne nyhedsbrev**, som udsendes ca. fire gange årligt. Nyhedsbrevet beretter om aktuelle tiltag på supercykelstierne, giver overblik over forbedringer og vedligeholdelse på ruterne, aktuelle nyheder fra kommunerne i samarbejdet samt innovative cykeltiltag. Ved udgangen af 2019 havde

nyhedsbrevet lige knap 990 tilmeldte modtagere, hvilket er en stigning på ca. 24% siden udgangen af 2018 (800 modtagere). Og nyhedsbrevene har en god 'klik- og åben-rate' på knap 60% pr. nyhedsbrev.

Supercykelstisamarbejdet bruger også **SoMe** som aktive kommunikationskanaler til kampagne og borgerdialog. Også her opleves en stigende interesse. Supercykelstisamarbejdet har på **Facebook** knap 3000 følgere, hvilket er en stigning på 7% siden 2018 (fra 2800 til 3000 følgere). På Instagram, som samarbejdet umiddelbart kun bruger i oplysningsøjemed, er sket en stigning i antal følgere på **Instagram** på 32% fra 2018 til 2019 (fra ca. 400 til 530), hvilket tyder på at samarbejdet med fordel kan intensivere sin SoMe-kommunikation på Instagram. Supercykelstisamarbejdet kom også på **LinkedIn** i 2019 og har pt. 98 følgere.

Som besluttet i Supercykelstisamarbejdets projektplan for 2019-2022 er samarbejdet også begyndt at intensivere formidlingen om supercykelstierne i sundheds- og klimapolitiske fora. Udover oplæg på klimakonferencer og et stærkt formidlingsfokus på sundhed i virksomhedsindsatsen, satte samarbejdet også **særligt fokus på sundhed**, da Supercykelstisekretariatet hjalp med at planlægge Høring om sunde transportformer på Christiansborg i marts 2019. Her fremlagde seks oplægsholdere om sunde transportformer (cykling og gang) set ud fra et sundheds-, samfundsøkonomisk, planlægnings-, virksomheds-, og skoleperspektiv. Høringen blev optaget og kan ses [her](#). Der blev sat **særligt fokus på klima**, da Supercykelstisamarbejdet blev udvalgt som ét af verdens mest ambitiøse 'climate-action'-projekter i Cities100 Report og blev finalister til den prestigefyldte pris: C40 Cities Bloomberg Philanthropies Awards 2019 i kategorien 'Ultra Low Emission Zones'. Selvom London vandt, skabte det god opmærksomhed ikke mindst hos transportminister Benny Engelbrecht, som fulgte det tæt og udtrykte stolthed over projektet. (bilag 10).

### Samarbejdet

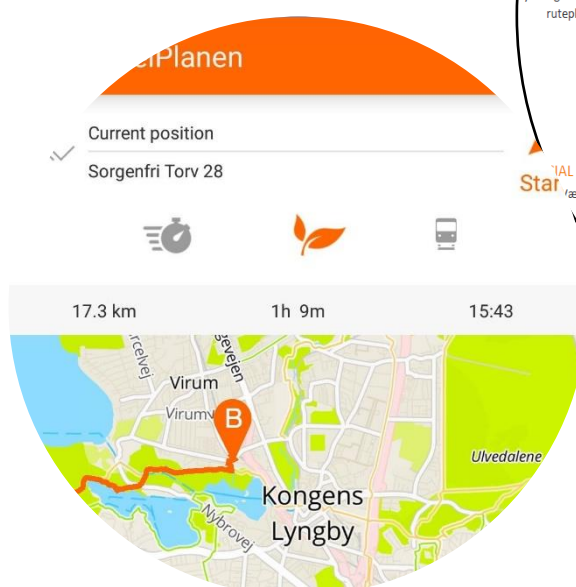
Udover løbende opdateringer via mails og møder, udsendes også et **internt nyhedsbrev** ca. fire gange årligt til ca. 80 modtagere, særligt styregruppe og projektgruppemedlemmer. Nyhedsbrevet har en 'klik- og åben-rate' på knap 40%.

