

CYKELPOTENTIALIA I GREATER COPENHAGEN

RAMBOLL

Bright ideas. Sustainable change.

April 2020

CYKELPOTENTIALIA I GREATER COPENHAGEN

Ramboll Sverige AB & Rambøll Danmark A/S

Uppdragsledare: Lars Testmann

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

Greater Copenhagen

Beställare: Anna Hviid Garrett

Formalia

Datum för leverans: 8. april 2020

Uppdragsnummer: 1100041880



OM GREATER COPENHAGEN

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

BAGGRUND

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

FORMÅL

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

I denna studie fokuseras särskilt på potentialen inom tre områden:

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

GREATER COPENHAGEN TRAFIKCHARTER

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

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



GREATER
CoPENHAGEN



TRAFIKCHARTER

FRA FØRENDE I SKANDINAVIEN TIL VERDENS BEDSTE CYKELMETROPOL



FRA FØRENDE I SKANDINAVIEN TIL VERDENS BEDSTE CYKELMETROPOL

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

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



KØBENHAVN – VERDENS BEDSTE CYKELBY?

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

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

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



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

REGION HOVEDSTADEN – NETVÆRK AF SUPERCYKELSTIER

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

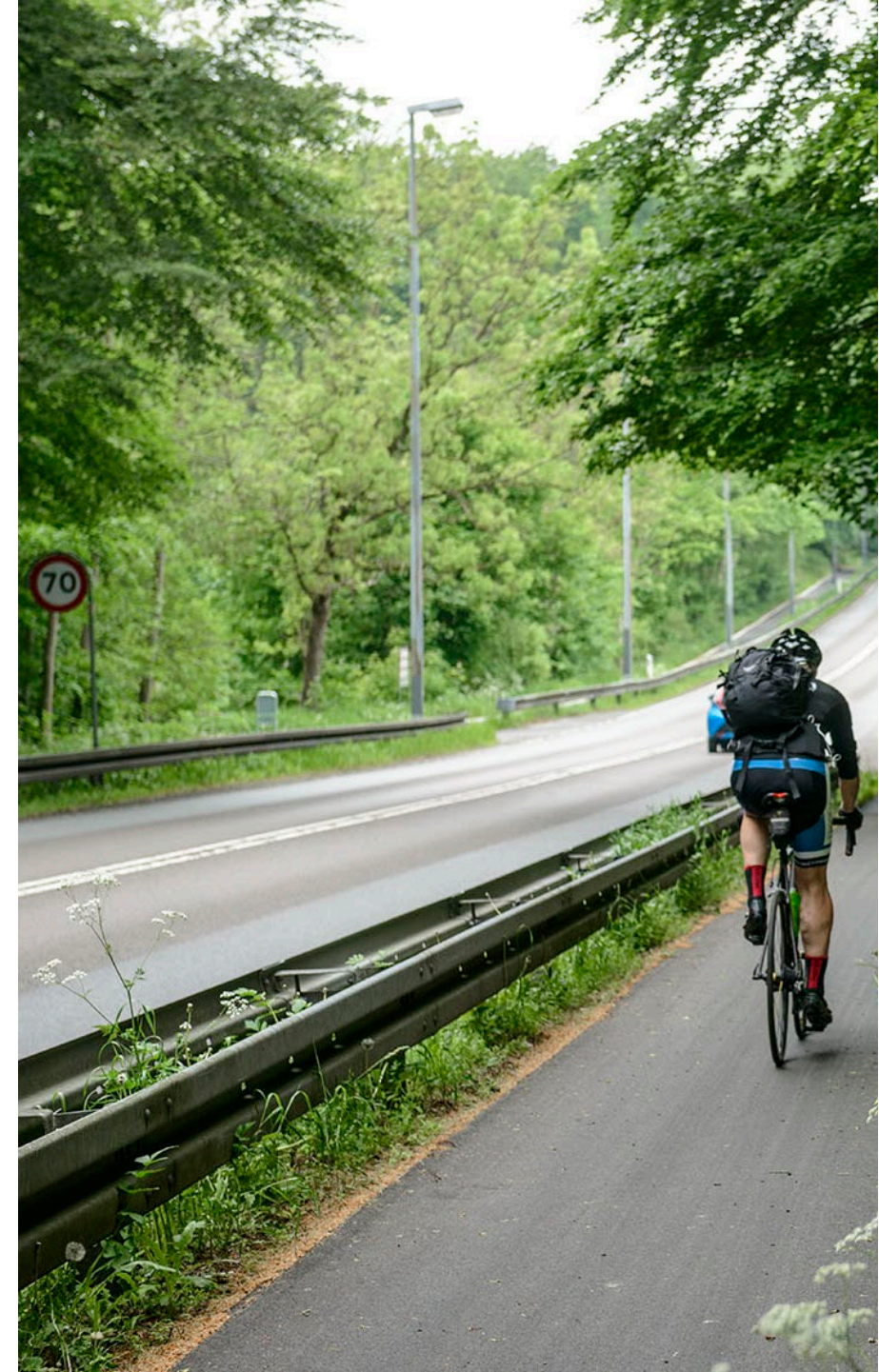
Farumrutten som etablerades 2013 är ett exempel på verklig framgång. Erfarenheterna från den visar på vikten av att skapa långa och sammanhängande cykelstråk utan stopp – vilket ofta med små medel kan göras parallellt med utbyggnad av järnvägar och motorvägar. Sedan rutten uppgraderades till supercykelstråk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



REGION SJÆLLAND – STORT POTENTIALE

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

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



REGION SKÅNE DRIVER RESTEN AV SVERIGE

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

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

RAMBOLL



Koncept för Supercykelstråk i Skåne



REGION HALLAND – CYKELRUTER I EUROPÆISK TOPKLASSE

Region Halland har en regional cykelplan og prisvindende cykelruter.

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

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

RAMBOLL

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

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



GREATER COPENHAGEN – DEL AF ET EUROPÆISK CYKELRUTENET

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

7



Sun route (Nordnorge – Malta)

10



Baltic Sea route (Östersjön runt)



Regional del av Sydkustleden



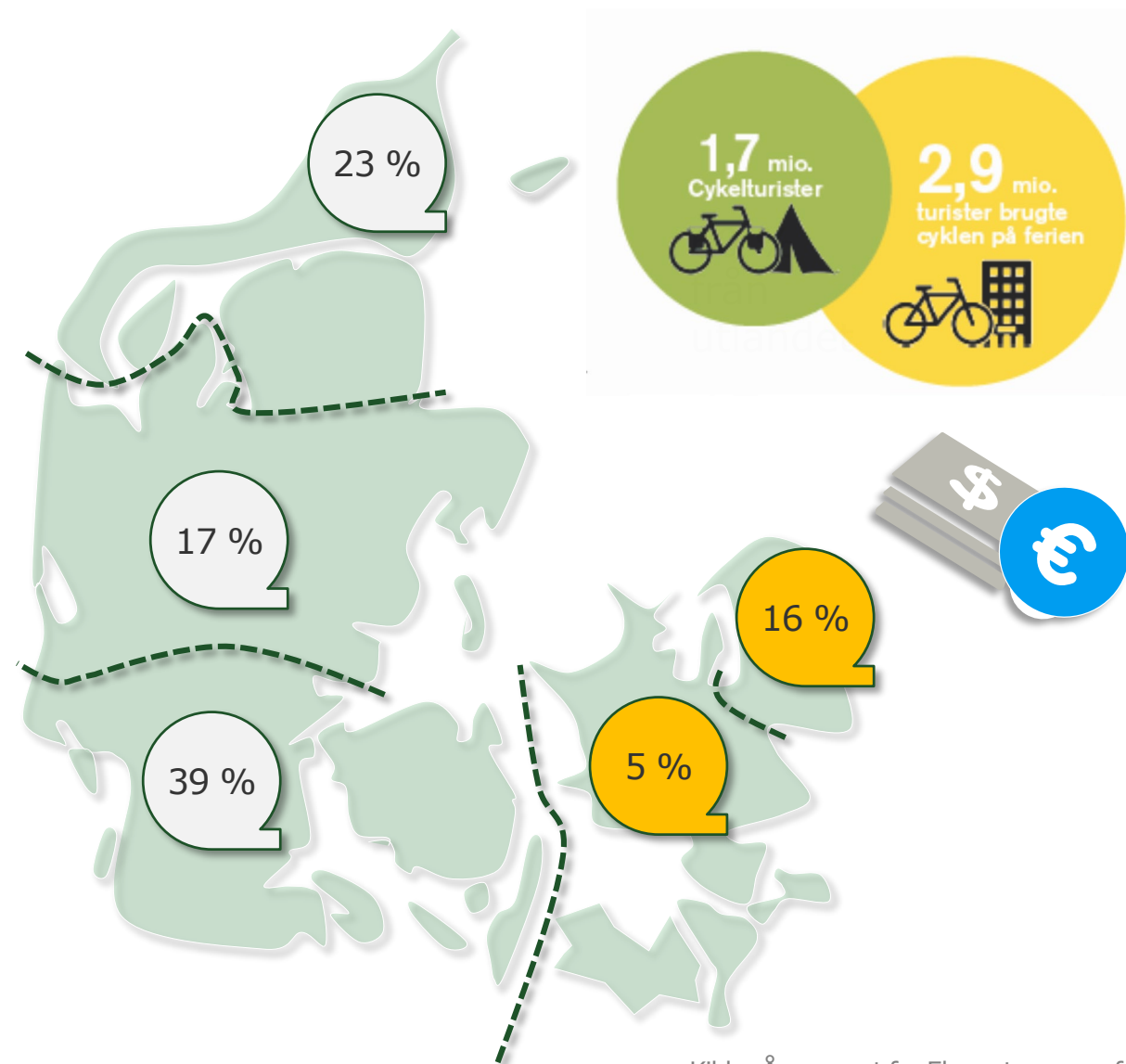
CYKELTURISMENS BETYDNING

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

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

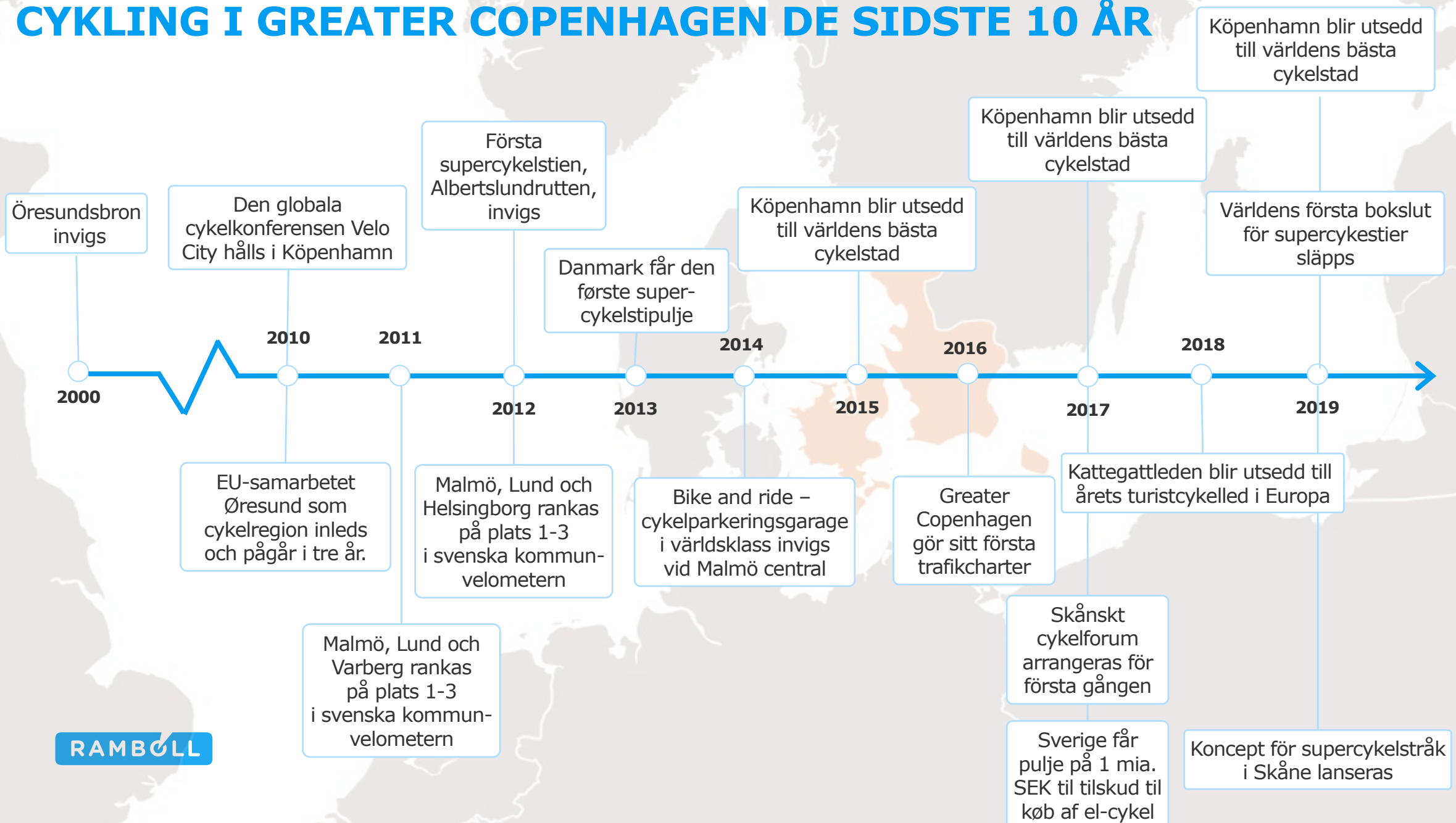
Längs Kattegattleden har Visit Halland gjort företagsenkäter. Där upplever hela 37 % av företagarna att cykelturisterna bidragit till ökad omsättning.

Fordeling af cykelturister i Danmark



Kilde: Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019

CYKLING I GREATER COPENHAGEN DE SIDSTE 10 ÅR



DATAGRUNDLAGET I OVERBLIK

HOVEDSTADEN

SJÆLLAND

SKÅNE

HALLAND



Cykelpendling til arbejde
med og uden el



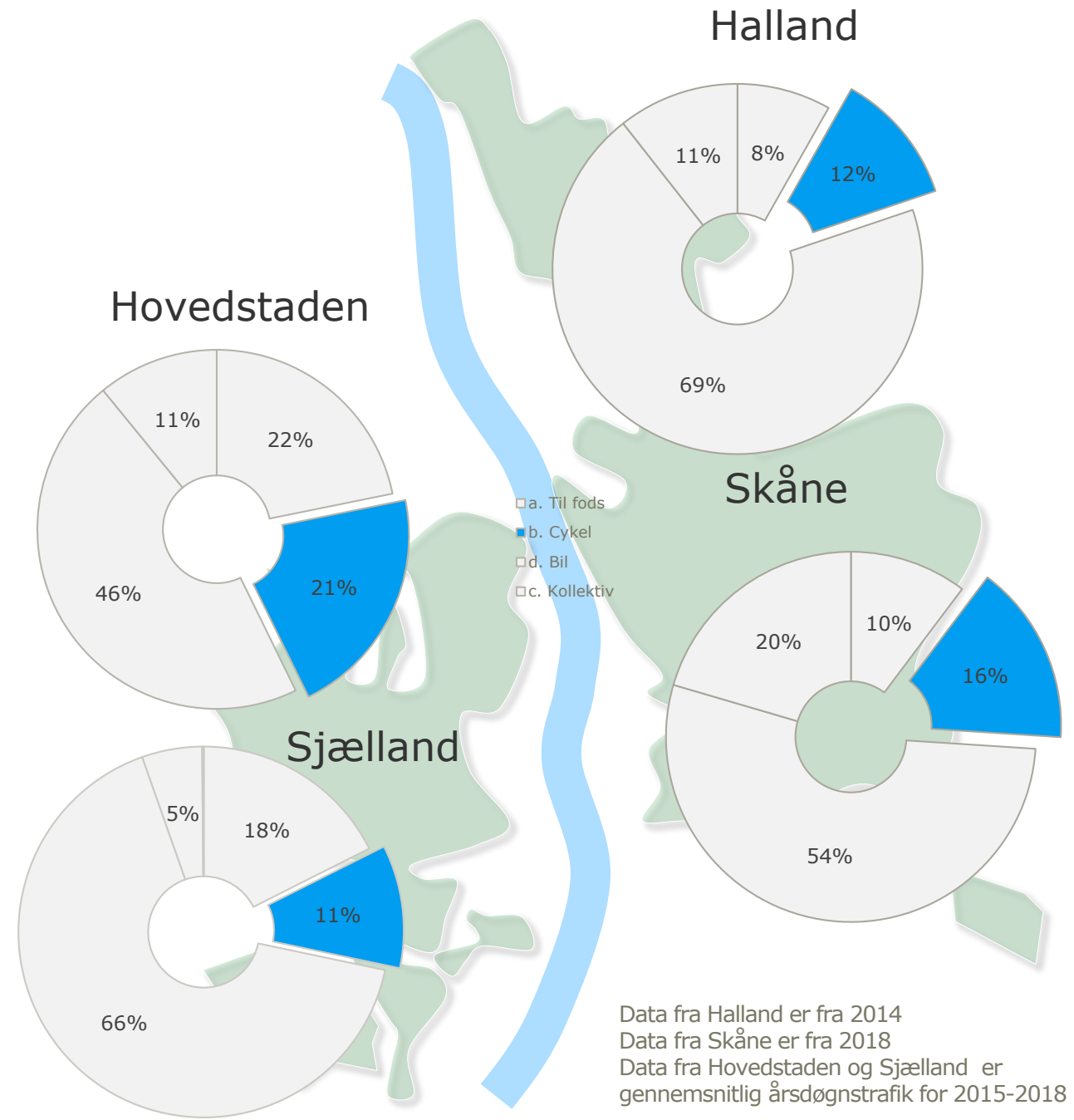
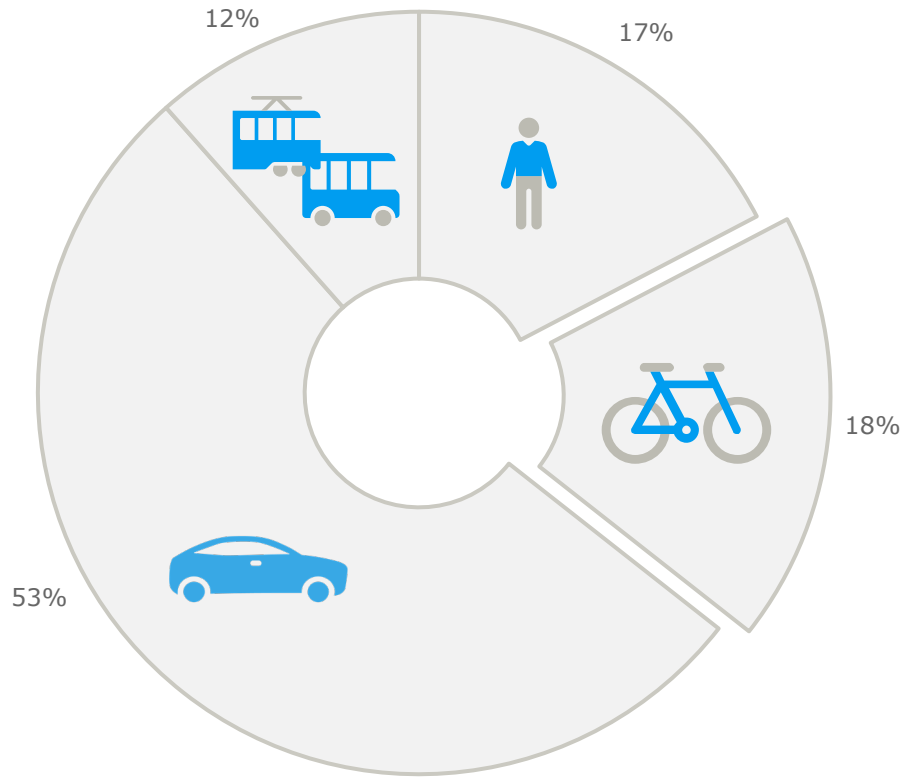
Kombinationsrejser med cykel
og kollektiv transport



Cykelturisme og
rekreativ cykling

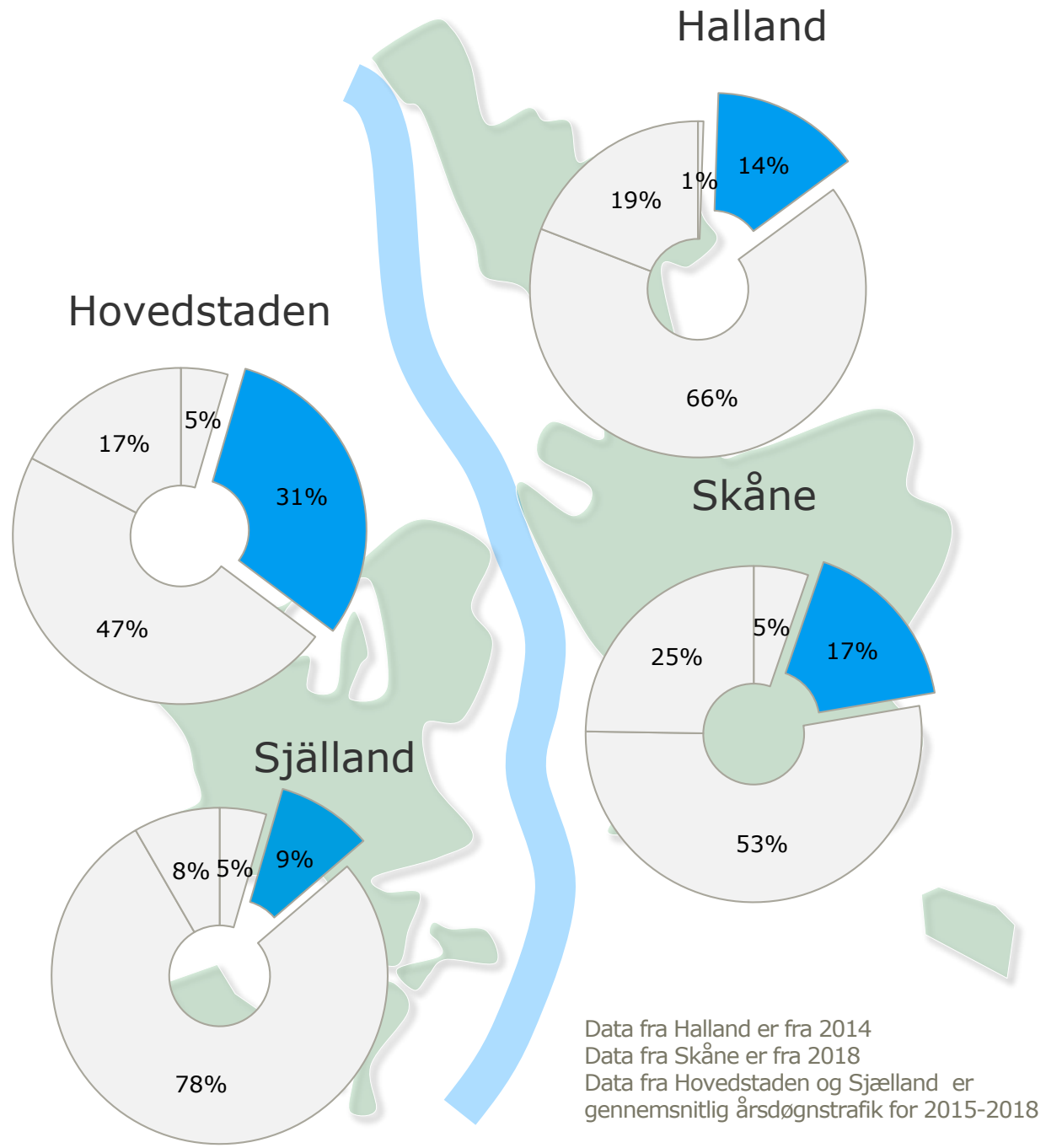
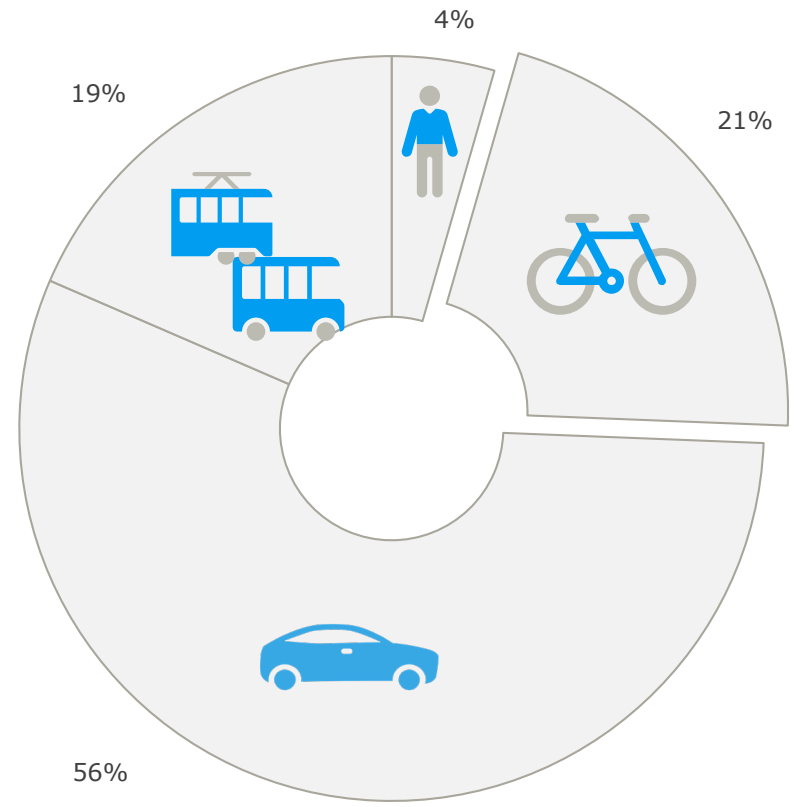


