SUPERCYKELSTISAMARBEJDET

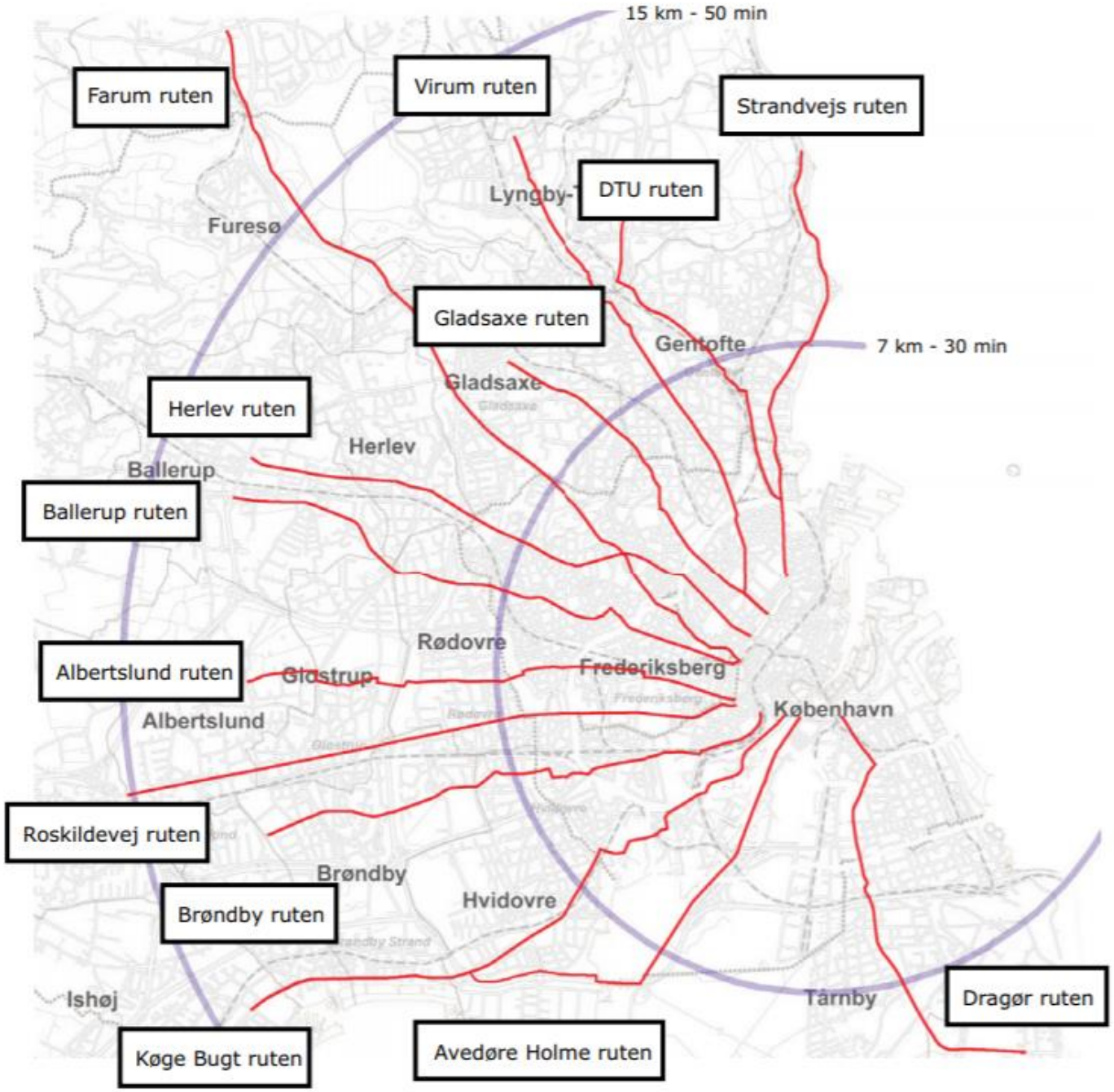
I HOVEDSTADSREGIONEN

Sekretariatsleder, Sidsel Birk Hjuler

Region Hovedstadens Trafikudvalg, 27. oktober 2020

	3	11		0	23
26	8	1	14		9
30	5		850	68	

SUPER CYKELSTIER



2009

Pendling på cykel i Københavnsområdet, ViaTrafik 2008

Supercykelstisamarbejdet startede i 2009 på initiativ af Københavns Kommune

SUPER CYKELSTIER

	3	11		0	23
26	8	1	14		2009
30	5		850	68	

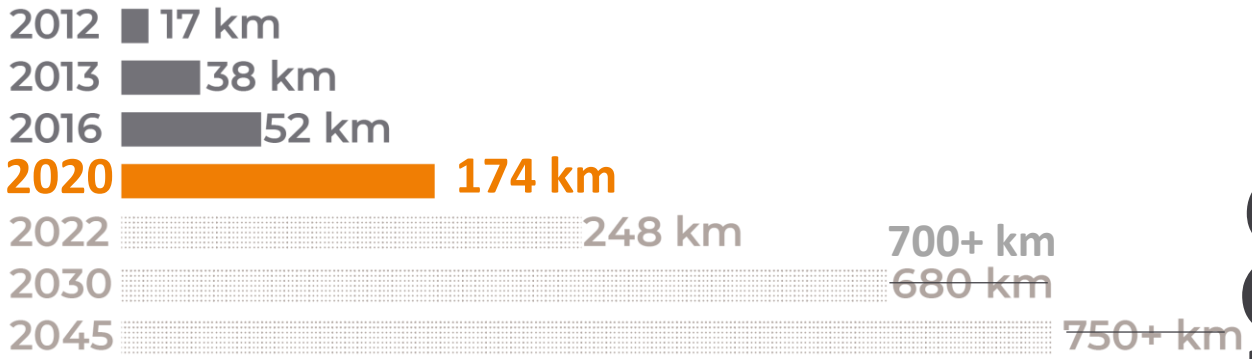
SUPER CYKELSTIER

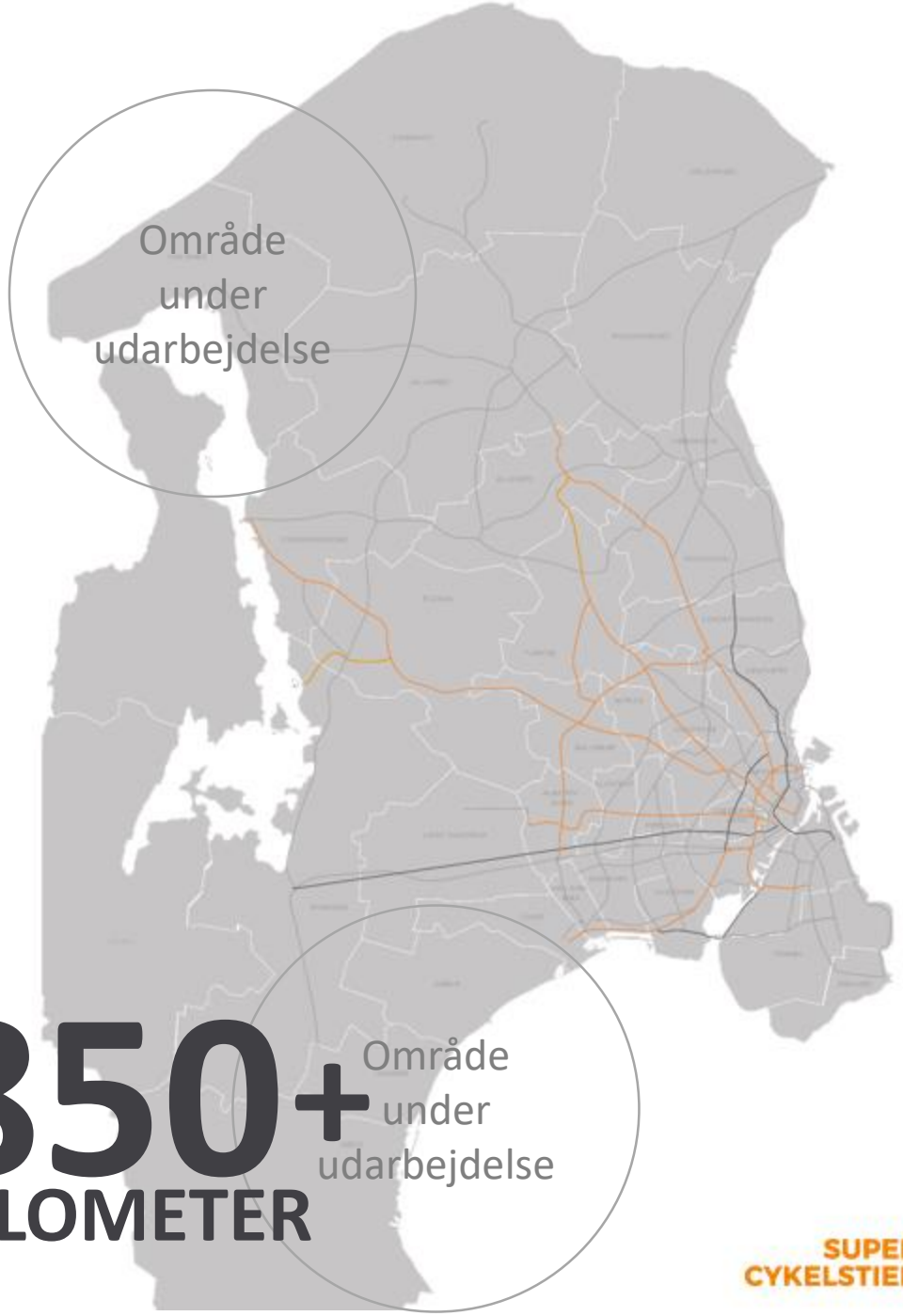
30
KOMMUNER
per 28. september 2020

Supercykelstisamarbejdet består i dag af 30 kommuner og Region Hovedstaden

SUPER CYKELSTIER

	3	11		0	23
26	8	1	14		2009
30 KOMMUNER per 28. september 2020	5		850	68	SUPER CYKELSTIER

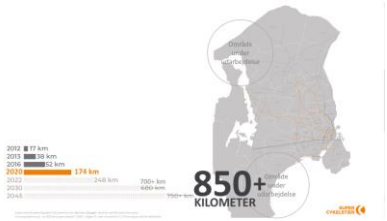




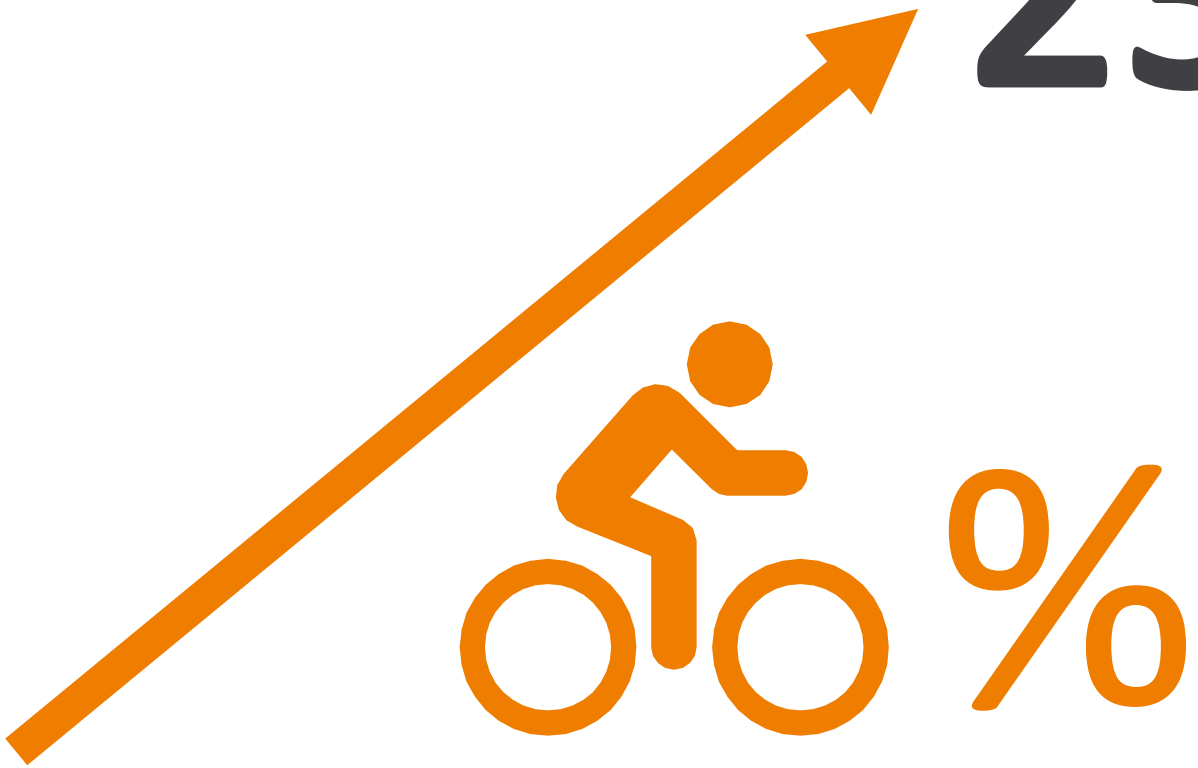
850+ KILOMETER

Supercykelstisamarbejdets visionsnet bliver løbende udbygget med de nytilkomne kommuner.
Visionsplanen er pt. ca. 855 km supercykelsti i 2045. I dag er 9 ruter svarende til 174 km supercykelsti etableret

SUPER CYKELSTIER

	3	11		0	23
26	8	1	14		2009
30 KOMMUNER per 28. september 2020	5			68	SUPER CYKELSTIER

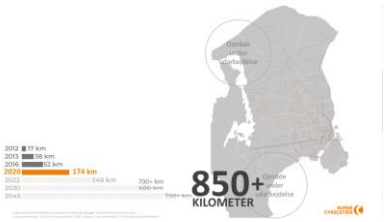
23

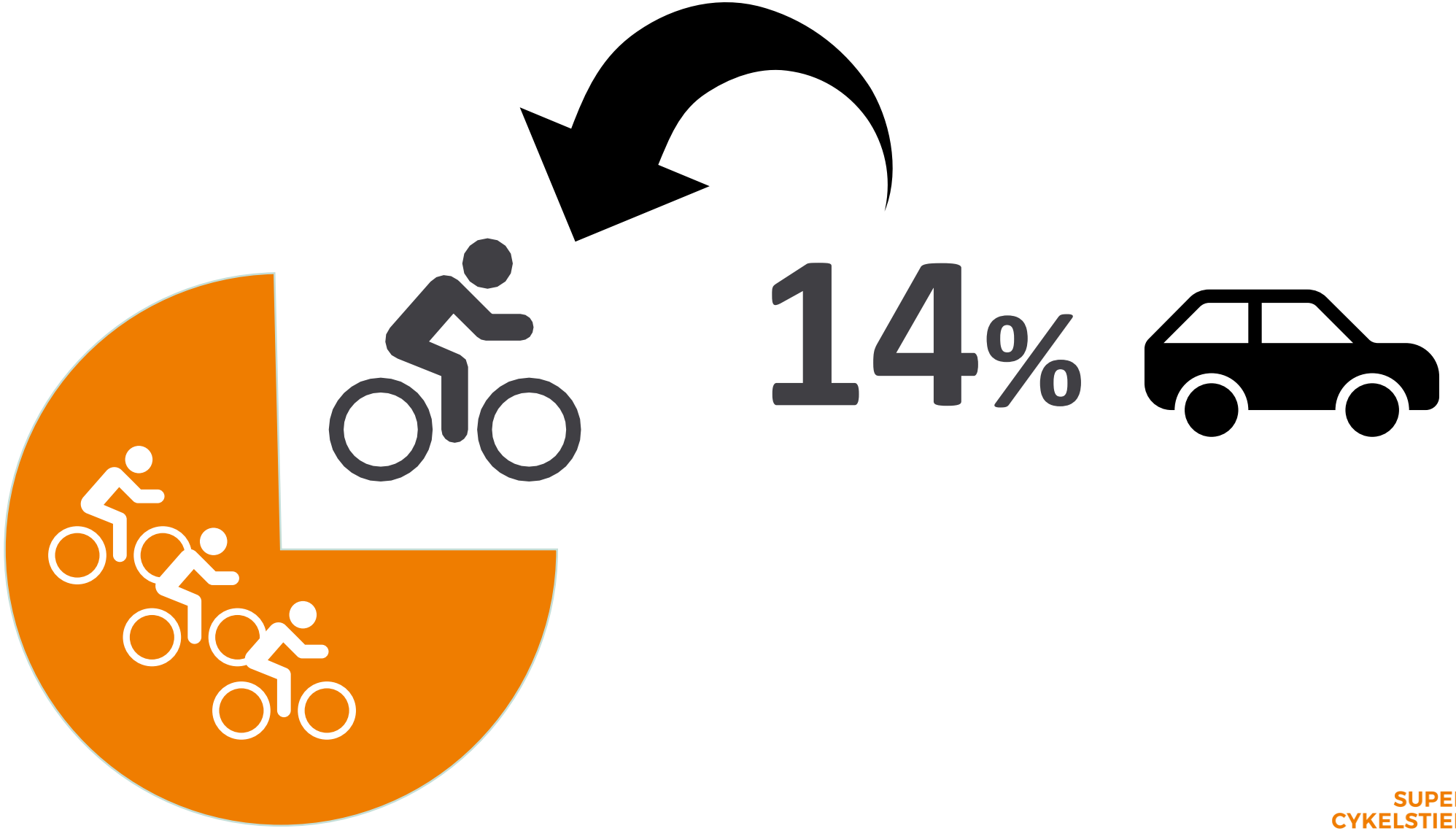


%

SUPER CYKELSTIER

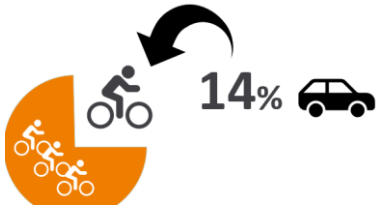
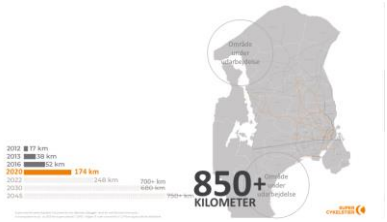
På de 8 supercykelstier, som er etableret og evalueret i dag, er der sket en gennemsnitlig stigning i cykeltrafikken på 23%