Der laves årligt en rapport, som giver et overblik over de **borgerhenvendelser**, som sekretariatet modtager (bilag 11). I 2019 modtog sekretariatet 289 borgerhenvendelser, hvilket er en stigning på ca. 26% siden 2018 (229 henvendelser). Rutespecifikke henvendelser drejer sig særligt om: Fejlmelding af defekte pumper og servicestationer, drift og vedligehold af supercykelstierne, manglende belysning i skovområder og kritik af ruteforløb, f.eks. kritik af oversigtsforhold, for mange stop og fællessti mm. Borgerhenvendelserne for hver enkelt rute gennemgås ved de årlige rutemøder.



**SAMSPIL MED KOLLEKTIV TRAFIK**  
 let adgang til info om samspil mellem  
 cykel og kollektive transportmidler inkl.  
 ruteplanlægning og -opdateringer

- 
- 1 RUTEPLANLÆGNING OG -OPTIMERING**  
Cykeloptimeret information til planlægning og gennemførelse af kendte eller ukendte rejser uden ændringer
  - 2 AKTUELLE VEJR- OG VEJFORHOLD**  
Cykeloptimeret og live-opdateret information om aktuelle forhold og eventuelle ændringer på ens anvendte ruter
  - 3 CYKELFACILITETER OG -RESSOURCER**  
Adgang til og overblik over fysiske cykelfaciliteter og digitale -ressourcer



---

12

## UDVIKLING

### Koncept og plan

Ét af de specialer, der blev skrevet om supercykelstierne i 2019 handlede om, hvordan man kan konceptualisere cykeloplevelsen af supercykelstierne. Det har i længere tid været et ønske i samarbejdet at få kvalificeret arbejdet med oplevelsesunderstøttende elementer på supercykelstierne. Derfor bestilte sekretariatet en rapport med et mere konkretiseret bud på et **koncept for 'strækningstypologier' langs supercykelstierne**. Rapporten fremhæver tre strækningstypologier, som det anbefales at arbejde med: målrettet, byzone og grøn strækning. (bilag 12) På baggrund af rapporten har sekretariatet fået to praktikanter, som i foråret 2020 skal teste strækningstypologikonceptet på de eksisterende ruter og videreudvikle konkrete forslag til elementer, der kan understøtte strækningstypologierne som eksempelvis begrønnings-, belysnings- og servicetiltag mm.

I juli 2018 blev en ny forsøgsordning vedtaget, der tillader **speed pedelecs** at køre på cykelstierne. Speed pedelecs er elcykler, der yder motorassistance op til 45 km/t. Det særlige potentiale ved denne type cykel beskrives ofte som muligheden for at få flere – særligt bilister – til at vælge cyklen som transportmiddel på de længere strækninger mellem byer. De regionale supercykelstier kunne derfor nemt anses som den oplagte infrastruktur for speed pedelecs. Men hvad betyder speed pedelecs indtog på cykelstierne? Og er speed pedelecs og supercykelstier overhovedet det perfekte match? Styregruppen besluttede i efteråret 2018, at sekretariatet skulle igangsætte en kortlægning, som afdækker dilemmaerne, finder potentialerne og overvejer reguleringsmulighederne ved at have speed pedelecs med en hastighed på op til 45 km/t på supercykelstierne. Kortlægningen blev færdig i foråret 2019 og viste bl.a. at kun 8 % af supercykelstinetværket er egnet til at speed pedelister kan udnytte speed pedelecs fulde potentiale på en tryk og sikker måde. 50 % af nettet kræver fysiske forbedringer for at være egnet, mens 42 % ikke er egnet, hvorfor speed pedelister på disse strækninger i højere grad skal tilpasse sig forholdene som en almindelig cyklist. (bilag 13). Styregruppen skal i 2020 beslutte om Supercykelstisamarbejdet skal lave en officiel udmelding i forhold til denne problemstilling.