CYKLENS ANDEL AF ALLE TURE I GREATER COPENHAGEN



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

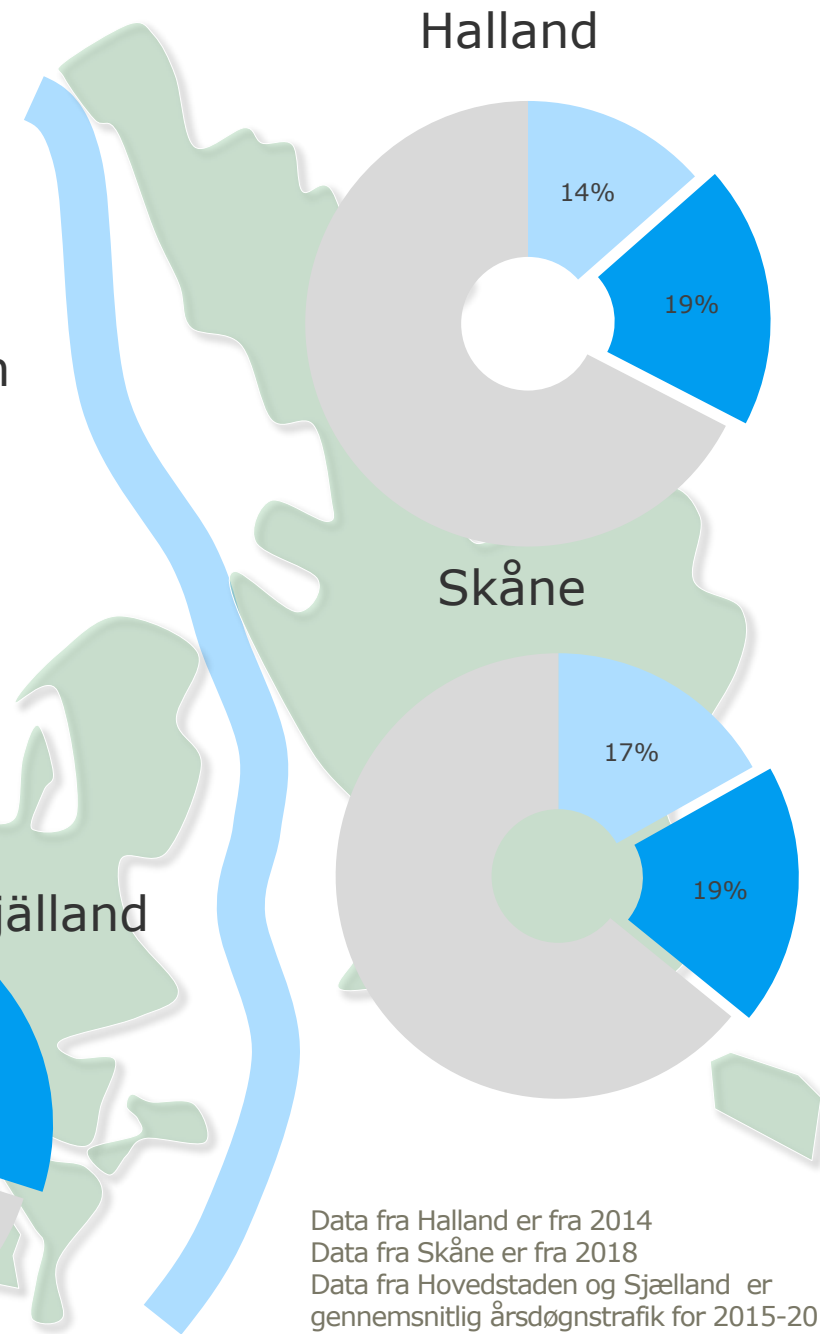
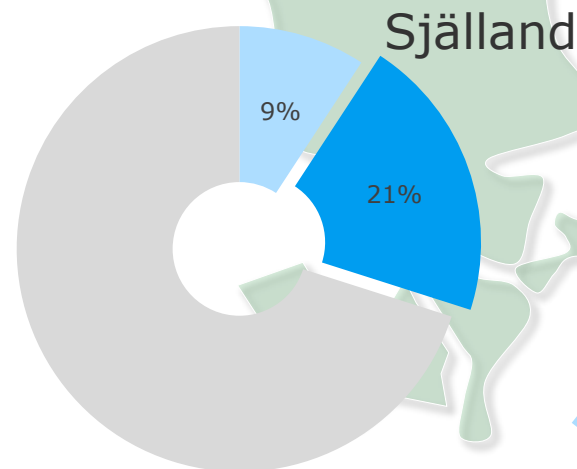
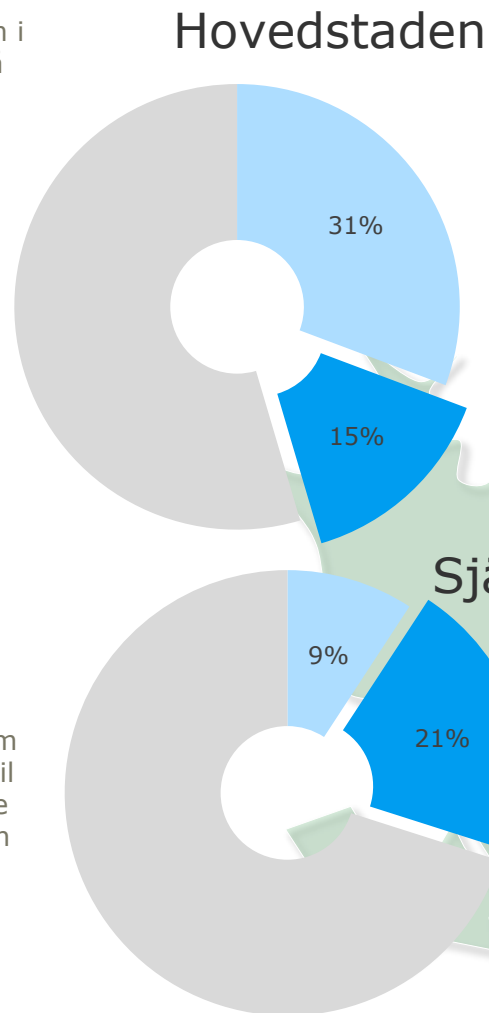
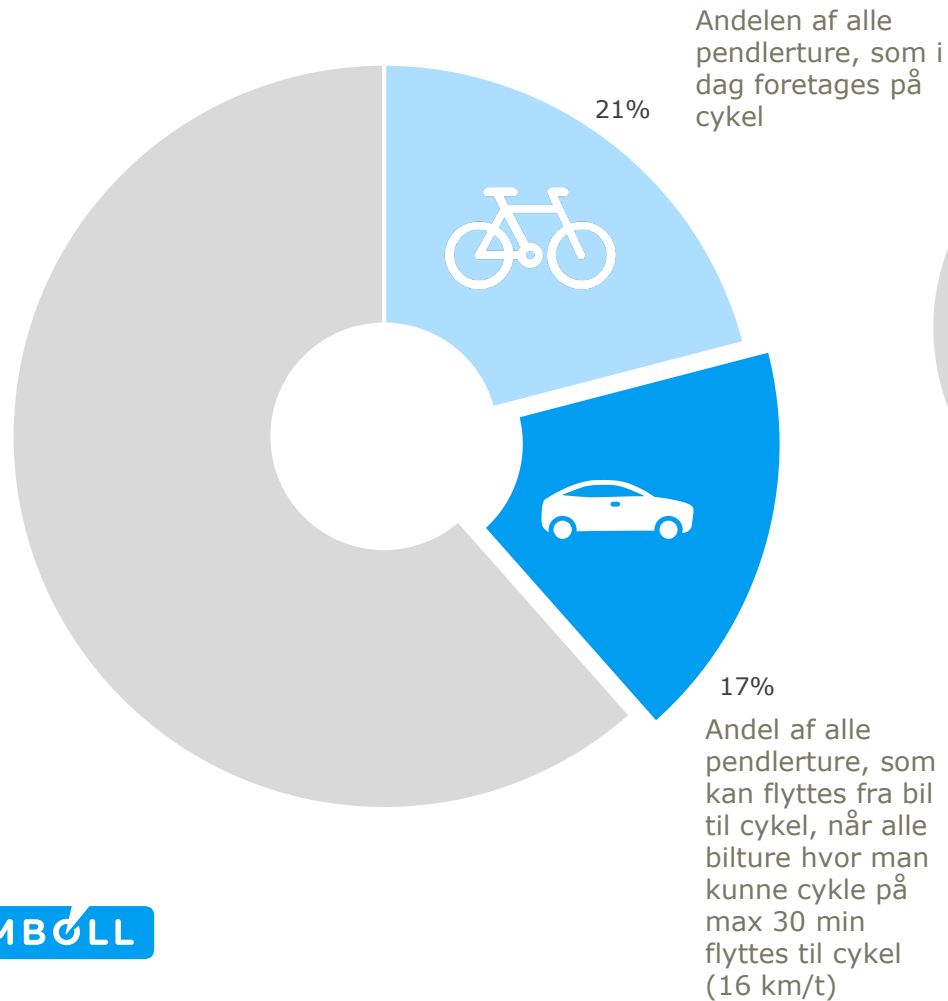
CYKLENS ANDEL AF PENDLERTURE I GREATER COPENHAGEN



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

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

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



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

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



33 % af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



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

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

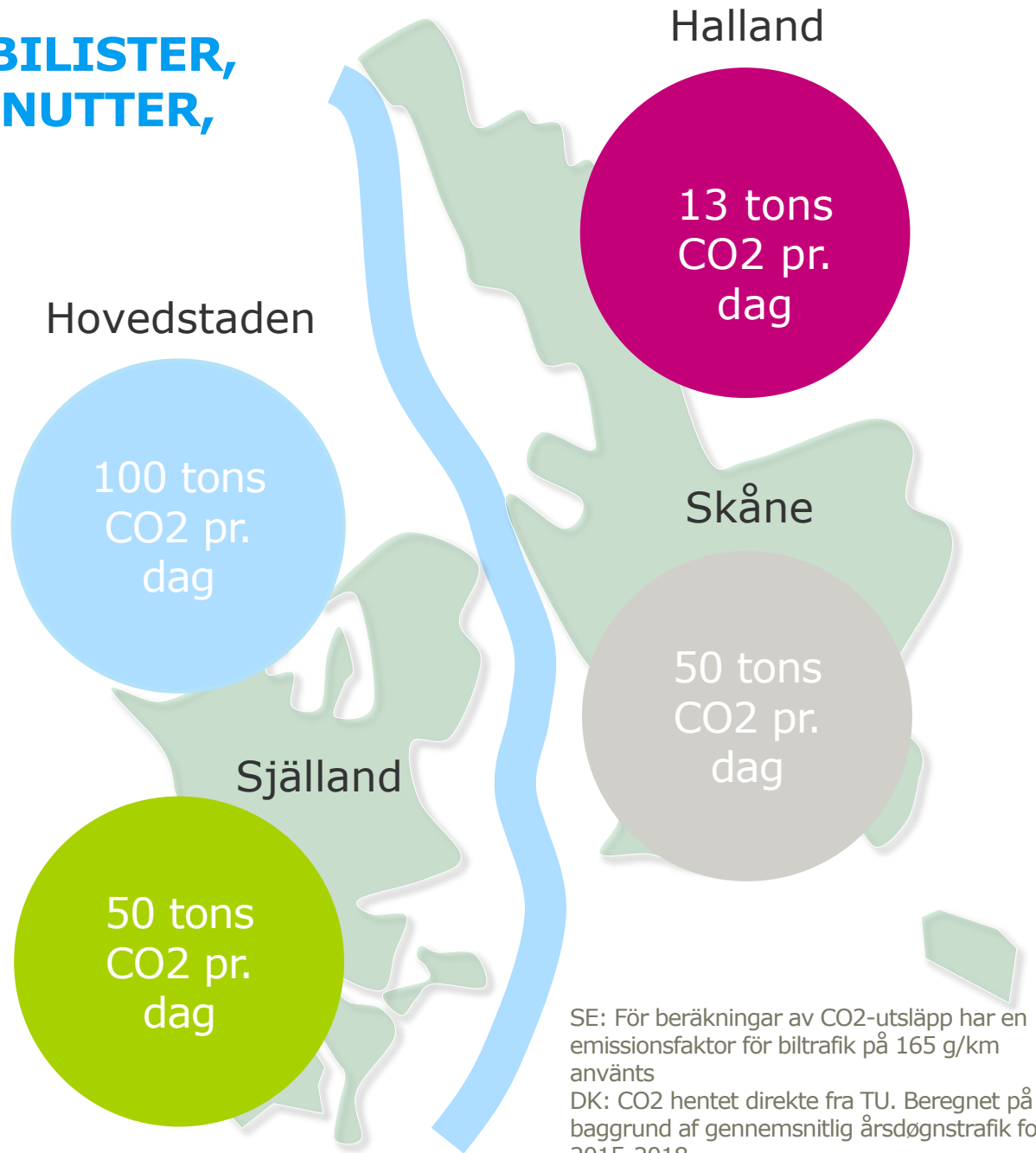


Antal biler er beregnet på baggrund af:
 SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.
 DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

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

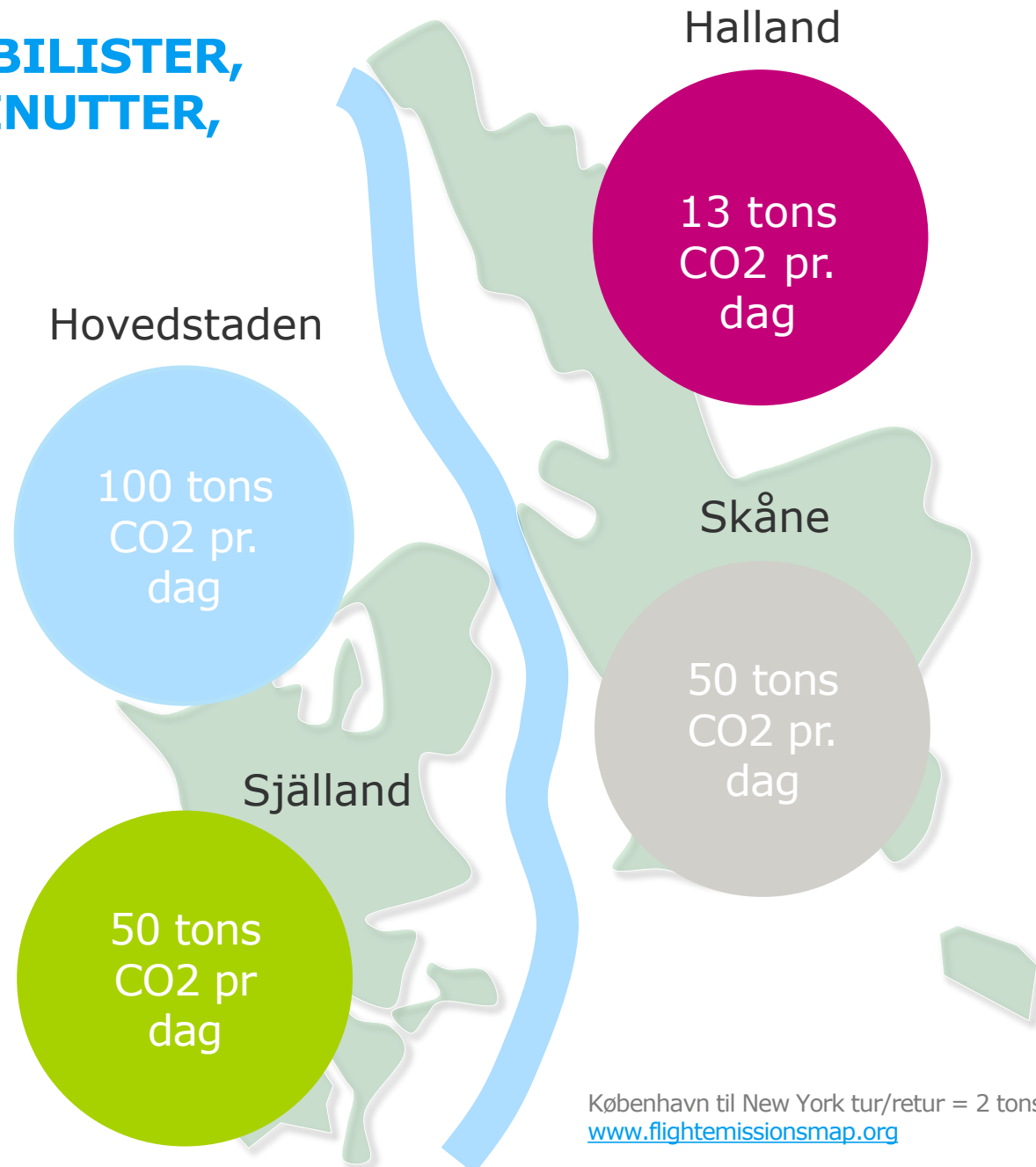


RAMBOLL

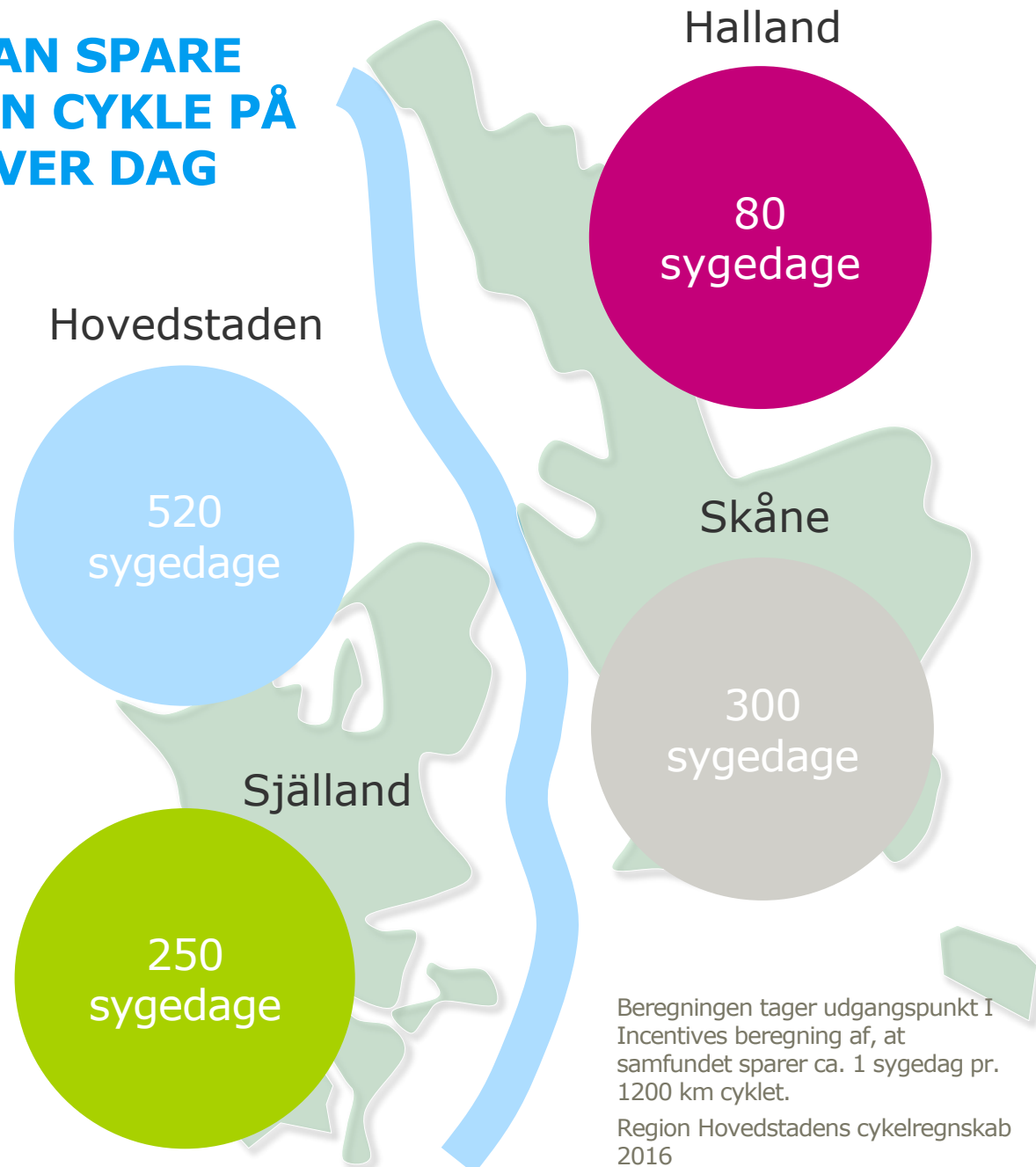


SE: För beräkningar av CO₂-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts
DK: CO₂ hentet direkte fra TU. Beregnet på baggrund af gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

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

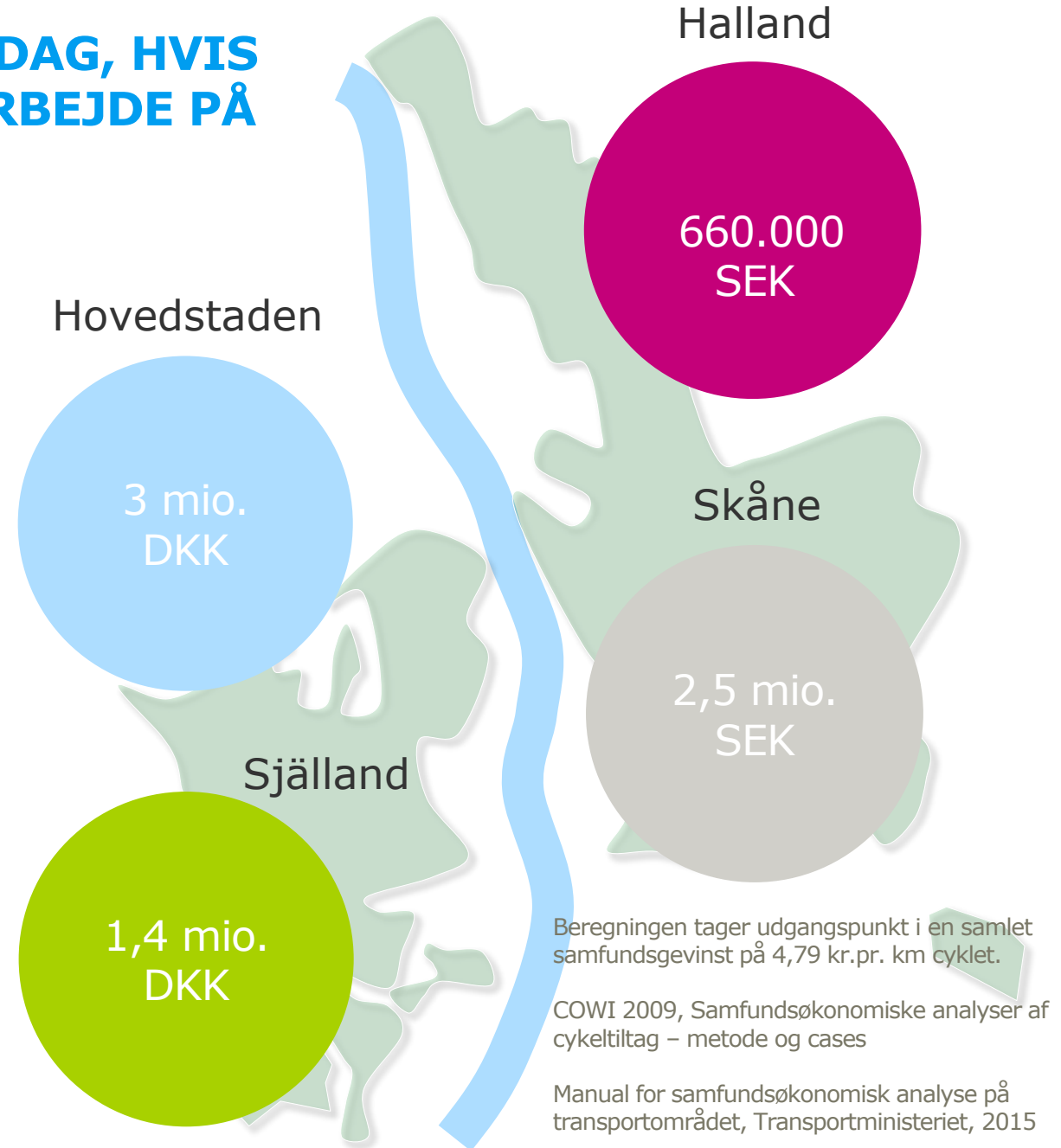


ANTAL SYGEDAGE, SOM SAMFUNDET KAN SPARE PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



