

HØRINGSUDGAVE 2020

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

GREATER  
COPENHAGEN



PROJEKTLEDELSE: Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden.

PROJEKTPARTNERE: Region Hovedstaden og Region Skåne.

#### REFERENCELISTE

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

#### FOTOS, side

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

# Forord

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







# Indhold

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

## Bilag

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

# Hvorfor en strategisk handlingsplan for cykeludvikling?

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

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

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

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

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

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

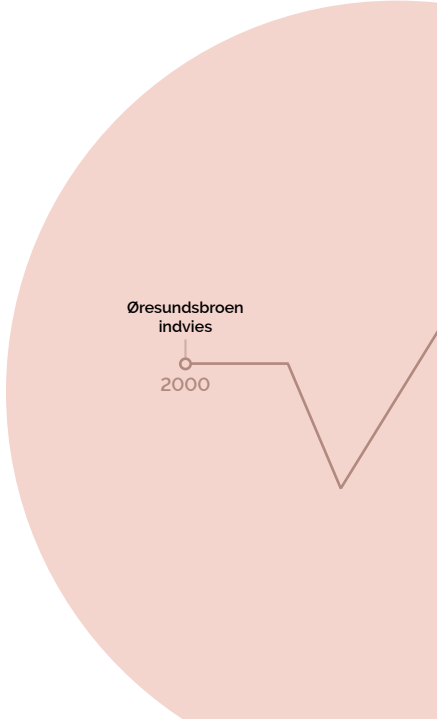
På den baggrund har aktører og eksperter fra forskellige fagområder udpeget og kvalificeret relevante tværregionale cykelindsatser. Den strategiske handlingsplan for cykeludvikling tager udgangspunkt i fire temaer, hvortil der er udpeget indsatser, som med den udenlandske cykeludvikling i mente kan sikre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