I samarbejdets udarbejdede koncept for supercykelstier anbefales forskellige anlægstiltag. I den forbindelse har det ofte være drøftet, hvad anlægstiltagenes effekt er. Derfor blev der bestilt en **evaluering af anlægstiltag på supercykelstierne** med udgangspunkt i to anlægstiltag: 1) *fremført cykelsti ved kryds* og 2) *busperroner ved busstoppesteder* (bilag 14). Det var desværre svært at konkludere på *fremført cykelsti ved kryds*, da lokaliteten for analysen ikke leverede tilstrækkelige data til at drage en entydig konklusion på, hvorvidt afkortet eller fremført cykelsti er bedre. Til gengæld viste analysen for busperron vs. ingen busperron, at busperroner medfører et mere jævnt hastighedsflow for cyklister (med busperron sænkes gennemsnitshastigheden med 2 km/t. Uden busperron sænkes den med 3-5 km/t) samt markant færre konfliktsituationer især i form af interaktioner mellem cyklister og fodgængere på vej til bussen.

### Information og ITS

I 2019 blev app'en **Cykelplanen** lukket ned, da den var for dyr at drifte og opdatere. Dette har affødt en del henvendelser fra borgere, som ærgrer sig over at miste den, mens tidligere borgerhenvendelser om Cykelplanen særligt handlede om problemer med app'en.

Dette er blandt andet grunden til, at Supercykelstisamarbejdet nu arbejder på at få rutevejledning for supercykelstier ind på eksisterende platforme som allerede anvendes af mange cyklister. Samtidig arbejdes der på at udvikle trafikinformation til cykelpendlere. I dag findes der mange tilbud med trafikinformation til pendlere, der tager bil, bus eller tog, mens lignende tilbud endnu ikke findes til cyklister. Derfor fik

samarbejdet i starten af 2019 udarbejdet en **kvalitativ undersøgelse af cykelpendleres behov for trafikinformation**. 25 cykelpendlere har i fem uger medvirket i undersøgelsen, hvor de dagligt har fortalt om deres cykeltur, hvordan de planlægger den, og hvilke udfordringer de møder på deres vej. Konklusioner og anbefalinger fra undersøgelsen er, at cykelpendlere ønsker en samlet informationskanal med cykeloptimeret og relevant information. Der er både behov for og efterspørgsel på information målrettet cykelpendlere. Informationsbehovet kan på baggrund af undersøgelsen samles i fem kategorier 1) Information om aktuelle vind- og vejrforhold, 2) Ruteplanlægning og -optimering, 3) Information om cykelfaciliteter og -ressourcer, eksempelvis cykelkædre, pumper mv., 4) Social samkørsel og koordination og 5) Samspil med kollektiv trafik: Information der gør det let at kombinere cykling med offentlig transport, eksempelvis ved information om togtider samlet med øvrig cykelinformation. (Bilag 15)

Meget af denne information findes allerede, men er spredt over mange kanaler og sjældent målrettet cyklisternes specifikke behov. Derfor handler det i høj grad om at samle, synliggøre og optimere information i én kanal henvendt til cyklister. Undersøgelsen er derfor et led i en **større satsning på at udvikle trafikinformation til cyklister**, som samarbejdet har igangsat. Dette indebærer relativt store udfordringer, som kan deles ind i tre overordnede temaer: *platform*, *dataindsamling* og *datagrundlag*. Samarbejdet vil arbejde med alle tre temaer i forhold til *platformen* ved at have dialog med eksisterende rutevejledningsplatforme (såsom Google, Rejseplanen m.fl.) om at forbedre deres information; i forhold til *dataindsamling* ved at sikre, at cykeldata bliver lagt ind i det nye National Access Point (NAP), der skal fungere som ét samlet dataindsamlingspunkt administreret af Vejdirektoratet, hvor statiske og dynamiske data om veje og trafik samles; og sidst men ikke mindst i forhold til *datagrundlag*, hvor samarbejdet skal sikre, at kommunerne leverer ensartede cykeldata, som kan bruges til rutevejledning og trafikinformation.