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

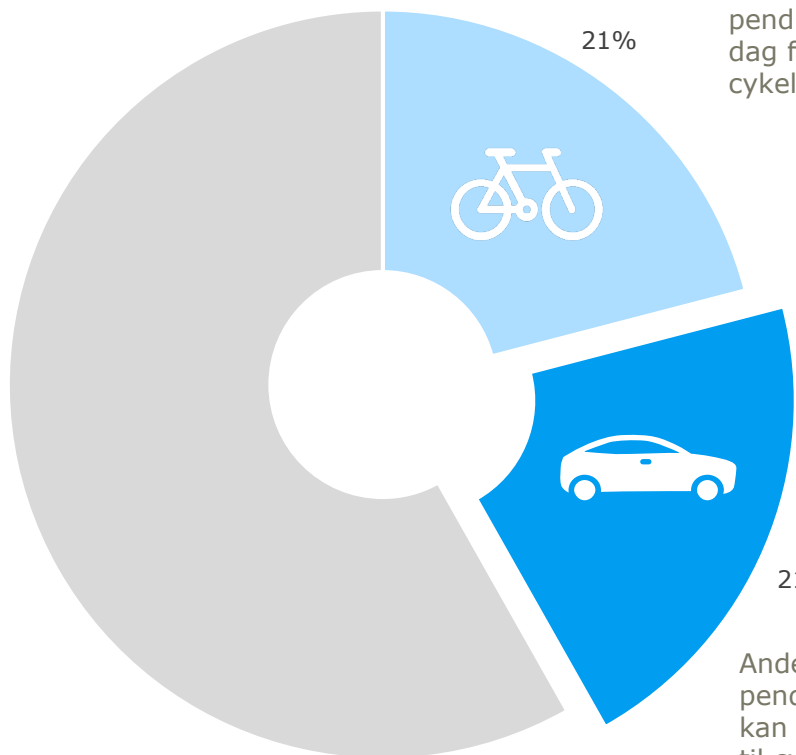
SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



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

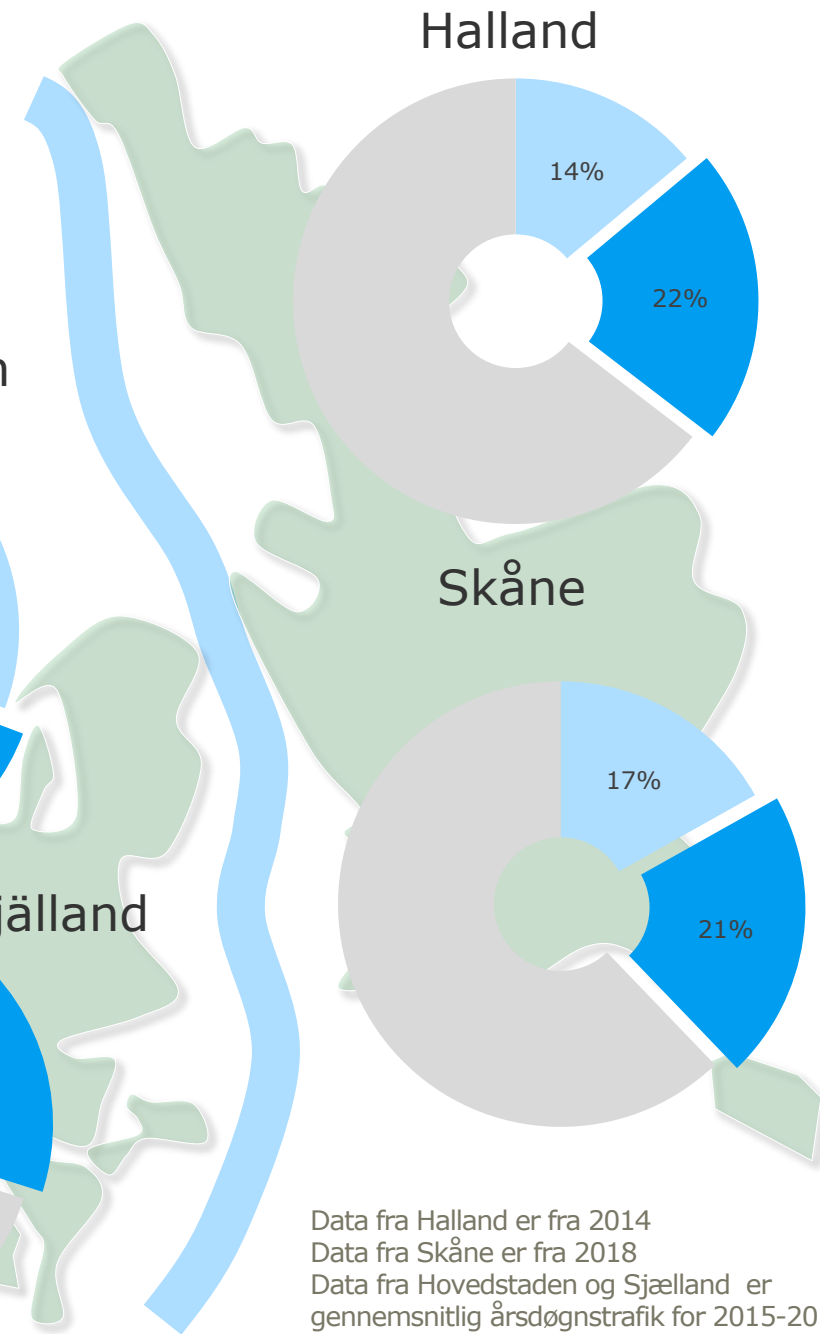
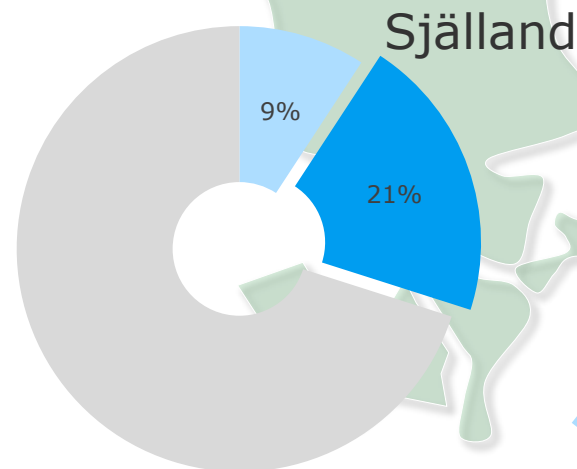
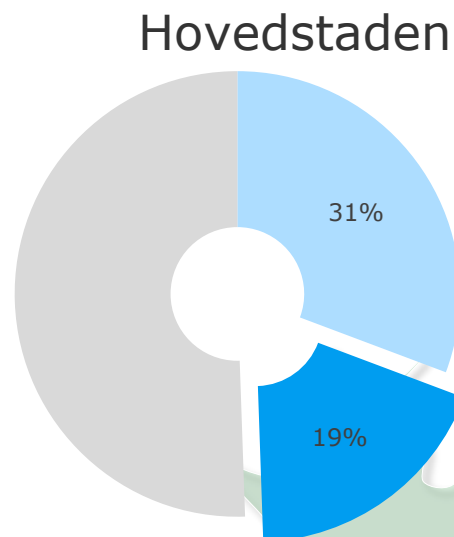


ANDEL AF BILISTER, SOM KAN KOMME PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER



Andelen af alle pendlerture, som i dag foretages på cykel

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



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

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



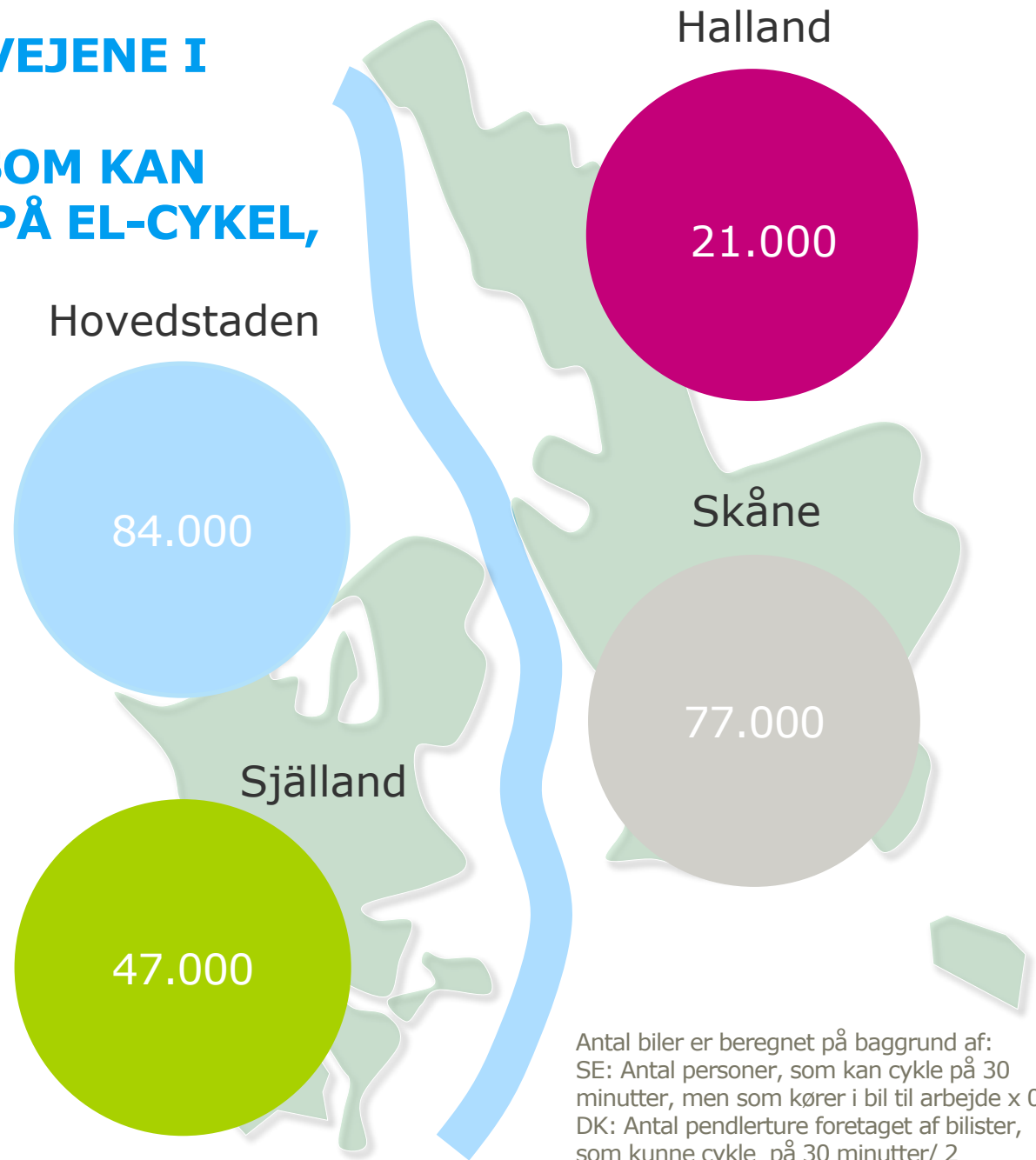
RAMBOLL

38% af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



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

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

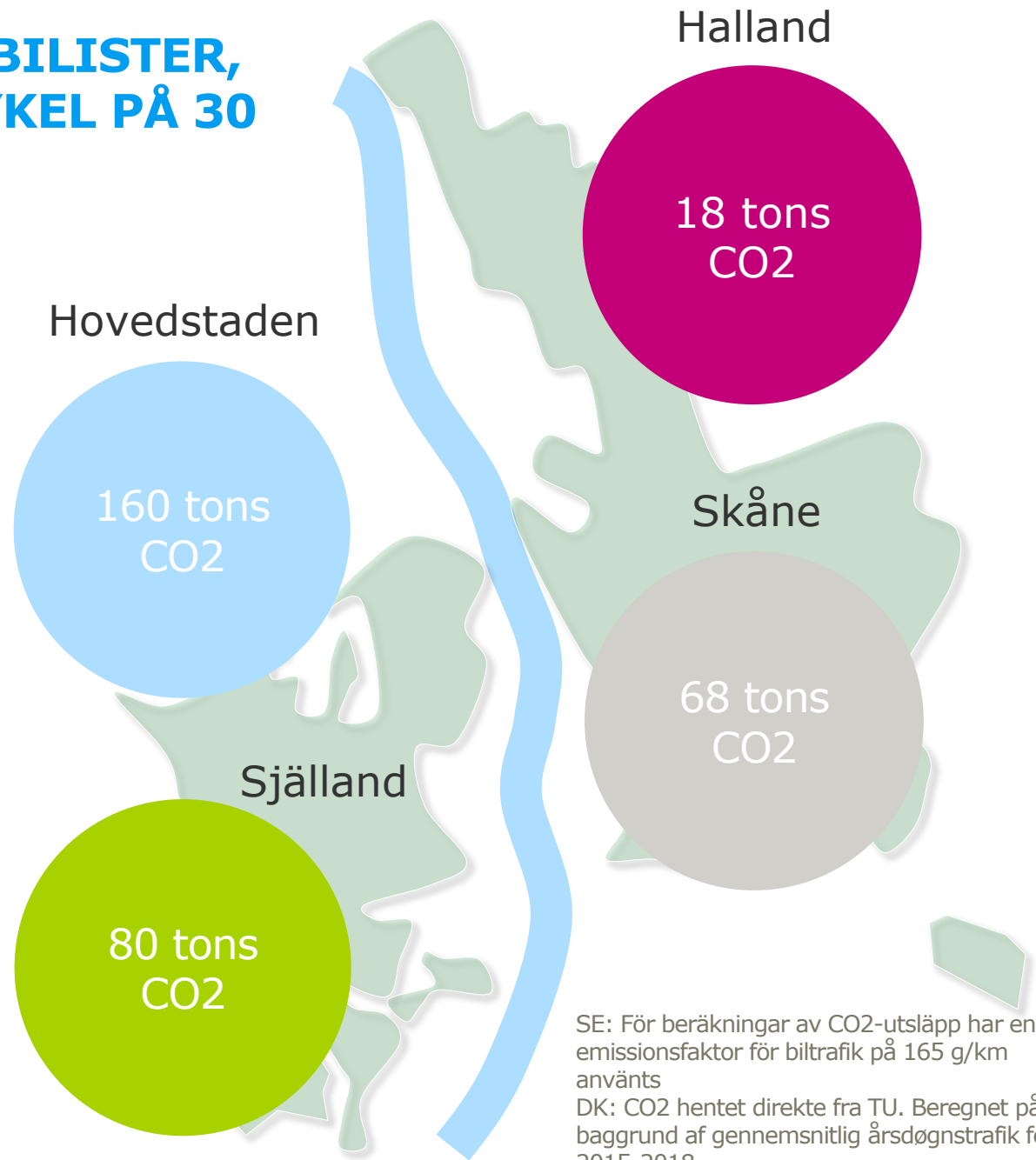


Antal biler er beregnet på baggrund af:
 SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.
 DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

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

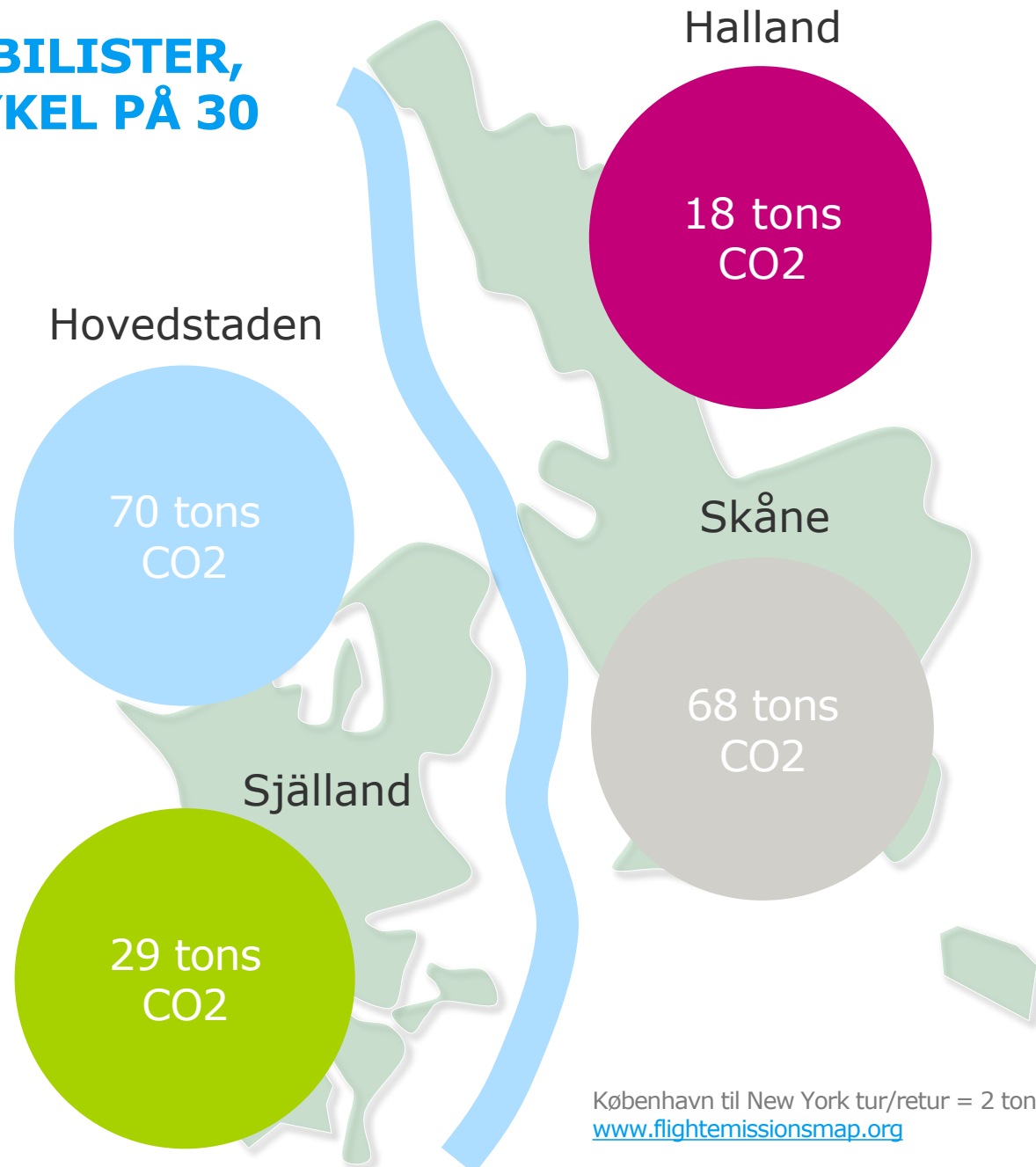


RAMBOLL

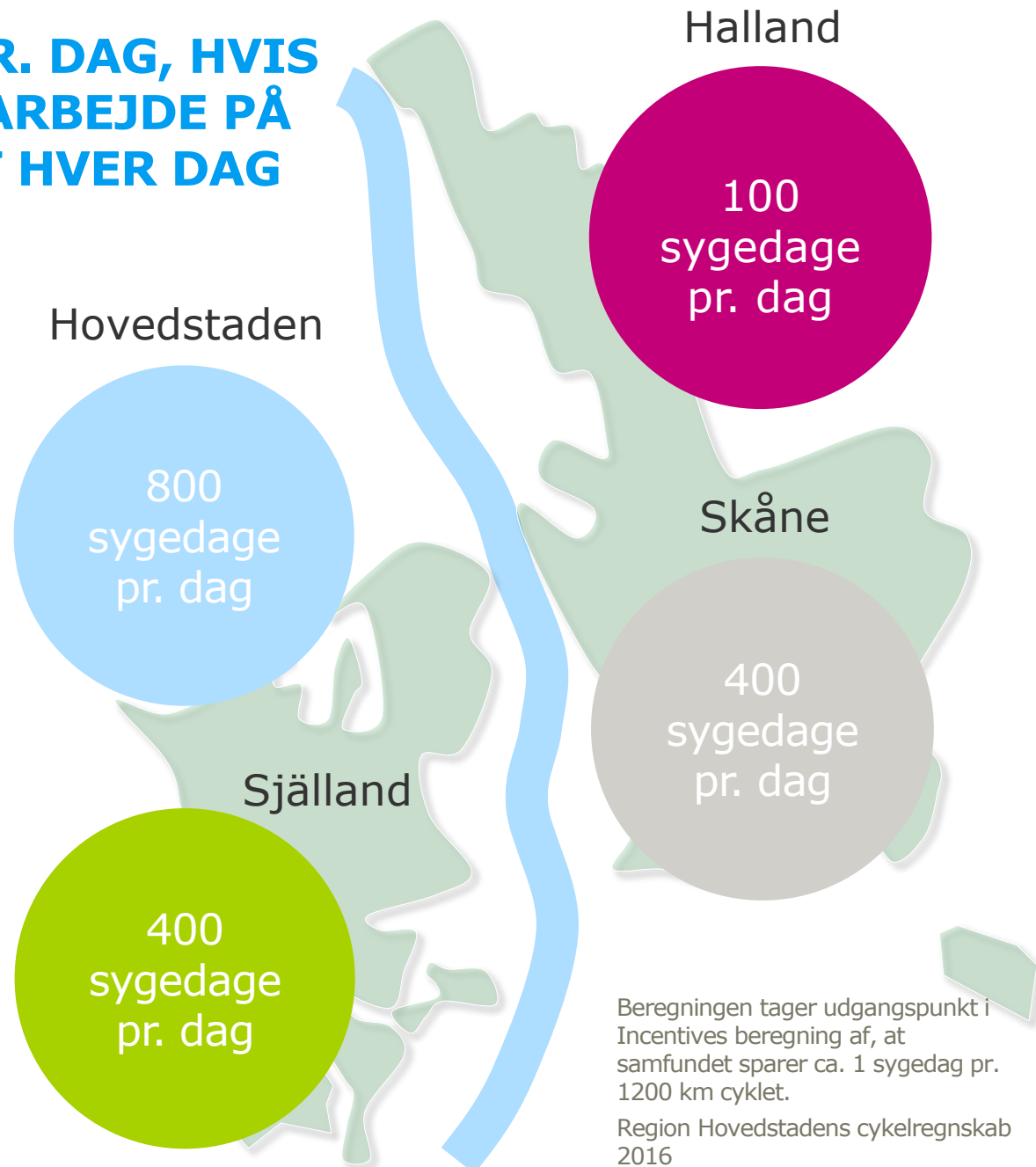


SE: För beräkningar av CO2-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts
DK: CO2 hentet direkte fra TU. Beregnet på baggrund af gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