## 1. Pendling

## 2. Kombinationsrejser

## 3. Rekreativ cykling og cykelturisme

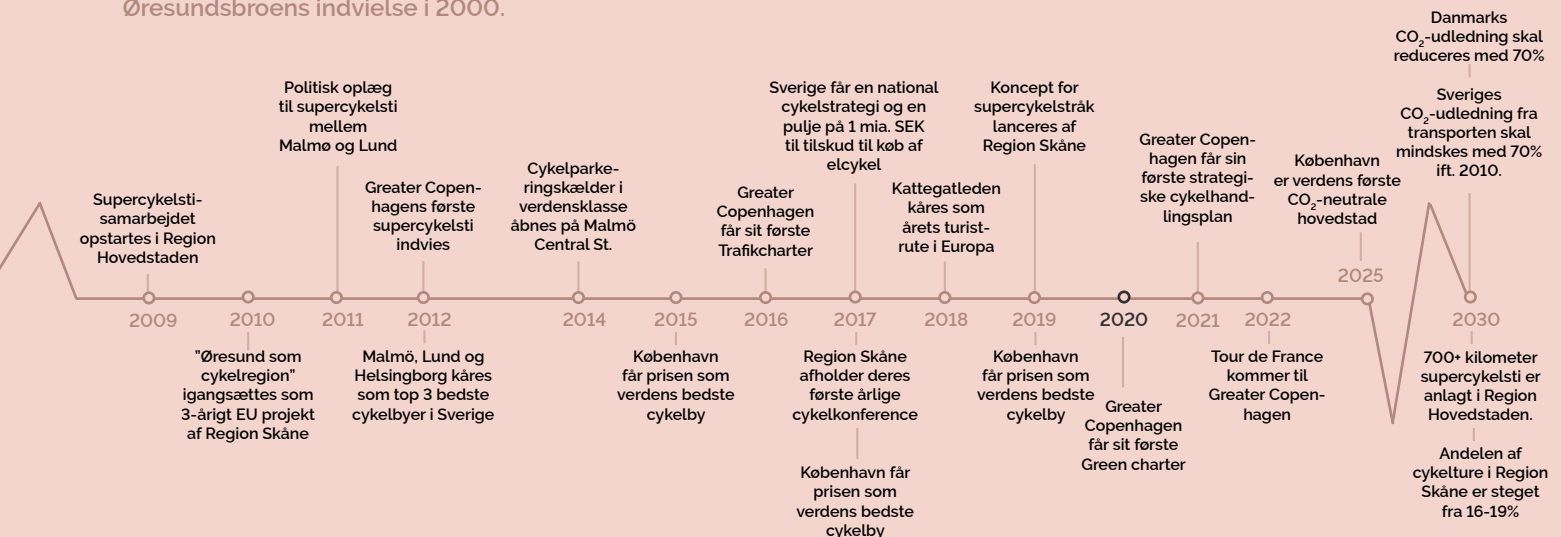
## 4. Viden



Øresundsbroen  
indvies  
2000



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



# Greater Copenhagen i dag

## CYKELPENDLING

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

## KOLLEKTIV TRAFIK

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

## FRITIDSTURE OG CYKELTURISME

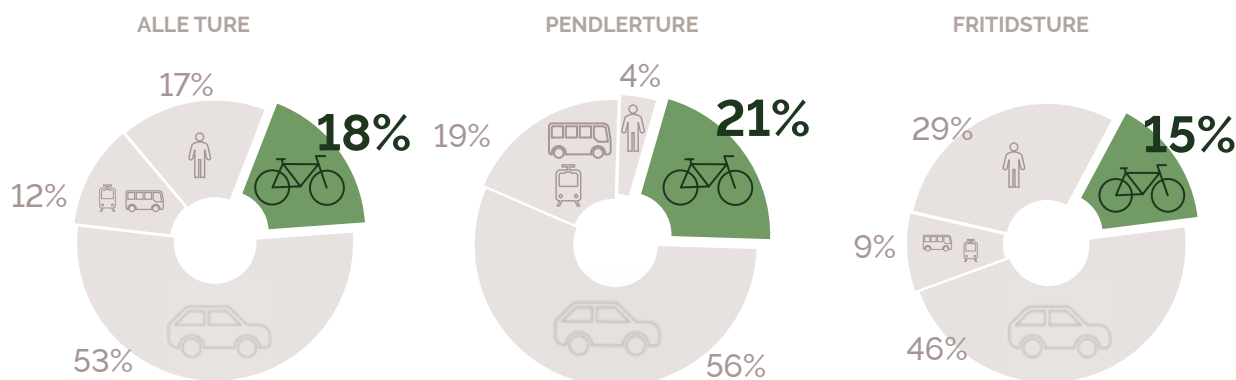
Interessen for en fysisk aktiv fritid og aktive, klimavenlige ferier har været stigende de seneste år. Denne tendens gør sig også gældende i Greater Copenhagen, hvor der er registreret en stigende cykelturisme

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

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

## VIDEN OG CYKELKNOWHOW

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



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

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

### Region Halland

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

### Region Hovedstaden

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

### Region Sjælland

Ingen

### Region Skåne

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

## Planmyndigheder:

### I Danmark:

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

### I Sverige:

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





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

# Cykelpotentiale i Greater Copenhagen

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

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

## DOBBELT SÅ MEGET CYKELPENDLING

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

## DOBBELT SÅ MANGE KOLLEKTIVTURE MED KOMBINATIONREJSER

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

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

## TRE GANGE MERE CYKLING I FRITIDEN

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

## VERDENSKENDT CYKELFORSKNING

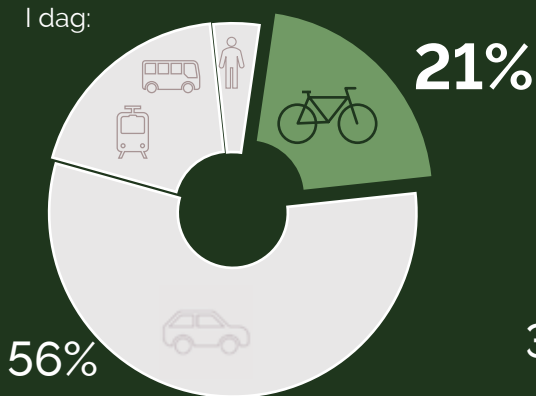
Forskningen i cykling inden for alle fagområder kan styrke vores vidensgrundlag inden for eksempelvis evaluerings- og monitoreringsmetoder i metropolen. Den kan samtidig styrke vores position internationalt, da Greater Copenhagen, som førende cykelmetropol, er en oplagt case til at generere cykelviden.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