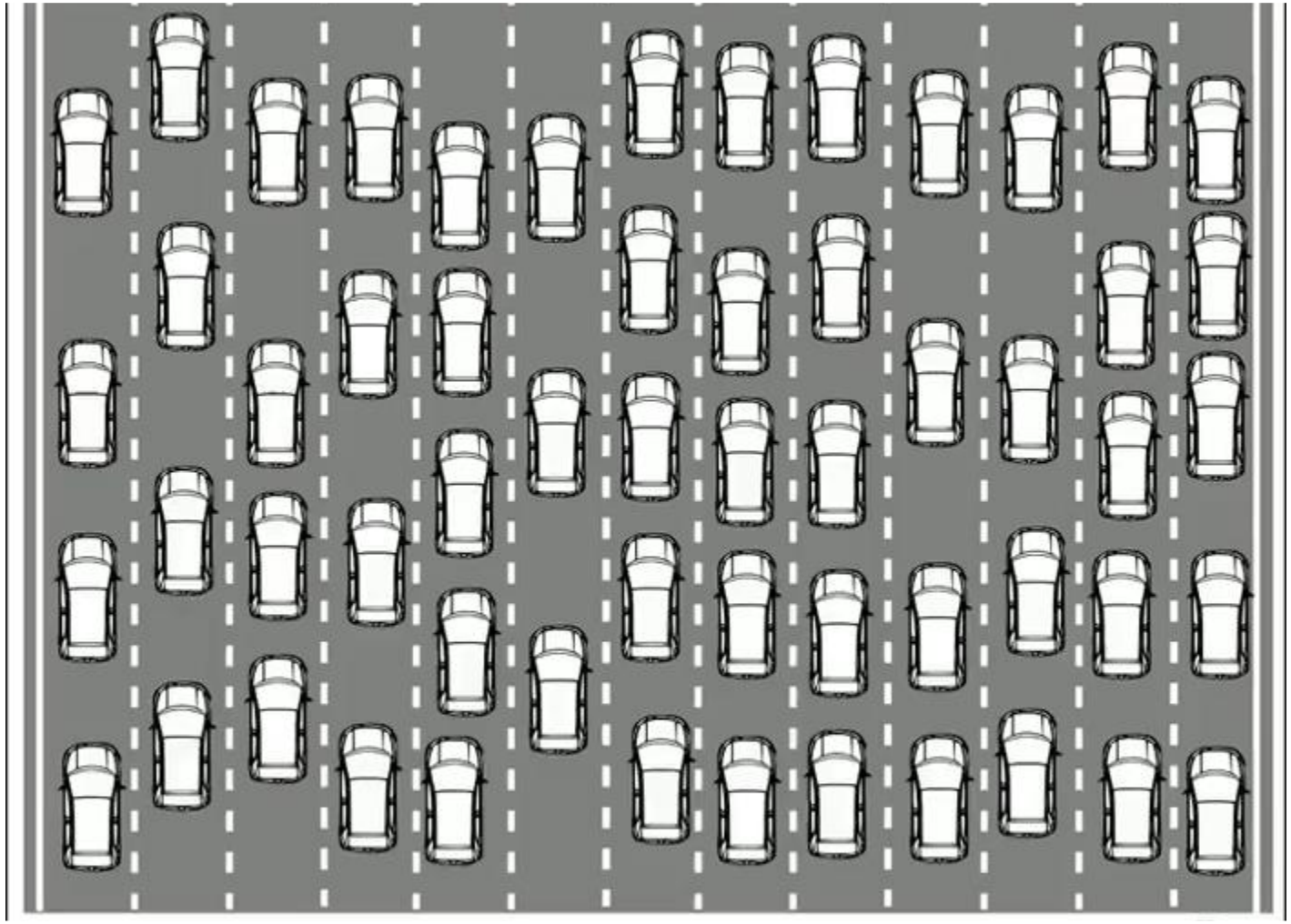
	3	11		0	23 %
26	8	1	14		2009
30 KOMMUNER per 28. september 2020	5			68	SUPER CYKELSTIER



SUPER CYKELSTIER

14% af de nye cyklister siger, at de tidligere tog bilen

	3	11		0	23 %
26	8	1			2009
30	5			68	SUPER CYKELSTIER



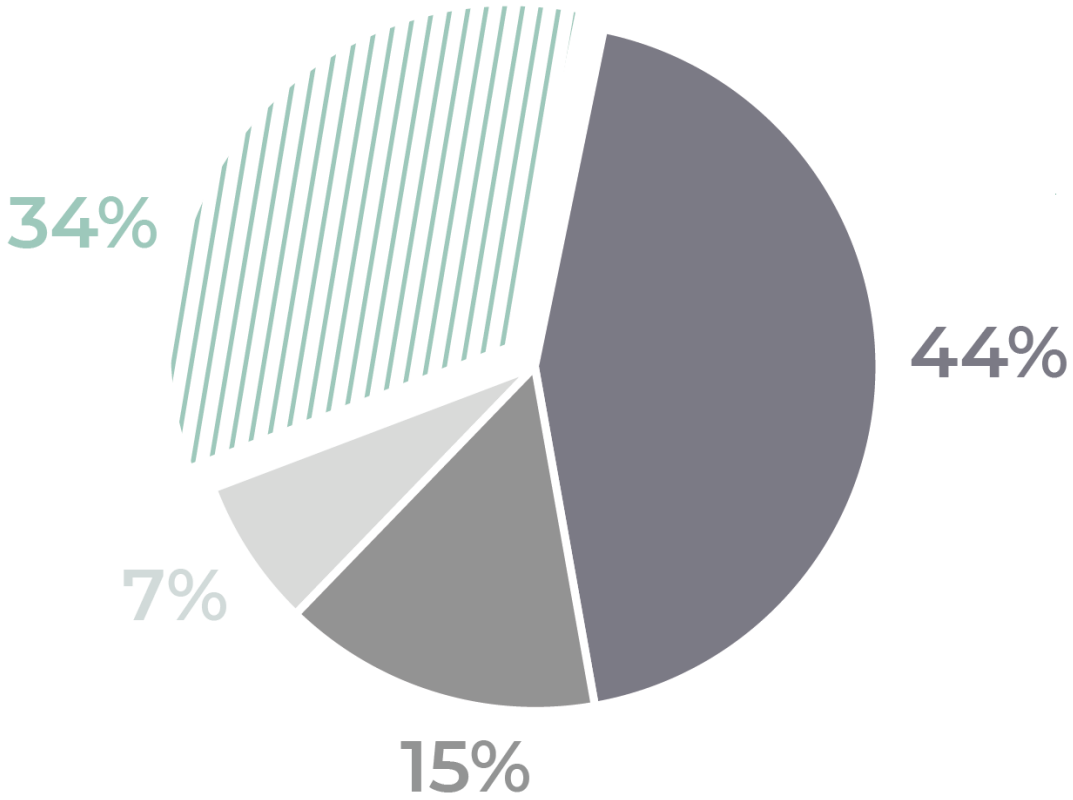
30%

SUPER CYKELSTIER

Hvis vi ikke cyklede i Region Hovedstaden, ville der være 30% flere pendlerture i bil

MODALSPLIT FOR ALLE PENDLERTURE

med destination i Region Hovedstaden 2018



Cykel Gang Kollektiv Bil

SUPER CYKELSTIER

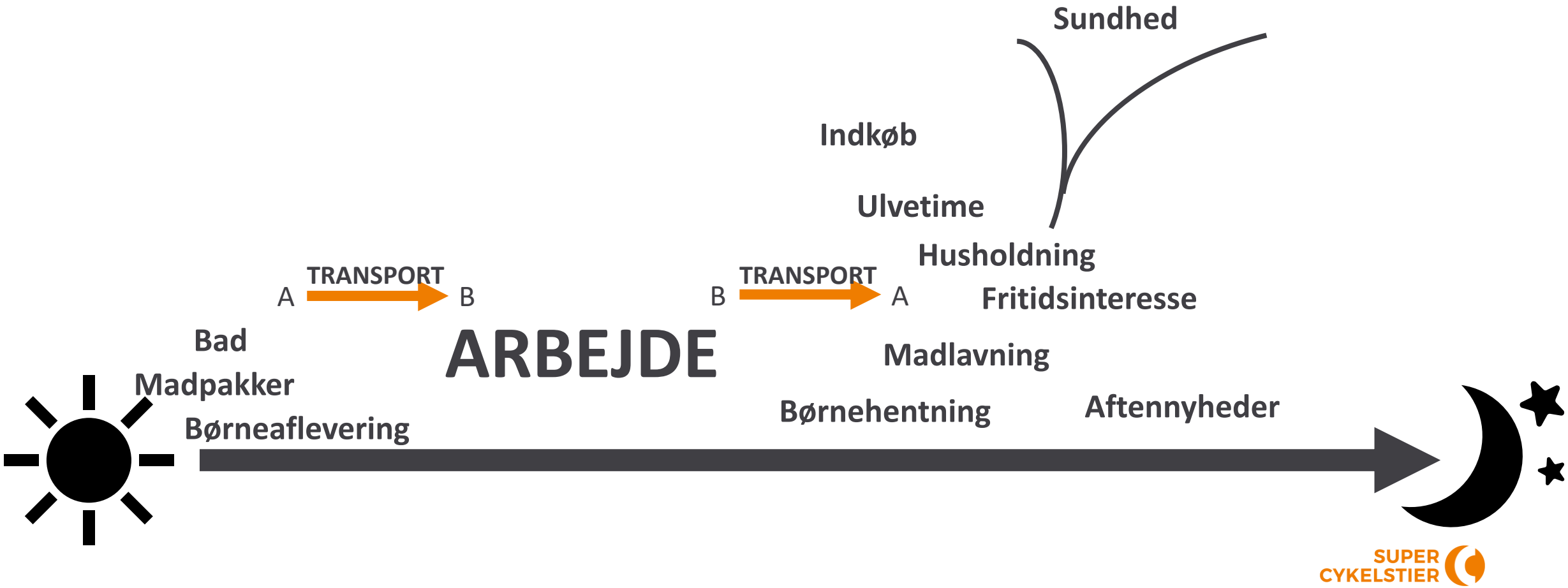
Find tallene i: Supercykelstisamarbejdets cykelregnskab 2019

	3	11		0	23 %
26	8	1	14%		2009
30 KOMMUNER 30%	5		850+ KILOMETER	68	SUPER CYKELSTIER

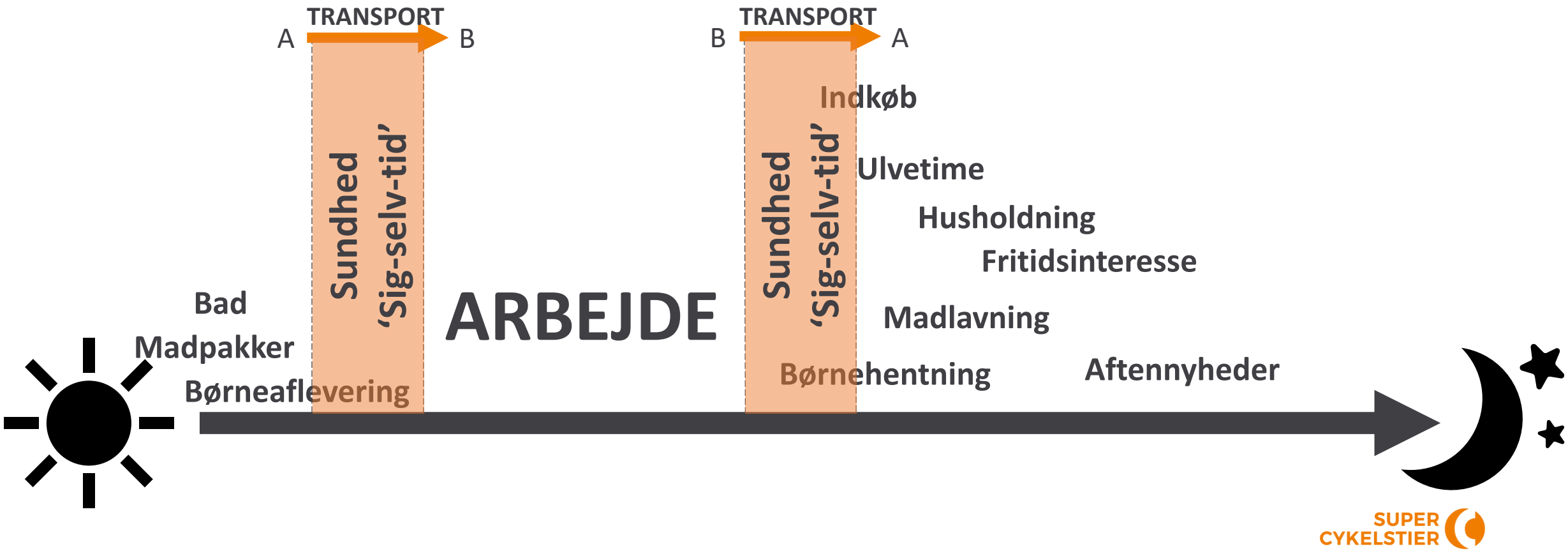
11 km

SUPER CYKELSTIER

11 KM


Sundhed
Indkøb
Ulvetime
Husholdning
A
TRANSPORT
B
B
TRANSPORT
A
Fritidsinteresse
Bad
ARBEJDE
Madlavning
Madpakker
Børnehentning
Aftennyheder
Børneaflevering
SUPER CYKELSTIER

11 KM



SUPER CYKELSTIER

11 KM

11 km

12 km

A TRANSPORT B

Sundhed
'Sig-selv-tid'

Bad
Madpakker
Børneaflevering

ARBEJDE

B TRANSPORT A

Sundhed
'Sig-selv-tid'

Indkøb
Ulvetime
Husholdning
Fritidsinteresse
Madlavning
Børnehentning
Aftennyheder

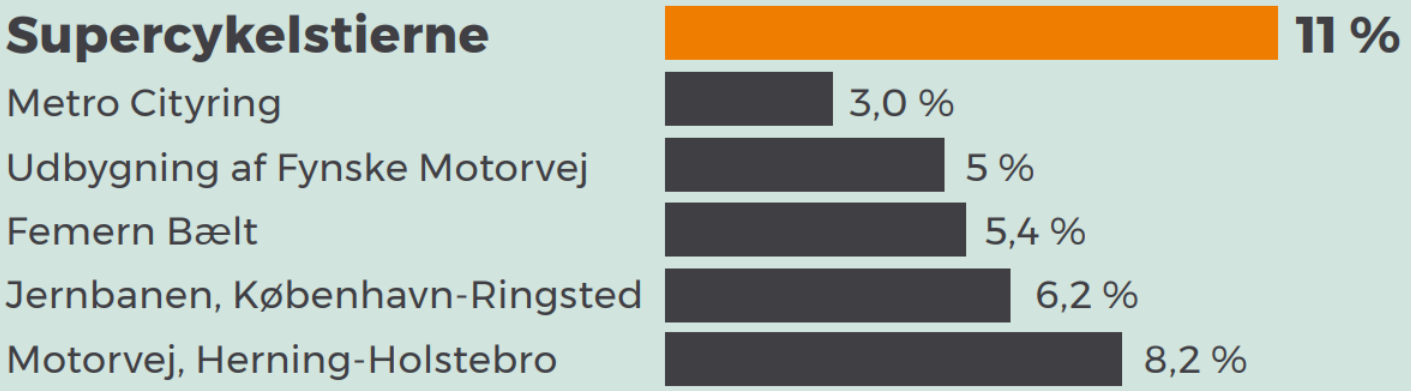
Gennemsnitslængden på pendlernes ture på supercykelstierne er 11 km per vej.
Den gennemsnitlige turlængde på s-tognettet er 12 km.
Pendlerne betragter cykling som en tidseffektiv måde at få lagt motion ind som en fast rutine i en ellers travl hverdag.