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



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



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

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



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

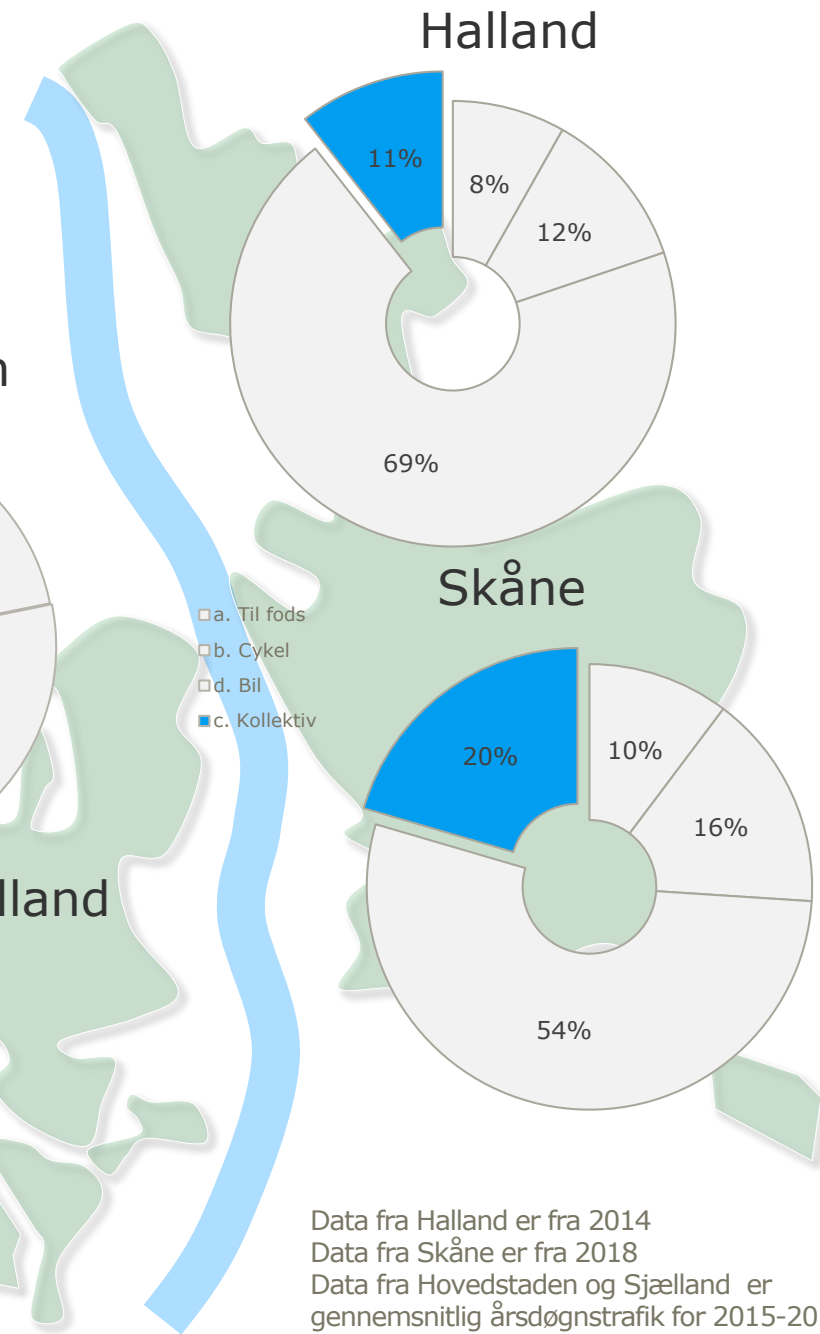
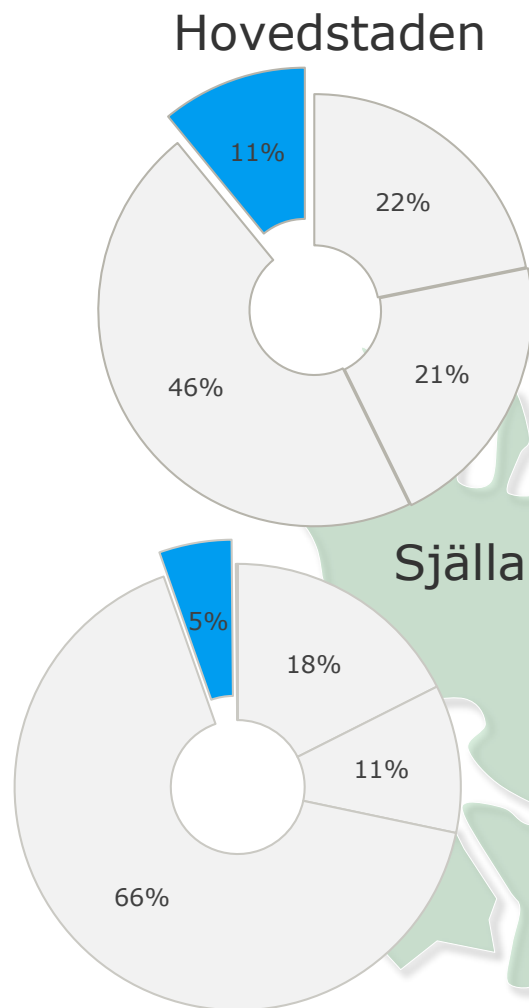
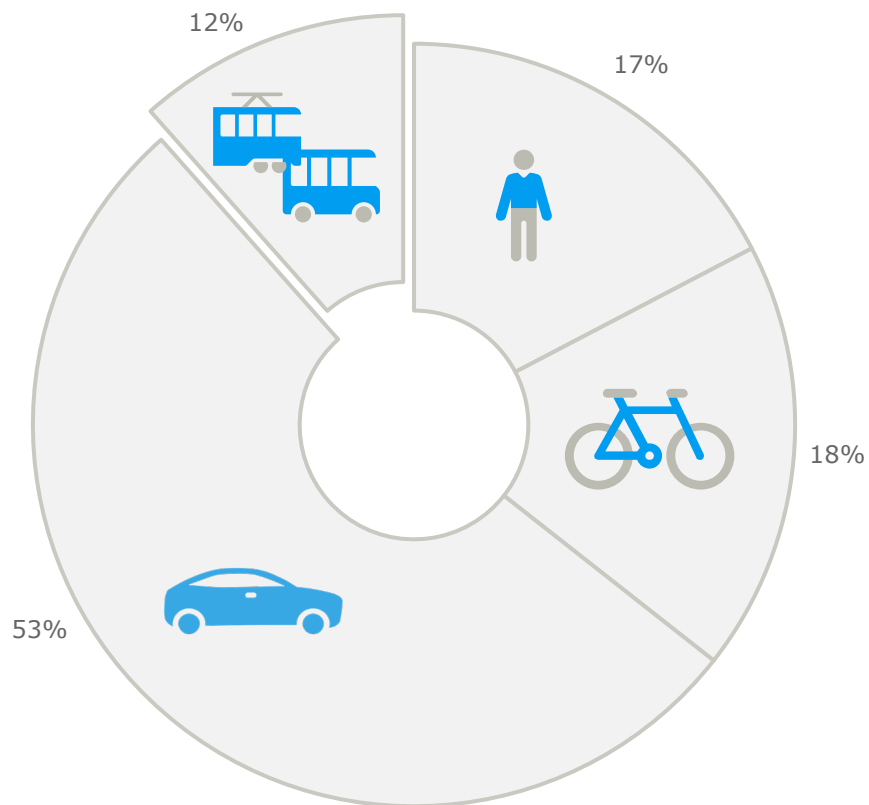
COWI 2009, Samfundøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

Manual for samfundøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

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

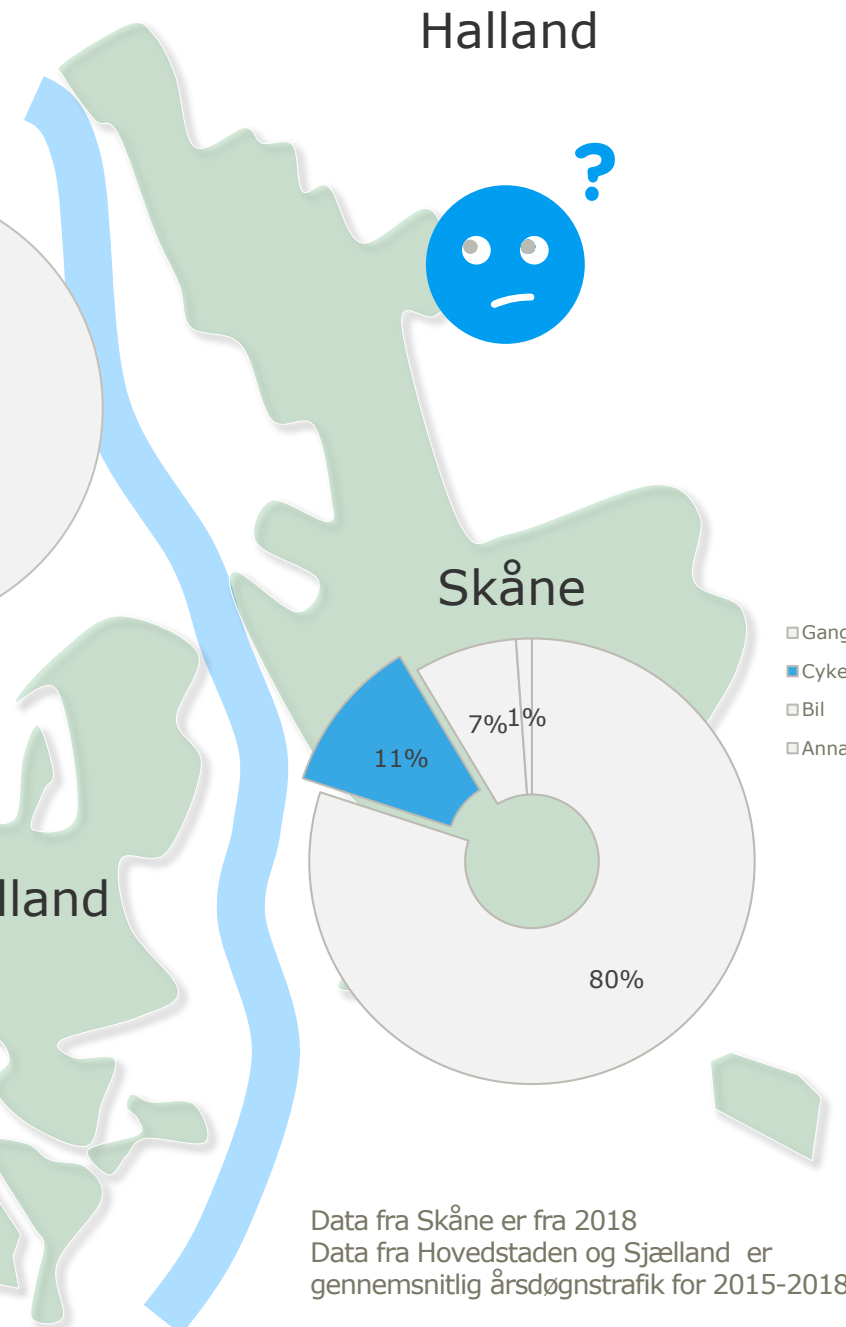
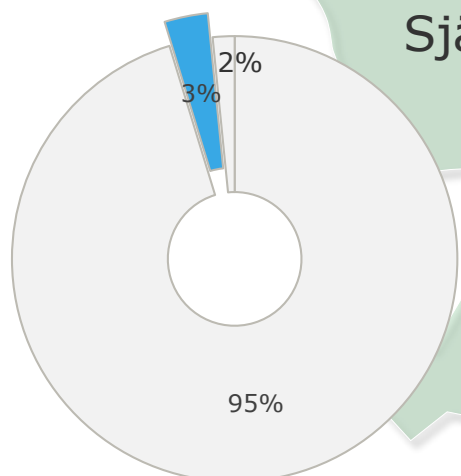
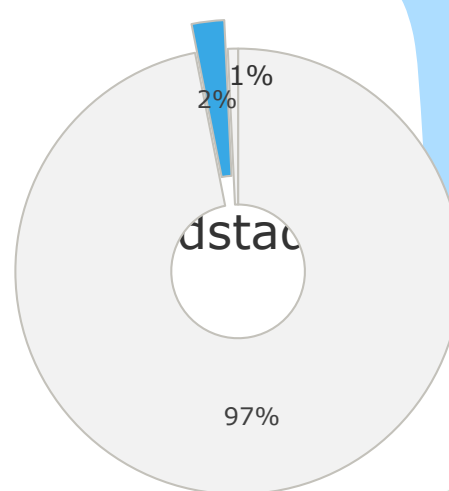
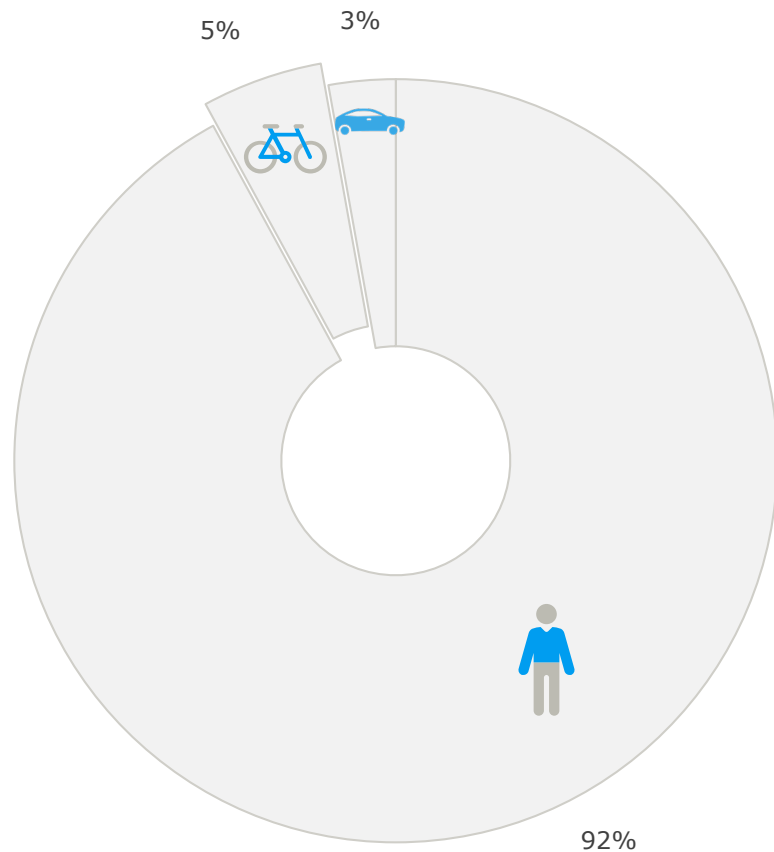


KOLLEKTIV TRANSPORTS ANDEL AF ALLE TURE I GREATER COPENHAGEN



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

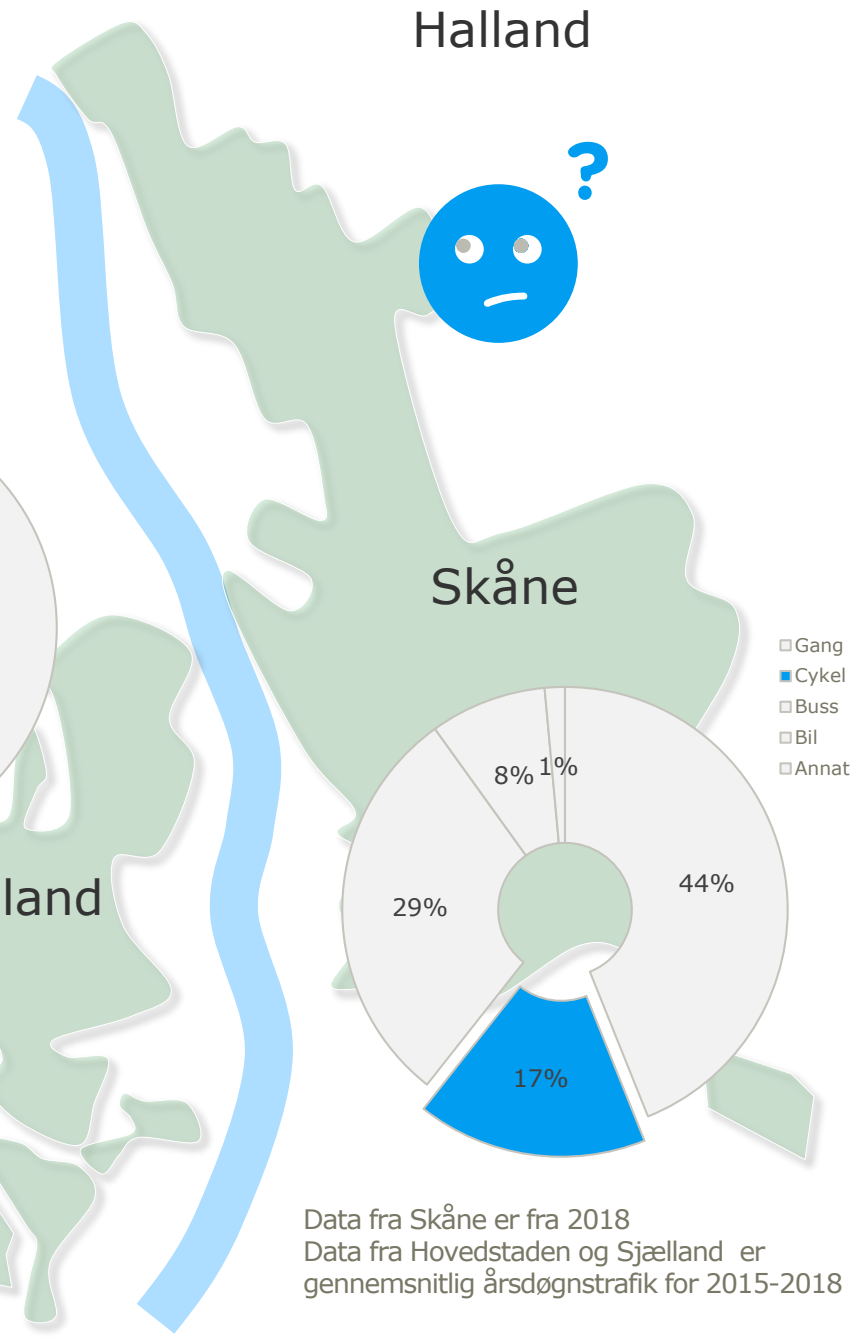
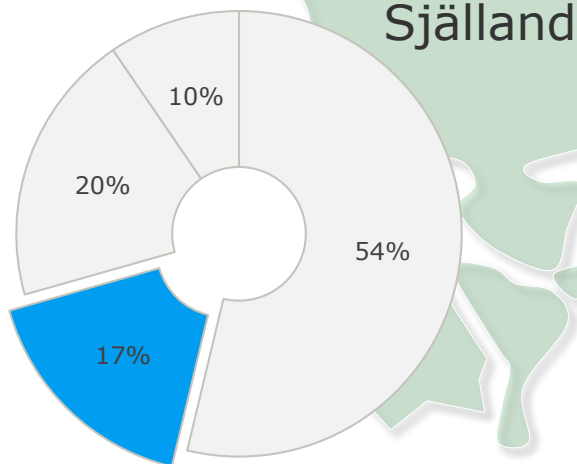
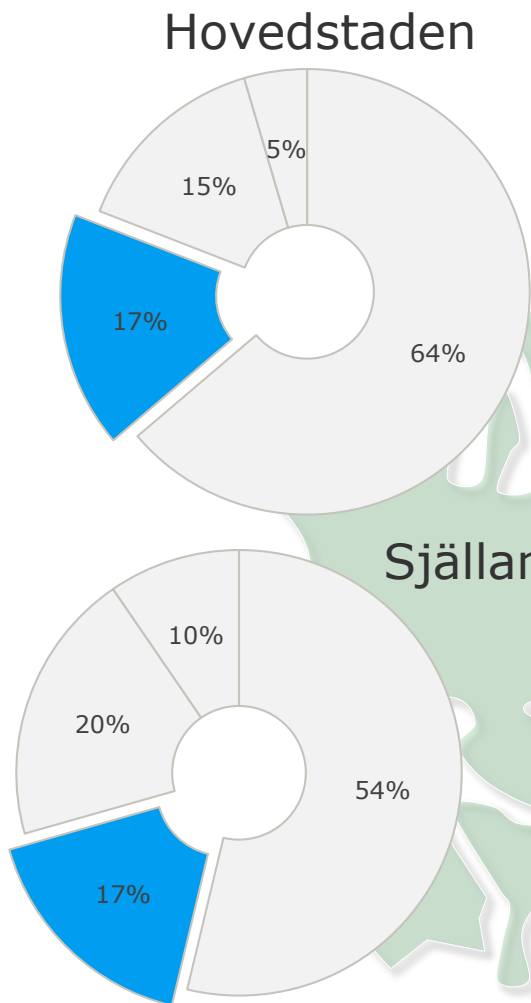
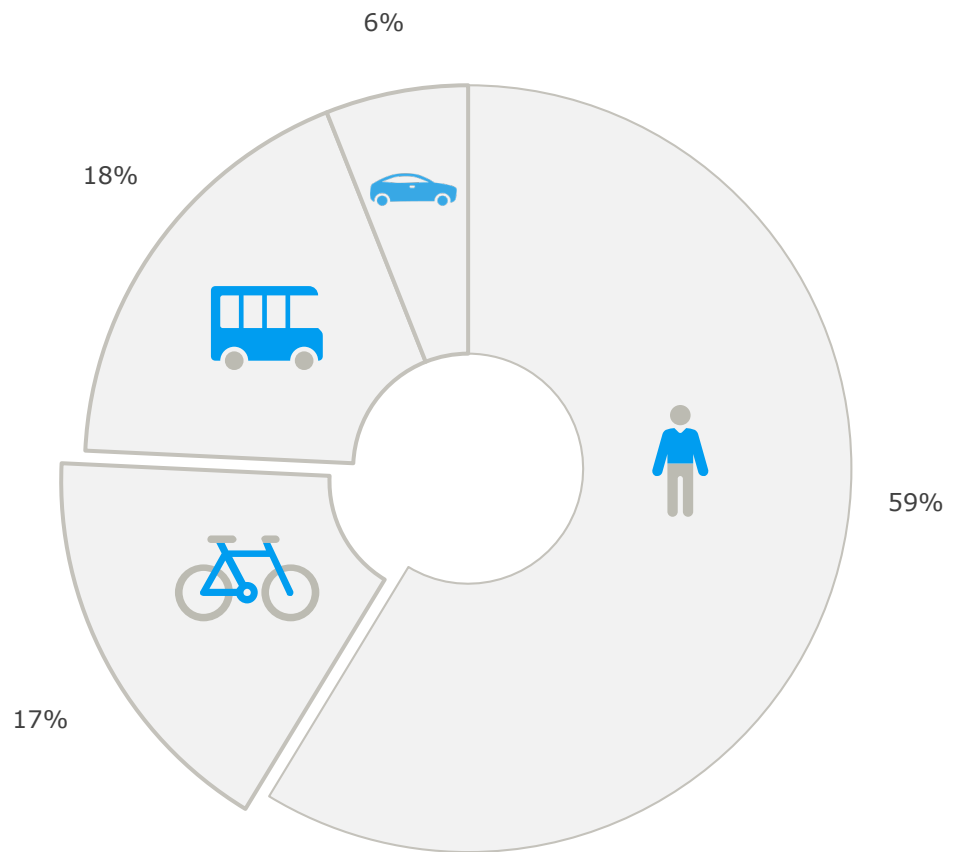
TILBRINGERTRAFIK TIL BUS – ALLE TURE



- Gang
- Cykel
- Bil
- Annat

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

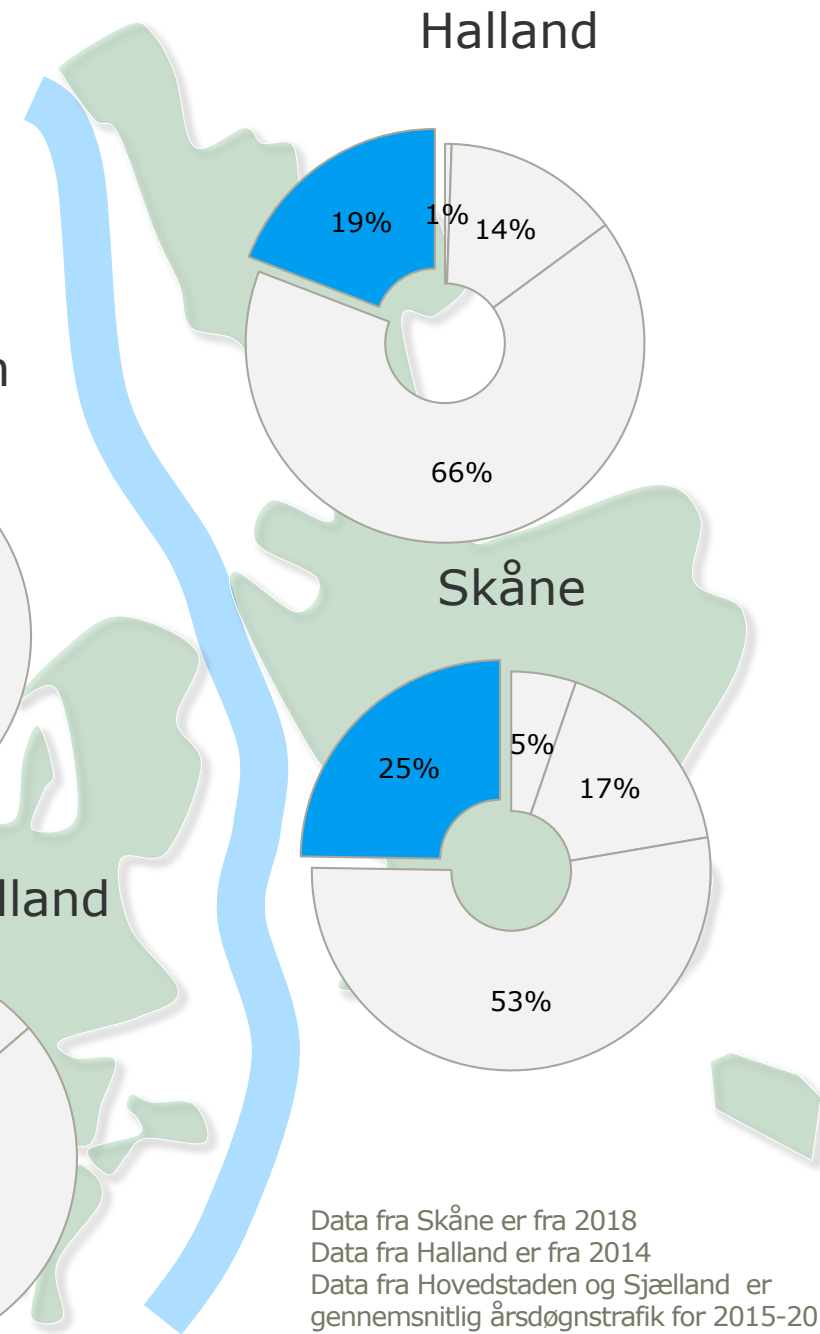
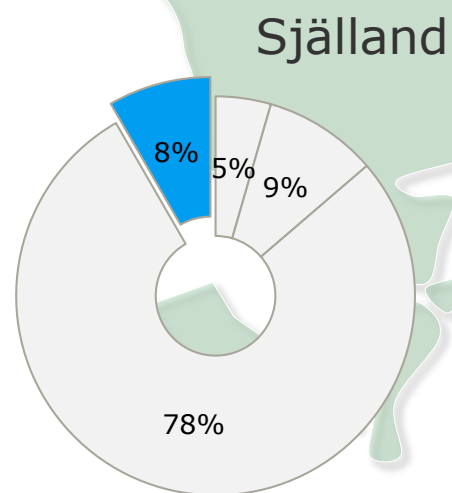
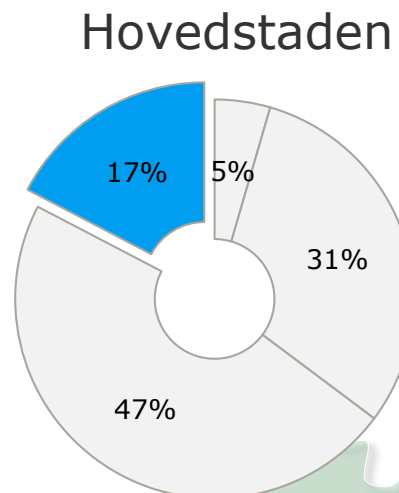
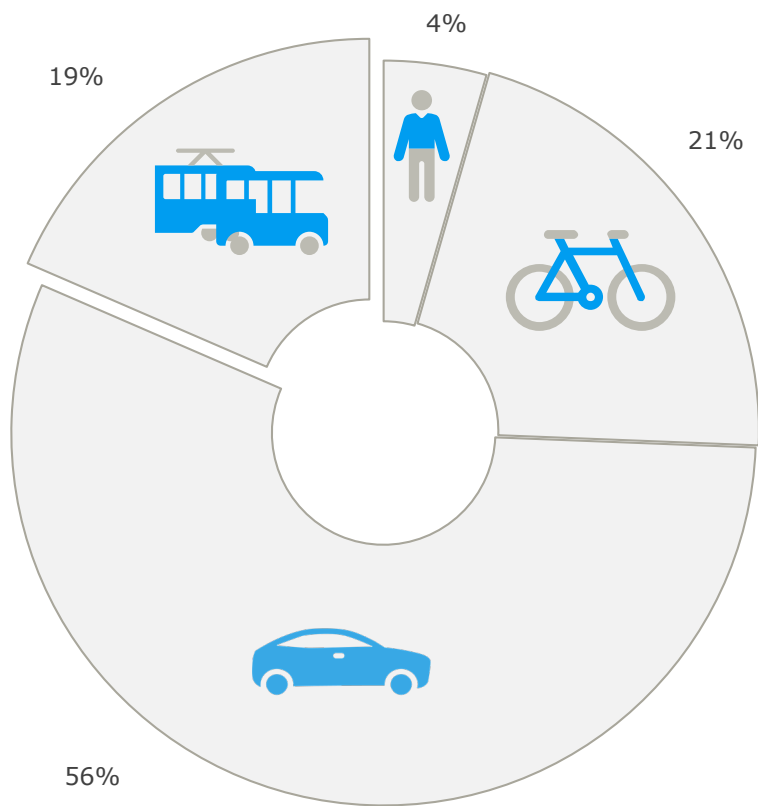
TILBRINGERTRAFIK TIL TOG – ALLE TURE