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

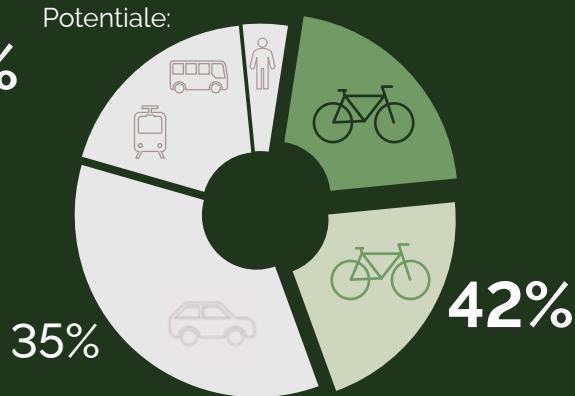


## Potentiale for overflytning fra bil til cykel på ture til arbejde og uddannelse

I dag:



Potentiale:



Det vil medføre:



38% færre bilture i myldretiden hver dag



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



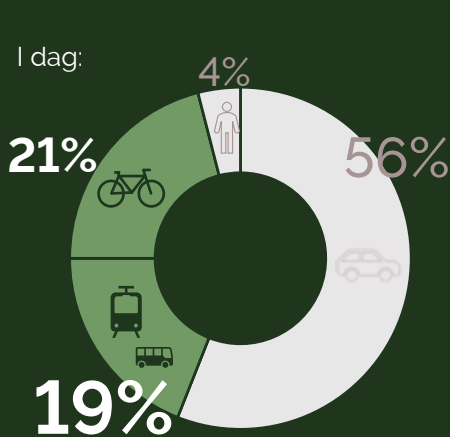
1700 færre sygedage per dag



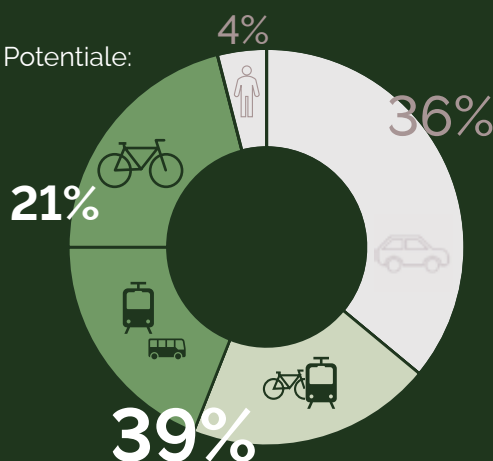
samfundsøkonomisk gevinst på 11 mio. kr. per dag

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

I dag:



Potentiale:



Det vil medføre:



35% færre bilture i myldretiden hver dag



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



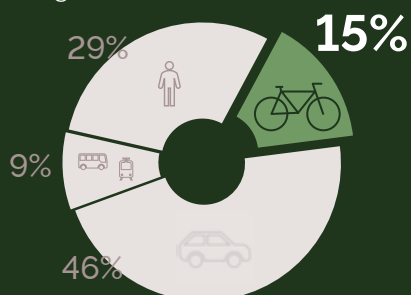
930+ færre sygedage per dag



samfundsøkonomisk gevinst på 5+ mio. kr. per dag

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

I dag:



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



2250 færre sygedage per dag



samfundsøkonomisk gevinst på 13 mio. kr. per dag





cityline

21

COMBIBILL

COMBIBILL



# Cykelhandlingsplanens temaer

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

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

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



## Pendling

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



## Kombinationsrejser

35% af pendlerture i bil kunne flyttes fra vejene.