For at sikre bedre fremkommelighed ved kryds på supercykelstierne har samarbejdet de senest par år fået testet to forskellige typer nedtællingssignaler. Ét placeret ca. 30 meter fra krydset og ét placeret i signalet ved kryds. I 2019 fik samarbejdet en samlet **evaluering af de to typer nedtællingssignaler**. Ud fra observationer og stopinterviews konkluderede evalueringen, at nedtællingssignalerne har begrænset eller ingen effekt på cyklisternes flow i trafikken. Generelt er de svære at bruge, idet visningen er vanskelig at omsætte til brugbar information, når det drejer sig om cyklisternes flow. Mange cyklister var dog glade for informationen om "Tid til grønt", der bidrog til øget tålmodighed og derved giver mindre stress. For at forbedre flow for cyklister anbefaler rapporten i stedet, at der arbejdes med andre virkemidler, for eksempel øget prioritering af cyklister i samordnede signalanlæg ("grøn bølge") og/eller mere trafikstyring for cyklister i signalanlæg som synlige eller "usynlige" tiltag. Synlige tiltag kan være lysdioder langs cykelstien, der slukker op mod signalkifte. Usynlige tiltag kan være reelle ændringer af signalprogrammer, der ud fra detektering af cyklister med for eksempel kameraer kan give mere grøntid til cyklisterne (bilag 16). Samarbejdet vil derfor med de kommende ruter se på andre mulige fremkommelighedstiltag ved signalregulerede kryds end nedtællingssignaler.

### Kombinationsrejser

I 2019 har der ikke været nogen konkrete projekter, som har fokuseret på koblingen mellem supercykelstier og kollektiv trafik, dog har det ligget implicit i både **screeningsarbejdet** af de potentielle nye ruter såvel som udviklingsarbejdet med **trafikinformation**. Kombinationsrejser forventes dog at få en større rolle i Supercykelstisamarbejdet, da det både blev ytret som et politisk ønske ved borgmestermødet i 2019, og da det med cykelpuljen i 2020 også er et statsligt ønske.

## ORGANISATION

## SUPER CYKELSTIER



Billeder fra oven: 1), 2) og  
3) Borgmestermøde den  
31. oktober 2019. 3), 4)  
og 5) 10-års  
Jubilæumsfejring for alle  
'folkene bag'  
Supercykelstisamarbejdet

## ORGANISATION

### Samarbejdet

For at sikre politisk forankring, starte en god tradition og gentage borgmestermødet i 2018 blev der også afholdt **borgmestermøde i 2019**, denne gang den 31. oktober og med transportministerens deltagelse. I 2018 var omdrejningspunktet for borgmestermødet offentliggørelsen af den samfundsøkonomiske analyse af supercykelstierne samt den Nationale Cykelkonference i København og Frederiksberg. Til mødet i 2019 var anledningen at fejre samarbejdets 10-års jubilæum og flotte resultater, drøfte udviklingen i de næste ti år og ikke mindst overrække en fælles deklaration til transportminister Benny Engelbrecht (S). Mødet blev holdt på Københavns Rådhus og tre borgmestre, som repræsenterede samarbejdet både politisk og geografisk, var værter: Københavns Kommunes teknik- og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen (EL), Allerød Kommunes borgmester Karsten Längerich (V) og Roskilde Kommunes borgmester Tomas Breddam (S).

Regionsrådsformanden og alle bortset fra én borgmester i samarbejdet ønskede at stå som afsender på den **fælles deklaration med tre anbefalinger til transportministeren**. De tre anbefalinger lød:

1. Etablér en langsigtet og målrettet udvikling af dansk cykelinfrastruktur med en fast national cykelpulje
2. Styrk kommunernes samarbejde om at løfte den regionale cykelinfrastruktur og det tværkommunale samarbejde
3. Skab incitamenter til fremme af cykelpendling – for arbejdstager og arbejdsgiver

Således har borgmestrene i Supercykelstisamarbejdet for første gang stået sammen om et samlet politisk budskab til staten, og transportministeren kvitterede positivt ved overrækkelsen:

*»Det er ikke kun i hovedstadsområdet, at cykling er vigtigt, det er det i hele landet. At tage et par kilometer til arbejde på cykel er der relativt mange, der gør. Men hvis vi for alvor skal ændre noget på vores klima-, sundheds- og trængselsudfordringer, skal cykling også være attraktivt på de længere afstande. Så det er et fantastisk vigtigt stykke arbejde, som Supercykelstisamarbejdet og de 27 borgmestre har kastet sig ud i med nogle virkelig flotte resultater og anbefalinger, som kan indgå i de kommende drøftelser om en investeringsplan. For vi skal tage de nødvendige miljø- og klimahensyn, når vi planlægger fremtidens infrastruktur, og det kræver investeringer i cyklisme.«* Transportminister, Benny Engelbrecht

Politiken Byrum, 5. november 2019

Efter overrækkelsen af deklarationen blev der åbnet op for en fælles drøftelse af, hvordan kommunerne kan understøtte de tre anbefalinger til transportministeren, samt hvordan Supercykelstisamarbejdet skal udvikle sig de næste ti år – og hvad det kræver. Blandt andet blev supercykelstiernes kobling til den kollektive transport, cykelparkering og høje supercykelstistandarder nævnt som vigtige indsatser. (bilag 17 og 18)

2019 var som sagt året for **Supercykelstisamarbejdets 10-års jubilæum**, og styregruppen besluttede, at en fejring var på sin plads. Derfor arrangerede sekretariatet den 28. november en jubilæumsfejring for alle kræfterne bag samarbejdet. Alle styregruppe- og projektgruppemedlemmer samt driftsfolk fra kommuner som har fået etableret supercykelsti var inviteret, såvel som vigtige personer og organisationer, som har en særlig betydning for samarbejdet. Det blev en højtidelig og glædesfyldt aften, som bød på velkomsttaler ved styregruppeformand Casper Harboe og sekretariatsleder Sidsel Birk Hjuler og fortsatte med middag, der endte med 'Supercykelstisamarbejdets prisuddeling' - et award show hvor alle de særlige indsatser, som tilsammen har gjort Supercykelstisamarbejdet til det det er i dag, blev hyldet. (Bilag 19)

## Partnerskaber

Mens der i flere år har været fokus på cykeludvikling i byer både i ind- og udland, får regional cykelpendling, -infrastruktur og -organisering nu også stigende opmærksomhed. Det kan mærkes i Supercykelstisamarbejdet. Udover et stigende antal præsentationer for danske og udenlandske planlæggere, politikere og presse har samarbejdet også oplevet et **stigende antal interessehenvendelser for at indgå i eller skabe lignende supercykelstisamarbejder** både fra kommuner i Region Sjælland og fra østjyske kommuner. Samtidig har Supercykelstisamarbejdet også fået etableret tættere samarbejdsrelationer særligt til nordiske regionale cykelplanlæggere.

Supercykelstisamarbejdet har blandt andet startet et **vidensnetværk med regioner fra de nordiske lande** under navnet *Nordic Cycle Highway Community*. Månedligt arrangeres temamøder over skype, hvor eksempelvis planlægnings- og design- eller evaluerings- og monitoreringsprincipper drøftes. Mødearrangørrollen går på skift og pt. er følgende regioner ud over Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen med i netværket: Skåne, Göteborg, Stockholm, Oslo og Helsinki.

Samarbejdet med Region Skåne er særligt tæt. På baggrund af en regional cykelstrategi for Skåne udgivet i 2017 ønskede regionen nemlig at udvikle regionale cykelpendlerruter og ville gerne lære af Supercykelstisamarbejdet. Den tætte vidensudveksling var medvirkende til, at Region Skåne i 2019 kunne lancere et **Koncept för Supercykelstråk i Skåne**, som er stærkt inspireret af supercykelstierne i hovedstadsregionen. (Bilag 20).

Det tætte og frugtbare samarbejde mellem Region Skåne og Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden har vist styrken i en tværregional styrkelse af cykelplanlægning. Dette har i høj grad været årsagen til at Greater Copenhagen, som er et erhvervspolitisk samarbejde mellem regionerne Skåne, Halland, Sjælland og Hovedstaden har besluttet at få lavet ***En strategisk handlingsplan for cykeludvikling i Greater Copenhagen-metropolen*** (bilag 21). Handlingsplanen skal blandt andet afdække potentialerne ved tværregionale indsatser omkring *cykelpendling*, hvilket vil være med til at kvalificere Supercykelstisamarbejdets arbejde og særligt et muligt samarbejde med Region Sjælland. Derudover vil handlingsplanen også afdække temaer som *cykelturisme*, *cykelviden* og *cykling i kombination med anden transport*. Projektet er 1-årigt og vil forløbe i 2020 og Supercykelstisekretariatet er blevet tildelt projektlederrollen.

## TIDSPLAN OG ØKONOMI

### Tidsplan og indsatser 2019

Det kan tydeligt mærkes på arbejdsmængden, at der er kommet flere kommuner og ruter i Supercykelstisamarbejdet. Dette har øget ressourceforbruget i sekretariatet. Dog har der ikke været nogen lanceringer af nye ruter i 2019, hvilket blandt andet har været medvirkende til, at de fleste projekter har fulgt tidsplanen. Da der manglede en medarbejder i en firemåneders periode i 2019, har sekretariatet dog været **nødt til at udskyde opgraderingsscreeningerne af eksisterende ruter** til fordel for screeninger af potentielle nye ruter for at kunne være forberedt til en eventuel cykelpulje.

### Regnskab 2019

Det samlede budget for 2019 er 4,0 mio. kroner til drift af Supercykelstisamarbejdet herunder sekretariatet. Vedhæftet er oversigtligt regnskab for 2019 samt forslag til nyt budget for 2020.

Projektet har haft udgifter for 4.005.531 kr., hvilket betyder et **lille overforbrug på 5.531 kr.**, som blot overføres til budget 2020. Der er tale om et dynamisk projekt, hvor nye muligheder opstår, planlagte opgaver udsættes og økonomien løbende må justeres. Nogle af projektets indsatsområder har været dyrere end forventet, mens andre har været billigere. Nedenfor er der bemærkninger til de større afvigelser i forhold til det godkendte budget (jf. projektplan 2019-2022 godkendt af styregruppen i 2019).

Budgetposten for **løn** har haft et mindre forbrug trods varslet forøgelse af lønomkostninger på grund af et stigende overhead. Dette skyldes hovedsageligt, at sekretariatet manglede en medarbejder i fire måneder. På **ruter** er der brugt penge på de årlige cykelstiinspektioner, på tilretning af rutevurderingsværktøjet og særligt screeninger af 10 potentielle nye supercykelstier, hvor det er blevet prioriteret at bruge lidt ekstra midler på konsulenthjælp til at få kvalificeret screeningerne. På **viden** er der udelukkende blevet brugt midler på cykeltællinger i 2019, for i stedet at bruge ressourcer på at intensivere formidlingen om Supercykelstisamarbejdets resultater og nøgletal ved at udarbejde og trykke et Supercykelsti-regnskab, hvilket har været en særlig indsats under **kommunikation**. Derudover er der blevet brugt midler på hjemmeside-drift, præsentations- og eventmateriale, herunder opdatering af VR-video, roll-ups, muleposer m.m., samt konferencedeltagelse. Under **udvikling** er der brugt midler på koncept for 'strækningstypologier' langs supercykelstierne, kortlægning af supercykelstiernes egnethed i forhold til speed pedelecs og afslutning af Cykelplanen. De færre lønudgifter har blandt andet medvirket til en større satsning under **organisation** på borgmestermødet med transportministeren og jubilæumsfejringen. Derudover har der været mindre udgifter til sekretariatets egen deltagelse på studietur, mødeforplejning til styregruppe- og projektgruppemøder samt rejseudgifter.

### Forslag til budget 2020

Foranlediget af kontraktudfordringer vedrørende overhead mellem Region Hovedstaden, som er den største bidragsyder til Supercykelstisamarbejdet, og Københavns Kommune, som huser Supercykelstisekretariatet, blev der ved styregruppemøderne i både september og november drøftet **opjustering af kommunernes årlige medlemsbidrag** til Supercykelstisamarbejdet, herunder sekretariatet. I takt med udvidelsen af samarbejdet, i form af flere ruter og nye kommuner, er sekretariatets opgaver blevet flere. Men budgettet for sekretariatets ydelser er ikke blevet justeret siden 2014. Finansieringen deles mellem Region Hovedstaden som den største bidragsyder med 3 mio. kr. årligt og samarbejdskommunerne som tilsammen betaler 1 mio. kr. fordelt i forhold til indbyggertal, hvorfor kommunernes medlemsbidrag løbende er blevet mindre, når flere kommuner er kommet med i samarbejdet. Styregruppen anbefalede derfor i november at opjustere det samlede kommunale medlemsbidrag fra 1 mio. kr. til 1,4 mio. kr. og at medlemsbidraget bliver

prissat pr. borger reguleret efter inflationen på ca. 2%. Den endelige fastlæggelse af medlemsbidrag og reguleringsprincip skal vedtages ved styregruppemødet i marts 2020. Derfor afventer en endelig godkendelse af sekretariatets budget for 2020 også den endelige styregruppevedtagelse af kommunernes fremadrettede medlemsbidrag.

### Plan for 2020

Samarbejdet følger projektplanen 2019-2022 og nedenstående er en overordnet årsplan for aktiviteter og begivenheder i 2020

| <b>Foreløbig, overordnet årsplan 2020 – rute-, arbejdsgruppemøder og lignende ikke medtaget!</b> |                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Januar                                                                                           | 1. projektgruppemøde<br>Opstart af Strategisk handlingsplan for cykeludvikling i Greater Copenhagen<br>Studietur til Aarhus Letbane<br>Virksomhedsindsats ifm. lancering og Cykelpartnerskab - opstart |
| Februar                                                                                          | Rutescreeninger færdiggørelse                                                                                                                                                                          |
| Marts                                                                                            | 1. styregruppemøde<br>Virksomheds-basar - Farum-Allerød<br>Kick-off-møde for strategisk handlingsplan for cykeludvikling i Greater Copenhagen                                                          |
| April                                                                                            | Cykelpuljeansøgning?<br>TdF-beredskab opstart<br>Strækningstypologi-arbejdsgruppe opstart                                                                                                              |
| Maj                                                                                              | National Cykelkonference<br>Vi Cykler til Arbejde - presse føljeton<br>Før-evaluering af Avedøreruten<br>Lancering af Jyllingeruten?                                                                   |
| Juni                                                                                             | Lancering af Farum-Allerødruten<br>Velo-City Ljubljana                                                                                                                                                 |
| Juli                                                                                             |                                                                                                                                                                                                        |
| August                                                                                           | 2. styregruppemøde<br>2. projektgruppemøde                                                                                                                                                             |
| September                                                                                        | Årlige cykeltællinger – 8 ruter<br>Før-evaluering af Ørestadsruten<br>Budget 2021                                                                                                                      |
| Oktober                                                                                          | Årlige status-rutemøder - 8 ruter                                                                                                                                                                      |
| November                                                                                         | 3. styregruppemøde<br>Åbning af Designmuseum Danmarks 1-årige cykeludstilling<br>Borgmestermøde?                                                                                                       |
| December                                                                                         | Afslutningskonference for Greater Copenhagen strategisk handlingsplan for cykeludvikling                                                                                                               |

## Bilagsliste

1. Statusregnskab 2019 og forslag til budget 2020
2. Referater fra fire styregruppemøder og to projektgruppemøder
3. Projektplan 2019-2022
4. Kort over eksisterende og potentielle supercykelstier på Amager
5. Samlede screeningsnotater for ni potentielle supercykelstier
6. Føranalyse for den kommende supercykelsti Roskilderuten
7. Studietur til Holland: Program, opsamling på afsluttende workshop og præsentation v/ Herbert Tiemens og Anna Garrett
8. Sammenligning mellem dansk og hollandsk værdisætning af klima og anbefalinger til Transportministeriets samfundsøkonomiske projektgruppe
9. Medierapport 2019
10. Cities100 2019 Report
11. Årsrapport over borgerhenvendelser 2019
12. Koncept for strækningstypologier
13. Speed pedelegs på supercykelstier. Kortlægning, løsninger og vidensopsamling
14. Evaluering af anlægstiltag på supercykelstier
15. Trafikinformation til cykelpendlere. Kvalitativ undersøgelse blandt cykelpendlere
16. Evaluering af nedtællingssignaler for cyklister
17. Deklaration til transportministeren på vegne af Supercykelstisamarbejdet
18. Opsamling på Borgmestermøde 2019
19. Prismodtagere til Supercykelstisamarbejdets awardshow
20. Koncept för Supercykelstråk i Skåne
21. Projektbeskrivelse for *En strategisk handlingsplan for cykeludvikling i Greater Copenhagen*