- Gang
- Cykel
- Buss
- Bil
- Annat

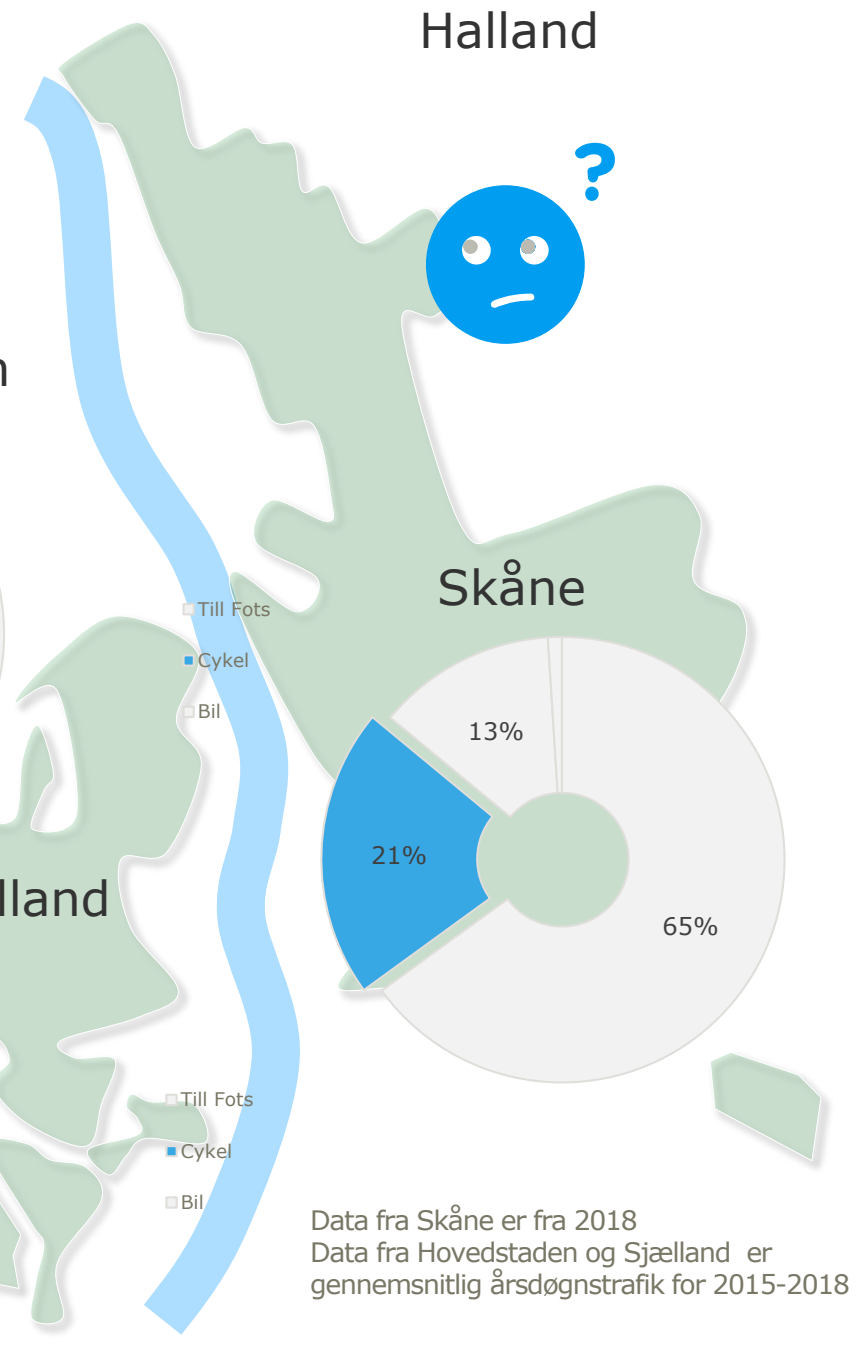
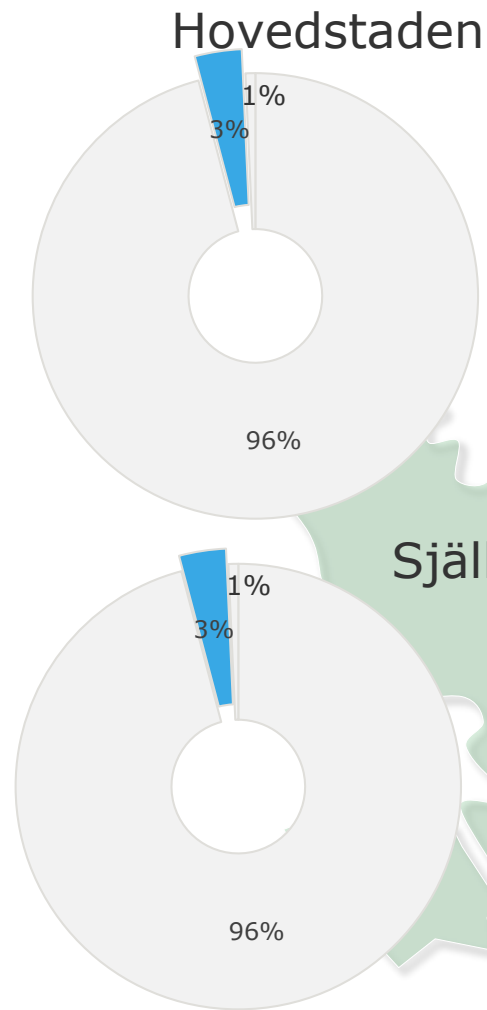
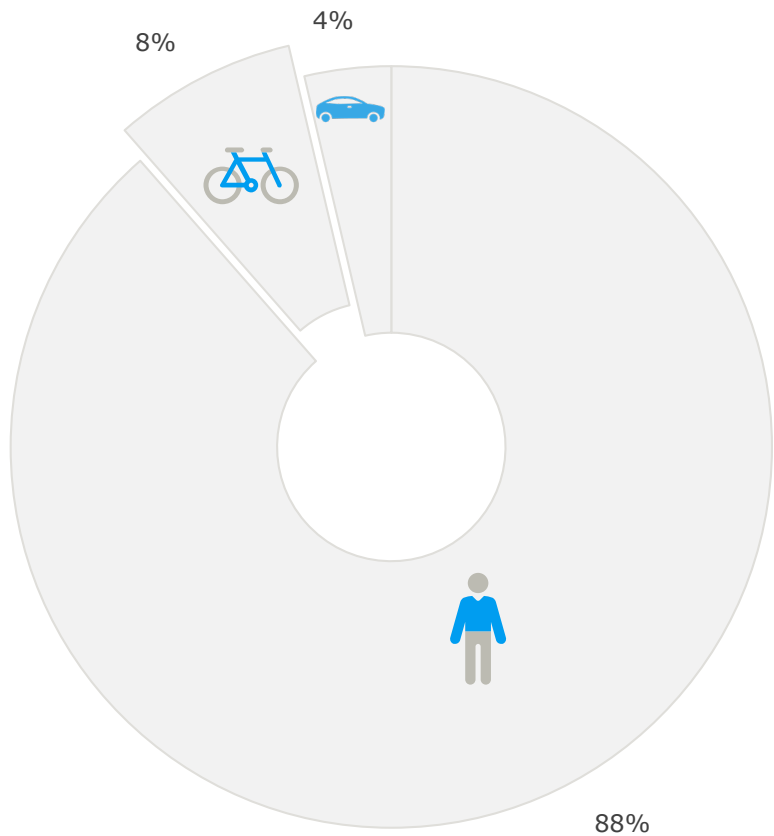
Data fra Skåne er fra 2018
 Data fra Hovedstaden og Sjælland er
 gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

KOLLEKTIVTRANSPORTS ANDEL AF Pendlerture i Greater Copenhagen



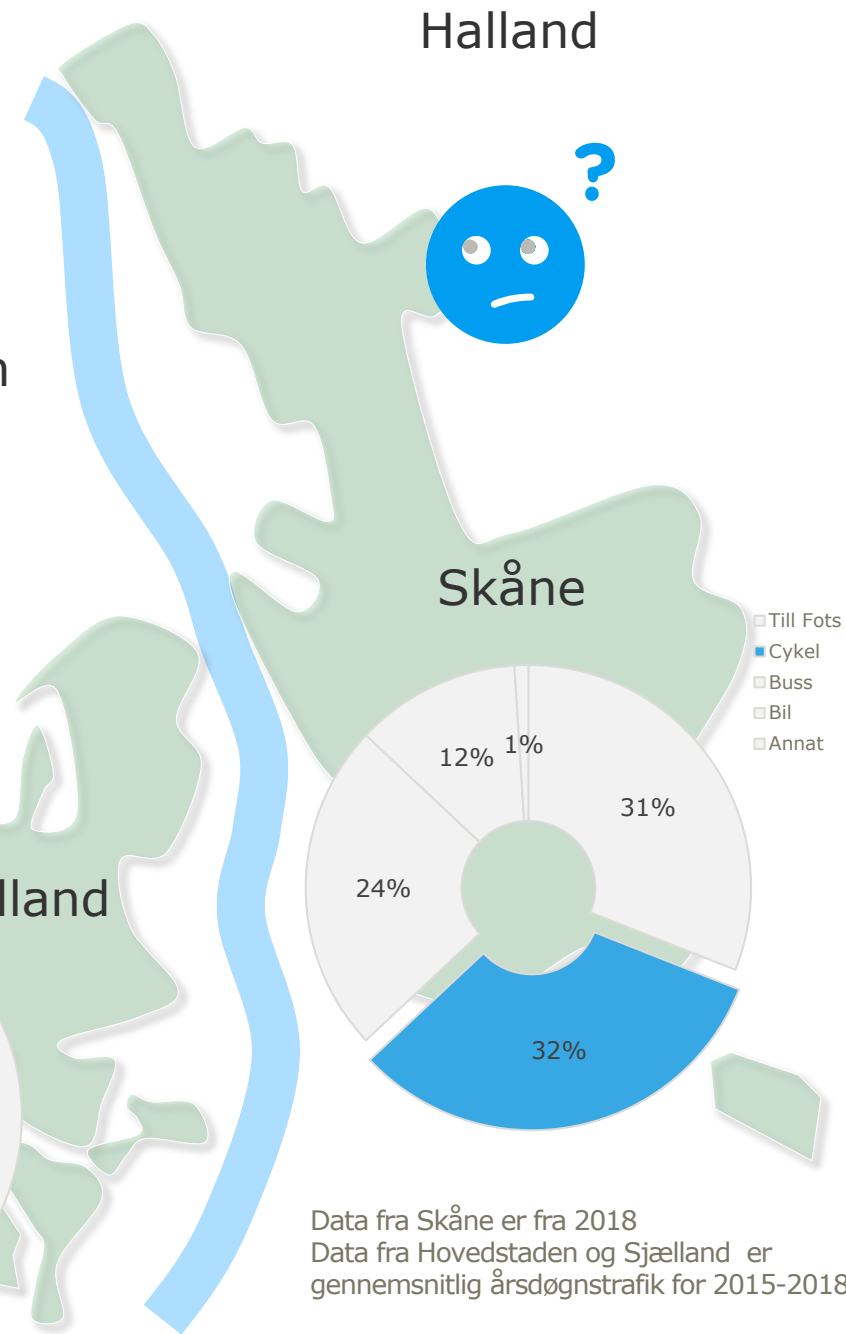
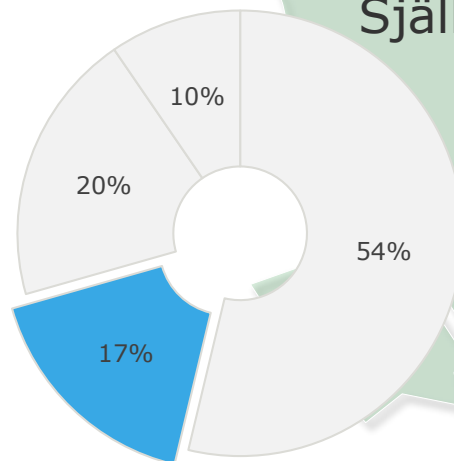
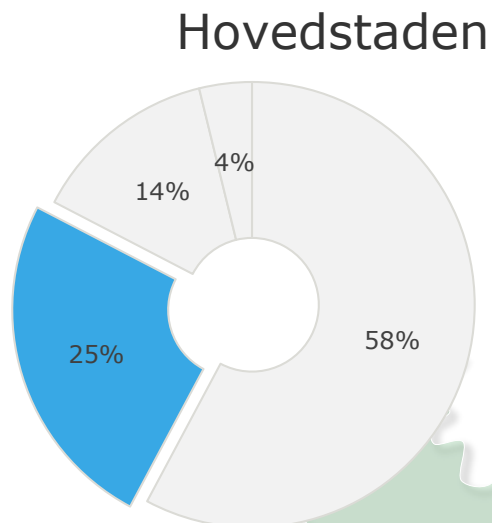
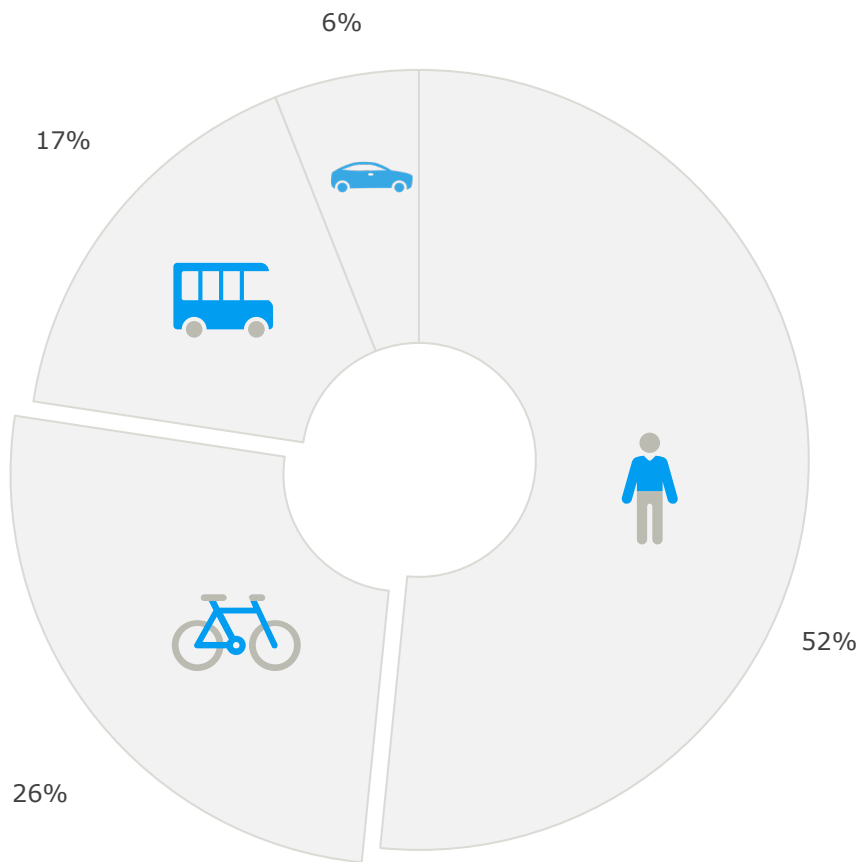
Data fra Skåne er fra 2018
 Data fra Halland er fra 2014
 Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsgennemsnit for 2015-2018

TILBRINGERTRAFIK TIL BUS – PENDLERTURE



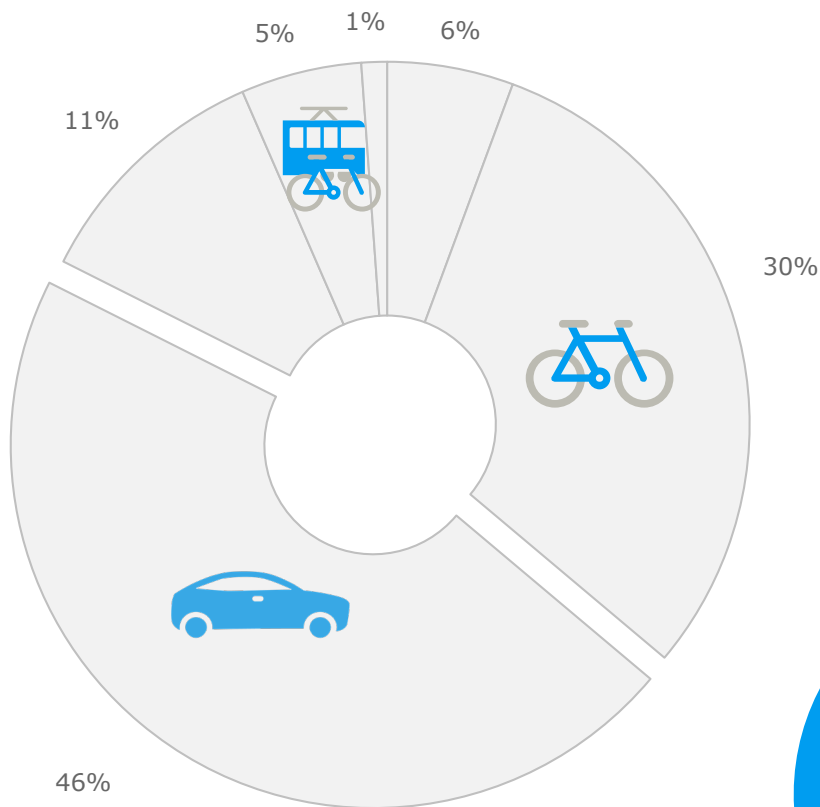
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsgennemsnit for 2015-2018

TILBRINGERTRAFIK TIL TOG – PENDLERTURE

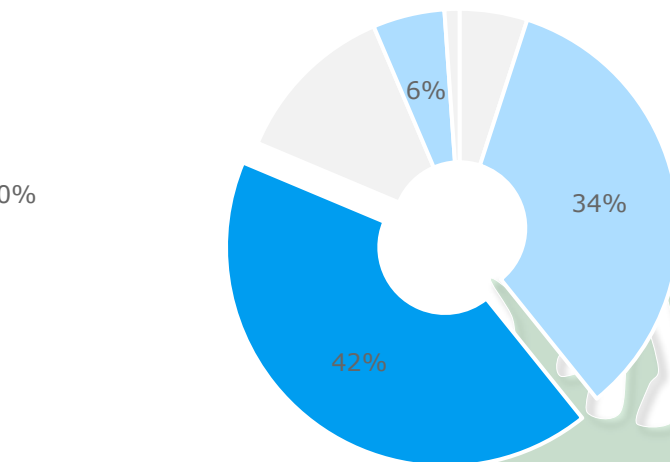


Data fra Skåne er fra 2018
 Data fra Hovedstaden og Sjælland er
 gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

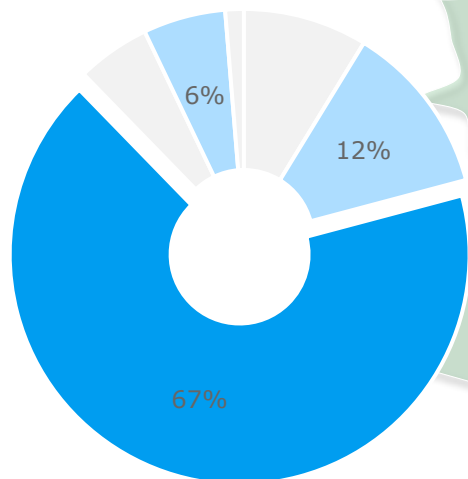
ANDEL AF PENDLERTURE FORDELT PÅ TRANSPORTMIDDEL, HVOR PENDLEREN BOR MAX 2 KM FRA EN STATION OG HAR MAX 2 KM FRA EN STATION TIL ARBEJDE



Hovedstaden



Sjælland



Halland



Skåne

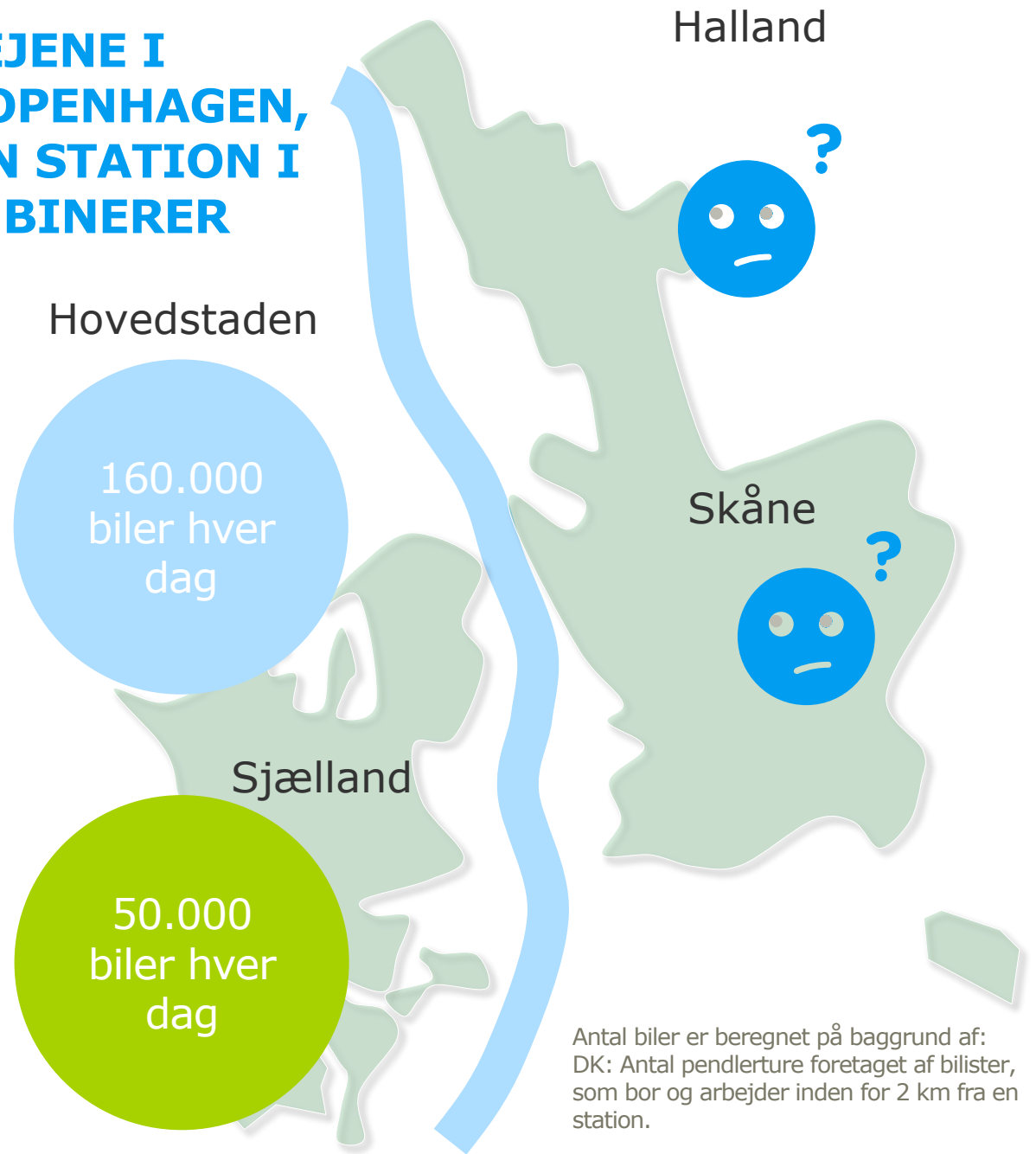


Der findes ikke data fra Halland og Skåne til at belyse dette. Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018.