## Rekreativ cykling og cykelturisme

Vækstpotentiale for øget fritids- og turismecykling.



## Viden

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



Note til høringsudgave:

**Tovholder:** Region Skåne

**Deltagere i arbejdsgruppe:**

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





# PENOLDLING

# Pendling

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

### STATUS

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

### POTENTIALE

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

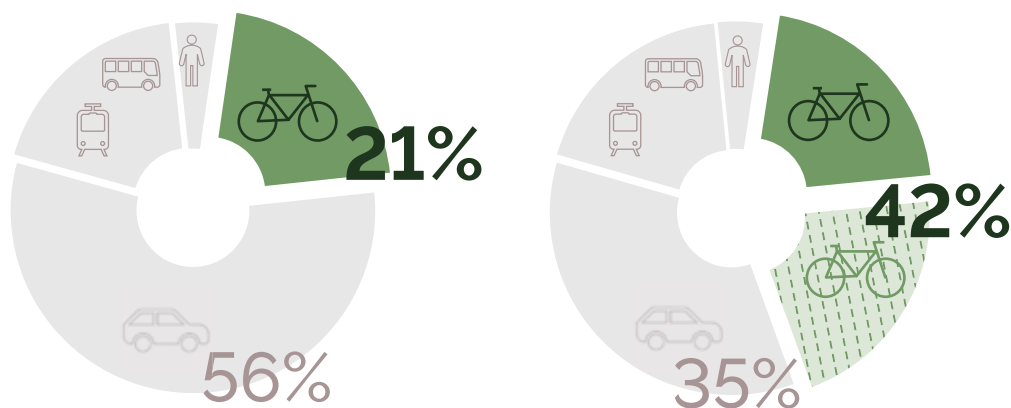
Det vil flytte over en tredjedel af alle bilerne fra vejene i myldretiden, og føre til en daglig reduktion af 300 tons CO<sub>2</sub>-udledning og 1700 sygedage.