SUPER CYKELSTIER

	3	11		0	23 %
26	8	1	14%		2009
30 KOMMUNER 30%	5		850+ KILOMETER	68	SUPER CYKELSTIER

11%

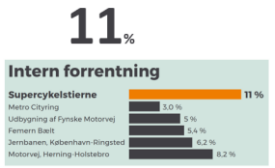
Intern forrentning



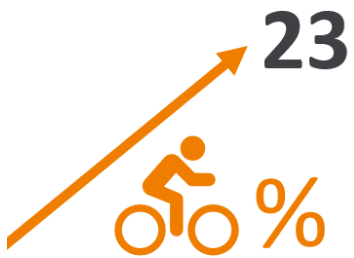
Supercykelstienes visionsplan på 750km supercykelsti er beregnet til at være ét af Danmarks mest rentable infrastruktur projekter. Projektet, som samlet er vurderet til at koste 2,2 mia. kr., vil give et samfundsøkonomisk afkast på 5,7 mia. kr.
Samfundsøkonomisk analyse af supercykelstierne, Incentive 2018

SUPER CYKELSTIER

3



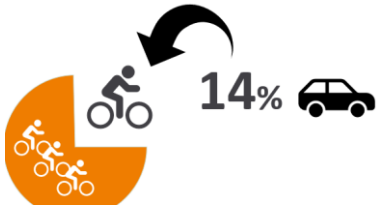
0



26

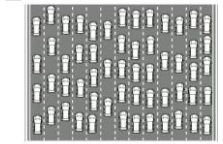
8

1



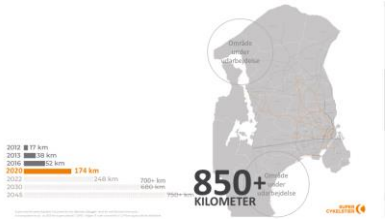
2009

30 KOMMUNER



30%

5



68

SUPER CYKELSTIER

trm.dk/nyheder/2020/det-er-sundere-at-cykle-end-hidtil-antaget/?fbclid=IwAR3kmxbhGmaMEL-sjCsZMN_9W41C3J2OkAR_Xnt

Publikationer Politiske aft

Transport- og Boligministeriet

MINISTERIET TRANSPORTMINISTEREN BOL

DK Forside / Nyheder / 2020 / Det er sundere at cykle end hidtil antaget

Det er sundere at cykle end hidtil antaget

Nye beregningerne viser, at sundhedsgevinsten ved cykling er højere end de hidtidige beregninger har vist. Sundhedsgevinsten er højere både for den enkelte cyklist, men også for samfundet som helhed.

8 KR. FOR 1 KM

Sundhedseffekter for cykler for	**2020**	**2020** priser
Kr. per km	Alm. cykel	Elcykel
Sundhed	-8,20	-6,56

Note: Omfatter alene interne sundhedseffekter. Negative omkostninger angiver en sundhedsgevinst

Hver gang en borger cykler 1 kilometer, sparer samfundet 8 kroner, fordi sundhedseffekterne er så store. Det viser nye beregninger, som Transport- og Boligministeriet har fået foretaget. Det skyldes, at man ved at røre sig sænker risikoen for at få en lang række sygdomme, herunder type 2-diabetes, hjertesygdomme og flere former for kræft.

SUPER CYKELSTIER

SUPERCYKELSTIERNE
ET STRATEGISK
PEJLEMÆRKE FOR
DANSK INDUSTRI
- HOVEDSTADEN

DI Hovedstaden
224 followers
5d •

55 pct. af hovedstadens pendlere har under 10 km på arbejde. Derfor giver det god mening at udbygge supercykelstinettet. Det havde vi i DI Hovedstaden en snak med Sidsel Birk Hjuler fra Supercykelstier (Cycle Superhighways) om.

Cykelinfrastruktur er et kommunalt ansvar, og i Hovedstadsområdet udgør cykelpendling 34 pct. af al pendling – hvor offentlig transport blot udgør 15 pct.. Der er et stort potentiale i bedre cykelinfrastruktur, især for erhvervslivet.

Mange virksomheder vil gerne have muligheden for at understøtte deres medarbejdere i en grønnere og sundere vej på arbejde, og en bedre cykelinfrastruktur betyder også mindre trængsel i biltrafikken. Vi havde derfor en spændende snak om, hvilken rolle erhvervslivet kan spille her.

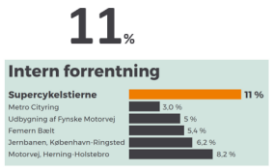
Vi ser frem til et fortsat godt samarbejde!

See translation

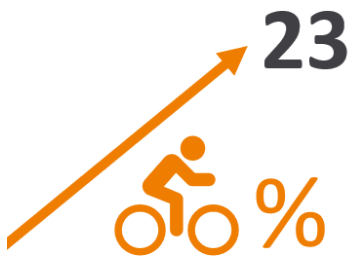
47 1 Comment

SUPER CYKELSTIER

3



0

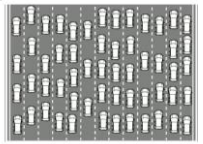


26

1

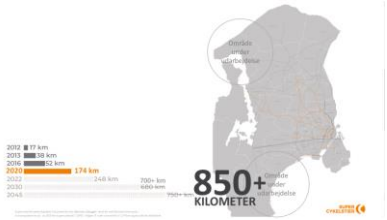
2009

30 KOMMUNER



30%

5



68

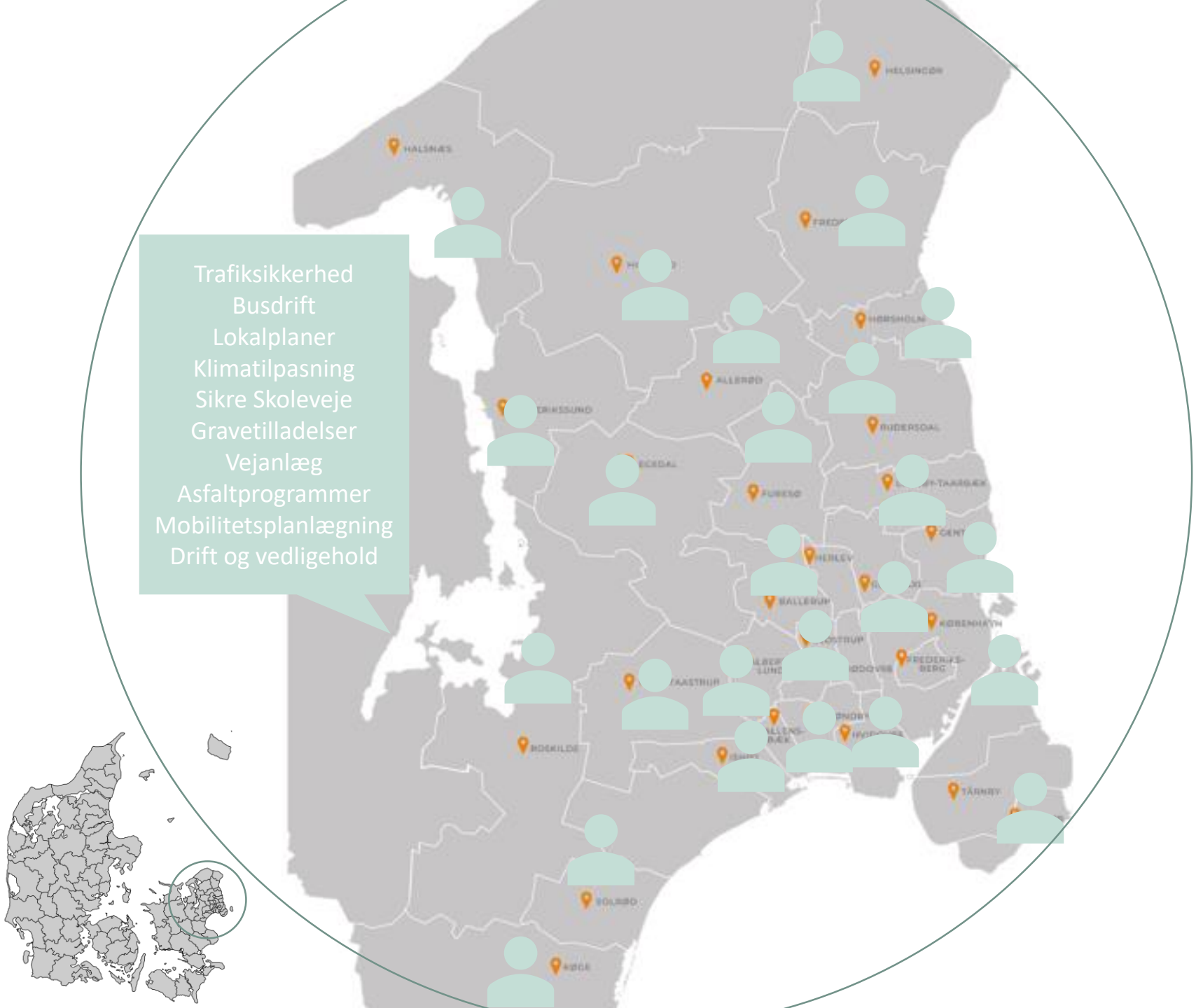
SUPER CYKELSTIER

3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING

movia

Lokaltog

SUPER CYKELSTIER



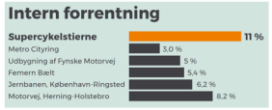
SUPER CYKELSTIER

3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING

movia

11 KM

11 %



0

23 %

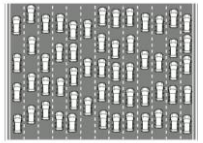
26

1

14%

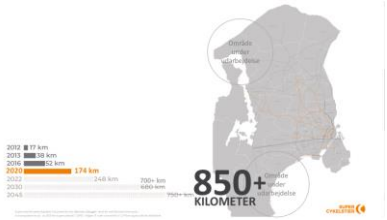
2009

30 KOMMUNER



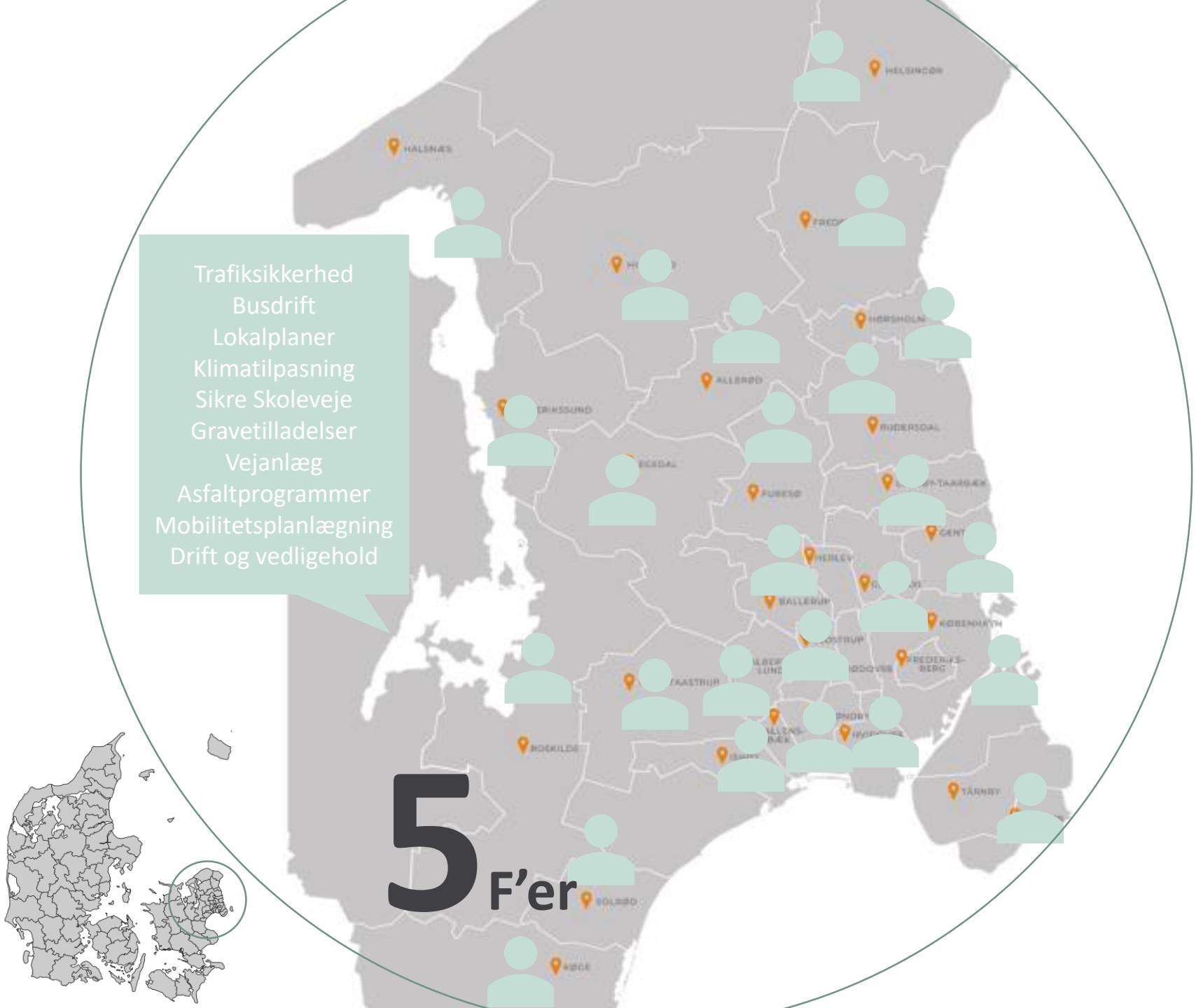
30 %

5



68

SUPER CYKELSTIER



Sekretariatet for supercykelstier

Fælles koncept

- Fælles vision
- Ensartede anlægsløsninger på tværs ag kommunegrænser.
- Fælles servicetiltag.
- Fælles driftsstandarder og vedligeholdelsesaftaler.
- Fælles trafik-, anlægs- og brugerkommunikation.

Fremdrift og fælles fodslag

- Koordinering mellem kommunerne og regionen og tovholder på rute-, projekt-, arbejds- drifts- og styregruppemøder mv.
- Samarbejde med vigtige aktører som Vejdirektoratet, DSB, MOVIA, Cyklistforbundet m.fl.

Fundraising og forankring

- Fælles ansøgninger til de statslige cykelpuljer.
- Forankring kommunalt, regionalt, nationalt og internationalt.

Effekt

- Fælles effektmålinger af ruterne; cykeltrafikmålinger, trængsel- og sundhedseffektmålinger, samt samfundsøkonomiske analyser.

Fremme i skoene, først i Danmark

- Fælles innovative løsninger: ITS, kombinationsrejser mm.

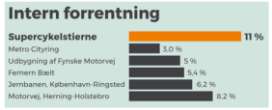
SUPER CYKELSTIER

3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING

movia

11 KM

11 %



0

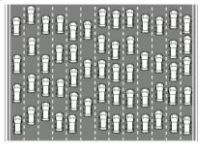
23 %

26

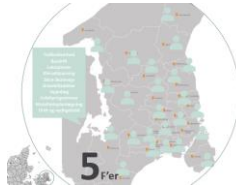
1

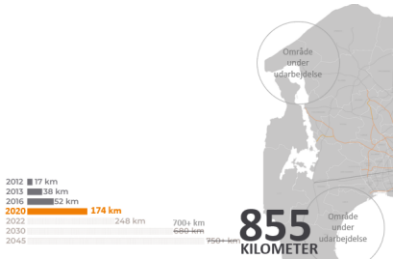
2009

30 KOMMUNER



30 %

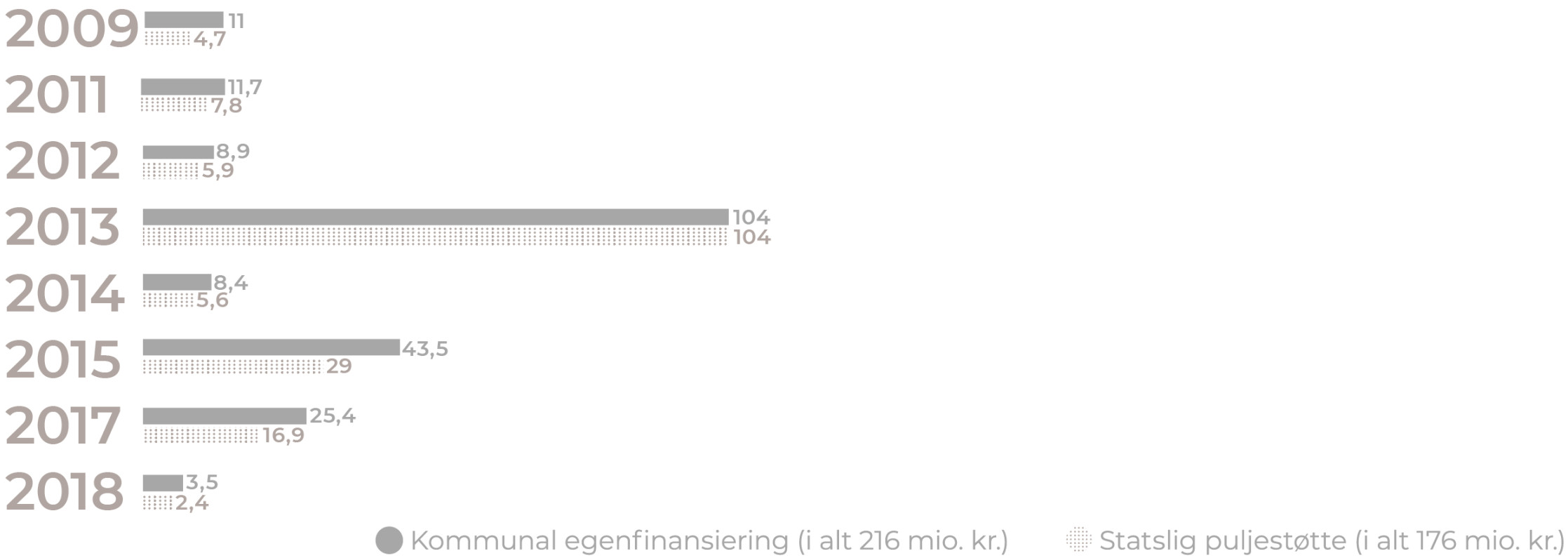




68

SUPER CYKELSTIER

0



SUPER CYKELSTIER

Der er endnu ikke anlagt nogen supercykelstier i hovedstadsregionen uden statslig medfinansiering

3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING

movia

11 KM

ARBEJDE

11 %

Intern forrentning

Supercykelstierne	11 %
Metro Cityring	3,0 %
Udbygning af Fynske Motorvej	5 %
Femern Bælt	5,4 %
Jernbanen, København-Ringsted	6,2 %
Motorvej, Herning-Holstebro	8,2 %

0

2009
2011
2012
2013
2014
2015
2017
2018

23 %

26

8 KR. FOR 1 KM

Det er sundere at cykle end hidtil antaget

1

14%

2009

30 KOMMUNER

30 %

5 F'er

850+ KILOMETER

68

SUPER CYKELSTIER

26 BORGMESTRE OG 1 REGIONRÅDS-FORMAND

"I Supercykelstisamarbejdet løfter kommunerne både regionale og nationale klima-, sundheds- og trængselsudfordringer. Det bør ikke være et kommunalt ansvar alene. Derfor opfordrer Supercykelstisamarbejdet transportministeren til at sikre en stærk regional cykeludvikling ved at styrke kommunernes samarbejde om fortsat at løfte den regionale cykelinfrastruktur."

SUPER CYKELSTIER

Deklaration til transportminister Benny Engelbrecht blev overrakt ved borgmestermøde den 31. oktober 2019

EKSEMPLER PÅ LØSNINGER OG UDFORDRINGER

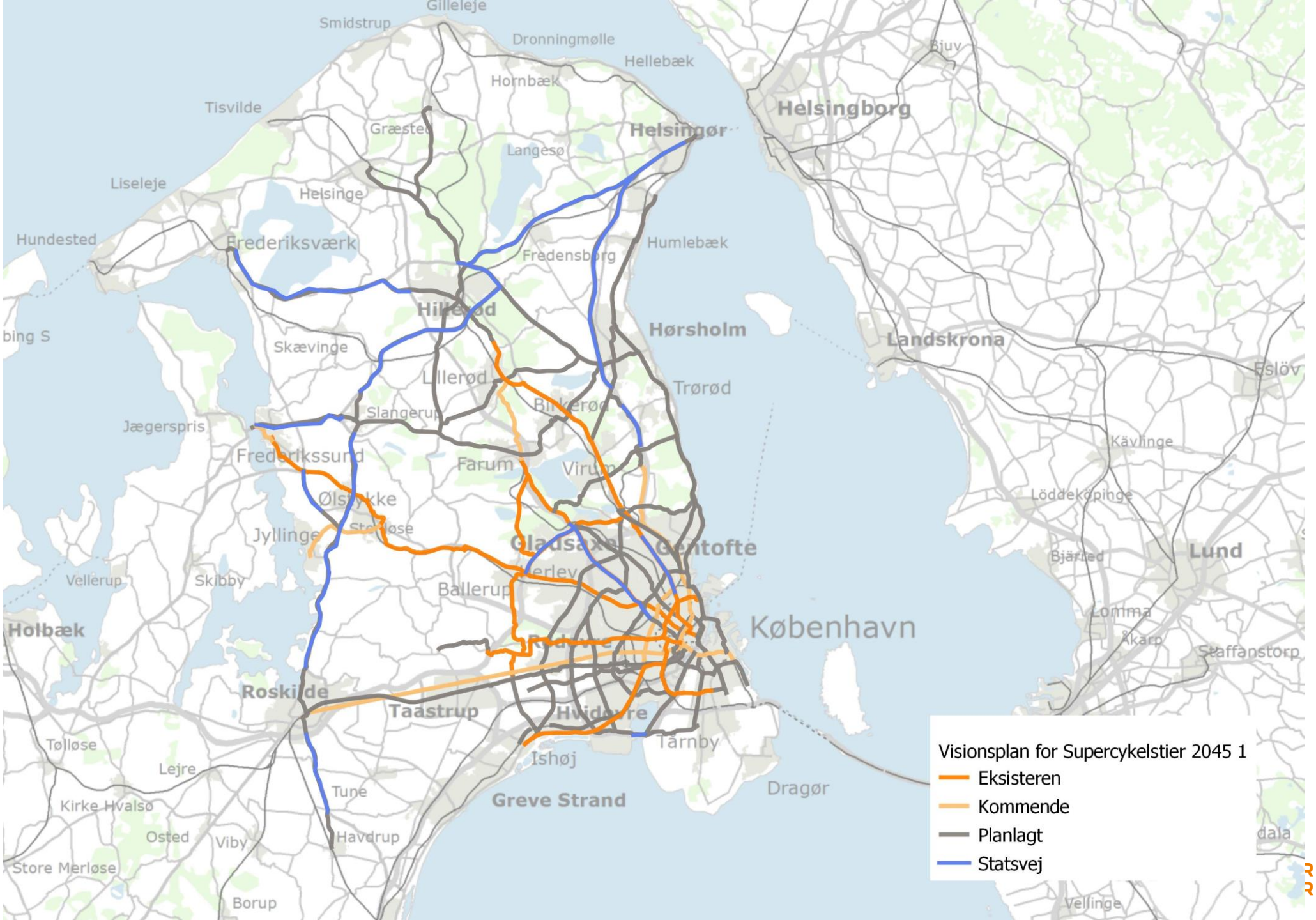
Differentieret støtte til regional cykelinfrastruktur

I andre europæiske lande og regioner støttes regionale cykelprojekter med en langt højere procentandel for at afhjælpe kommunale budgetudfordringer. Eksempelvis anlægges tværkommunal cykelinfrastruktur af regional betydning (herunder supercykelstier) i den hollandske provins Utrecht med 65-75% regional og statslig medfinansiering. I den belgiske provins Flemish-Brabrant støttes de tværkommunale, regionale supercykelstier med 100% delvist af regionen og delvist af provinsen.

Anlægsmåltal

Kommunerne har hver især myndigheds- og finansieringsansvaret for anlæggelsen af (langt det meste) cykelinfrastruktur. Det betyder, at anlægsmidler til supercykelstierne, modsat andre regionale infrastrukturinvesteringer, tæller med i kommunernes samlede anlægsmåltal. Det gør det tværkommunale samarbejde og anlæggelsen af nye regionale ruter ekstra skrøbeligt, da supercykelstianlæggene i de enkelte kommuner kan og må blive sat i bero på grund af kommunale udfordringer med at nå anlægsmåltallet. Stort set alle igangværende supercykelstianlæg modtager støtte fra den statslige cykelpulje. Det vides ikke på nuværende tidspunkt, om berosættelserne vil medføre frafald af støtte.

[3] Ca. 84% af det samlede supercykelstinet på ca. 750 km er underlagt kommunal myndighed og ca. 16% er underlagt statslig myndighed.

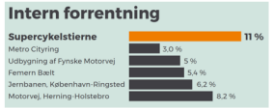

Visionsplan for Supercykelstier 2045 1
Eksisteren
Kommende
Planlagt
Statsvej
Gilleleje
Smidstrup
Dronningmølle
Hellebæk
Hornbæk
Tisvilde
Græsted
Helsingør
Langesø
Liseleje
Helsinge
Hundested
Frederiksværk
Humlebæk
Fredensborg
Hillerød
Hørsholm
Skævinge
Lillerød
Trørød
Slangerup
Jægerspris
Frederikssund
Farum
Virum
Ølstykke
Stenløse
Jyllinge
Gladsaxe
Gentofte
Herley
Vellerup
Skibby
Ballerup
Holbæk
København
Roskilde
Taastrup
Hvidovre
Tårnby
Tølløse
Ishøj
Lejre
Tune
Dragør
Kirke Hvalsø
Greve Strand
Osted
Viby
Havdrup
Store Merløse
Borup
Helsingborg
Bjuv
Landskrona
Eslöv
Kävlinge
Löddeköpinge
Bjärred
Lund
Lomma
Åkarp
Staffanstorp
Vellinge

3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING

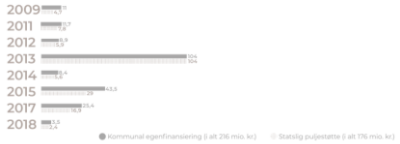
movia

11 KM

11 %



0



23 %

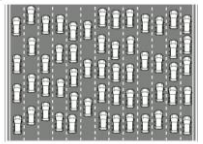
26 BORGMESTRE OG 1 REGIONRÅDSFORMAND

"I Supercykelstiersamarbejdet løfter kommunerne både regionale og nationale klima-, sundheds- og trængselsudfordringer. Det bør ikke være et kommunalt ansvar alene. Derfor opfordrer Supercykelstiersamarbejdet transportministeren til at sikre en stærk regional cykeludvikling ved at styrke kommunernes samarbejde om fortsat at løfte den regionale cykelinfrastruktur."

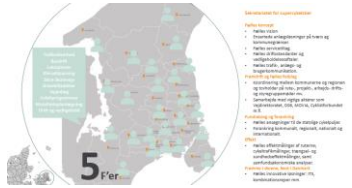
1

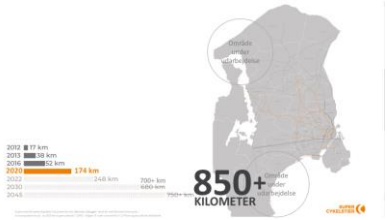
2009

30 KOMMUNER



30 %





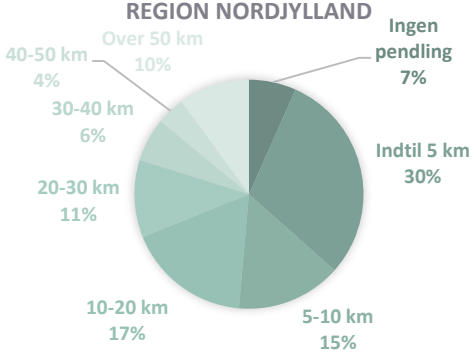
68

SUPER CYKELSTIER

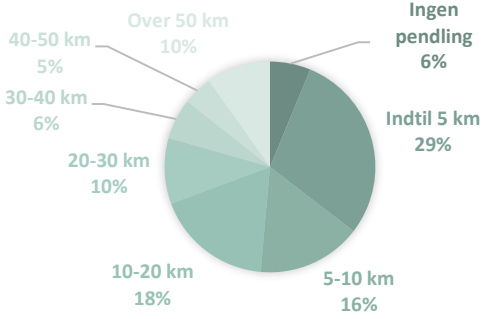
PENDLERAFSTAND
FRA BOPÆL TIL ARBEJDSADRESSE

Danmark Statistik 2018

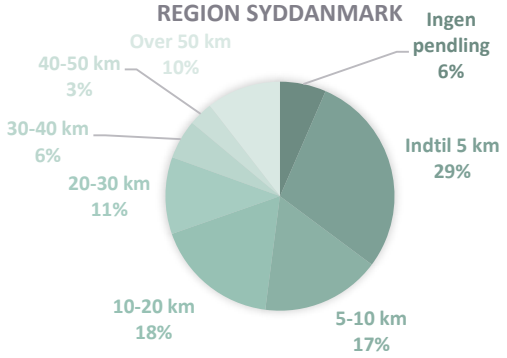
REGION NORDJYLLAND



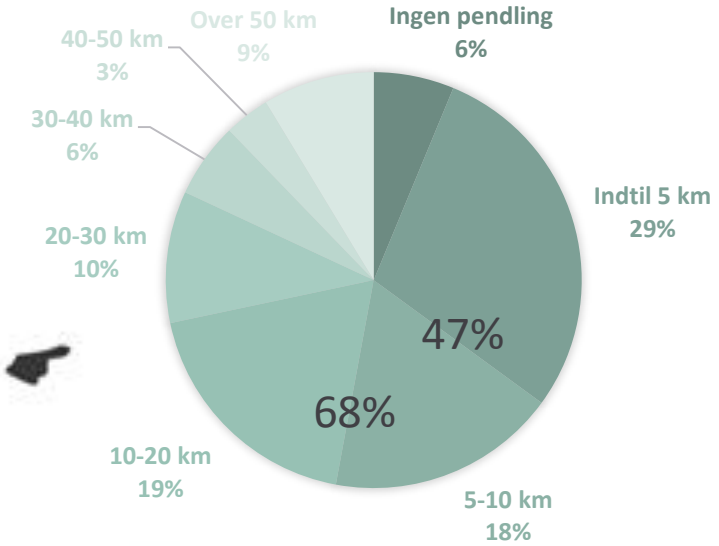
REGION MIDTJYLLAND

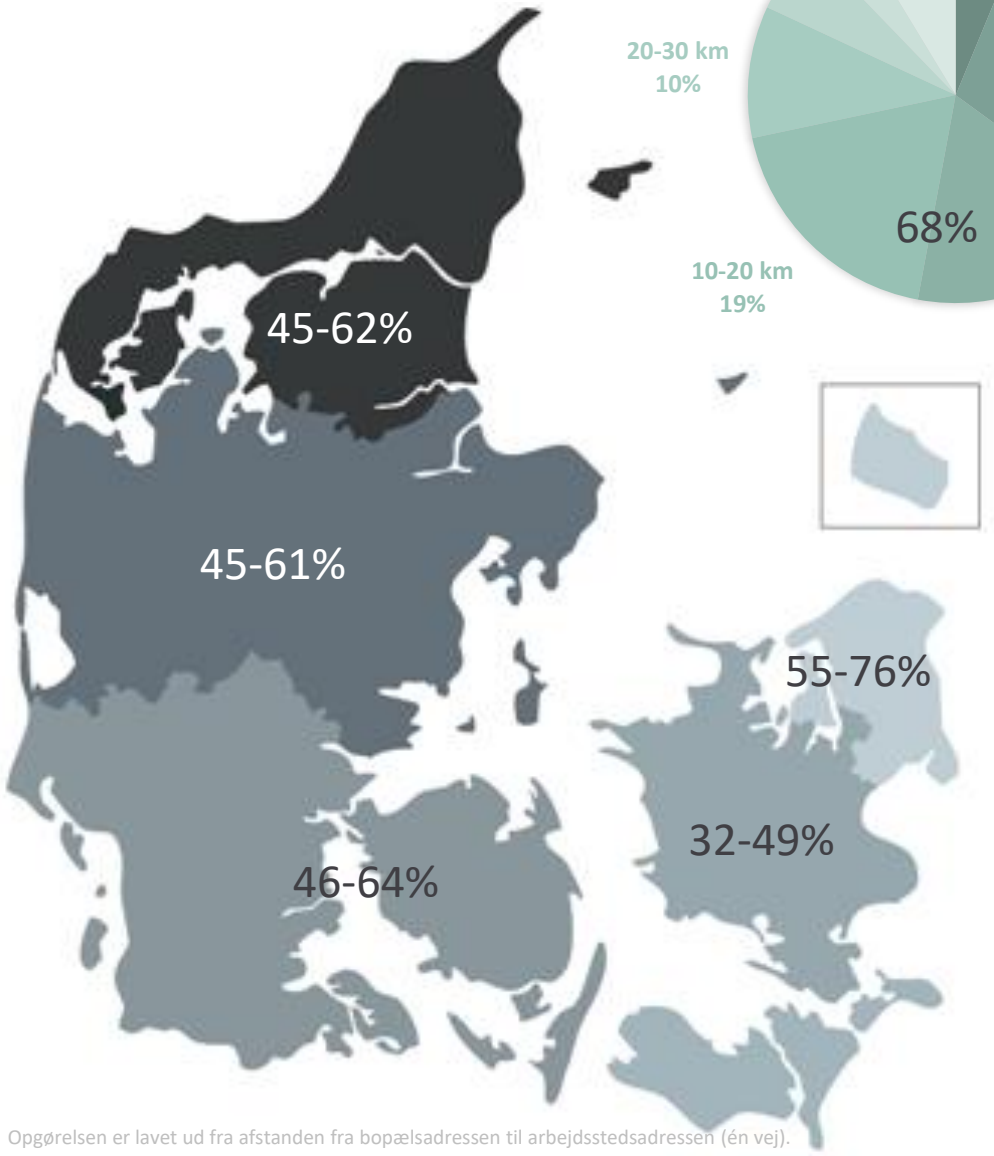


REGION SYDDANMARK

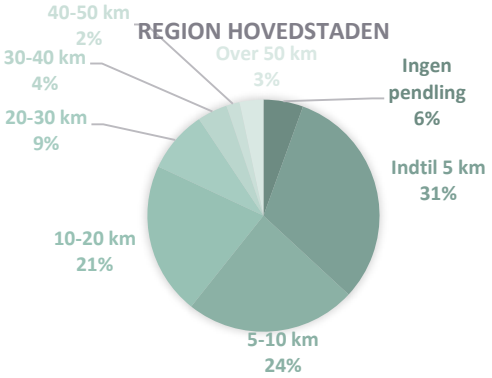


HELE LANDET

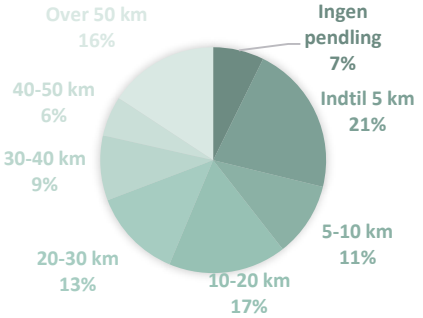




REGION HOVEDSTADEN

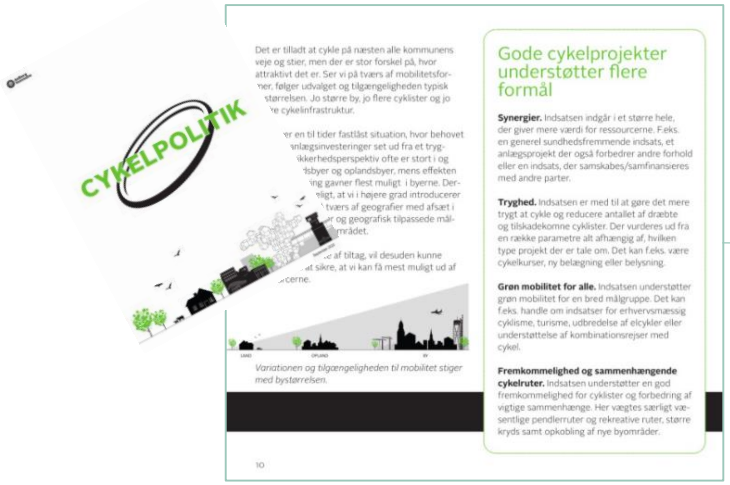


REGION SJÆLLAND



68%

Opgørelsen er lavet ud fra afstanden fra bopælsadressen til arbejdsstedsadressen (én vej).



Supercykelstierne har bedre komfort end almindelige cykelstier f.eks. jævn belægning og ekstra service som pumper og servicestationer. Foto: Supercykelstier.dk

Nyt samarbejde om Supercykelstier i Østjylland

En række østjyske kommuner mødes for at se på mulighederne for et fremtidigt samarbejde om supercykelstier i Østjylland.

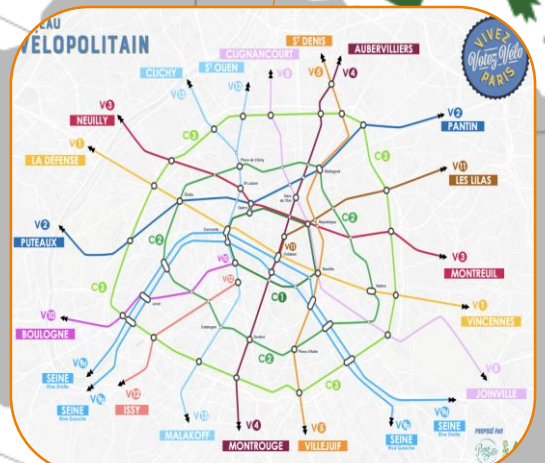
Er du cykelglad? Så kan der være godt nyt på vej til dig. Den 30. januar samles politikere fra en række østjyske kommuner til et fælles inspirationsmøde om cykelstier på tværs af de østjyske kommuner.

Miljø- og Planudvalget i Skanderborg Kommune har inviteret udvalgsmedlemmer fra Randers, Syddjurs, Norddjurs, Favrskov, Aarhus, Silkeborg, Horsens og Odder kommuner samt repræsentanter fra Region Midtjylland til mødet i Skanderborg.

Formålet med mødet er at styrke samarbejde på tværs af kommunerne, så det bliver nemmere at komme rundt på cykel i Østjylland. I første omgang handler det om at koordinere vedligeholdelse og skiltning, men på sigt også etablering af supercykelstier hen over kommunegrænserne.

"Jeg tror nu ikke det kun er supercykelstier her i det Syd- og Sønderjyske, da det er meget store kommuner, rent geografisk, men vi kunne godt tænke os at binde kommunerne bedre sammen på cykelområdet. Så man ikke ender i situationer, hvor en kommune f.eks. har prioriteret en cykelsti til Vejen Kommune, men Vejen Kommune har måske slet ikke den cykelsti i tankerne.

Dertil skal nævnes, at det ikke kun er Esbjerg Kommune, som er i gang med en cykelplan, det er Vejen også og andre går og skal snart i gang. " – Syd- og sønderjyske kommuner



SUPER CYKELSTIER

GREATER COPENHAGEN

1/5	I dag **vælger hver 5. person** i Greater Copenhagen **cyklen** til og fra arbejde eller uddannelse.
26%	tager cyklen til stationen, når de skal med toget til arbejde i Greater Copenhagen metropolen.
38%	af alle pendlerture kunne foretages på cykel. **Hvis bilister, der kan cykle til arbejde på 30 min.** eller derunder istedet valgte cyklen.
42%	af alle pendlerture kunne foretages på cykel eller elcykel. Hvis de der vælger bilen, men **kunne cykle på arbejde på under 30 min. på en elcykel**, valgte elcyklen istedet.

3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING

movia

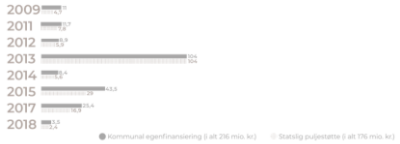
11 KM

11 %

Intern forrentning

Supercykelstierne	**11 %**
Metro Cityring	3,0 %
Udbygning af Fynske Motorvej	5 %
Femern Bælt	5,4 %
Jernbanen, København-Ringsted	6,2 %
Motorvej, Herning-Holstebro	8,2 %

0



23 %

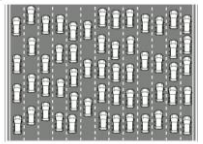
26 BORGMESTRE OG 1 REGIONRÅDS-FORMAND

"I Supercykelstiesamarbejdet løfter kommunerne både regionale og nationale klima-, sundheds- og trængselsudfordringer. Det bør ikke være et kommunalt ansvar alene. Derfor opfordrer Supercykelstiesamarbejdet transportministeren til at sikre en stærk regional cykeludvikling ved at styrke kommunernes samarbejde om fortsat at løfte den regionale cykelinfrastruktur."

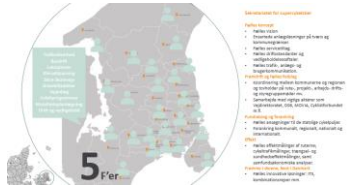
1

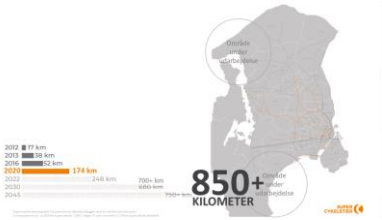
2009

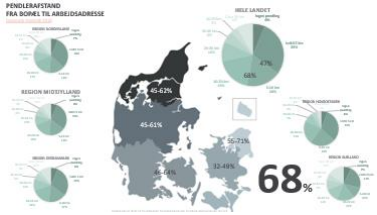
30 KOMMUNER



30 %







SUPER CYKELSTIER

HVILKEN ROLLE KAN REGION HOVEDSTADEN SPILLE FOR DANSK OG SKANDINAVISK CYKELUDVIKLING, SOM…

1 AF VERDENS FØRENDE CYKELREGIONER?

SUPER CYKELSTIER

3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING

movia

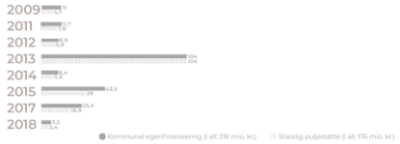
11 KM

11 %

Intern forrentning

Supercykelstierne	**11 %**
Metro Cityring	3,0 %
Udbygning af Fynske Motorvej	5 %
Femern Bælt	5,4 %
Jernbanen, København-Ringsted	6,2 %
Motorvej, Herning-Holstebro	8,2 %

0



23 %

26 BORGMESTRE OG 1 REGIONRÅDS-FORMAND

"I Supercykelstiesamarbejdet løfter kommunerne både regionale og nationale klima-, sundheds- og trængselsudfordringer. Det bør ikke være et kommunalt ansvar alene. Derfor opfordrer Supercykelstiesamarbejdet transportministeren til at sikre en stærk regional cykeludvikling ved at styrke kommunernes samarbejde om fortsat at løfte den regionale cykelinfrastruktur."

8 KR. FOR 1 KM

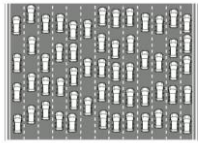
HVILKEN ROLLE KAN REGION HOVEDSTADEN SPILLE FOR DANSK OG SKANDINAVISK CYKELUDVIKLING, SOM…

1 AF VERDENS FØRENDE CYKELREGIONER?

14%

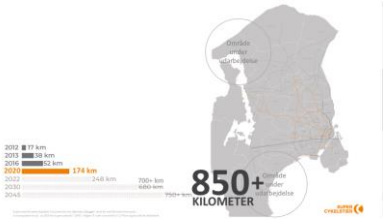
2009

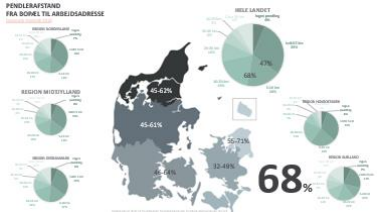
30 KOMMUNER



30%

5 F'er





SUPER CYKELSTIER

TAK!

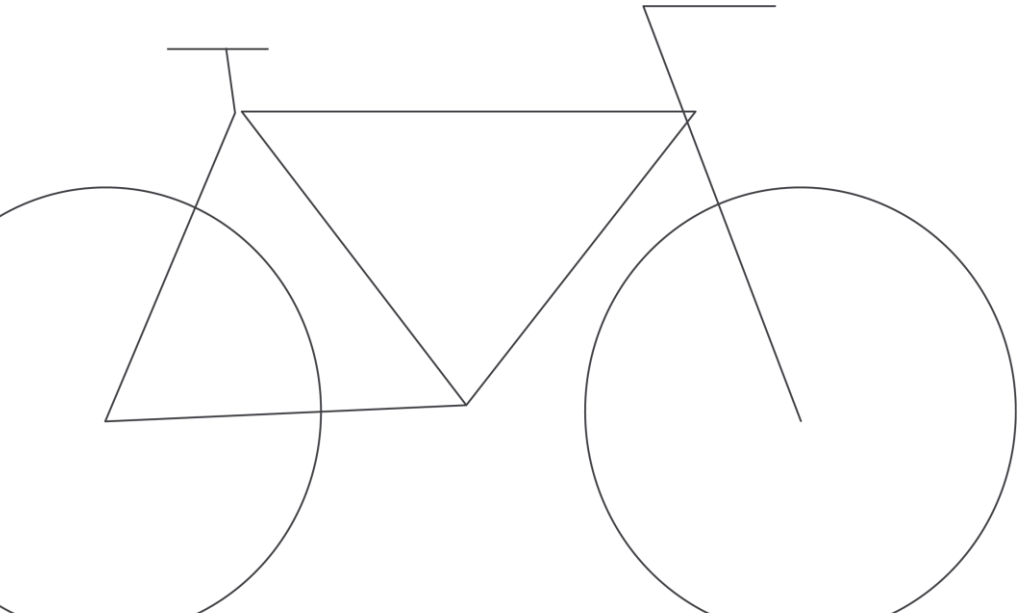
Sekretariatsleder
Sidsel Birk Hjuler

Sidsel.birk.hjuler@kk.dk
+45 4049 7066

SUPERCYKELSTIER.DK

EKSTRA SLIDES

til eventuel uddybning ved spørgerunde



SUPER CYKELSTIER

CYKELTRAFIK

Venstre foreslår en ny national cykelplan: Ingen ved, hvor vi har vore cykelstier - eller hvordan de ser ud

Venstre foreslår en ny national cykelstrategi, der skal gavne den moderne tohjulede trafik. Med til det hører, at der skal overblik til: Der er i dag ingen samlet viden om det danske cykelstinet.

AUTOMATISK OPLÆSNING

POLITIK 4. OKT. 2020 KL. 12:30

SØREN ASTRUP
Journalist

LÆS ARTIKLEN SENERE

Ingen ved, hvad der samlet set findes af cykelstier i Danmark. Men et er sikkert: Der er plads til forbedringer.

Det mener Venstres transportordfører Kristian Pihl Lorentzen, der også er næstformand for Færdselssikkerhedskommissionen.

Han foreslår derfor, at Folketinget laver en ny national cykelstrategi og

FIND UD AF HVAD DER SKER
Ibyen-redaktionen giver dig nøje udvalgte tip til spisesteder, udstillinger og events i København lige nu.

Enhedslisten vil have cykelstier for en halv mia.: - Det er vores grønne hovedkrav til finansloven

Det er for at fremme cykeltrafikken og den grønne omstilling, at Enhedslisten foreslår at etablere flere cykelstier i hele landet. Foto: Kristian Djurhuus

Når Enhedslisten går til finanslovsforhandlingerne, bliver det med flere cykelstier som hovedkrav. Det vækker stor glæde i Cyklistforbundet, mens en trafikforsker vurderer, at de nye cykelstier ikke vil få flere til at hoppe på cyklen.

03 okt. 2020 kl. 10:00

Nina Pedersen ninpe@jfmedier.dk

Lyt til denne artikel
3:40

ANNONCE

Cykelstier: Elbilerne har længe været på dagsordenen, når der er blevet talt om klimaløsninger. Men nu er turen kommet til cyklerne. Det mener Enhedslisten,

Redaktionens udvalgte

DANMARK
Ellen Trane Nørby går efter borgmesterposten i Sønderborg

DANMARK
Frank Jensen: - Man kan opfatte, at min glæde bliver for overvældende

DANMARK
Flere end 100 patienter genindkaldt i opsigtsvækkende kræftsag: Har konstateret flere tilfælde af kræft

DANMARK
Radikale har Danmarks bedste folketingsgruppe - og Martin Lidegaard

DANMARK
Han forstår Østergaard: Jeg havde lyst til at grave mig ned i det dybeste hul +

DANMARK
Forrykt: Garnisonskommandant i sønderlemmende kritik af ny kaserneordning

DANMARK
Korporal måtte bruge fem spande

DI Transport
102 followers
7h •

Med forslagskataloget "Nye muligheder i en coronatid" tager DI - Dansk Industri hul på ambitionerne i den seneste 2030-plan, der blev lanceret ved DI's Topmøde i september. En af planens konkrete forslag er en cykelpulje på 350 mio. kr. til etablering af lokal og regional infrastruktur til cykeltrafikken. En stor del af trafikken i de større byer foregår på cykel; det betyder blandt andet, at den øvrige trafik glider lettere. Samfundsøkonomiske analyser viser høje afkast på projekter, der fremmer cyklisme. Derfor giver det god mening at investere i bedre infrastruktur til cykeltrafikken.

Michael Svane Klaus Bondam Benny Engelbrecht

See translation

DI opruster med 42 konkrete forslag til regeringens krigskasse - DI

danskindustri.dk • 3 min read

SUPER CYKELSTIER

RESULTATER FRA DEN NATIONALE CYKLISTUNDERSØGELSE 2020 - FORTROLIGT

- **GENEREL TILFREDSHED:** På regionsniveau er det i lighed med i 2018 Hovedstaden, der har den højeste samlede tilfredshedsandel (82%). Herefter følger Midtjylland (75%), Nordjylland (73%), Syddanmark (72%) og Sjælland (63%).

- **OMFANG AF CYKELSTINETTET :** Ser man resultaterne på regionalt niveau, ses der en stor spredning. Her skiller Hovedstaden sig markant ud med en tilfredshedsandel på 81%. Igen i år er det særligt Hovedstaden der trækker gennemsnittet op, således ligger de resterende regioner faktisk under landsgennemsnittet.

- **FREMKOMMELIGHED:** I 2018-undersøgelsen skilte Hovedstaden sig markant ud fra de andre region. Dette er ikke tilfældet i dette års undersøgelse, hvor alle regioner er fordelt relativt tæt omkring landsgennemsnittet. Hovedstaden og Nordjylland opnår således begge en tilfredshedsandel på 84%.

- **VEDLIGEHOLDELSE:** Den klareste tendens på kommuneniveau er her, at hovedstadskommunerne, samt flere af de nordsjællandske kommuner har markant højere tilfredshedsandele. Dette afspejler sig også på regionsniveau, hvor Hovedstaden klarer sig bedst, både for vedligehold af cykelstier (63%) og fejning, snerydning og saltning (65%).

- **CYKELPARKERING:** Ser man på kommunalt niveau, ligger de store bykommuner med temmelig lave tilfredshedsandele på mellem 40% og 50%. Det er altså særligt i de kommuner, hvor befolkningstætheden er højest, og hvor flest cykler på dagligt basis, at borgerne oplever problemer i forhold til antallet af cykelparkeringspladser. […] På regionsplan er det Nordjylland (66%) og Hovedstaden (66%) der opnår de højeste tilfredshedsandele. I hovedstadens tilfælde skyldes det, som nævnt ovenfor primært de omkringliggende forstadskommuner

- **KOMBINATION MED OFFENTLIG TRANSPORT:** På regionalt niveau er tilfredsheden klart højest i Hovedstaden (73%).

- **TRYGHED I TRAFIKKEN:** Ser man på de kommuner der scorer højt på trygheden ift. trafikuheld mv. er det overordnede mønster, at særligt forstadskommuner til hovedstaden, som scorer højt på både omfanget af cykelstinettet og fremkommeligheden i trafikken, også ligger højt, hvad angår tryghed ift. trafikuheld. På et regionalt niveau skiller Syddanmark (76%), Nordjylland (75%) og Hovedstaden (75%) sig ud med tryghedsandele over landsgennemsnittet. Herefter følger Midtjylland (73%) og Sjælland (70%).

- **GENER I TRAFIKKEN**: For alle regioner undtagen Hovedstaden, er bilister den mest angivne gene med et landsgennemsnit på 23%. Herefter følger dårlig/ujævn cykelsti (landsgennemsnit på 15%) og manglende cykelstier (landsgennemsnit 13%). Hovedstaden skiller sig ud, da flest her angiver andre cyklister (20%). Denne gene er ikke i top 3 for nogle af de andre regioner, men ender dog samlet set på 13% i landsgennemsnittet.

SUPER CYKELSTIER

Ifm. lancering af Farum-Allerødruten

Selvom Gitte træner i fitnesscenter viste sundhedstjekket efter en måned på elcykel 23 km hver vej alligevel resultater over hele linjen.

- Fedtprocent reduceret med 1,4%
- BMI reduceret med 0,8 %
- Kolesterol reduceret med 0,61 %
- Body age reduceret med fire år

Gitte cykler fra Farum til Kongens Nytorv hver dag

47-årige Gitte Persson meldte sig til en pendlerudfordring og har hele september taget elcyklen til København på arbejde. Det har givet sundhedsresultater, og nu har hun købt elcyklen

Af Louise Mørch Vilster

UDFORDRING Der er 23 kilometer hver vej fra Gitte Perssons hjem i Farum til arbejdspladsen på Kongens Nytorv. En vej, som hun normalt tilbagelægger i tog, indtil for få måneder siden.

For et Facebookopslag på Furesø Kommunes hjemmeside fangede hendes interesse, da der blev søgt efter personer, som ville være med i en pendlerudfordring. Der blev søgt efter personer primært fra Farum og Værløse der havde mod på at skifte bilen eller toget ud med en elcykel hele september. Det er organisationen 'Supercykelstier', der står bag udfordringen i forbindelsen med åbningen af supercykelstiruten mellem Farum Allerød for nyligt.

1000 kilometer

"Da jeg så, at de søgte cykelpendlere skyndte jeg mig at skrive. Jeg syntes, der kunne være sjovt, og jeg er en af dem, der gerne ville prøve elcyklen. Jeg har mange gange tænkt på, hvordan det vil være at cykle de 23 kilometer på arbejde, men jeg har ikke haft lyst til det på en almindelig cykel," siger hun.

47-årige Gitte Persson arbejder til daglig som IT-projektleder, og hun er en af dem, der ikke er blevet sendt hjem under den anden corona-bølge. Derfor har hun cykler hver dag i september, og på den sidste dag af udfordringen rundede hun 1000 kilometer.

Fordomme

Gitte Persson indrømmer dog, at hun ligesom mange andre havde fordomme om at køre på elcykel.

"Jeg tænkte, at det var en pensionistting, og at man ikke laver noget, når man cykler. Men jeg fandt ud af, at man stadig får noget motion, for tit kører man hurtigere end de 25 kilometer, og til gengæld hjælper den op ad bakke eller i modvind. Jeg kører rundt med et Garmin-ur, der holder styr på kalorieforbruget, og den sagde, at jeg forbrændte mellem 800-1100 kalorier på de 46 kilometer hver dag," fortæller hun.

Gitte Persson er nu endt med at købe cyklen, og derfor cykler hun stadig på arbejde.

Gitte Persson valgte efter cykelpendlerudfordringen at købe elcyklen, så hun fortsat kan cykle på arbejde. Privatfoto

Inden og efter cykeludfordringen kom de otte deltagere til et sundhedstjek, for at se om der var sket en udvikling. Der blev målt kolesteroltal, BMI, blodtryk, blodsukker, fedtprocent og body age.

Sundhedstjek

Gitte Persson trænerer normalt tre gange om ugen i fitnesscenter, så derfor var hun i forvejen i god form. Men sundhedstjekket efter udfordringen viste alligevel resultater over hele linjen. Hendes fedtprocent var falder med 1,4 procent, BMI med 0,8 procent og kolesterol med 0,61 procent. Derudover var Gitte Perssons body age faldet med fire år.

"Jeg er glad for, at det hjalp at cykle hver dag, og at man ikke behøver at lave mere, når man kommer hjem. Jeg er dog stadig nede og træne tre gange om ugen," siger hun.

Også om vinteren

Det tager cirka en time fra Gitte Persson går ud af døren og ind på arbejdet, som er omkring det samme, som da hun tog toget. Og hun er ved at blive rutineret på cykelstien.

"Jeg kan mærke, at jeg er begyndt at cykle hurtigere, og nu overhaler jeg andre på elcykel. Jeg har stort set ikke kørt i bil i september, for hvis jeg skal lidt længere i dagligdagen tager jeg også elcyklen. Det er meget fart at transportere sig på den måde. Det giver en generel velvære," mener hun.

Også selvom vejret begynder at blive koldere, vil Gitte Persson fortsætte med at cykle på arbejde. Hun har derfor bestilt vintercykeltøj og en hue, hun kan have på indenunder cykelhjelmen.Hun har også regnrøj med i rygsækken og regnfutter, hun kan tage udenpå skoene.

"Nu har jeg fået blod på tanden," siger hun.

> *Jeg har mange gange tænkt på, hvordan det vil være at cykle de 23 kilometer på arbejde, men jeg har ikke haft lyst til det på en almindelig cykel.*
>
> **Gitte Persson**

SUPER CYKELSTIER

Centrale konklusioner

- 8% har en elcykel (ca. 376.000 elcyklister i DK)
- 10% har overvejet elcykel (ca. 432.000 potentielt nye)

- Elcyklister er bredt repræsenteret på tværs af landet
- Overrepræsenteret blandt ældre og kvinder, underrepræsenteret blandt yngre og mænd

- Motion/sundhed er et centralt motiv til køb af elcykel
- Bruges primært til ærinder og fritidsaktiviteter, motion – særligt ældre og til/fra arbejde – særligt erhvervsaktive

- Elcykelbrugere føler stor grad af frihed i deres transport
- Mere fleksibelt, praktisk og nemt

- Personlig timemanagement er styrket med elcykel
- Bedre planlægning, minimering af stress og irritation

- Elcykel harmonerer med miljø/klima hensyn
- Naturoplevelser når nye dimensioner på elcykel

- Elcyklen er ejernes primære/foretrukne transportmiddel
- Forbedret livskvaliteten; gladere, sundere, mere overskud

- Elcyklister er mere frekvente cyklister
- Tilfredshed med omfang og udformning af cykelstier

- Elcyklisterne frygter for flere/større ulykker på elcykel
- Udfordring med vedligeholdelse/renholdelse af cykelstier og bilisters fejlvurderinger af elcyklers fart

- Prisen på en elcykel samt manglende motion er de største barrierer for køb
- Cyklens vægt, vedligeholdelse og udfordringer med aflåsning er andre ulemper, der fremhæves af elcyklister

SUPER CYKELSTIER

Læs mere om elcykler her: https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-12/El-cykelunders%C3%B8gelse.pdf, og her: https://supercykelstier.dk/salget-af-elcykler-brager-derudad-og-det-kan-ses-paa-supercykelstierne/

REGION HOVEDSTADEN

≈70%

3 mio. kr./år

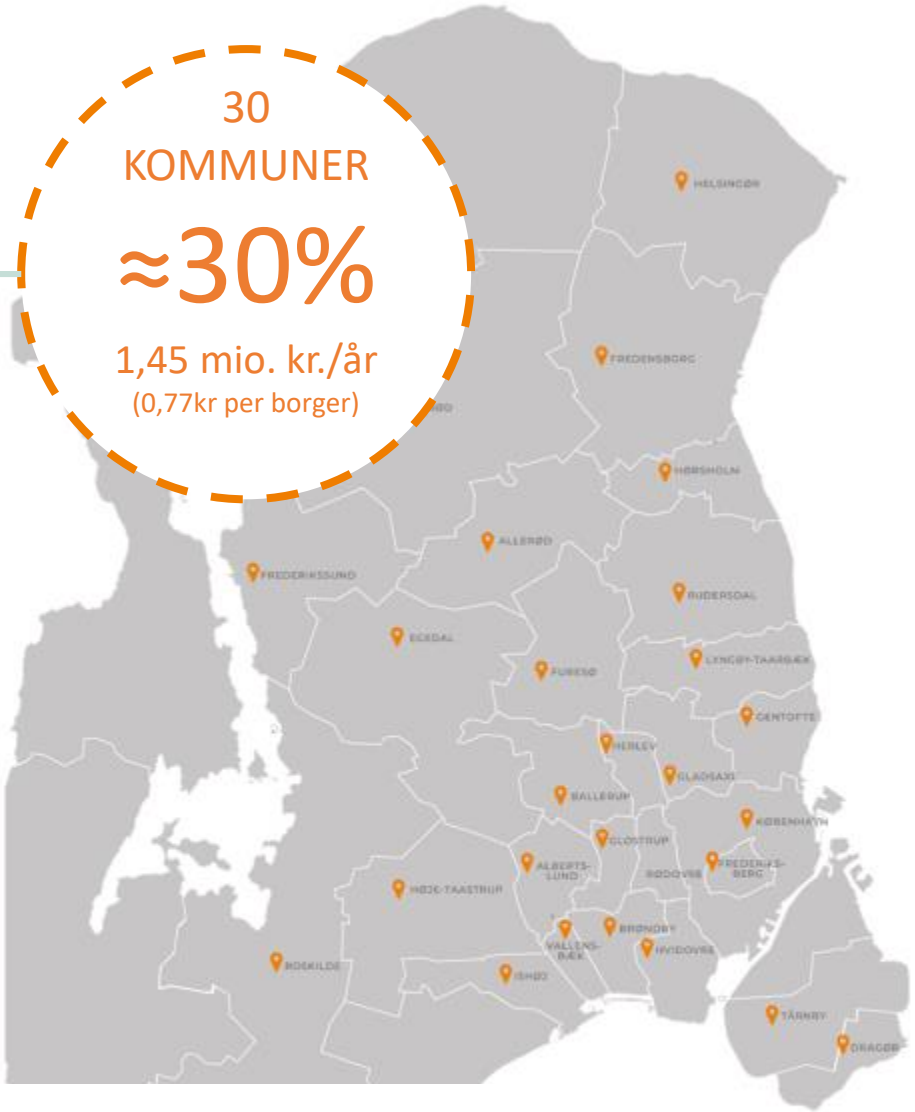
SUPERCYKELSTI SAMARBEJDET (SEKRETARIAT)

30 KOMMUNER

≈30%

1,45 mio. kr./år

(0,77kr per borger)



Konklusion og anbefaling:

Et fælles sekretariat, der kan støtte kommunerne både i samarbejdet, men også i forhold til etablering og drift af supercykelstier, er af afgørende nødvendighed for at drive projektet fremad, og det er væsentligt, at sekretariatet bibeholder sin opsøgende og støttende funktion mod kommunerne.

STAT

0-50%

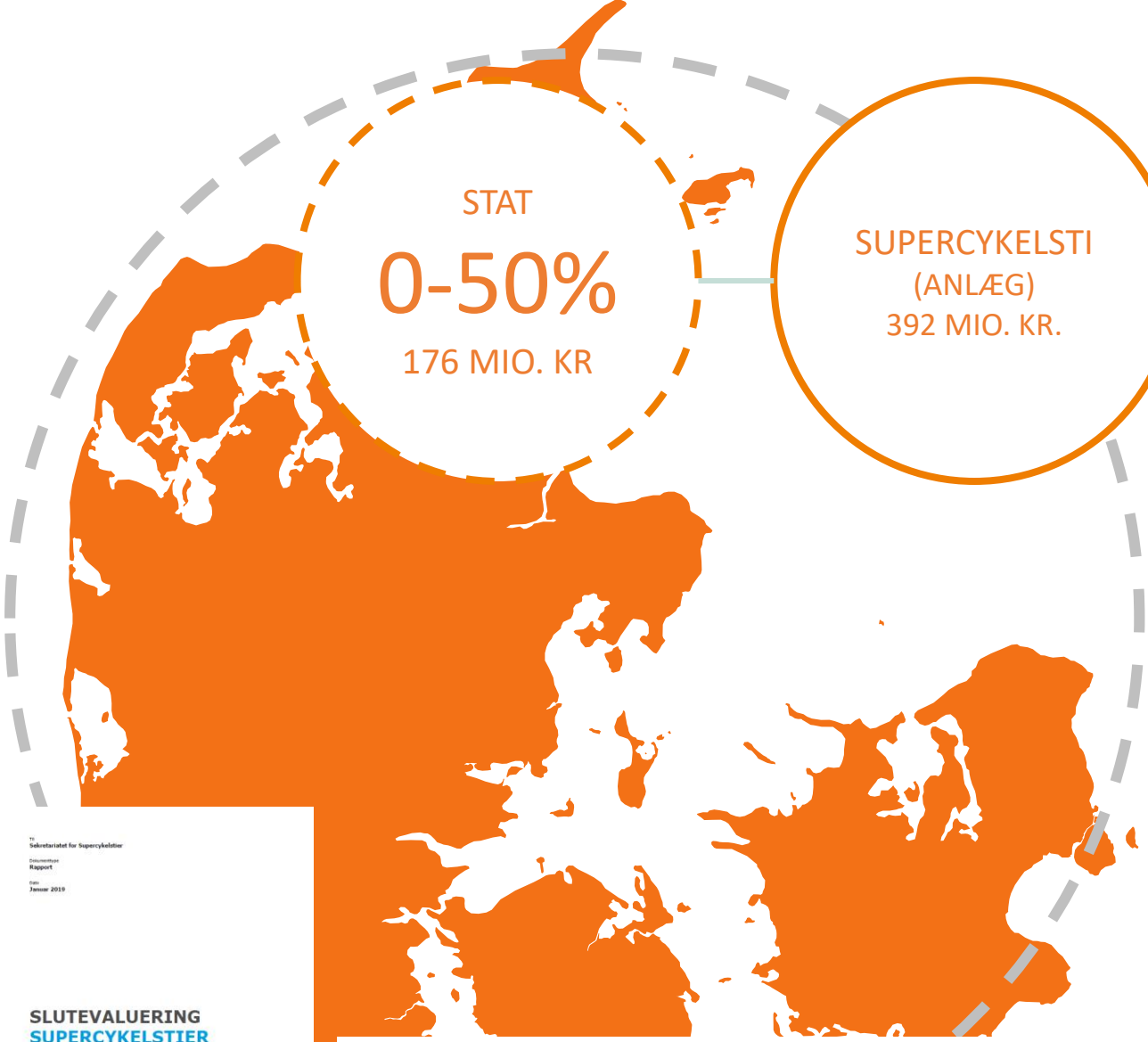
176 MIO. KR

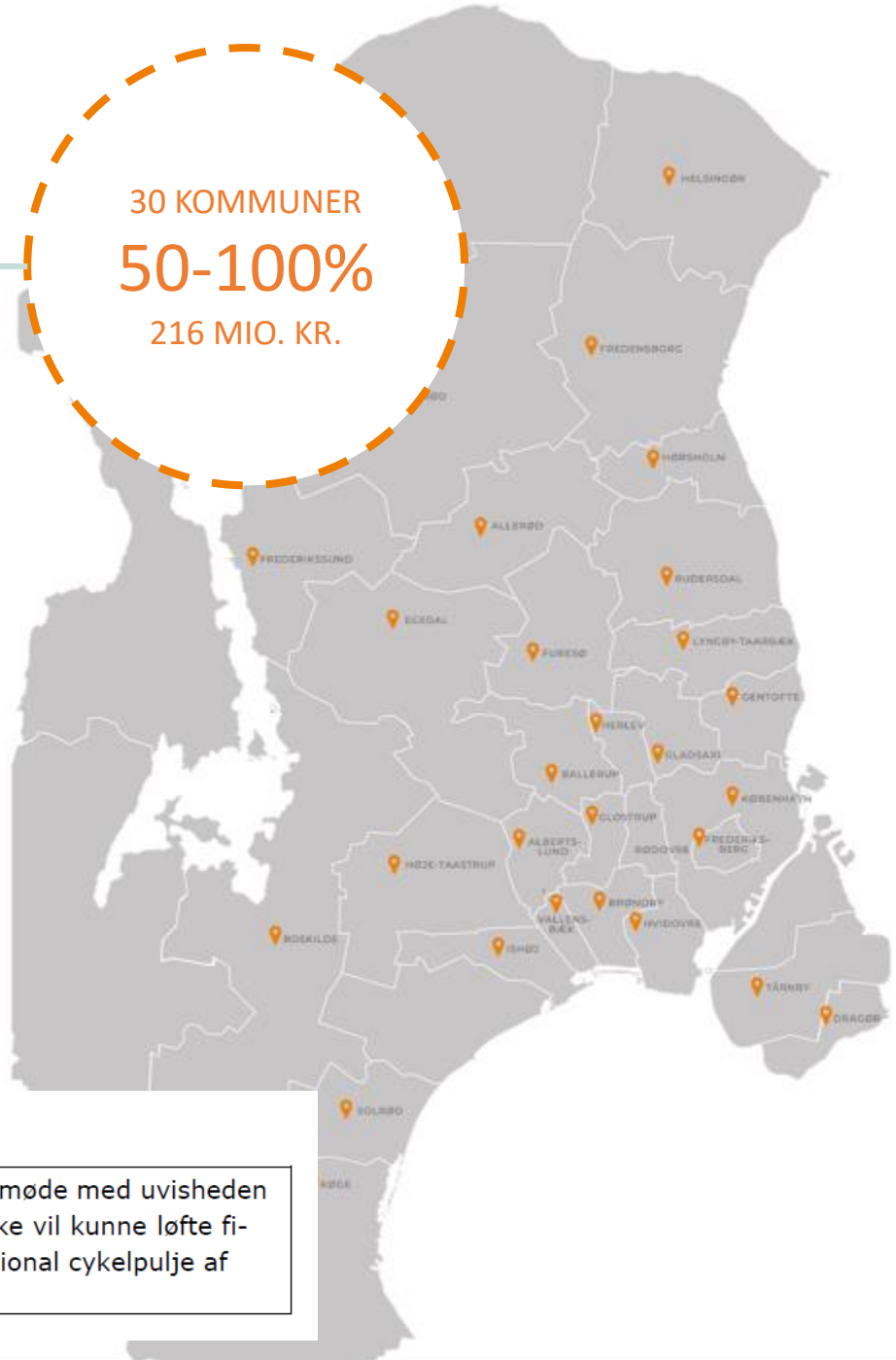
SUPERCYKELSTI
(ANLÆG)
392 MIO. KR.

30 KOMMUNER

50-100%

216 MIO. KR.

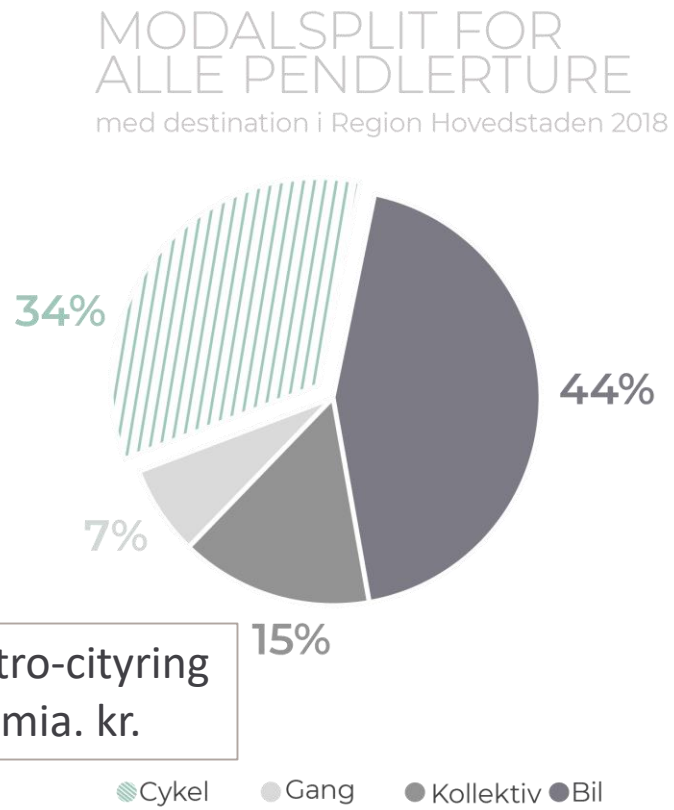




Konklusion og anbefaling

Finansieringen af supercykelstisamarbejdet går potentielt en usikker tid i møde med uvisheden om Regionernes fortsatte virke. Desuden indikerer kommunerne, at de ikke vil kunne løfte finansieringsopgaven af supercykelstisamarbejdet alene. Dermed er en national cykelpulje af stor væsentlighed for supercykelstiernes fortsatte virke.

Supercykelstierne
Nu: 400.000 mio. kr.
2030: 1 mia. kr.
2045: 2,2 mia. kr.

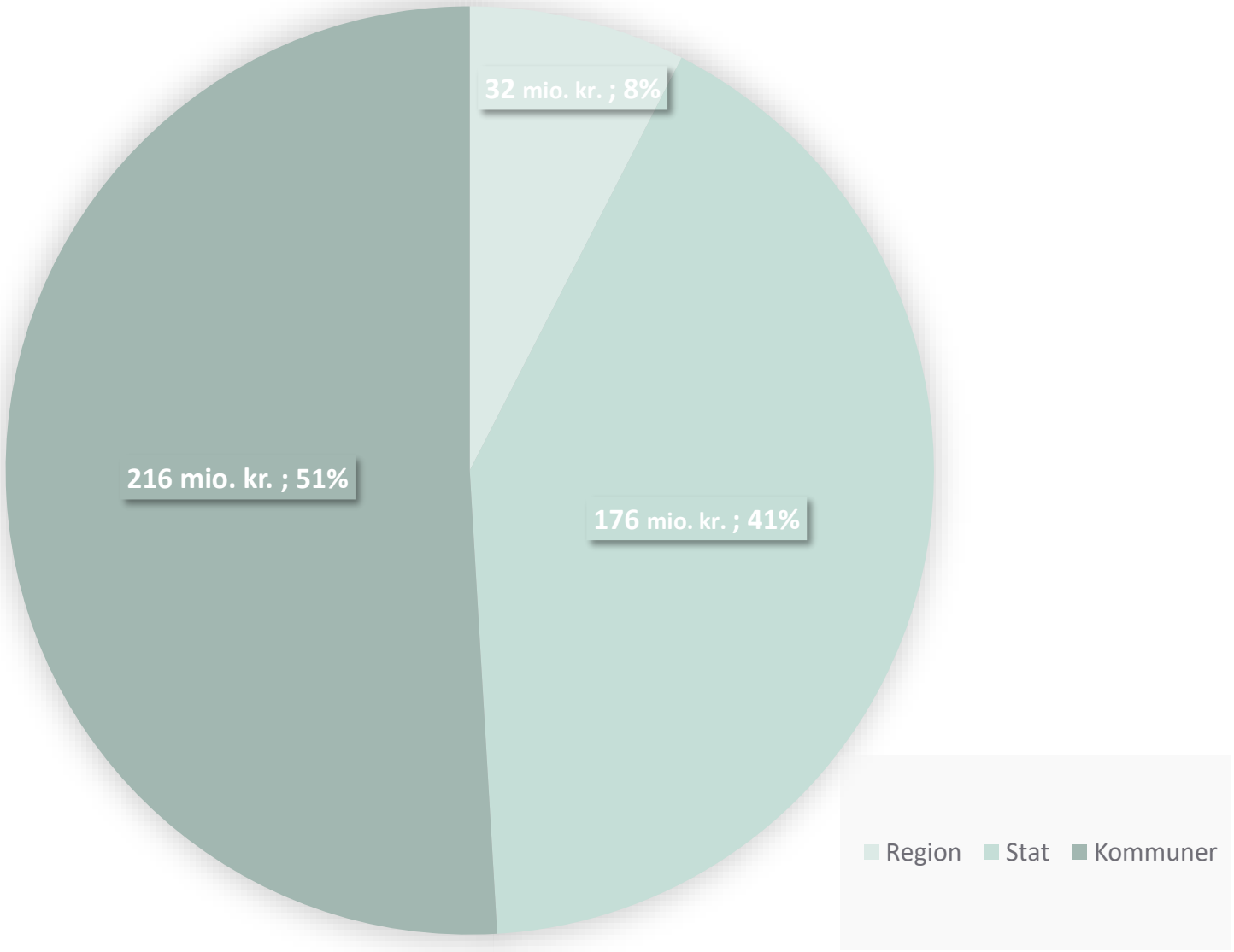


Nordhavnsvej
2,5 mia. kr.

Metro-cityring
21. mia. kr.

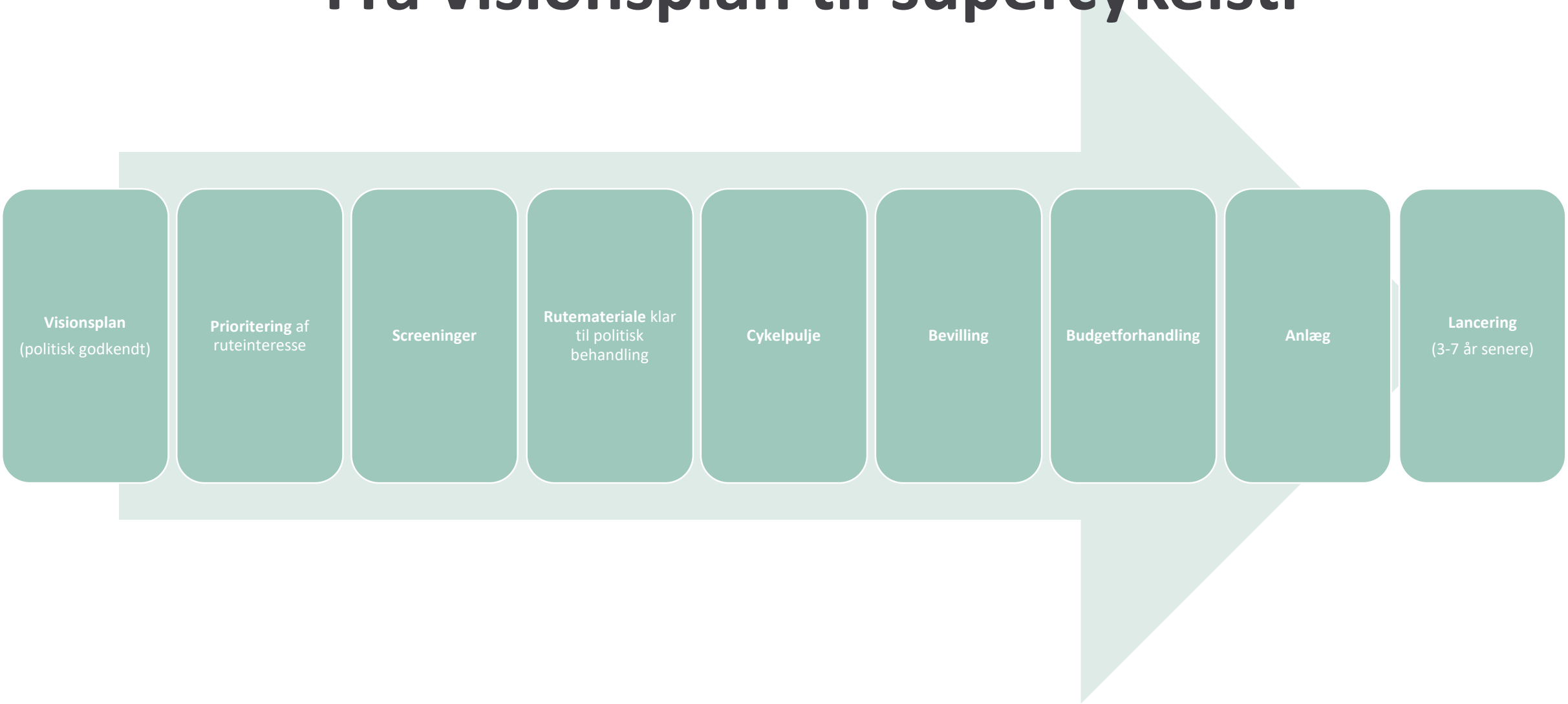
SUPER CYKELSTIER

SUPERCYKELSTISAMARBEJDETS SAMLEDE INVESTERING INDTIL NU

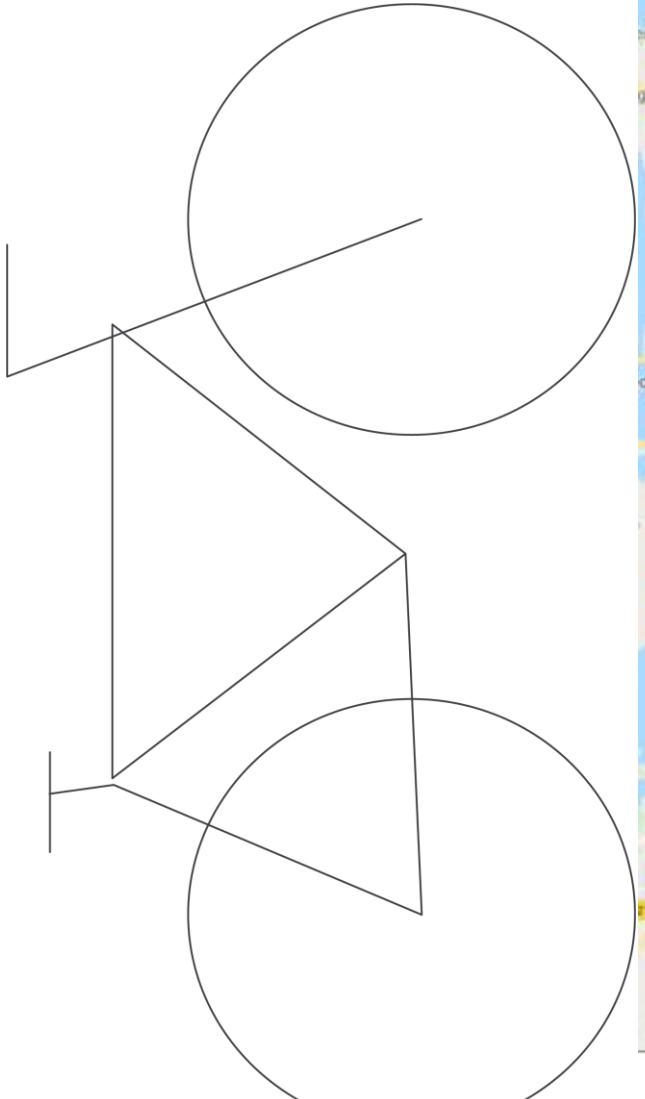


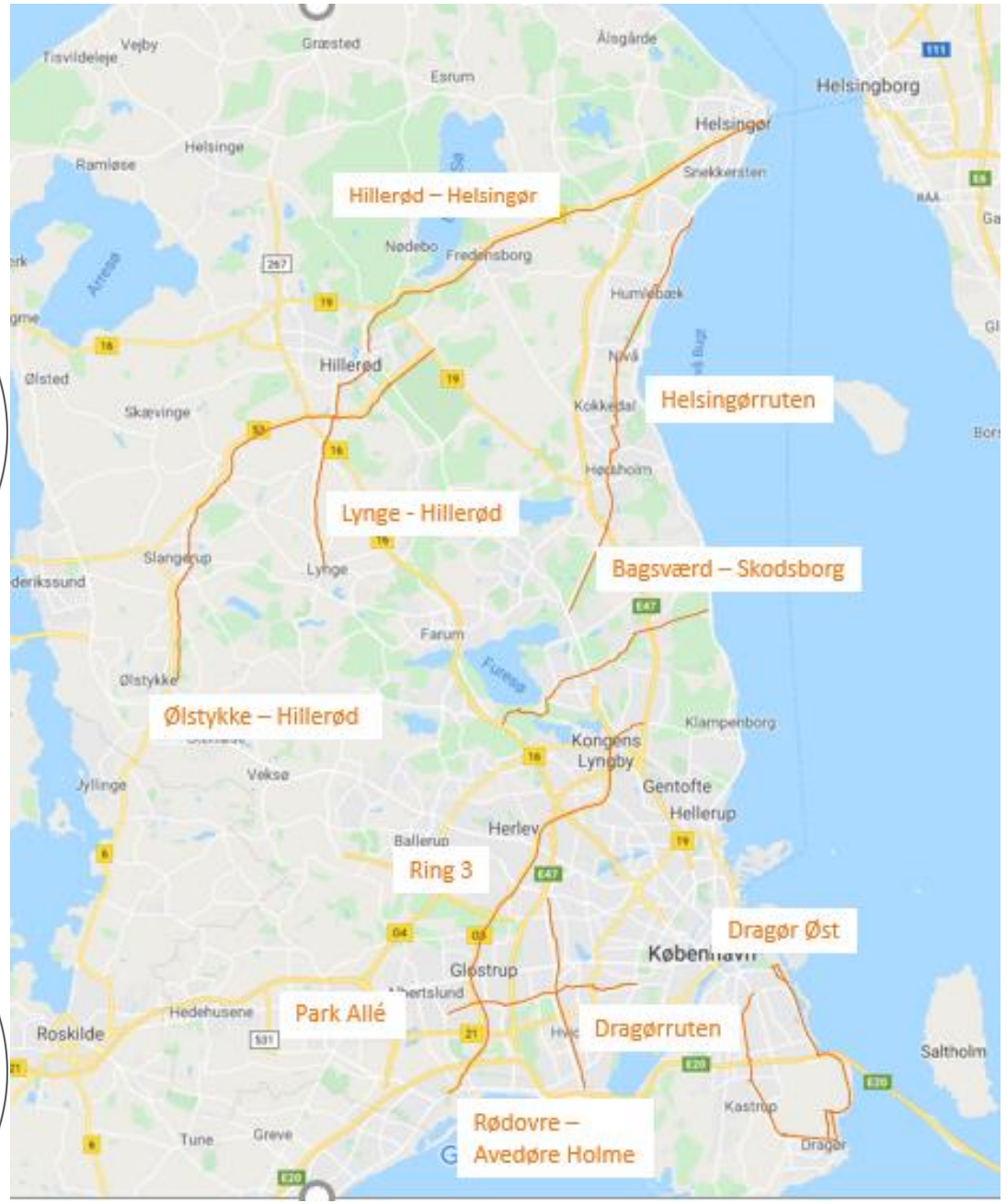
SUPER CYKELSTIER

Fra visionsplan til supercykelsti



SUPER CYKELSTIER





SUPER CYKELSTIER

ECF
EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

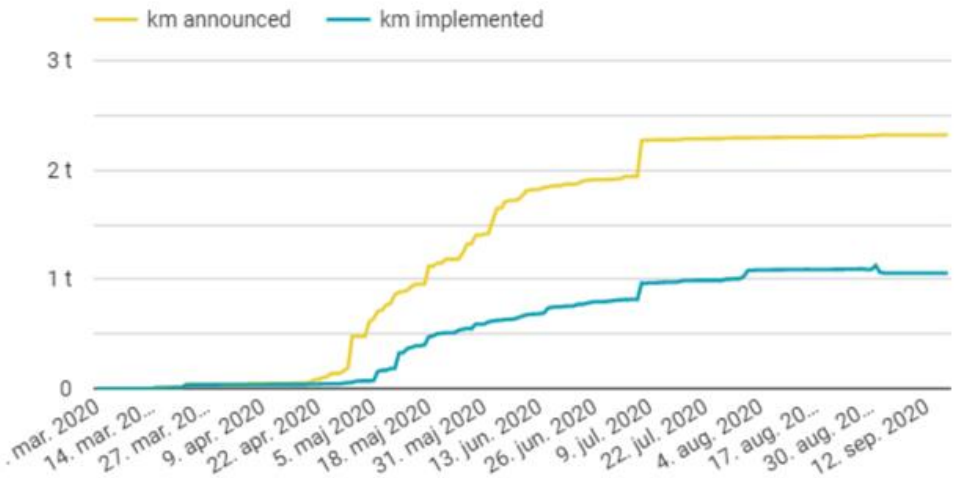
CYCLING BEYOND THE CRISIS

COVID-19 measures tracker

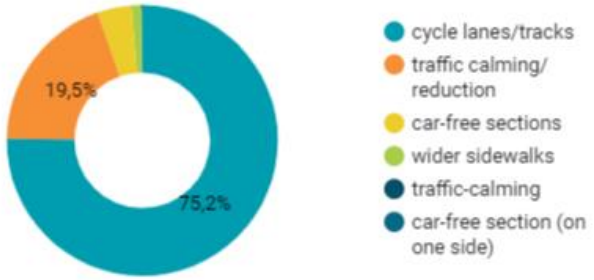
Back to start

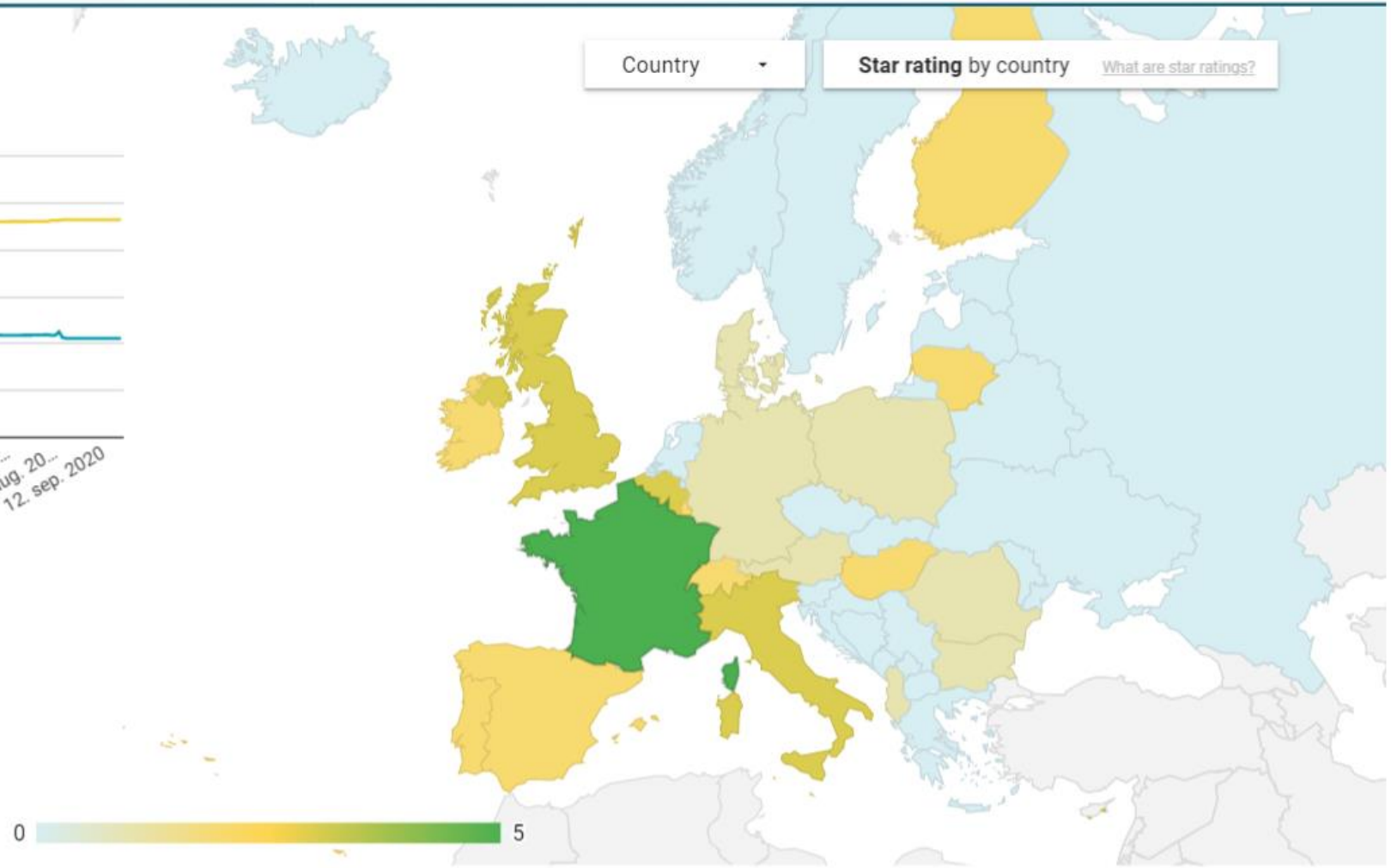
Summary | Cities map | Cities by population | Leaderboard 1 | Leaderboard 2

Infrastructural measures progression



Infrastructural measures breakdown





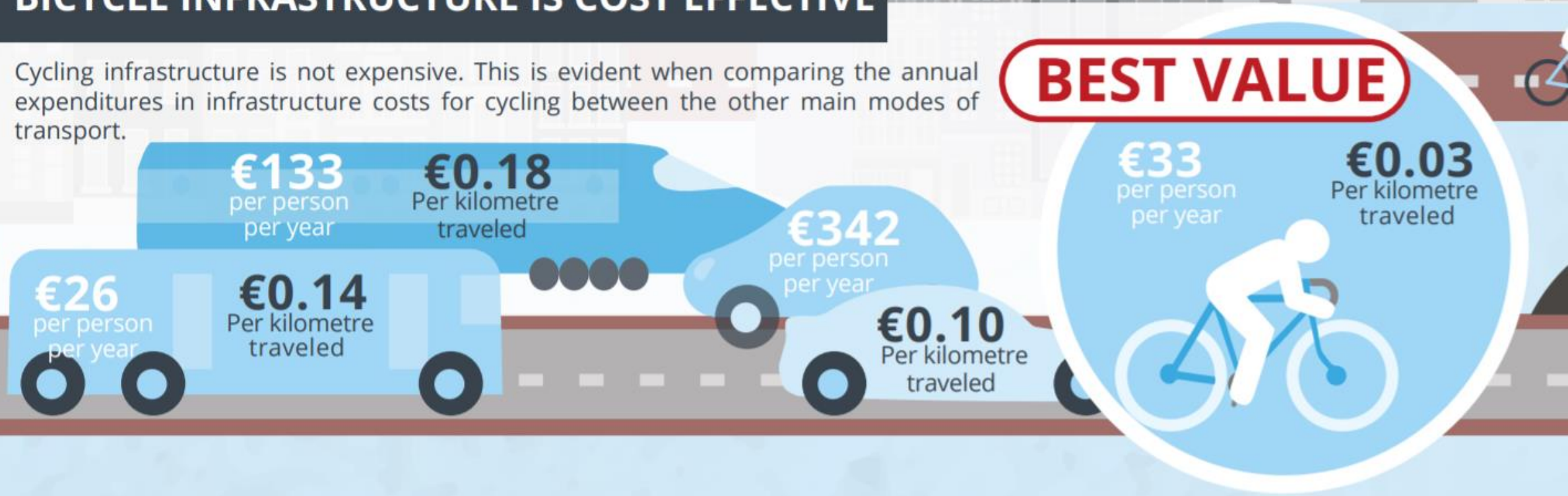
37 **out of 94 biggest EU cities** announced or implemented COVID cycling measures

40 **out of 89 European metropolitan cities** announced or implemented COVID cycling measures

17 **out of 47 European capitals** announced or implemented COVID cycling measures

BICYCLE INFRASTRUCTURE IS COST EFFECTIVE

Cycling infrastructure is not expensive. This is evident when comparing the annual expenditures in infrastructure costs for cycling between the other main modes of transport.



Source: Decisio 2016