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

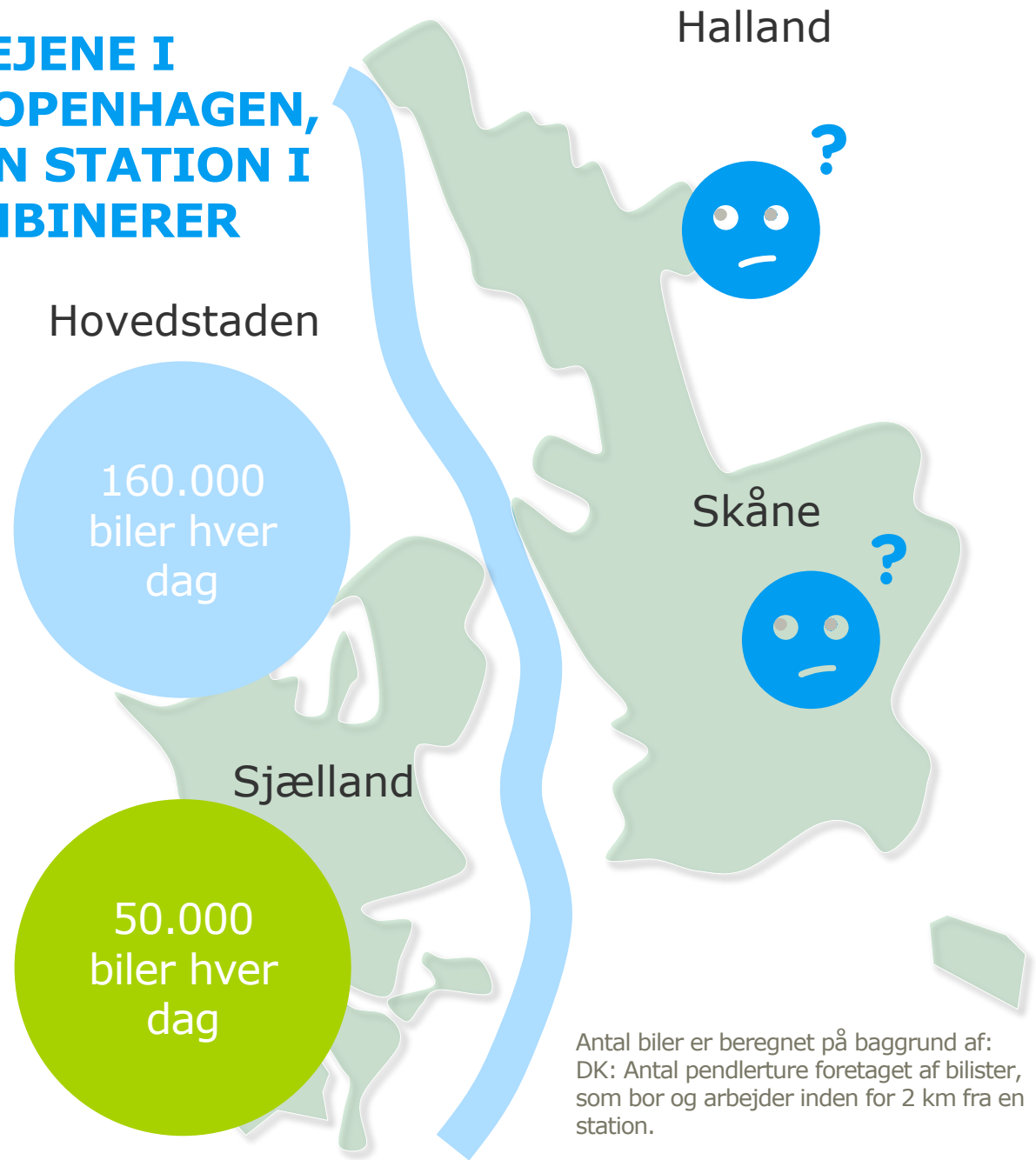


35 % af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



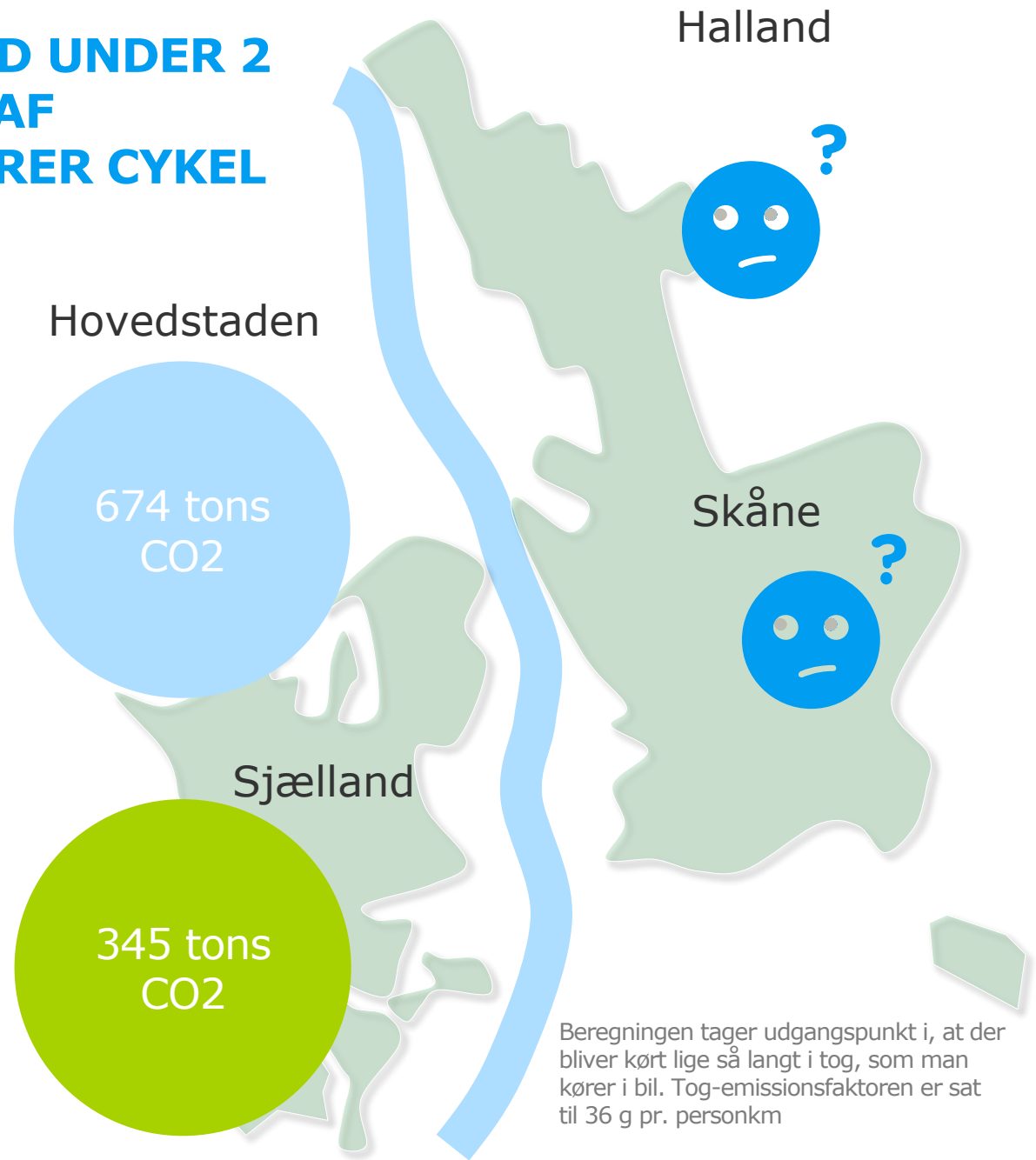
Antal biler er beregnet på baggrund af:
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister,
som bor og arbejder inden for 2 km fra en
station.

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



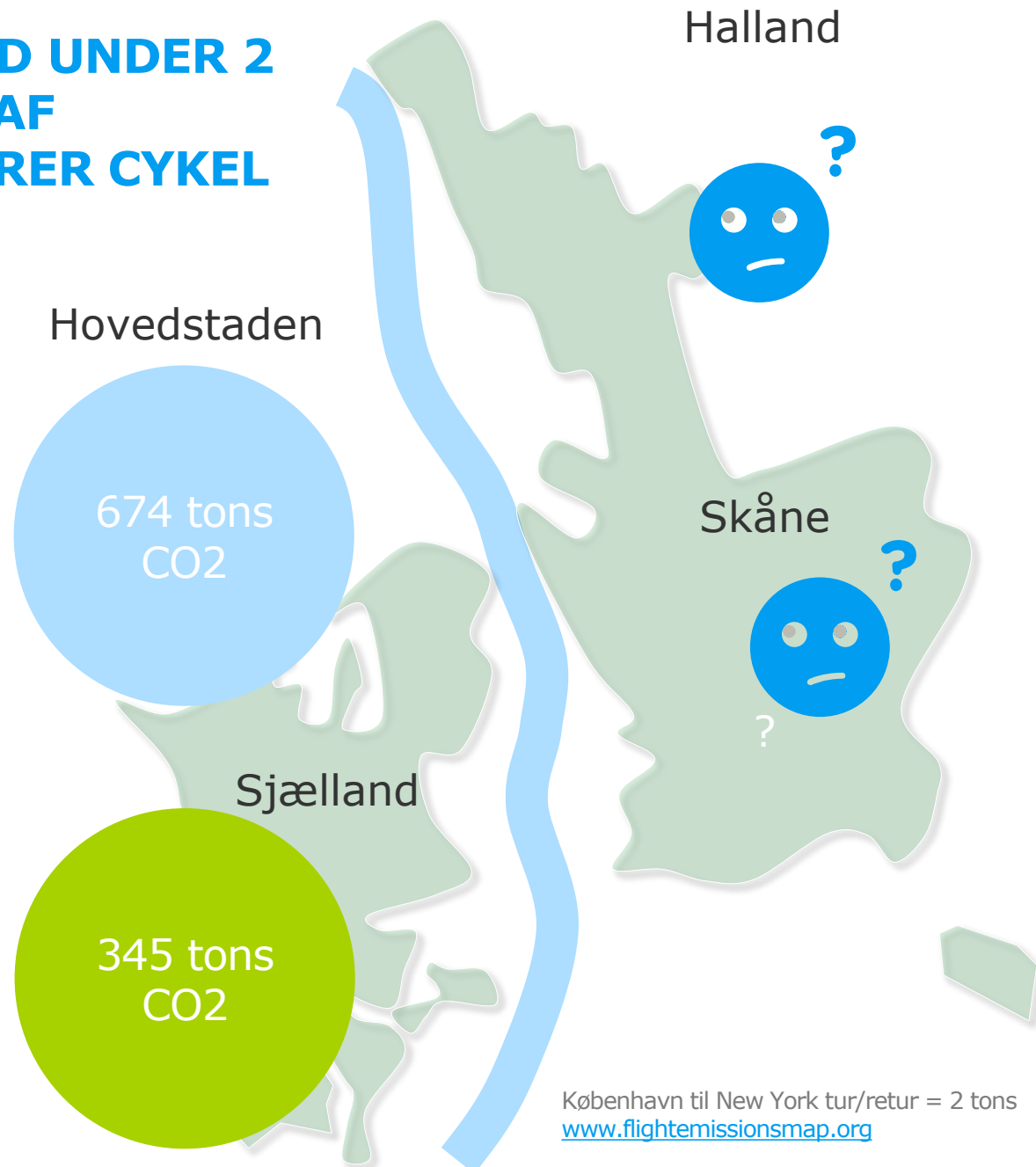
Antal biler er beregnet på baggrund af:
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som bor og arbejder inden for 2 km fra en station.

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

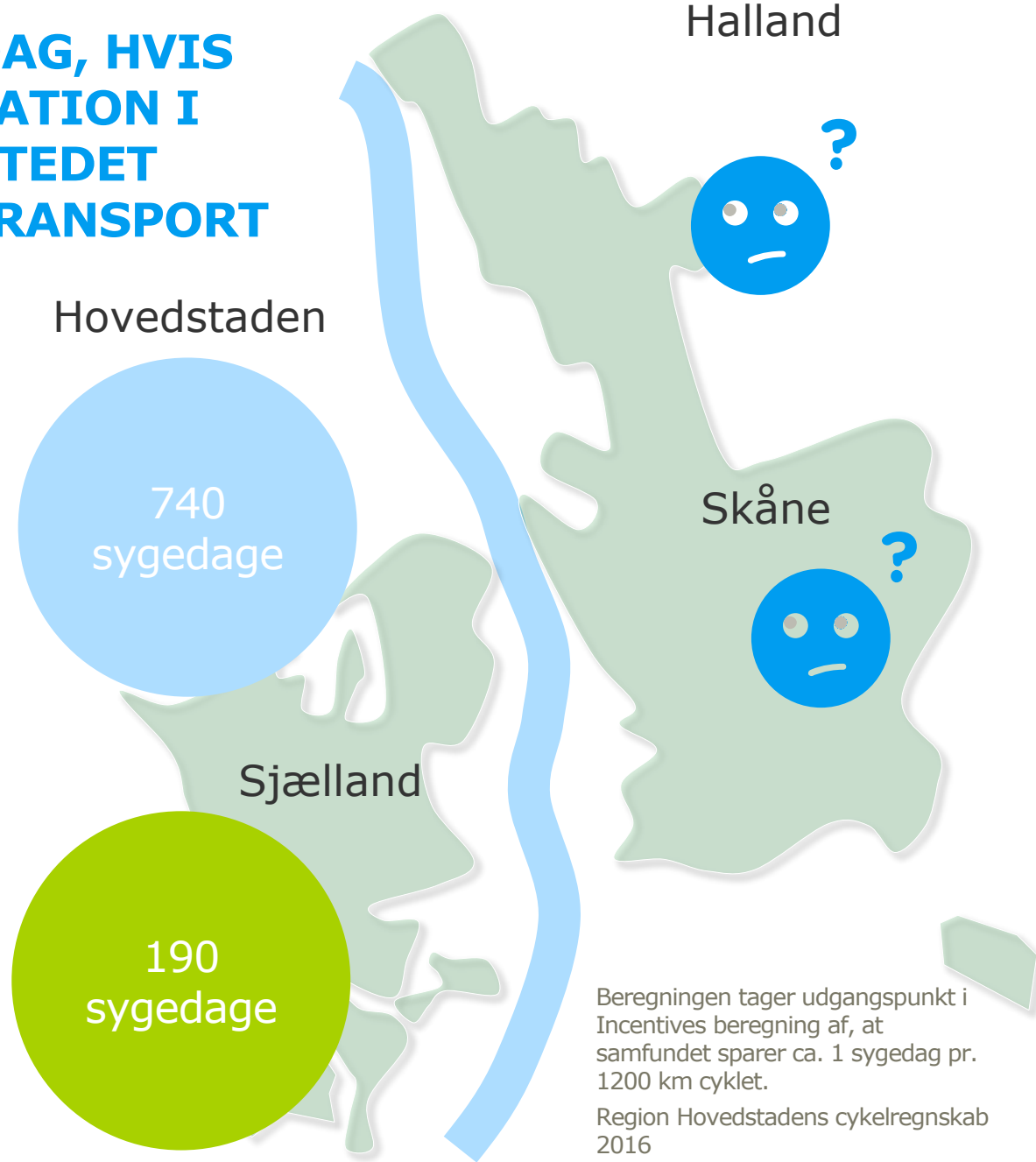


Beregningen tager udgangspunkt i, at der bliver kørt lige så langt i tog, som man kører i bil. Tog-emissionsfaktoren er sat til 36 g pr. personkm

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



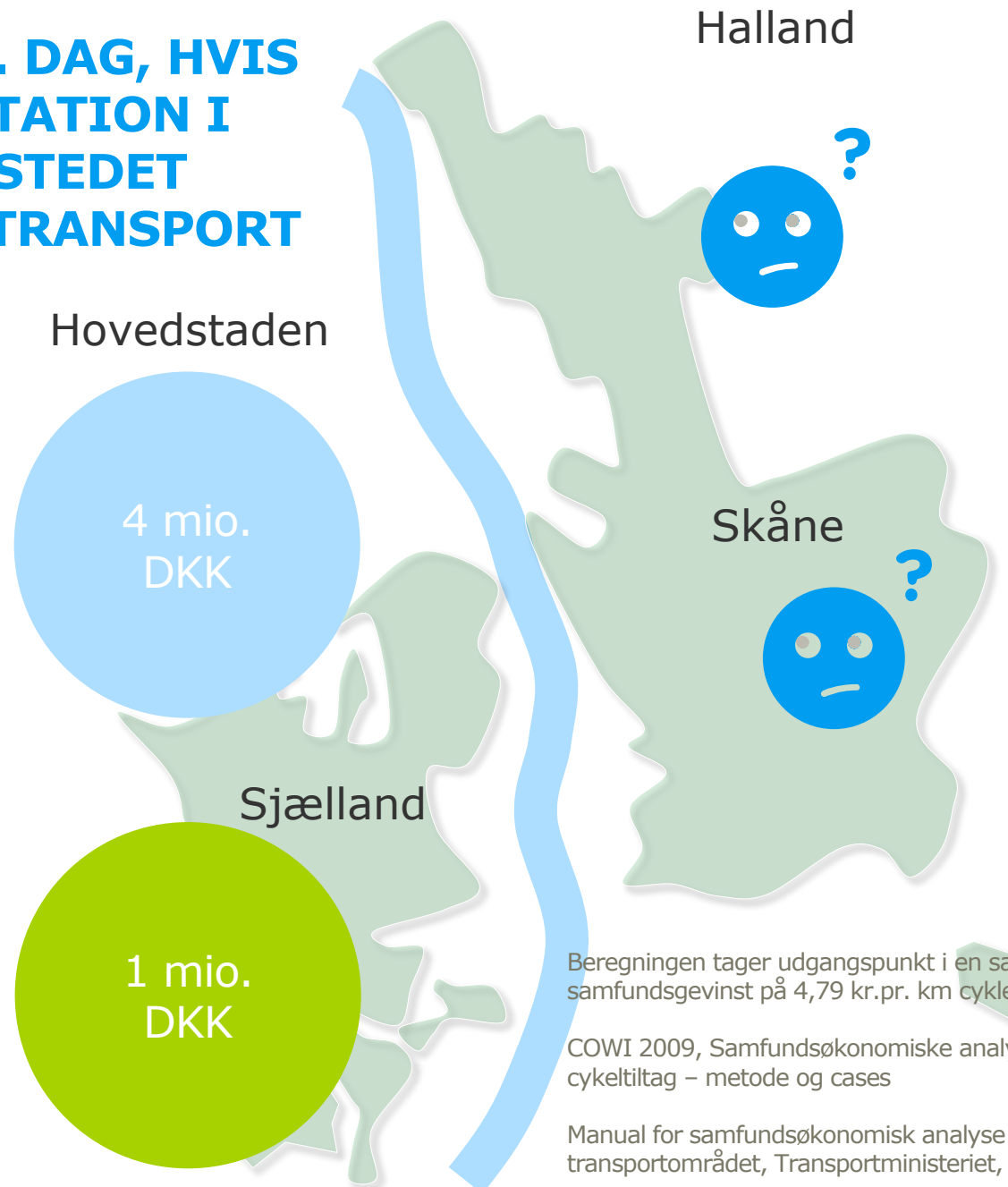
REDUKTION I ANTAL SYGEDAGE PR. DAG, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



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

Region Hovedstadens cykelregnskab 2016

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



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

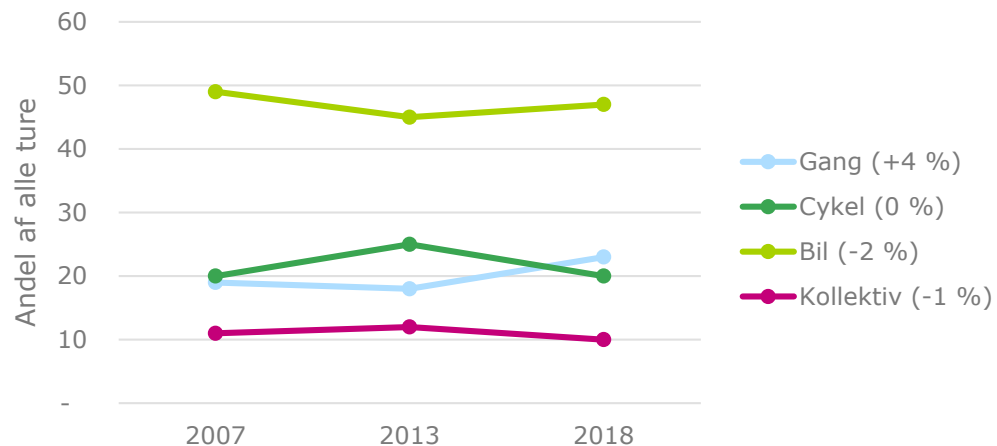
COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