### ØG CYKELPENDLING TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE

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

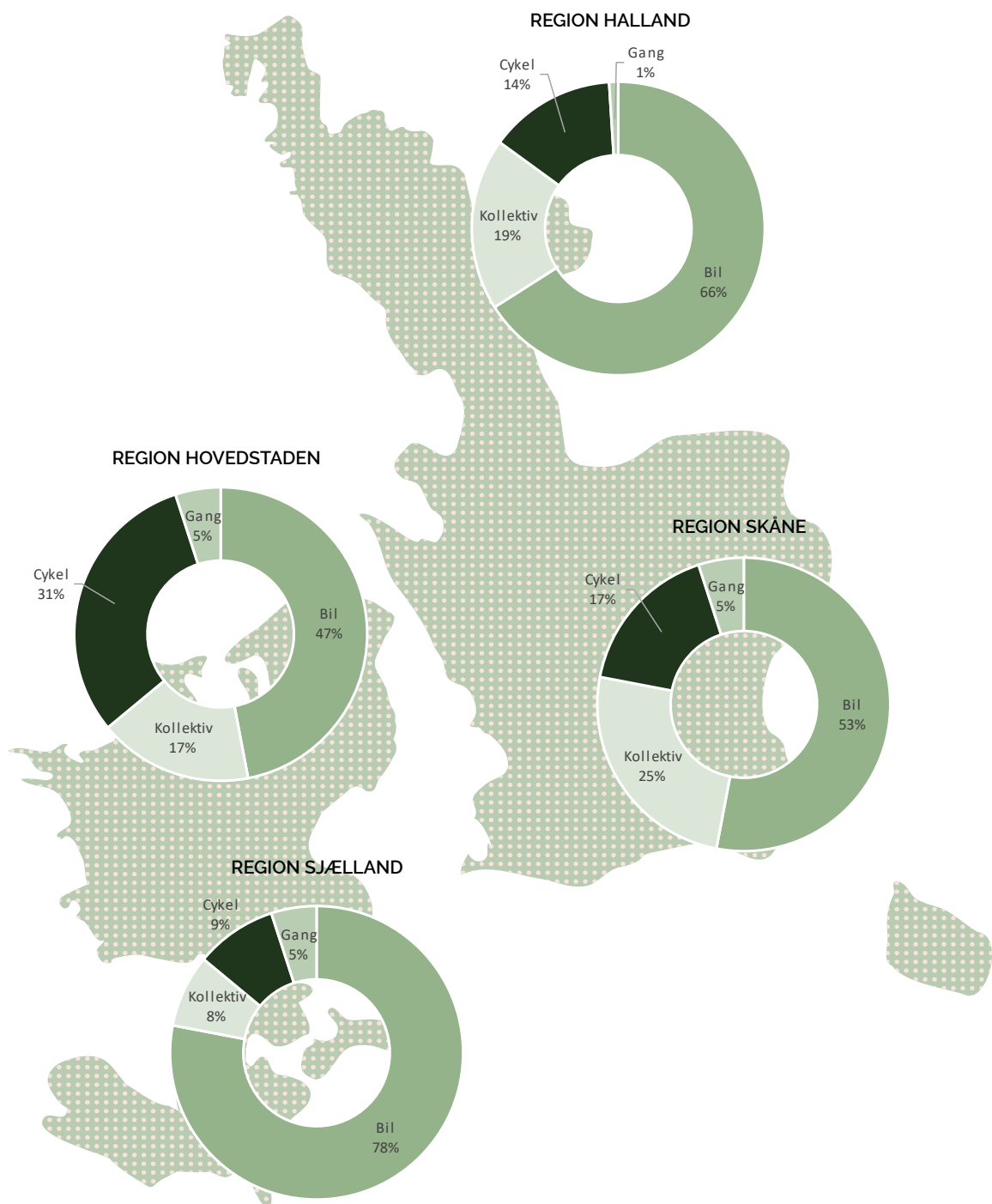
**Figur 5: Der er et stort overflytningspotentiale fra bil til cykel.**

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



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





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

## Indsats 1:

# Målsætning

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

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

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

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

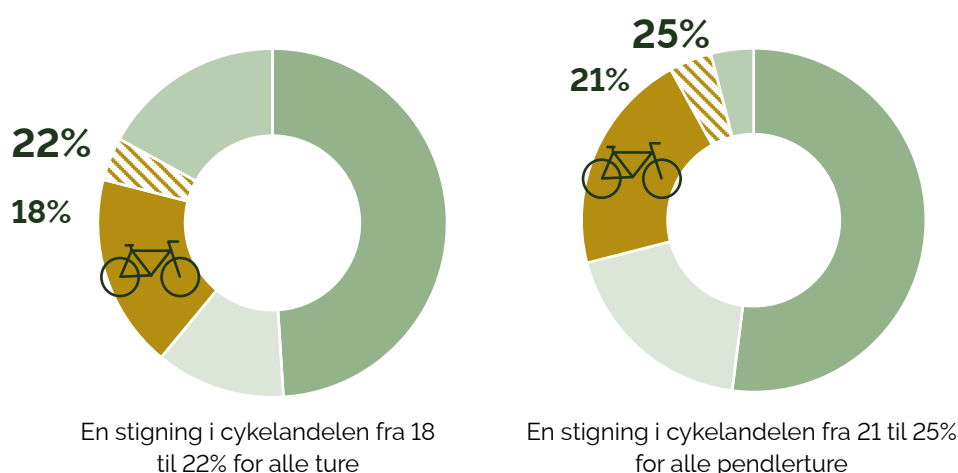
### HANDLING

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

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

**Samarbejdspartnere:** Kommunerne

Figur 7: En 20% stigning vil medføre:



---

## Indsats 2:

# Integrering i større infrastrukturprojekter

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

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

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

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

### HANDLING

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

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

**Samarbejdspartnere:** Kommunerne



Cykelbrorundkørsel i Eindhoven.



Cykelbro integreret i (over) skole i Utrecht.



## Indsats 3:

# Supercykelstinet

## Supercykelstinet i hele Greater Copenhagen metropolen

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

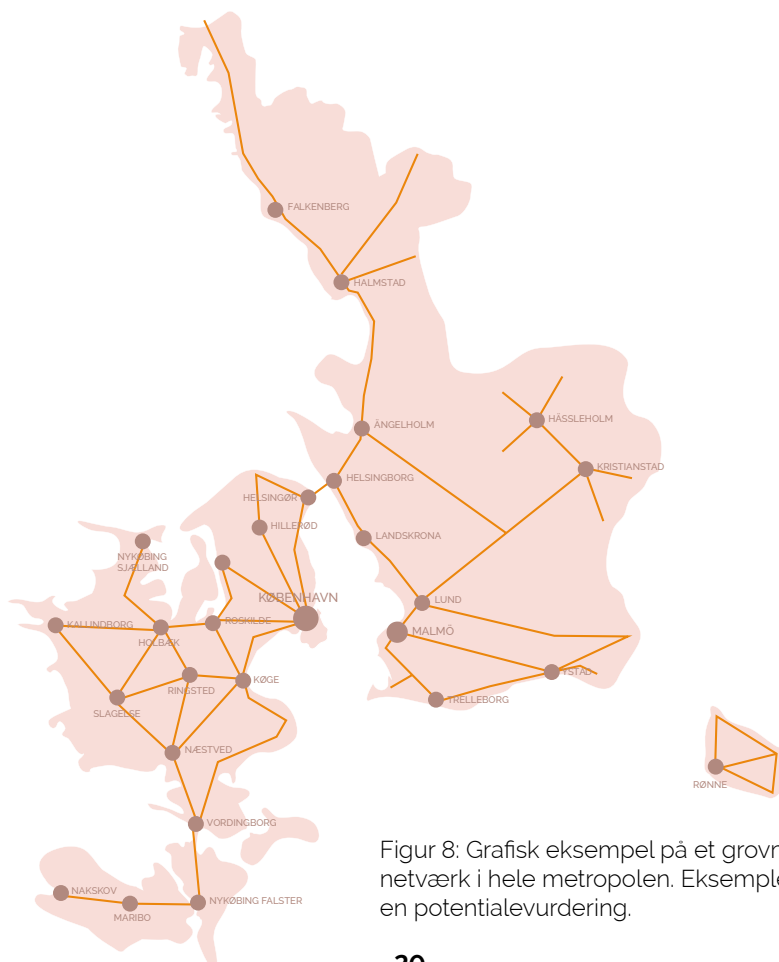
I Region Skåne er der 35 planlagte supercykelstier på i alt 376 kilometer. I Region Hovedstaden er de første ni supercykelstier på i alt 174 kilometer allerede indviet, ud af et samlet visionsnet på over 850 kilometer supercykelsti fordelt på over 60 ruter.

### HANDLING

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

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

**Samarbejdspartnere:** kommunerne



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

## Indsats 4:

# Koncept for supercykelstier

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

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

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

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

### HANDLING

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

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

**Samarbejdspartnere:** Kommunerne, Vejdirektoratet og Trafikverket



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





Note til høringsudgave:

**Tovholder:** Movia

**Deltagere i arbejdsgruppe:**

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





# KOMBINATIONENS- REJSER



# Kombinationsrejser

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

## STATUS

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

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

## POTENTIALE

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

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

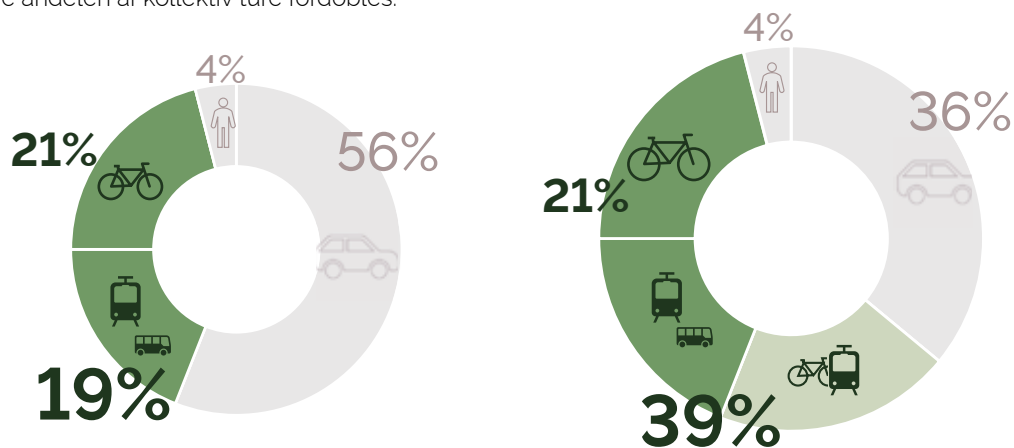
## STYRK KOBLINGEN MELLEM CYKEL OG KOLLEKTIV TRAFIK

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

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

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

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





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

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

LYNGBY STATION:



MALMÖ CENTRAL STATION:



UTRECHT CENTRAAL STATION:





---

## Indsats 5:

# Plangrundlag for cykelparkering

## Kortlægning, potentiale vurdering og anbefalede retningslinjer for cykelparkering

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

### HANDLING

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

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

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

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

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

---

## Indsats 6:

# Cykelparkering

## Opgradering, etablering og effektivisering af cykelparkering

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

### HANDLING

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

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

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

**Tovholder:** Trafikskaber og kommuner.

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



---

## Indsats 7:

# Plangrundlag for cykelstiopkobling

## Kortlægning, potentiale vurdering og udpegning af missing links

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

### HANDLING

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

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

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

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

---

Indsats 8:

## Cykelstiopkobling

### Opgradering, etablering og effektivvurdering af god cykelstiopkobling

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


#### HANDLING

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

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

**Tovholder:** Kommuner

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

A person wearing a blue t-shirt, a black bicycle helmet, and blue socks is riding a bicycle away from the camera on a paved coastal path. The bicycle is equipped with blue panniers on both sides. The path runs along a sandy beach with the ocean to the left and a rocky coastline with a lighthouse in the distance to the right. The sky is overcast.

Note til høringsudgave:

**Tovholder:**  
Dansk Cykelturisme

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





# REKREATIV CYKLING OG CYKELTURISME



# Rekreativ cykling og cykelturisme

## Vækstpotentiale for øget fritids- og turismecykling.

### STATUS

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

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

### POTENTIALE

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

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

### ØG CYKLING I FRITIDEN OG PÅ FERIE

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

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

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

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

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



### Definition af rekreativ cykling og cykelturisme

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



Figur 13: Greater Copenhagen's rekreative cykelruter

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

### Nyt rekreativt netværk på vej

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





---

## Indsats 9:

# Samarbejde

## Ønske om mere samarbejde og videndeling

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

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

### HANDLING

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

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

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

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

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


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

**Tovholder:** Greater Copenhagens turismegruppe

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







Note til høringsudgave:

**Tovholder:**  
Aalborg Universitet København

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





NEW  
VID





# Viden

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

### STATUS

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

### POTENTIALE

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

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

### SKAB MERE CYKELFORSKNING OG FÆLLES VIDENSCENTER

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



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







---

Indsats 10:

# Forskning

## Flere (tværfaglige) cykelforskningsprojekter

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

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

### HANDLING

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

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

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

---

Indsats 11:

# Greater Copenhagen Cycling Institute

## Fælles forskningsinstitut eller forskningsprogram

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

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

### HANDLING

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

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

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

# Forslag til integration i Greater Copenhagens øvrige arbejde

**Note til høringsudgave:**

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