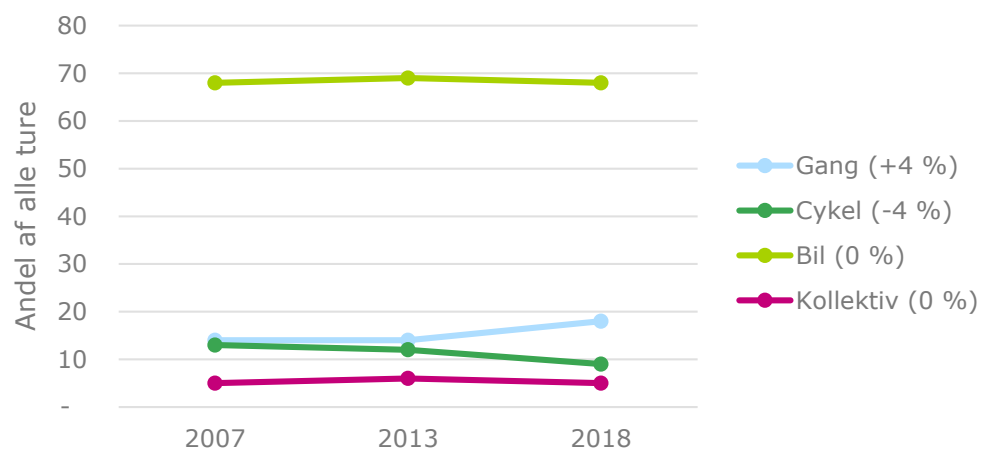
UDVIKLING I ANDEL AF TURE I %



Hovedstaden %



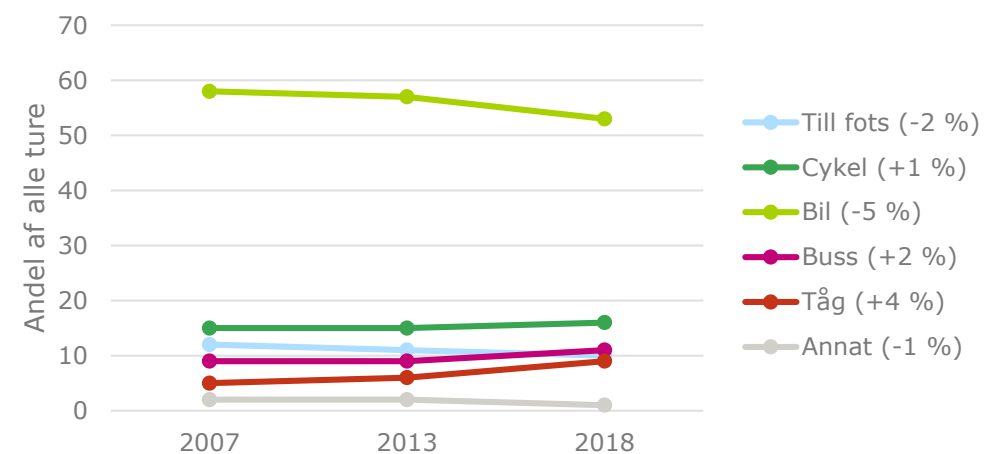
Sjælland %



Halland %



Skåne %

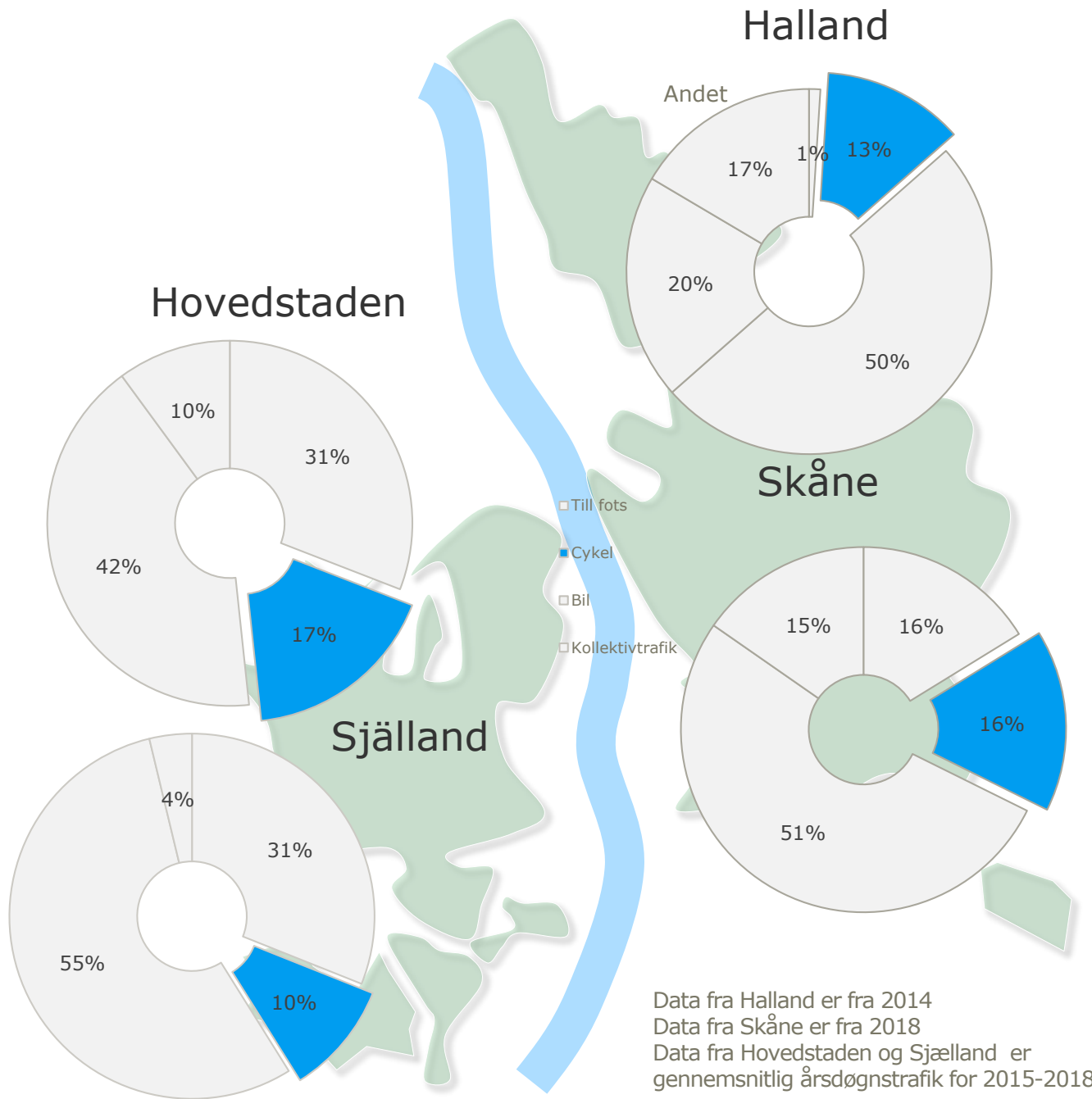
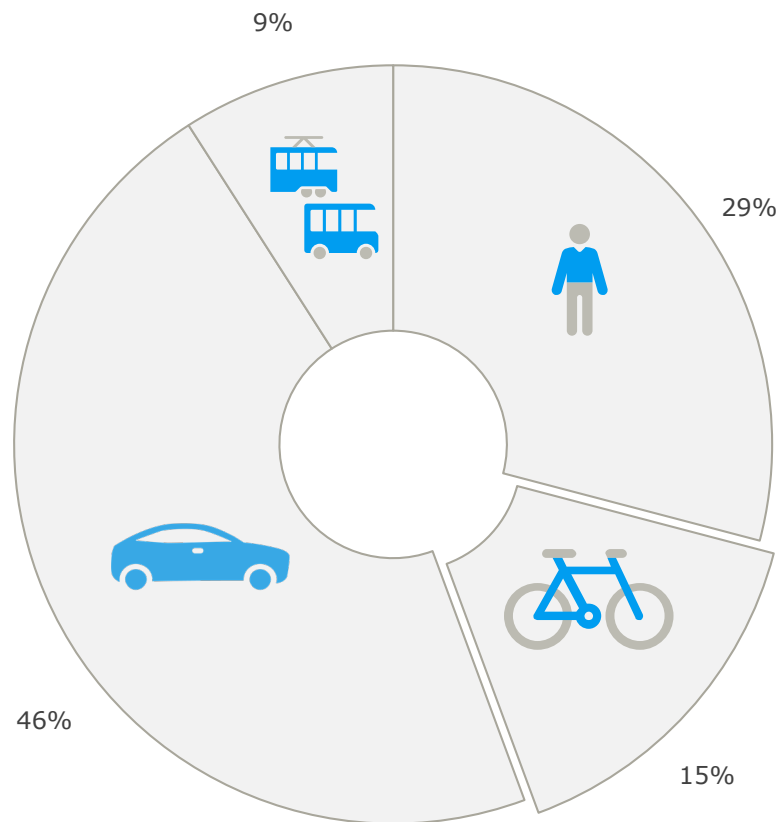


CYKELTURISME OG REKREATIV CYKLING



RAMBOLL

MODAL SPLIT FRITIDSTURE

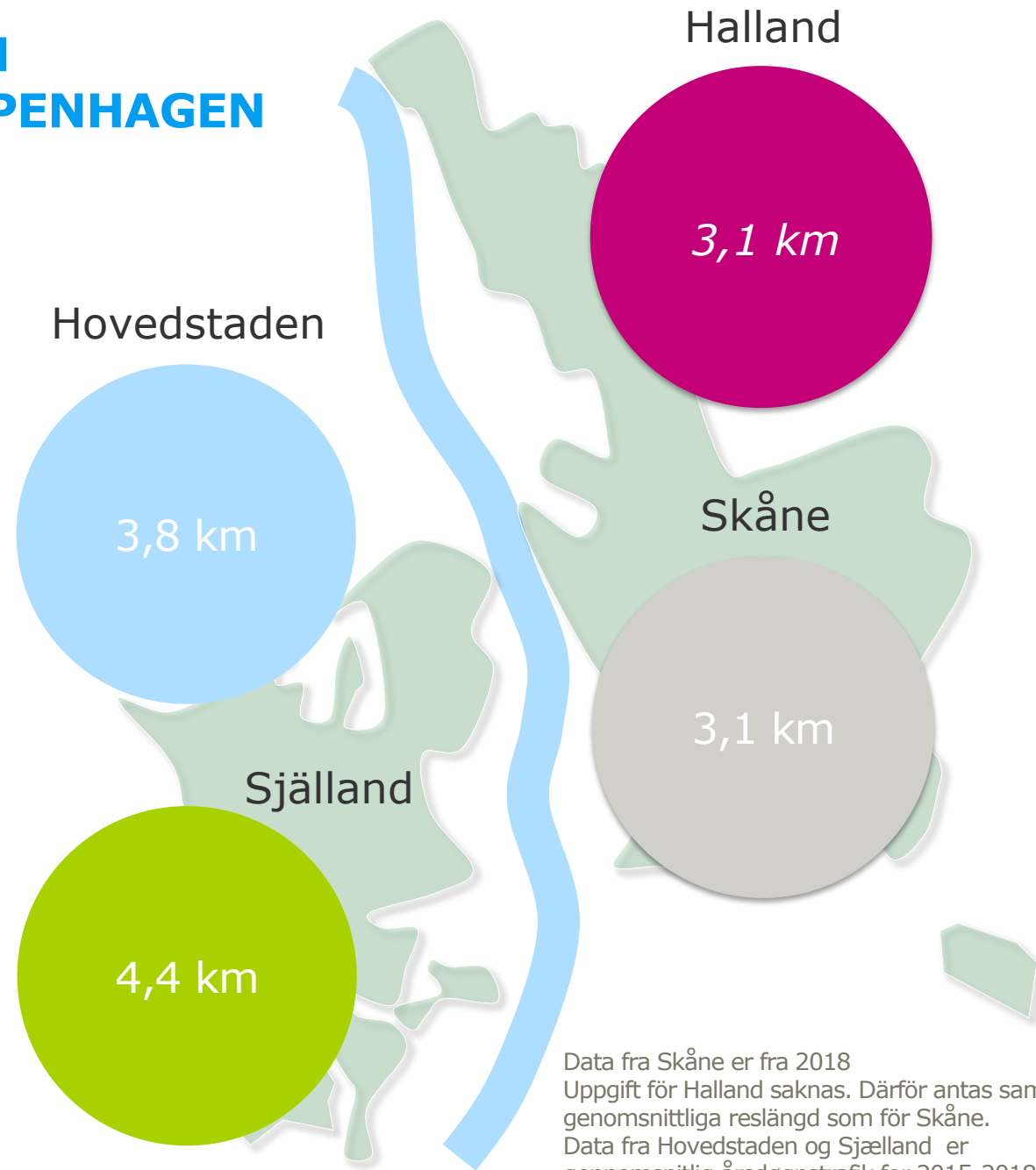


Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

GENNEMSNITLIG TURLÄNGDE FOR EN FRITIDSTUR PÅ CYKEL I GREATER COPENHAGEN

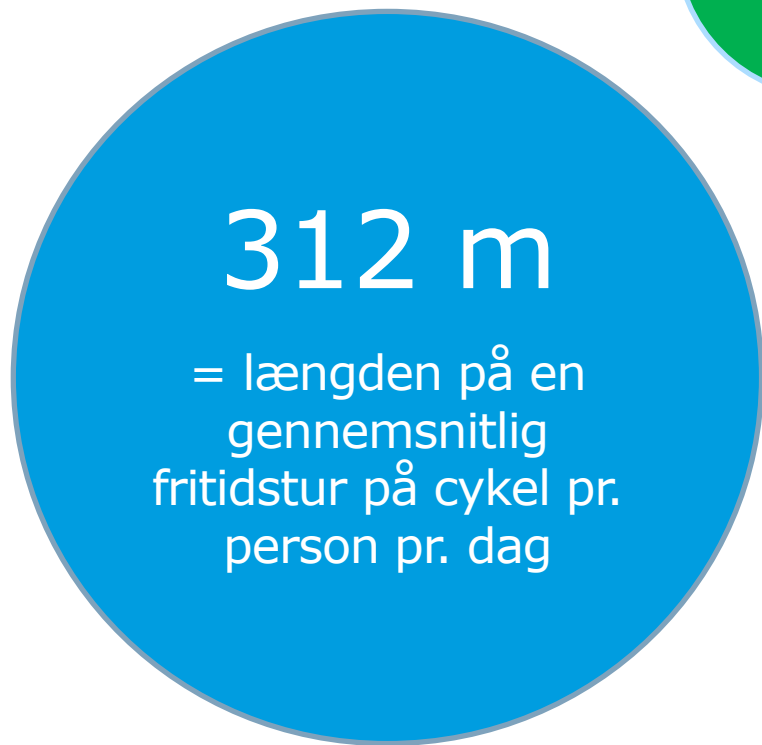


RAMBOLL



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

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



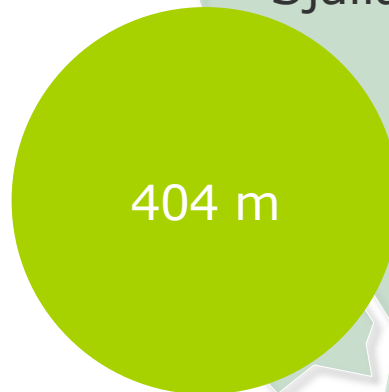
Holland



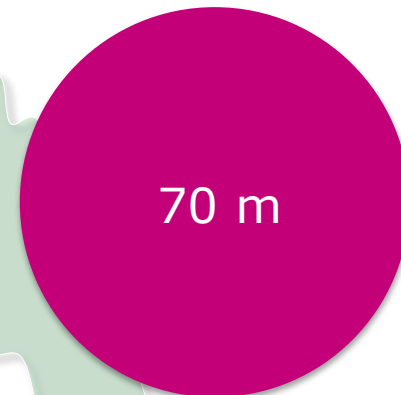
Hovedstaden



Sjælland



Halland

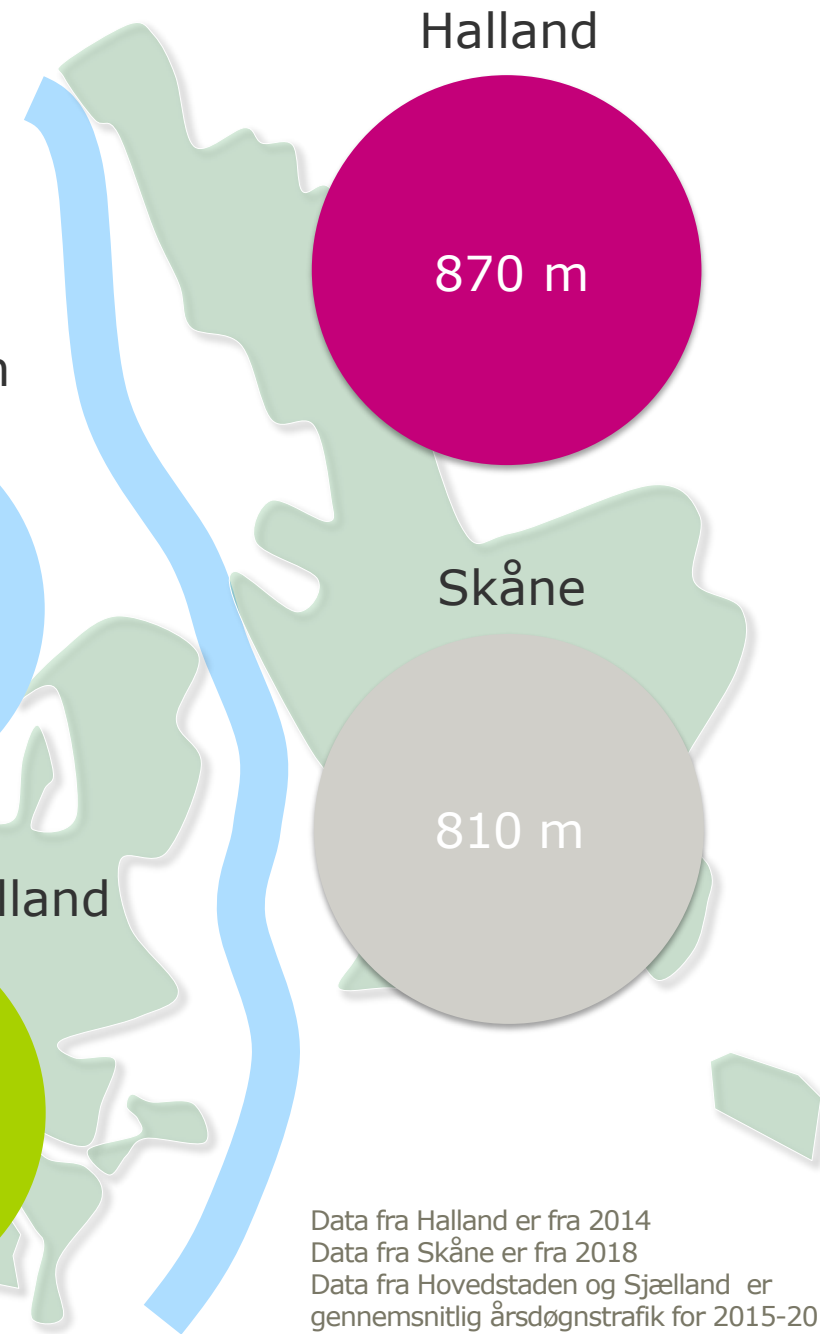
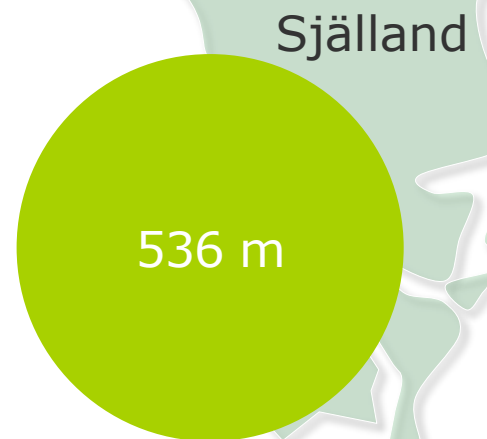
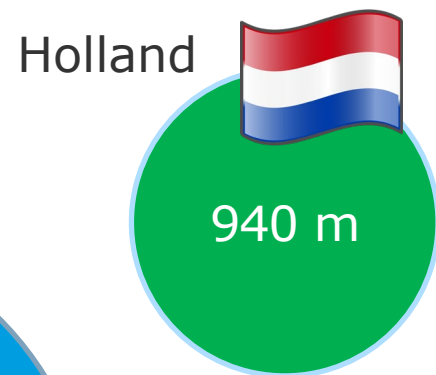


Skåne



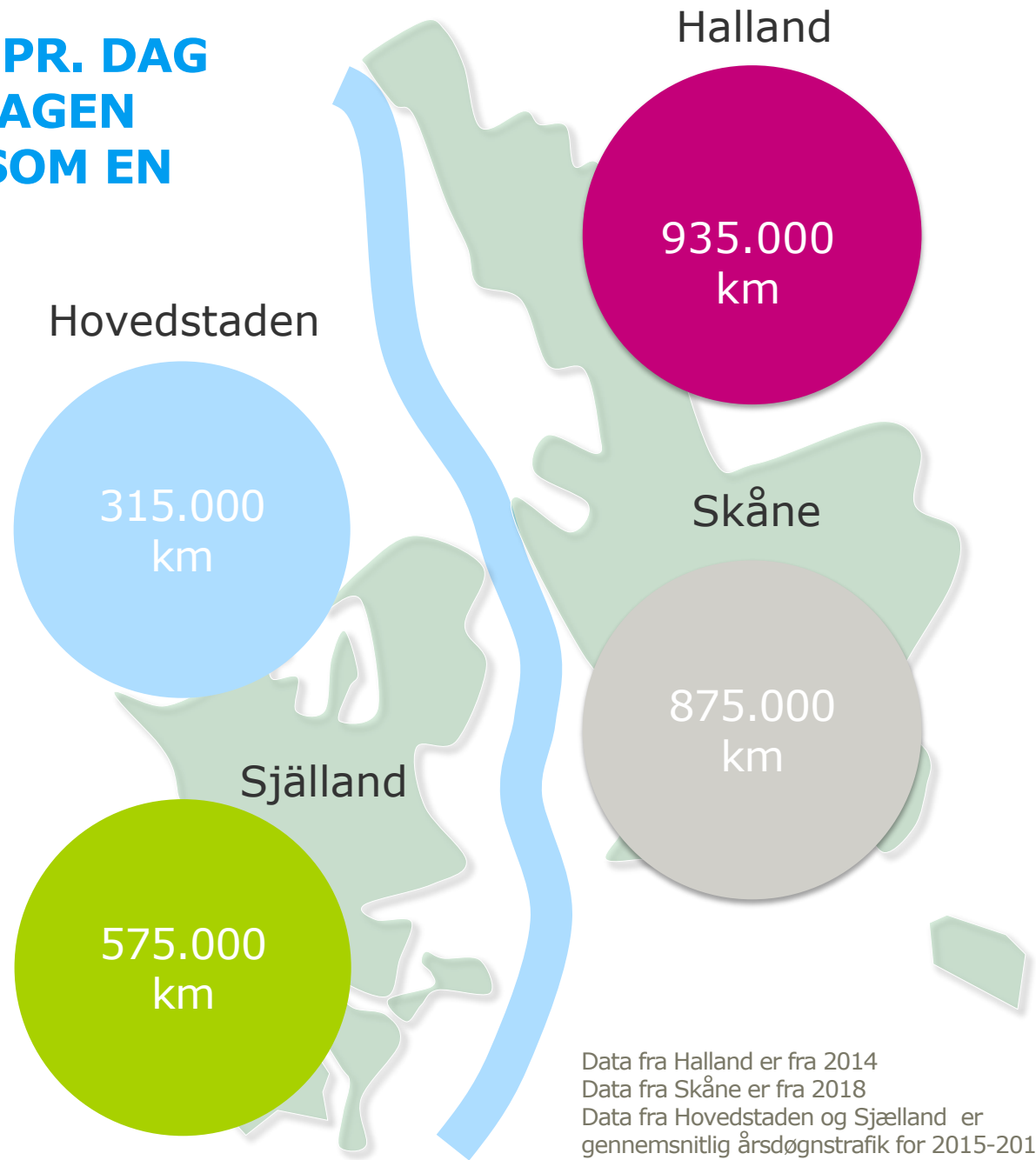
I HOLLAND CYKLES DER DOBBELT SÅ MEGET I FRITIDEN, SOM I DANMARK.

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



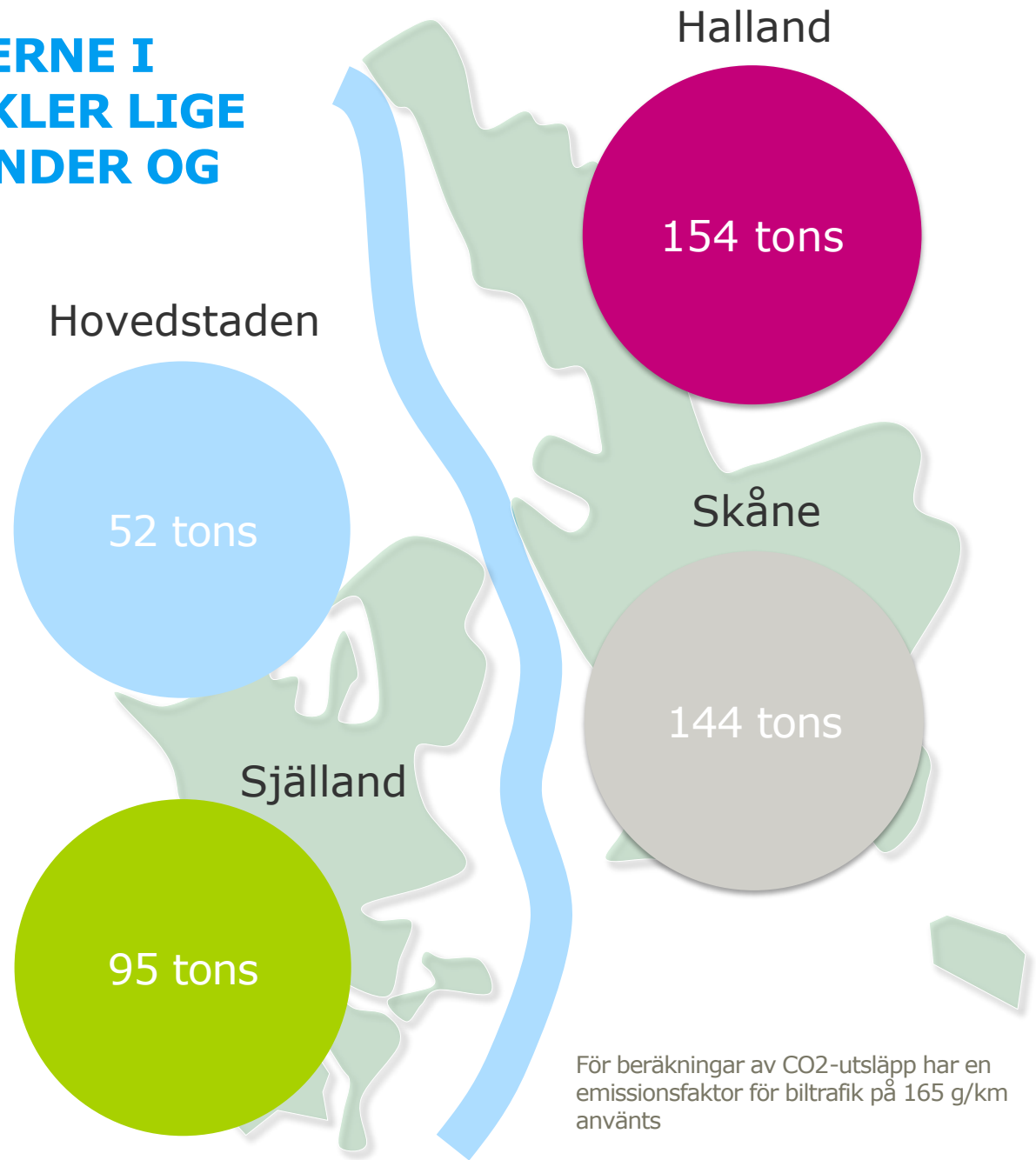
Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

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



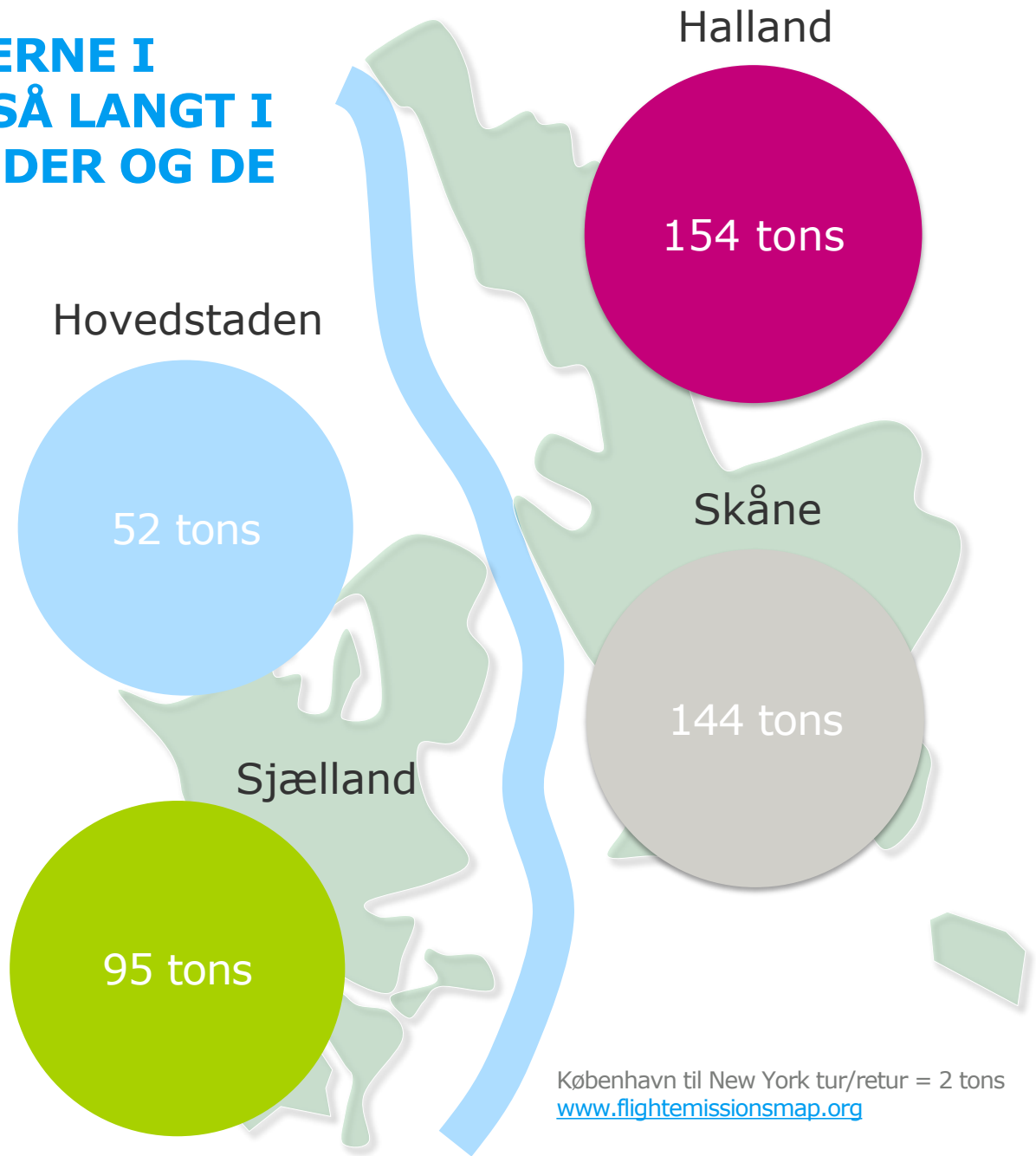
Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

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



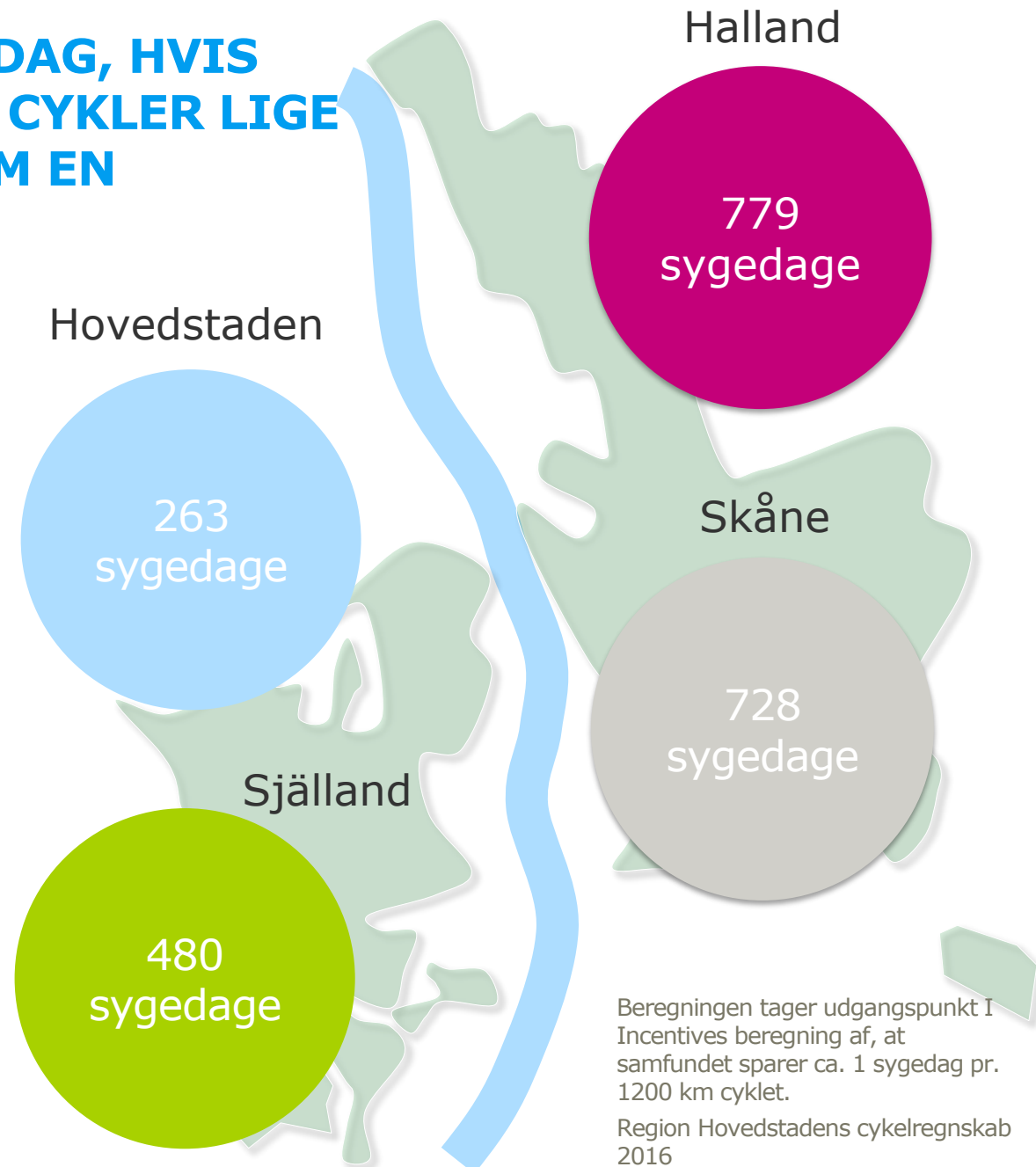
För beräkningar av CO2-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts

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



København til New York tur/retur = 2 tons
www.flightemissionsmap.org

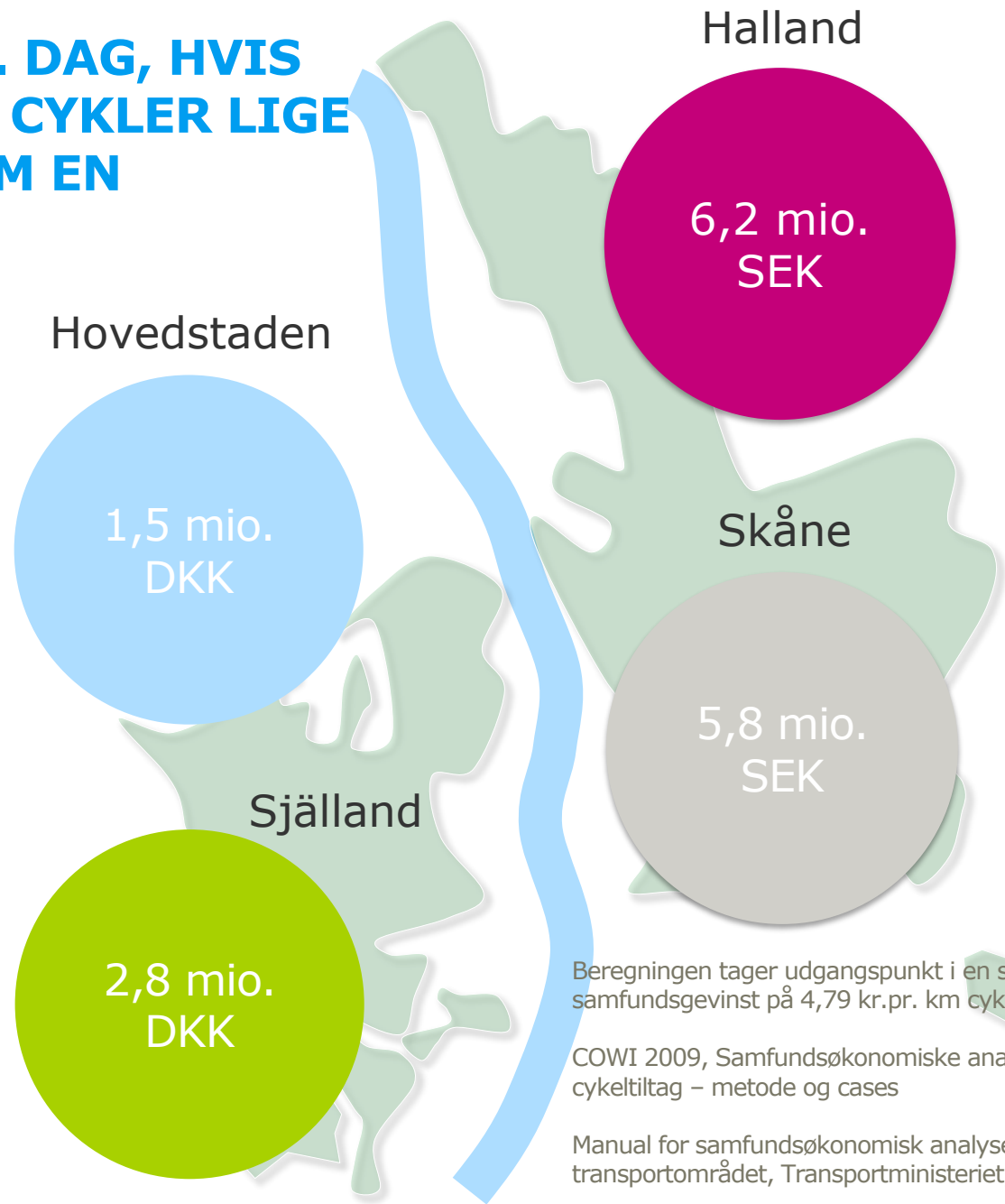
REDUKTION I ANTAL SYGEDAGE PR. DAG, HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN OM DAGEN SOM EN HOLLÄNDER



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

Region Hovedstadens cykelregnskab 2016

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



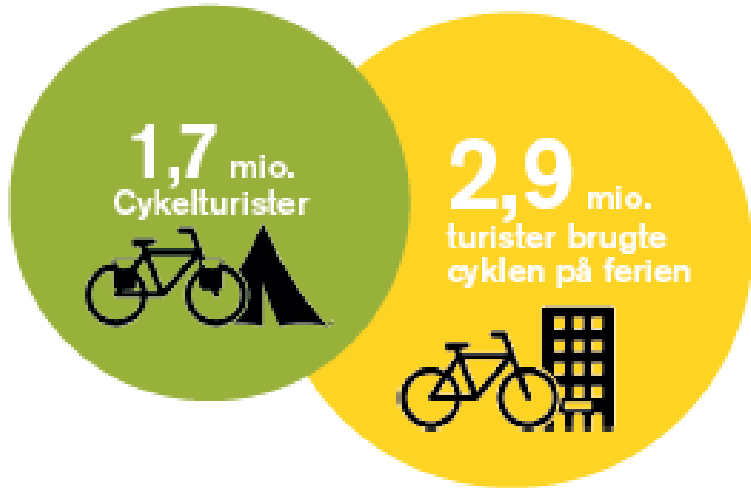
Beregningen tager udgangspunkt i en samlet samfundsgevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.

COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

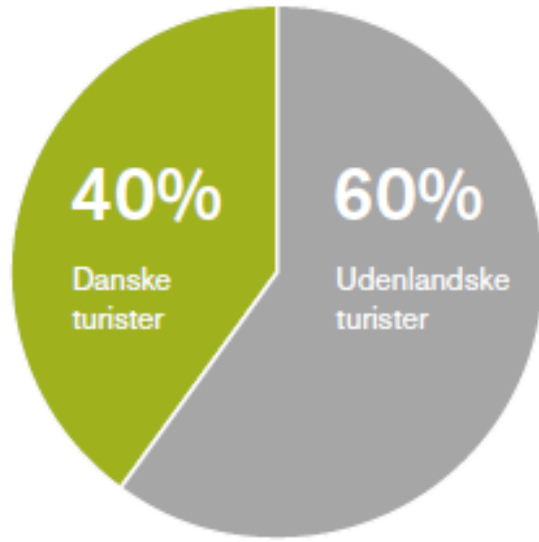
HUR STOR ÄR POTENTIALEN FÖR ÖKAD CYKELTURISM I GREATER COPENHAGEN?





Stigning på 13 % fra 2014 til 2017

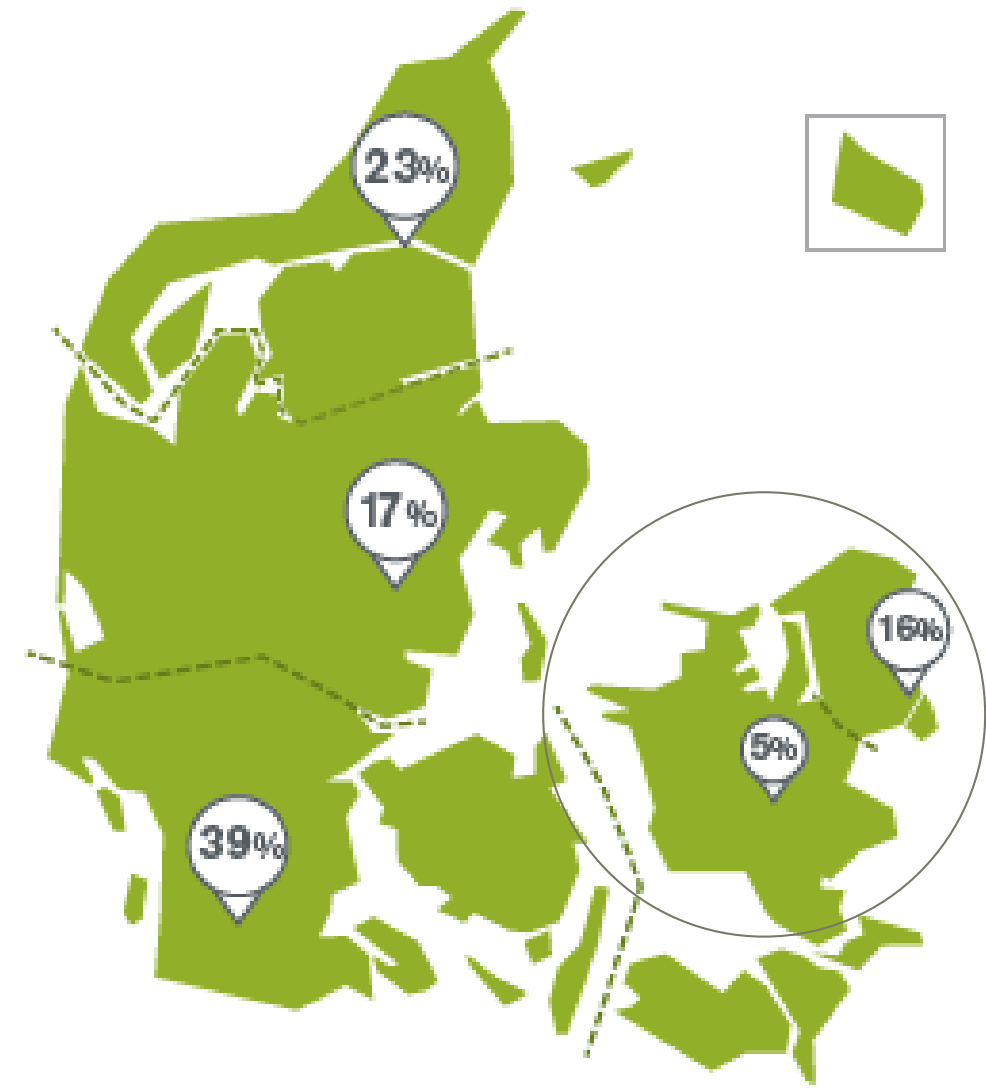
Danske cykelturisters dagsforbrug: 950 kr.
 Udenlandske cykelturisters dagsforbrug: 850 kr.



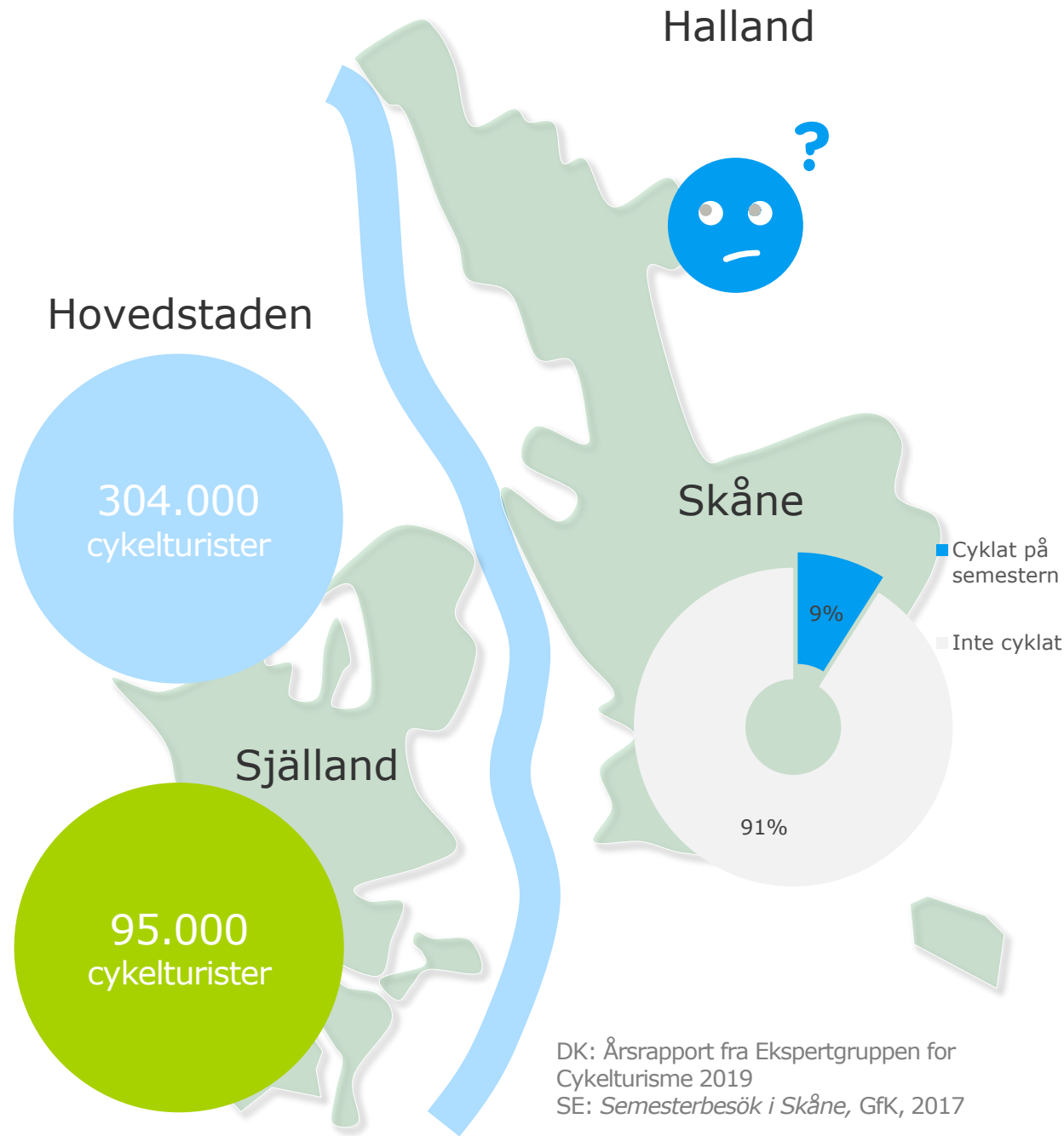
| | |
|---------------|-----|
| Tyskland | 40% |
| Norge | 5% |
| Sverige | 3% |
| Holland | 2% |
| Øvrige udland | 11% |

Figur 2
 Cykelturister fordelt på nationalitet, 2017

Figur 3
 Andel af cykelturister pr landsdel



ANTAL CYKELTURISTER ÅRLIGT I REGION HOVEDSTADEN OG REGION SJÆLLAND










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

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



OVERBLIK OVER POTENTIALER PR. DAG PR. INDSATSOMRÅDE

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

FORSLAG TIL VISION

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





FORSLAG TIL OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER:

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

A person is riding a bicycle on a paved path that curves through a lush, green environment. The path is bordered by trees and bushes, and a building is visible in the background. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day. The image is overlaid with a diagram of 'Indsatsområder' (Areas of Focus) consisting of a central box and four surrounding boxes.

Indsatsområder

Cykelpendling

Cyklen i kombination
med kollektiv transport

Cykelturisme og
rekreativ cykling

Cykelviden

Delmål

Cykelpendling

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

Cyklen i kombination med kollektiv transport

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

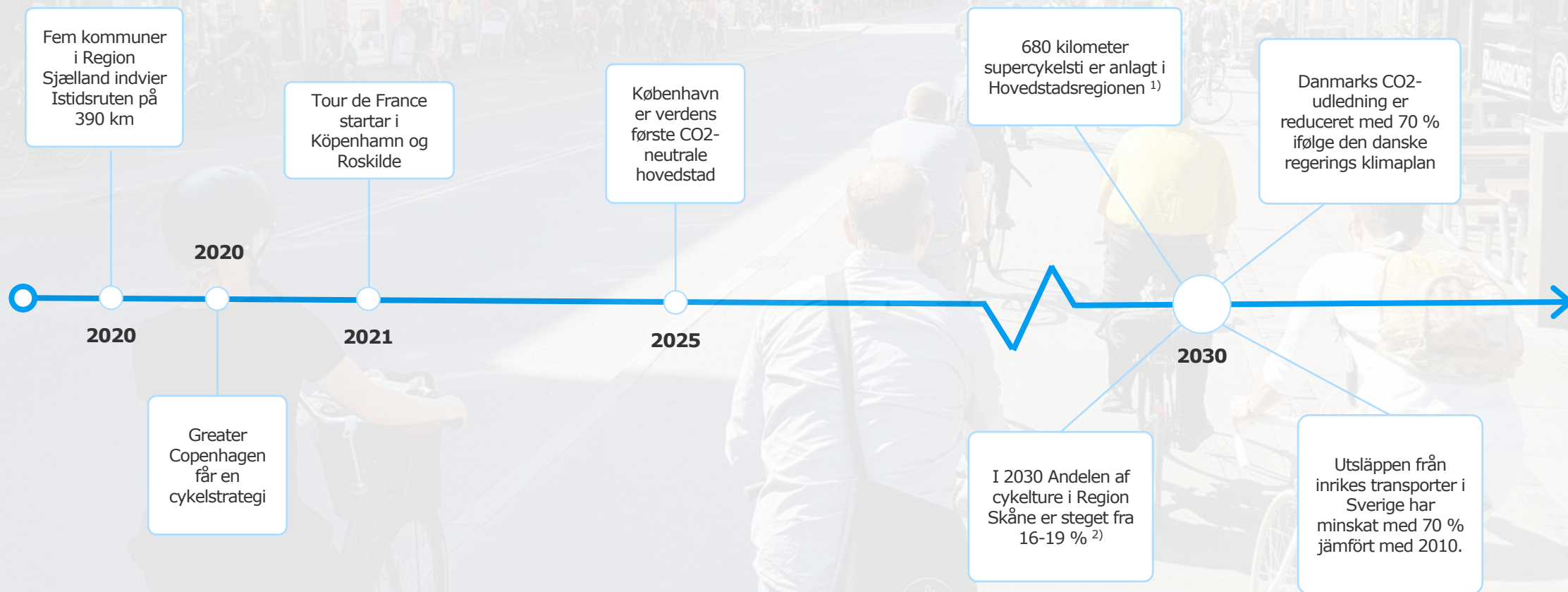
Cykelturisme og rekreativ cykling

At alle cykler 500 m mere om dagen i fritiden

Cykelviden

At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

CYKLING I GREATER COPENHAGEN I FREMTIDEN



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

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

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

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

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

At alle cykler lige så meget som hollænderne i fritiden

Øge cykelturismen med 25 %

At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

Cykelpendling

Cykel i kombination med kollektiv transport

Cykelturisme og rekreativ cykling

Cykelviden

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

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

At alle cykler 500 m mere i fritiden hver dag

At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Vision

Overordnede målsætninger

Indsatsområde

Indsatsområde

Indsatsområde

Indsatsområde

Delmål

Delmål

Delmål

Delmål

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

Virkemidler

FORBEHOLD

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

DATAKILDER DK

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

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

DATAKILDER SE

Huvudsakliga källor vad gäller Skåne och Halland är:

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

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

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

DATAKILDER SE

- Potentialen för arbetspendling med cykel utgår från respektive regions potentialstudie. De som enligt potentialstudien kan cykla till arbetet på 30 minuter antas i nuläget ta sig till arbetet enligt färdmedelsfördelningen för resor som är kortare än 10 km med ärende "till arbetsplatsen". Antalet resor till arbetsplatsen är enligt Skånes resvaneundersökning 0,6 resor per person och dag för förvärvsarbetande.
- Fördelningen avseende reslängd för resor till arbetet i Halland antas följa samma fördelning för respektive färd sätt som i Skåne.
- För beräkning av transportarbetet har den genomsnittliga reslängden för resor till arbetet som är under 10 km använts.
- För beräkningar av CO₂-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts.