

A photograph of two men in light blue shirts and dark trousers, smiling and holding scissors to cut a long orange ribbon. They are standing on a paved path outdoors, with trees and a crowd in the background. A semi-transparent grey circle is overlaid on the left side of the image, containing the title text.

SUPERCYKELSTI- SAMARBEJDET Projektberetning 2020

Indvielsen af Farum-Allerødruuten den 1. september 2020
ved Furesø Kommunes borgmester Ole Bøndo Christensen og Allerød Kommunes borgmester Karsten Längerich

Indhold

PROJEKTBERETNING FOR 2020	2
Supercykelstisamarbejdet generelt	2
Projektets særlige indsatser, fremdrift og resultater	3
RUTER	5
Plan og koncept	5
Screening og opgradering	5
Finansiering og anlæg	6
Drift	6
VIDEN	8
Monitorering og effektmåling	8
Ny viden og undersøgelser	8
KOMMUNIKATION	11
Pendler og virksomhed	11
Offentlighed	12
Samarbejdet	12
UDVIKLING	14
Koncept og plan	14
Information og ITS	14
Kombinationsrejser	15
ORGANISATION	17
Samarbejdet	17
Partnerskaber	18
TIDSPLAN OG ØKONOMI	19
Tidsplan og indsatser 2020	19
Regnskab 2019	19
Forslag til budget 2021	19
Plan for 2021	20
Bilagsliste	21

PROJEKTBERETNING FOR 2020

Her følger den årlige beretning for projektet 'Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen', hvortil Region Hovedstaden har bevilget 3 mio. kr. årligt fra i årene 2019 til og med 2022.

Beretningen beskriver udviklingen i Supercykelstisamarbejdet og projektets fem indsatsområder i 2020 og gør status for projektets fremdrift og resultater såvel som eventuelle ændringer i forhold til planlagte aktiviteter, økonomi, tidsplan og leverancer. Afslutningsvis fremlægges planlagte aktiviteter og leverancer i 2021. Vedlagt er oversigtligt projektrejskab for 2020 samt forslag til nyt budget for 2021, jf. bilag 1.

Supercykelstisamarbejdet generelt

2020 har for hele verden og også for Supercykelstisamarbejdet været præget af de udfordringer, som er medfulgt den verdensomspændende **COVID-19 pandemi**.

Pandemien medførte store samfundsmæssige ændringer i hele verden. Ændringer som også har kunne opleves på **den globale cykeludvikling**. På grund af afstandsudfordringer i den kollektive transport har mange metropoler set sig nødsaget til at tilbyde infrastruktur til alternative transportmidler end kollektiv transport og bil for at undgå unødigt trængsel. Således er 'pop-up'-cykelinfrastruktur blevet et fænomen i mange metropoler over hele verden. Ifølge European Cyclists' Federation har COVID-19 alene medført investeringer i cykeltiltag på europæisk plan for over 1 milliard euro, hvor over 1000 kilometer cykelinfrastruktur allerede er implementeret, og yderligere 1000 kilometer er på vej. Cyklingen er samtidig steget markant. Bl.a. er cykel-rutesøgninger i GoogleMaps er steget med op til 300% rundt omkring i hele Europa.

Herhjemme har cykelinvesteringerne i 2020 været mindre markante, men der berettes om mærkbar vækst i cykelturismen i sommer og også **på supercykelstierne, er der målt store stigninger i cykeltrafikken**, hvilket må forventes at være påvirket af den generelle samfundssituation.

Til trods for nedlukninger og hjemsendelser, som har forhindret flere møder og events, har det alligevel været et begivenhedsrigt år for Supercykelstisamarbejdet. 2020 markerede året for **tre nye kommuners indtrædelse i samarbejdet**: Halsnæs, Køge og Solrød. Samarbejdet består nu af 30 kommuner og Region Hovedstaden.

Der var også året hvor **Danmarks andet Supercykelstisamarbejde** blev dannet i Østjylland mellem 11 kommuner og Region Midtjylland.

Supercykelstisamarbejdets sekretariat har oplevet **stor udskiftning af medarbejdere** i 2020. Vi har måtte tage afsked med projektleder Anna Garrett pga. nyt job; projektledervikar Jeppe Lauritsen pga. barsel og udløbet kontrakt; og studentermedhjælper Anna Nørreby pga. færdiggørelse af studie. Og velkommen til projektleder Julie Konda, som har overtaget Anna Gs stilling; studentermedhjælper Thorkil Ørbæk, som har overtaget Anna Ns stilling; og Ida Nygaard, som er startet i en nyoprettet stilling som studentermedhjælper, der skal understøtte ruteudviklingen. I løbet af året har vi også haft to praktikanter; en midlertidig studentermedhjælper til at arbejde med kombinationsrejser og en midlertidig projektansat til at hjælpe med kampagneindsatserne.

Projektets særlige indsatser, fremdrift og resultater

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

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

Den *årlige evalueringsstatus på projektplan* er opgjort på baggrund af styregruppens vedtagne evalueringsparametre i bilag 2 og i følgende uddybes indsatserne i 2020.

RUTER

30 KOMMUNER

ETABLERET SUPERCYKELSTI

9 RUTER
174 KM

VISIONSPLAN

60+ RUTER
850+ KM

By-til-by-princippet

JYLLINGE

JYLLINGE-STENLØSERUTEN

STENLØSE

Radialruteprincippet

FARUM

FARUMRUTEN

KØBENHAVN

Forlængelsesprincippet

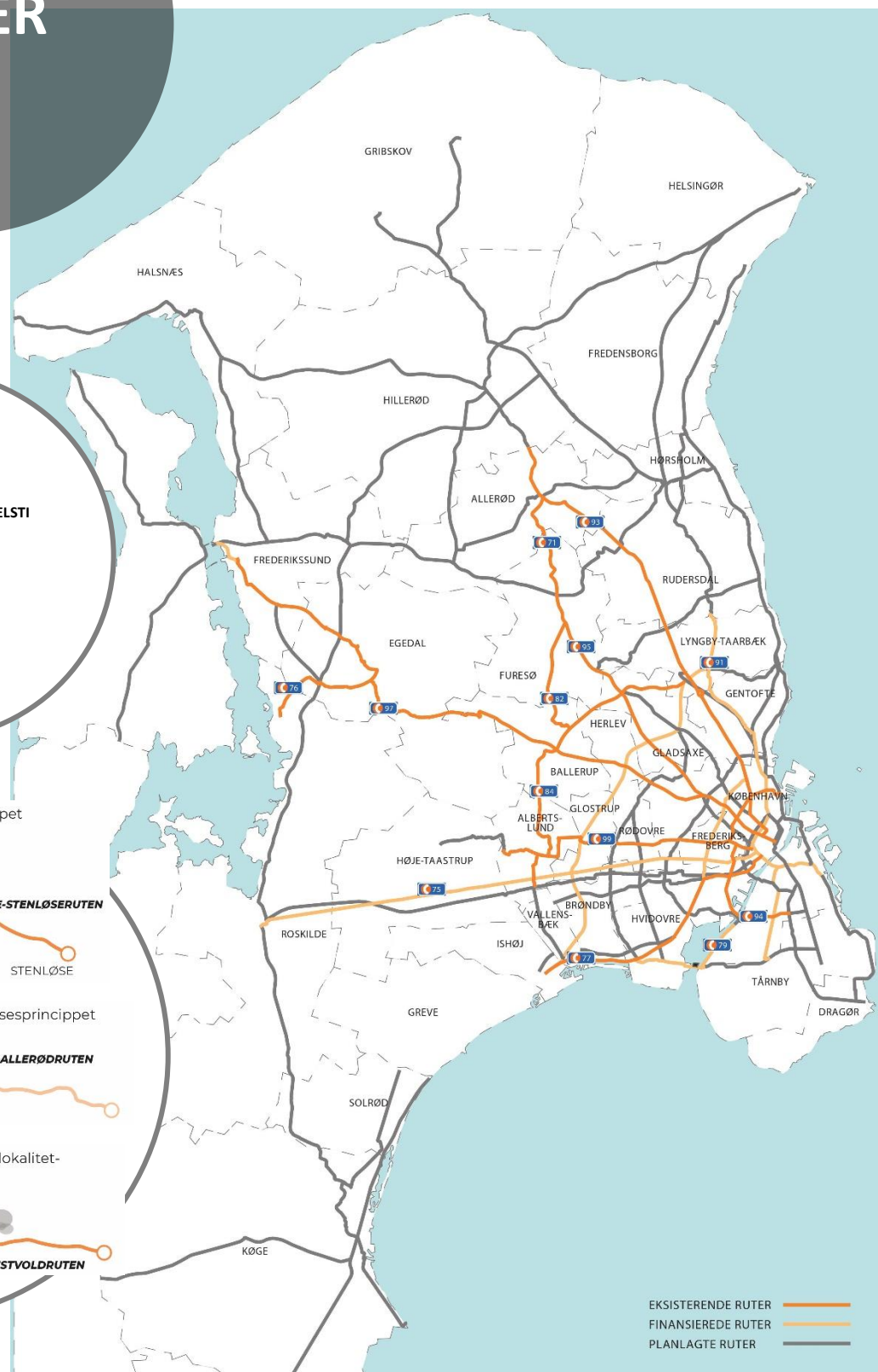
FARUM-ALLERØDRUTEN

Korridorprincippet

VESTBANERUTEN

Geografisk lokalitet-
princippet

VESTVOLDRUTEN



Billeder fra oven: 1) Opdateret visionsnet for supercykelstierne 2) Navngivningsprincipper

RUTER

Plan og koncept

I 2020 har Supercykelstisamarbejdet fået tilføjet **syv nye ruter til visionsnettet**, da Halsnæs, Køge og Solrød kommuner er tiltrådt supercykelstisamarbejdet, og fordi Frederikssund Kommune har ønsket at udvide mod vest. De syv nye politisk vedtagne ruter udgør sammenlagt ca. 105 km og har arbejdstitlerne: Ringsted-Køgeruten, Køge-Stevnsruten, Køge Nord-Taastrupruten, Køge Bugt-ruten, Frederiksværk-Frederikssundruten, Kulhuse-Skibbyruten og Hundested-Hillerødruten. For sidstnævnte rute er det strækningen fra Frederiksværk til Hundested, der er ny i visionsplanen (se oversigtskort på forrige side).

I 2018 blev der udarbejdet en ruteoversigt over alle ruter i Supercykelstisamarbejdets Visionsplan 2017-2045. Siden da er der sket en markant forøgelse af visionsnettet fra 750 km til ca. 875 km, fordi der både er vedtaget nye ruter i Dragør, Tårnby, Frederikssund, Halsnæs, Køge og Solrød kommuner. Der er derfor behov for en **opdatering af visionsplanen**. For at forenkle samarbejdets publikationer er Ruteoversigt - 2017- 2045 nu ved at blive opdateret og vil blive fusioneret med Supercykelstiernes Visionsplan 2017-2045, således at samarbejdet kun har én plan, hvor visionsnettet præsenteres sammen med oversigtskort for de enkelte ruter.

Som en del af visionsplanens opdatering er der også blevet besluttet nogle **principper for navngivning af ruterne**, for at sikre en mere systematisk navngivning fremadrettet: radialrute-, by-til-by-, korridor-, geografisk lokalitet- og forlængelsesprincippet (bilag 3). De berørte kommuner, hvor rutenavne har ændret sig er blevet orienteret direkte med mulighed for indsigelser.

En vigtig del af en supercykelstis tilblivelsesproces er styregruppens vurdering af ruten som supercykelsti. Dette har tidligere fungeret som en 'godkendelses'-proces, herunder mulighed for dispensation, lige inden rutelancering. Da der på dette tidspunkt i processen ikke er mulighed for at tilrette anlægsprojektet på baggrund af styregruppens input, og da styregruppen ikke har juridisk mandat til at afvise en supercykelsti, blev der efter behandlingen af Farum-Allerødruten efterspurgt en gendrøftelse af **styregruppens vurderingsproces af nye supercykelstier**. Det blev besluttet, at en supercykelsti ikke længere skal *godkendes*, men *vurderes* og ikke kun én gang men *tre* gange i løbet af dens tilblivelsesproces: 1) ved udvælgelse til screeningsproces 2) efter screeningsproces, før evt. finansiering eller puljeansøgning og 3) før lancering - og evt. flere gange i løbet af anlægsprocessen om nødvendigt.

Screening og opgradering

I 2019 blev 10 ruter i visionsplanen udvalgt og screenet, mens prisoverslag og udkast til puljeansøgningsmateriale blev udarbejdet i 2020. Blandt andet pga. Køges og Solrøds indtrædelse blev **yderligere fire ruter blev udvalgt til screening i 2020**: Roskilde-Køgeruten, Køge Bugt-ruten, Frederikssund-Farumruten og Hillerød-Allerødruten. Ruterne er blevet screenet og har fået beregnet anlægsoverslag. I starten af 2021 færdigskrives ansøgningsudkast. Trods den store screeningsindsats både i 2019 og 2020 efterspørges stadigt flere rutescreeninger. Ønsket screening af Frederiksværk-Frederikssundruten og Hundested-Hillerødruten forventes igangsat i 2021.

På grund af det store screeningsarbejde af nye ruteføringer er **opgraderings-screeninger af eksisterende ruter** endnu engang blevet sat på hold. Når alle ønskede screeninger af nye ruter er udført, vil opgraderingsscreeningsarbejdet blive igangsat. Flere kommuner opgraderer dog allerede løbende på de eksisterende ruter. På baggrund tilbagemeldinger fra kommunerne er der i løbet af årene sammenlagt sket opgraderinger på lidt over 25 km supercykelsti fordelt på 6 ruter med en samlet anlægssum på næsten 10 mio. kr.

Finansiering og anlæg

Efter 3 år uden nye rutelanceringer blev 2020 året, hvor **Supercykelstisamarbejdets 9. rute blev indviet: Farum-Allerød-ruten**. Således er det etablerede supercykelstinet nu 174 km. Lanceringen af ruten beskrives under kapitlet KOMMUNIKATION.

Jyllinge-Stenløseruten skulle også have været indviet men blev forsinket og forventes lanceret primo 2021. Derudover er **7 ruteanlægsprojekter i gang**: Fasanvejs-, Lyngby-, Københavner-, Ring 3-, Roskilde-, Avedøre- og Ørestadsruten. Flere af ruterne forventes færdiganlagt ultimo 2021 eller 2022.

Der er ikke blevet udmøntet nogen statslig cykelpulje til supercykelstier i 2020, og den nye 10-årig investeringsplan for transportområdet forhandles stadig. Til gengæld blev der på Finansloven 2020 afsat en **cykelpulje** på 50 mio. kr. til at sikre stærkere kobling mellem cykling og kollektiv trafik. Der blev gjort en stor indsats for at informere om og få kvalificeret mulige ansøgninger Supercykelstisamarbejdets kommuner imellem. Det kan være en del af forklaringen på, hvorfor over halvdelen af puljemidlerne gik til kommuner i samarbejdet, som fik 14,7 mio. kr. af de 26,3 mio. kr., der blev udmøntet og udgjorde 20-21 af de 30 bevilgede projekter.

På **Finansloven 2021** blev der afsat 520 mio. kr. til cykelinfrastruktur. Der blev afsat samlet 370 millioner kroner i 2021-2023 til anlæg af cykelstier langs endnu ikke udvalgte statsveje. Samt 150 millioner kroner i 2021 til en pulje målrettet kommunale cykelprojekter, der kræver kommunal medfinansiering på 50 procent. Det er endnu uvist, hvordan og hvornår puljen udmøntes. Vist er det dog, at Supercykelstisamarbejdet er godt forberedt med ansøgningsmateriale klar til mere end 10 ruter, hvis kommunerne ønsker at søge.

Som en del af processen med at lave ansøgningsudkast besluttede styregruppen også et **fordelingsprincip for fællesmidlerne**: Skiltning og afmærkning; servicetiltag; kampagne og evaluering. (bilag 4). Dette sikrer en mere gennemskuelig prissætning for ruteetableringens fællestiltag fremadrettet.

Drift

Den årlige cykelstiinspektion af de eksisterende ruter har igen i år fået positiv respons fra kommunernes driftsafdelinger. En udfordring er dog at kunne sammenligne indberetningerne fra år til år, derfor er der på baggrund af flere års undersøgende arbejde nu, med hjælp fra en data-afdeling i Københavns Kommune, udviklet en **ny digital løsning for cykelstiinspektionen**, som vil blive afprøvet for første gang i 2021.

I 2019 indførtes **årlige status-rutemøder** for de etablerede ruter. Cykelstiinspektioner, borgerhenvendelser, cykeltællinger m.m. gennemgås for at sikre en fælles forståelse af rutens tilstand og eventuelle forbedringsopgaver. Der har været bred tilfredshed blandt kommunerne for denne tilgang, og de vil fremadrettet afholdes hvert år i efteråret.

VIDEN



FØRMÅLING - DECEMBER 2020

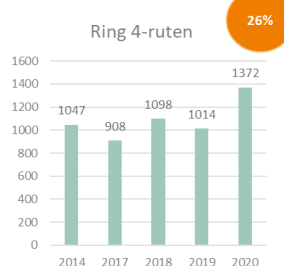
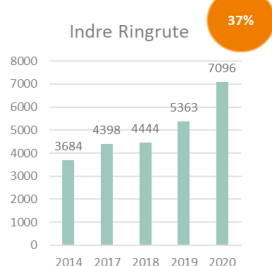
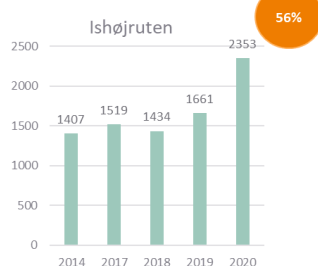
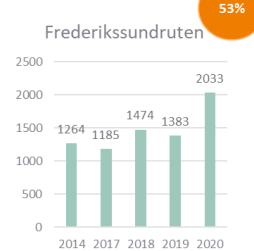
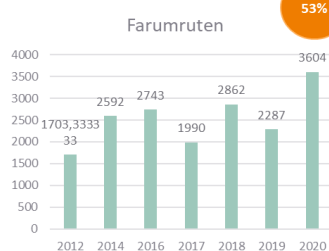
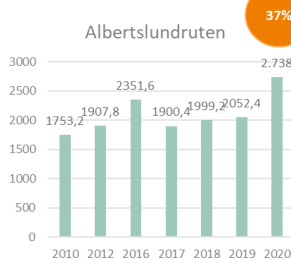


FØRMÅLING - DECEMBER 2020



Nye beregninger peger på store fordele ved investering i cykelinfrastruktur

Der er særligt fire grunde til, at vi bør få øjnene op for cyklismen i endnu højere grad.



% stigning 2020 sammenlignet med gennemsnittet for tidligere år

Billeder fra oven: 1) DTU-kronik om supercykelstiernes samfundsøkonomiske rentabilitet 2) + 3) Før-evalueringer af Ørestads- og Avedøreruten 4) Oversigt over procentstigningen for cykeltællingerne på supercykelstierne i 2020 sammenlignet med gennemsnittet fra tidligere år.

VIDEN

Monitorering og effektmåling

2020 har på mange måder været et særligt år, også for cykeltrafikken på supercykelstierne. Ved de seneste **tællinger i september 2020 ses en markant stigning i cykeltrafikken på samtlige supercykelstiruter.**

Sammenlignet med gennemsnittet af alle tidligere tælleår, ses en gennemsnitlig stigning i cykeltrafikken på supercykelstierne på 41% (fra 25 til 56%). Corona har formentlig en indvirkning på dette. Barometer-data viser dog, at der allerede er en tendens til stigning i cykeltrafikken i månederne før Corona. Cykeltrafikken faldt under første nedlukning, steg efter genåbningen og faldt lidt igen i 2. nedlukning.

Også salget af elcykler stiger i Danmark og forskning viser, at elcykler har en positiv effekt på folks villighed til at cykle både oftere og længere, hvilket har betydning for overflytningspotentialer til cykel særligt på de længere distancer. En tendens der kan bekræftes på de nye supercykelsti-evalueringer, hvor **elcykler og speed pedelecs** som noget nyt indgår. Før-evalueringen af Roskilderuten udført i 2019 viste, at 11% af cyklisterne på strækningen brugte elcykel, og at 1% brugte speed-pedelec. Før-evalueringerne af Ørestads- og Avedørruten i 2020 viste 15% elcykler og ingen speed pedelecs på Ørestadsruten, og 21% elcykler og 3% speed pedelecs på Avedørruten. På Ørestadsruten angiver 11% af de nye cyklister at '*de har fået en ny elcykel eller speed pedelec*', som grund til, at de er begyndt at cykle på strækningen. På Avedørruten er det 21% af de nye cyklister (bilag 5 og 6).

For at sikre bedst mulig kontinuitet og ensartethed i monitoreringen og effektmålingen af supercykelstierne er der i 2020 indgået en **fireårig rammeaftale for evalueringer og årlige cykeltællinger** med ViaTrafik, hvilket også sikrer en mere kvalificeret prissætning af fællesudgifter til evalueringer, hvis nye ruteprojekter skal igangsættes.

Ny viden og undersøgelser

De positive cykelstigninger målt på supercykelstierne og udvalgt data fra rute-evalueringerne vil indgå som en del af den data, som skal formidles via **Region Hovedstadens online, interaktive cykelregnskab**. Et koncept Supercykelstisamarbejdet har været med til at udvikle, og som skal udarbejdes og ligge klar i første halvår af 2021. En arbejdsgruppe blandt projektgruppemedlemmerne skal være med til at kvalificere arbejdet.

I 2020 udkom den tredje **Nationale Cyklistundersøgelse**. Blandt undersøgelsens mange interessante resultater er det bemærkelsesværdigt at Region Hovedstaden udmærker sig med den højeste samlede tilfredshedsandel. Pga. af de mange højtscorerende kommuner, med Furesø på førstepladsen, scorer regionen både højest blandt cyklisternes tilfredshed, når det gælder infrastruktur, vedligehold og kobling til kollektiv trafik (bilag 7). Tallene fra undersøgelsen vil også indgå i Region Hovedstadens kommende online cykelregnskab, så statistikkerne bliver mere tilgængelige.

Transportministeriet offentliggjorde i oktober **nye transportøkonomiske enhedspriser**, som viste, at cykling er sundere end tidligere antaget. Sundhedseffekterne er ca. 8 kr. for hver kilometer cyklet på almindelig cykel og ca. 6,5 kr. per km cyklet på elcykel. Den samlede gevinst for samfundet (både gevinster og omkostninger) er 6,35 kr. per km for alm cykel og 3,76 kr. per km for elcykel. Dette fik Transportministeren til at lave en video, hvor han blandt andet nævnte, at den 'gode forretning' i at investere i cykling var vigtig at tage højde for i den kommende investeringsplan, hvilket styrker forventningen om, at der vil komme flere statslige cykelpuljer.

Med udgangspunkt i de nye transportøkonomiske enhedspriser udførte professor Jeppe Rich og lektor Anders Fjendbo fra Danmarks Tekniske Universitet, DTU, en genberegning af samfundsøkonomien for

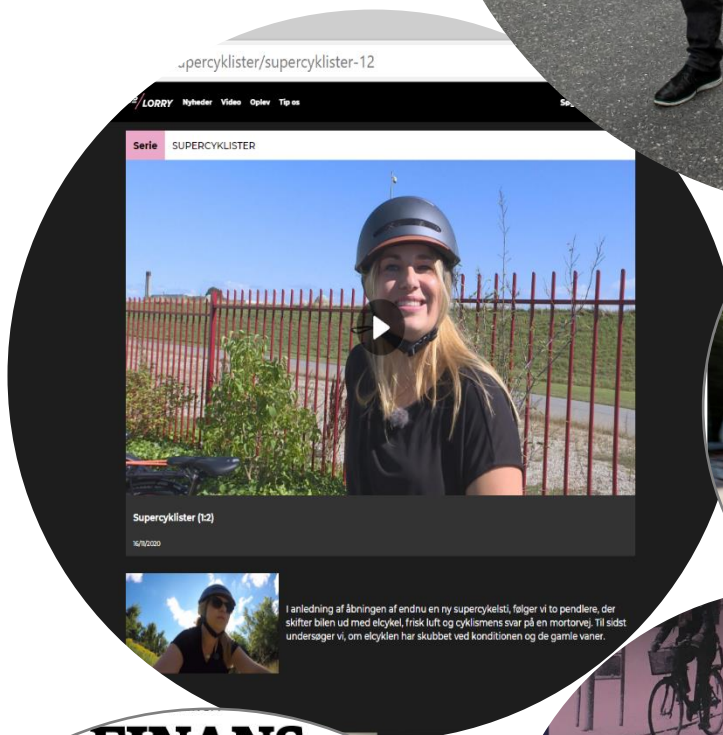
Supercykelstisamarbejdets visionsnet, hvori elcyklens potentiale er medregnet. De nye beregninger overraskede selv forskerne. Det samfundsøkonomiske afkast var tidligere beregnet til 11% (intern rente), men **genberegningen viser, at supercykelstiernes visionsnet har et samfundsøkonomisk afkast på 25-28%**. Der findes, så vidt vides ingen infrastrukturprojekter i den størrelsesorden, som er så rentable i Danmark. Deres resultater er både udgivet som akademisk artikel og som kronik i Berlingske (bilag 9 + 10).

DTUs genberegning af supercykelstiernes samfundsøkonomi udsprang af nogle scenarieberegninger for brug af elcykel og speed pedelec på supercykelstinettet, som indgik i en DTU-studerendes speciale. Dette understreger værdien af Supercykelstisamarbejdets løbende **universitetsdialog og -samarbejde** med universiteter og vidensinstitutioner. I år har et særligt tæt samarbejde med Københavns Universitet, Copenhagen Business School, Aalborg Universitet og Danmarks Tekniske Universitet affødt en håndfuld studieprojekter, specialer og videnskabelige artikler om supercykelstierne.

Supercykelstisamarbejdets samarbejde med universiteter synes også at have styrket universiteternes interne samarbejde på tværs. Bl.a. er AAU og DTU med hjælp fra Supercykelstisamarbejdet gået sammen om at arrangere en **cykelforskningskonference** *Cycling Research Board Annual Meeting* i København, som de seneste fire år har været afholdt i Holland. Konferencen vil blive afholdt den 13.-15. oktober 2021.

Vidensdeling er en vigtig del af Supercykelstisamarbejdets arbejde, derfor har sekretariatet blandt andet også meldt sig som tovholdere på 4 ud af 8 **videngrupper i Det Kommunale Cykelfagråd**: *Cykel og Erhverv*, *Cykelviden*, *Cykling i kombination* og *Supercykelstier* - og er yderligere med i gruppen *Cykelgader*. Disse grupper består af kommuner og organisationer fra hele landet, og intentionen er at indhente og udvikle mest mulig ny viden til fordel for Supercykelstisamarbejdet.

KOMMUNIKATION



Billeder fra oven: 1) Indvielse af Farum-Allerødtruten 2) Lorrys serie om cykelpendlerudfordring på supercykelstierne 3) Cykelpartnerskabet 2020 ml. Gate21, Cyklistforbundet og Supercykelstisamarbejdet 4) Årets cykelpris tildelt Gubra en bio-tech virksomhed i Hørsholm Kommune 5) Virksomhedsinitiativ fra jysk lastvognsfirma, VM Tarm, om at give medarbejdere bonus for at cykle

KOMMUNIKATION

Pendler og virksomhed

De **planlagte kampagneindsatser oplevede store udfordringer i år**. Pga. pludselig corona-nedlukning i marts måtte et større arrangement for virksomheder i Furesø og Allerød eksempelvis aflyses i sidste øjeblik. Tour de Frances Grand Depart i Danmark blev rykket fra 2021 til 2022, som ændrede tidsplanen for dertilhørende supercykelsti-kampagneindsats. Og et indvielses-arrangement med Roskilde og Egedals borgmestre samt DSBs direktør og Transportministeren måtte aflyses, da et anlægsprojekt på Jyllinge-Stenløseruten blev uventet forsinket.

Til trods for corona-udfordringerne og mange ændrede planer blev **Farum-Allerødruten indviet den 1. september** med to oplagte borgmestre, som ankom med hver deres cykelkaravane af politikere, erhvervsfolk og Cyklistforbundsmedlemmer og mødtes ved kommunegrænsen mellem Furesø og Allerød. Her blev holdt skåltaler og klippet snor mens de mange brugere af ruten, som cyklede forbi imens, mindede deltagerne om vigtigheden af rutens etablering og kommunernes store opgraderingsarbejde. Indvielsen blev omtalt både i lokale medier og TV2 Lorry.

Som en del af lanceringsindsatsen for Farum-Allerødruten blev der også gennemført en **elcykeludfordring** med en række frivillige pendlere. I alt otte pendlere deltog i udfordringen og skiftede den passive transport ud med en elcykel eller speed pedelec i hele september måned. Før og efter udfordringen gennemførte de alle et sundhedstjek og fik målt alt fra blodtryk til kolesterol og fedtprocent. Konklusionen var, at en måned på elcykel har en synlig effekt på sundheden - og også lysten til at fortsætte den gode vane. For eksempel afleverede Gitte aldrig sin låncykel tilbage, men endte med at cykle hjem igen efter en god aftale med cykelleverandørerne: "Jeg har fået blod på tanden," fortæller Gitte til Furesø Avis i en artikel om cykeludfordringen. Historierne om pendlere er løbende bragt på Supercykelstiernes Facebookside og Lorry lavede en serie om to af pendlere og deres udvikling.

På budget 2019 afsatte Region Hovedstaden 2 mio. kr. til at øge cykel- og elcykelpendling gennem en række virksomhedsrettede tiltag. Da både Cyklistforbundet, Gate21's Moving People-projekt og Supercykelstisamarbejdet på hver sin vis arbejder med at engagere virksomheder i fremme af grøn transport, blev der bevilget midler til et koordineret **Cykelpartnerskab 2020**. Pga. corona har også denne indsats måtte tilpasses løbende. Moving People arrangerede virksomhedsnetværksmøder fysiske og online, hvor der blev sat fokus på cykelfremme. Supercykelstisamarbejdet hjalp med at arrangere og holde oplæg ved disse møder. Og Cyklistforbundet udviklede 'Vi Cykler Til Arbejde'-platformen til at kunne bruges mere lokalt mellem virksomheder året rundt.

DI-Hovedstaden, som repræsenterer over 5000 virksomheder i hovedstadsområdet, har valgt at gøre supercykelstierne til en prioritet indenfor deres infrastrukturelle fokusområder, hvilket er uddybet i kapitlet ORGANISATION. Og bio-tech-virksomheden Gubra, som ligger i Hørsholm Kommune, vandt Årets Cykelinitiativ 2020 uddelt af Transportministeren, for at tage ansvar og inspirere de ansatte til at ændre transportvaner. Erfaringerne fra DI-Hovedstaden, Gubra og Cykelpartnerskab 2020-netværksmøderne viser en **klar tendens til, at erhvervslivet har fået en øget interesse for grøn og sund transport** ikke blot i hovedstadsregionen men også resten af Danmark. De efterspørger blandt andet løsninger, som kræver lovændringer ift. skattefri bonusordninger eller skattefritaget medarbejdercykelordninger mm.

Derfor foreslog Supercykelstisamarbejdet en gruppe studerende fra Copenhagen Business School, som ønskede at fokusere på cykling, at undersøge forskellige **skatteløsninger og virksomhedstilbud i andre lande, som understøtter cykling til arbejde**. Deres resultater ligger nu klar i en interessant afhandling. (Bilag 10) En viden, som blandt andet er efterspurgt af DI-Hovedstaden, og vil blive fremlagt for dem i starten af 2021.

Offentlighed

I 2020 var **supercykelstierne i hovedstadsregionen i den trykte pressen** lidt over 50 gange (20 lokale, 19 nationale og 13 internationale artikler - bilag 11), som blandt andet var affødt af de **pressemeddelelser**, som Supercykelstisamarbejdet udsendte.

Supercykelstisamarbejdet har i 2020 også lavet over 23 **præsentationer** (12 nationale og 11 internationale) for politikere, journalister og planlæggere i ind- og udland, derudover blev 25 præsentationer udskudt eller aflyst. I 2019 lavede Supercykelstisamarbejdet 80 præsentationer, et markant fald som umiddelbart kan forklares med corona-situationen.

Supercykelstisamarbejdets eksterne nyhedsbrev blev udsendt 3 gange. Nyhedsbrevet beretter om aktuelle tiltag på supercykelstierne, giver overblik over forbedringer og vedligeholdelse på ruterne, aktuelle nyheder fra kommunerne i samarbejdet samt innovative cykeltiltag. Ved udgangen af 2020 havde nyhedsbrevet lige knap 1030 tilmeldte modtagere. Og nyhedsbrevene havde en 'klik- og åben-rate' på knap 50% pr. nyhedsbrev.

Supercykelstisamarbejdet bruger også **SoMe** som aktive kommunikationskanaler til kampagne og borgerdialog. Supercykelstisamarbejdet har på **Facebook** knap 3095 følgere. På **Instagram** har samarbejdet 564 følgere. Både på Facebook og Instagram er der kun oplevet små stigninger, men siden Supercykelstisamarbejdet kom på **LinkedIn** i 2019, er der sket en stigning på mere end 1000% da antallet af følgere er steget 98 til 1023 følgere.

Som besluttet i Supercykelstisamarbejdets projektplan for 2019-2022 er samarbejdet også begyndt at intensivere formidlingen om supercykelstierne i **sundheds- og klimapolitiske fora**. I år skete dette særligt via Cykelpartnerskabet, hvor der blandt andet blev arrangeret et webinar om Sundhed, samfundsgevinster og cykling på lange distancer.

Samarbejdet

Udover løbende opdateringer via mails og møder, udsendes også et **internt nyhedsbrev**, som i år blev udsendt tre gange til ca. 80 modtagere, særligt styregruppe og projektgruppemedlemmer. Nyhedsbrevet havde en forholdsvis lav 'klik- og åben-rate' på ca. 30%.

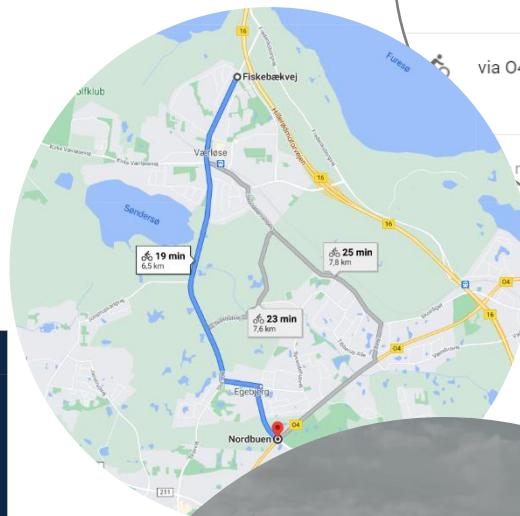
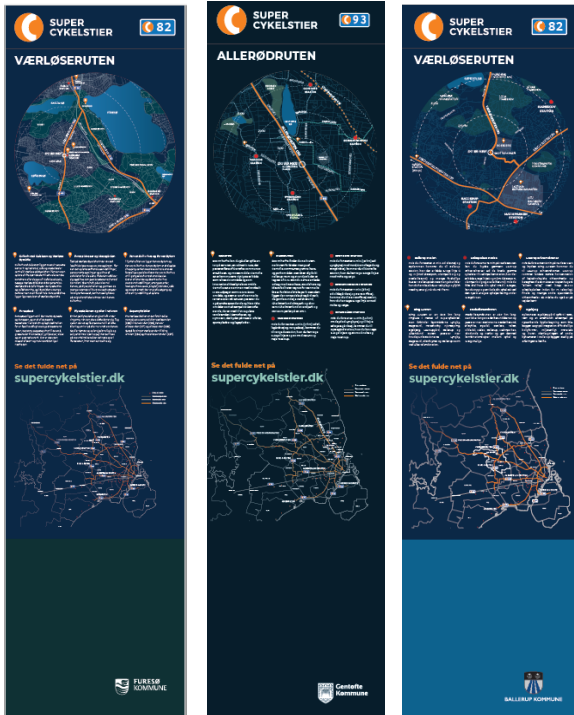
I 2020 har sekretariatet fået væsentligt færre **borgerhenvendelser** (155) end i 2019 (271). At antallet af henvendelser ikke nødvendigvis stiger proportionelt med antallet af ruter og brugere kan skyldes, at et stigende kendskab til supercykelstierne, konceptet og rutenettet kan mindske behovet for oplysning. De vejrmæssige forhold er dog også typisk afgørende for antallet af henvendelser. Corona-situationen, hvor mange medarbejdere har været hjemsendt eller har ændret transportvaner, formodes dog også at spille en væsentlig rolle for 2020. De mest gentagne henvendelser har i år omhandlet manglende belysning på Farumruten og defekte pumper på Albertslundruten samt henvendelser om drift og vedligehold generelt for alle ruter (bilag 12).

UDVIKLING

Send directions to your phone

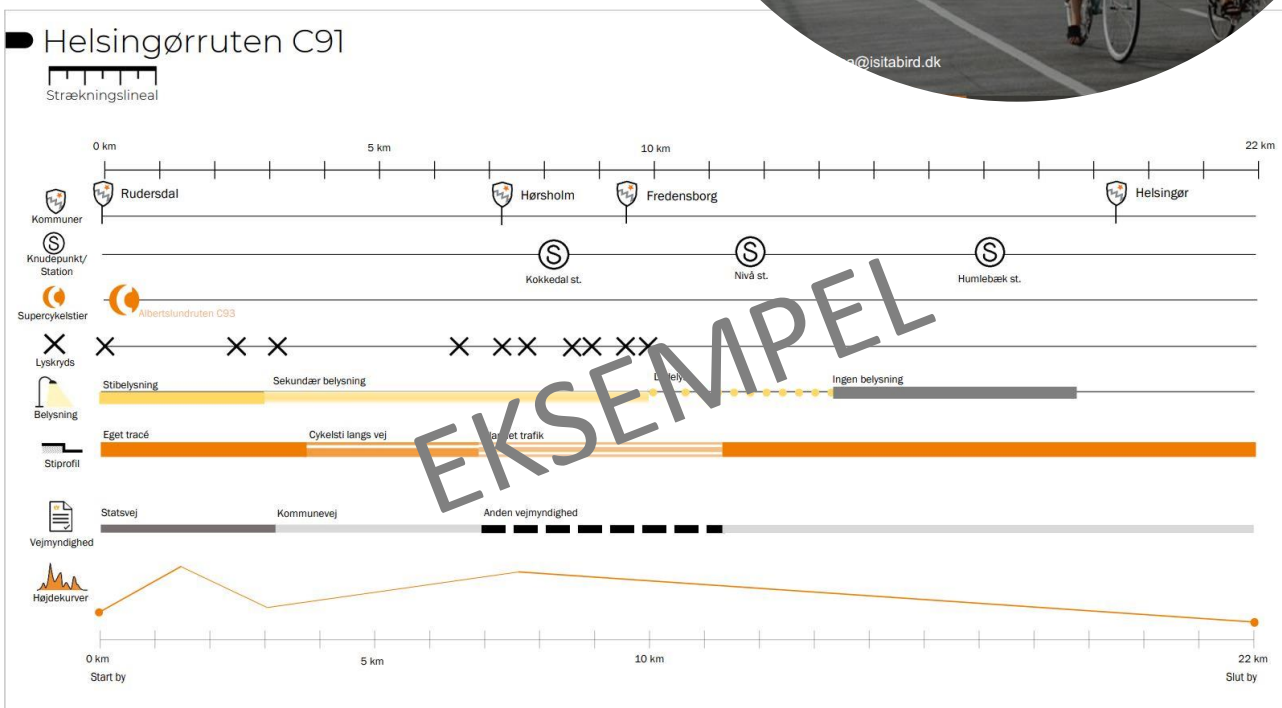
	via C82	19 min 6.5 km
	DETAILS	
	via Skovlystvej and C82	23 min 7.6 km
	via O4	25 min 7.8 km

mostly flat



Den attraktive cykeloplevelse på (Super)cykelstierne

Et strategisk inddragelsesforløb for at kvalificere konceptudviklingen af måltætsmål for attraktivitet på Supercykelstierne



Billeder fra oven: 1) +2) Værløseruten indgår i Google Maps rutevejledning for cykling 3) Nye supercykelstiploner 4) Etnografisk undersøgelse af den attraktive cykeloplevelse 5) Et udkast-eksempel på en strækningsskema

UDVIKLING

Koncept og plan

Med ønsket om at konkretisere hvordan 'den attraktive cykeloplevelse' kan operationaliseres til anlægsanbefalinger og lignende fik supercykelstisamarbejdet udarbejdet en etnografisk kvalitativ **analyse af cykelpendleres opfattelse af 'den attraktive cykeloplevelse'** (bilag 13). Resultaterne blev behandlet på en workshop med Supercykelstisamarbejdets projektgruppe. Resultaterne fra analysen var i hovedtræk, at brugernes oplevelse af attraktivitet omhandler følelsen af at være en prioritet trafikant, at der er godt flow, og at ruten er forudsigelig. Konklusionen fra workshoppen blev at disse behov kan og skal gøres mere kvantificerbare og anvendelige i form af reelle anlægsanbefalinger og -eksempler.

Supercykelstiernes koncept blev senest opdateret i 2017. På baggrund af seneste års erfaringer med at planlægge, anlægge og vedligeholde supercykelstier samt at kommunikere, evaluere og effektivturdere dem, er supercykelstisamarbejdets processer løbende blevet mere strømlinet, men de mangler at blive nedskrevet. Samarbejdets viden er også blevet udvidet med de mange undersøgelses- og udviklingsprojekter som for eksempel test af ITS-løsninger, evaluering af anlægs løsninger, analyser af attraktivitet og undersøgelser af normer for den gode kobling mellem kollektiv transport og cykling. Både erfaringerne og den nyvundne viden peger på et behov for en **opdatering og udbygning af Supercykelsti-konceptet**, som skal gøre det lettere at bruge for både planlæggere og andre som er involveret i supercykelsti-'tilblivelsesprocessen'. Arbejdet er påbegyndt og vil blive færdiggjort i 2021.

Julie Konda Pallesen, der nu er ansat som vidensansvarlig projektleder i sekretariatet skrev i 2019 speciale om supercykelstierne og introducerede i den forbindelse bl.a. en '**strækningsslineal**', som overskueliggjorde de vigtigste elementer på en lang supercykelsti. For at omsætte ide til praksis og gøre det til et brugbart værktøj for planlæggere og sekretariat videreudviklede to praktikanter i foråret 2020 linealen. I samarbejde med Julie, som blev ansat i efteråret, blev en skabelon færdigudviklet, som med indtastninger i et excel-ark kan generere en grafisk ruteoversigt. Denne nye måde at visualisere ruterne på giver forhåbentligt et bedre overblik over ruten for både politikere, planlæggere og brugere. I 2021 vil der blive fokuseret på om rutevurderingsværktøjet, som pointgiver ruterne, kan fusioneres med strækningsslinealen, så der kan skabes et ruteroverblik med ét og samme værktøj.

Information og ITS

Supercykelstisamarbejdet har længe haft fokus på cykeldata, som kan forbedre trafikinformation til cyklister. Efter nedlukningen af app'en Cykelplanen, som var for dyr at opdatere og drifte, har indsatsen i stedet ligget i at gøre cykeldata mere ensartet og tilgængelig for navigations-udbydere og lignende. Supercykelstisamarbejdet har for eksempel i år været i dialog med Vejdirektoratet, GeoDanmark, Aalborg Universitet, Danske Regioner m.fl. om implementering af **mere ensartede cykeldata** i Danmark.

Det har affødt, at både Aalborg Universitet såvel som Danske Regioner sammen med KL lige nu undersøger emnet, og hvordan et projekt om reel **cykelinfrastruktur-dataregistrering i hele Danmark** bedst kan tilgås og opstartes.

Det har også affødt en dialog med Google om at få indarbejdet **supercykelstierne i cykelnavigations-servicen i Google Maps**. Dialogen med Google har Supercykelstisamarbejdet sammen med cykelkollegaer fra Oslo, som også ønsker Oslos cykelnetværk bedre repræsenteret. Selvom processen har været lang og kompliceret, har dialogen været frugtbar. Indtil videre bliver Albertslundruten C99, Værløseruten C82 og Indre Ringrute C94 nu vist i Google Maps, hvis man søger på rutevejledning for cykling på en strækning, hvor disse ruter indgår.

Dialogen med Google handler om at sikre bedst mulig rutevejledning digitalt, men Supercykelstisamarbejdet arbejder også med at forbedre den fysiske rutevejledning og -oplysning. Derfor blev udviklingen af en **ny type informationsskiltning til supercykelstinet i form af pyloner** igangsat i starten af 2020. Pylonerne blev testet på tre forskellige typer lokationer: bymiljøer, kollektive knudepunkter og rekreative områder. Testperioden med observationsstudier og brugerinterviews på stedet var præget af udfordringer pga. corona. Men samarbejdet er blevet mange erfaringer om denne type rutevejledning rigere, og Supercykelstisamarbejdets første tre pyloner er nu opsat i Gentofte, Furesø og Ballerup (bilag 14).

Kombinationsrejser

Der opleves et **øget politisk ønske om en bedre kobling mellem supercykelstierne og den kollektive transport**, hvilket tydeligt blev ytret ved borgmestermødet i 2019. Puljen til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik (2020) tydeliggjorde også et statsligt ønske om bedre samspil mellem cykling og kollektiv transport.

På baggrund af de møder, der blev afholdt for at informere og få kvalificeret mulige ansøgninger til cykelparkeringspuljen, kunne det konstateres, at der er stor efterspørgsel på best-practice-løsninger og -anbefalinger blandt kommuner i Supercykelstisamarbejdet. Derfor blev der i andet halvår af 2020 nedsat en arbejdsgruppe, som har drøftet og kvalificeret normer som eksempelvis: indenfor hvilken radius busstoppesteder eller stationer skal ligge for at betragtes som værende 'i sammenhæng' med supercykelstien, hvor mange cykelparkeringspladser der anbefales, og til hvilken type cykel mm. Ønsket er at udarbejde en **konceptualisering af koblingen mellem supercykelstier og kollektiv trafik**, som kan blive en del af supercykelstiernes koncept og indgå som en fast del af anlægsprocessen for en supercykelsti fremadrettet. Dette vil blive indarbejdet i det nye koncept for supercykelstier.

I forbindelse med det gode arbejde i Supercykelstisamarbejdets kombinationsrejse-arbejdsgruppe har **Region Hovedstaden afsat 1. mio. kr. i 2021 til at understøtte fysiske test og opgraderinger**, som samarbejdets kommuner kan søge om midler til. Forhåbningen er, at dette kan kvalificere konceptualisering af koblingen mellem supercykelstier og kollektiv trafik yderligere inden det indskrives i konceptet.

ORGANISATION

Danske Regioner @regionerne · Dec 10, 2020

De nye klimasamarbejdsaftaler mellem @regionerne og @TRM_dk om grøn omstilling af den kollektive trafik indeholder også mål om, at andelen af pendlerture på cykel + cyklede kilometer skal stige med 20 pct., fx. via supercykelstier 🚲🌱💚 #dktrp #dkgreen regioner.dk/services/nyhed...



6 6 29

Danske Regioner @regionerne · Dec 10, 2020

de andre 22 organisationer i
dersgrænse på 18 år
det er en g
at s

HØRINGSUDGAVE 2020

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

Supercykelstier skal binde Østjylland sammen

Ekstra asfalt til cyklisterne skal gøre det nemmere at komme rundt i Østjylland. 11 kommuner og Region Midtjylland er ved at gå sammen i et nyt samarbejde, der skal bygge supercykelstier.



Når du fremover skal cykle på arbejde eller aflevere børnene i institution, skal det være på cykelstier med lækker asfalt, lys langs rabatten og mulighed for at pumpe dækkene. Østjyske kommuner vil lave flere supercykelstier i et sammenhængende net, hvor du får den samme kvalitet på tværs af kommunegrænser.

20. nov 2020, kl. 19:54

Bemærk: Artiklen er mere end 30 dage gammel

Christian Fomsgaard

Billeder fra oven: 1) Danske Regioners cykelmålsætning ifm. klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med Regeringen 2) Høringsudgave af Greater Copenhagen Cykelhandlingsplan og 3) presse om Østjyllands Supercykelstisamarbejde

ORGANISATION

Samarbejdet

Sekretariatet har afholdt tre styregruppemøder, to projektgruppemøder (bilag 15 og 16), og ca. 30 arbejdsgruppe-, screenings- og rutemøder, hvoraf mange blev afholdt online.

I Supercykelstisamarbejdets projektplan 2019-2022 er én af de vigtige indsatser for samarbejdet, at *"arbejde mod målbare målsætninger for samarbejdet, som der kan skabes politisk enighed om"*. Dette er nu lykkedes. Som en del af Danske Regioners klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med Regeringen er der sat en **målsætning for stigning af cykelpendling på 20% frem mod 2030 og at antallet af cyklede kilometer skal stige med 20% frem mod 2030** (sammenlignet med niveauet i 2019) (bilag 17). Det er Region Hovedstaden, som med input fra Supercykelstisamarbejdet bar denne målsætning ind i forhandlingerne, der nu er blevet til en landsdækkende tværregional målsætning. I perioden 2009-2018 er der sket en stigning i *andelen cykelpendlerture* i hovedstadsregionen fra 29% til 34%. Det svarer til en stigning på 17%. Samtidig er cykeltrafikken faldet med 5 % på landsplan. En målsætning om at øge cykelpendlingen med 20%, vil både være en god udfordring for hovedstadsregionen og for resten af landets regioner, samt en brugbar rettesnor for landets kommuner i forhold til eget ambitionsniveau.

Den stigende interesse for regional cykeludvikling kan virkelig mærkes i Supercykelstisamarbejdet. På baggrund af et politisk møde i Skanderborg i januar 2020, hvor Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen fortalte om sine erfaringer, blev det besluttet at arbejde mod et konsolideret samarbejde i Østjylland. Og i november 2020 indgik Region Midtjylland og 11 kommuner i Danmarks andet Supercykelstisamarbejde.

Også i naboregionerne på både svensk og dansk side er regional cykeludvikling rykket op på dagsordenen. I 2020 fik Supercykelstisekretariatet tildelt projektlederrollen (inkl. midler) for udarbejdelsen af en **strategisk handlingsplan for cykeludvikling i Greater Copenhagen**, som søger at løfte flere indsatser, der også har Supercykelstisamarbejdets interesse. Planen er nu i høring blandt de svenske og danske partnere i Greater Copenhagen, heriblandt kommuner i Supercykelstisamarbejdet, hvorefter den vil blive revideret og evt. kvalificeret med en digital fælles konference inden den forhåbentligt vil blive behandlet i Greater Copenhagen's bestyrelse medio 2021 (bilag 18).

Den regionale cykeludvikling har også fået landspolitisk opmærksomhed, bl.a. da **Supercykelstisamarbejdet blev præsenteret for Den Cykelpolitiske Tænketa**nk, som hovedsageligt består af medlemmer af Folketingets Transportudvalg og er arrangeret af Cyklistforbundet, Danske Cykelhandlere og Dansk Erhverv. Den Cykelpolitiske Tænketa var meget imponeret over vores store tværkommunale samarbejde, og glædede sig over at flere regionale områder som Østjylland, Fyn m.fl. begynder også at vil arbejde med mere regional cykelplanlægning. De var alle enige om, at det var vigtigt at afsætte midler til cykling i den kommende 10-årige investeringsplan på transportområdet.

Supercykelstisamarbejdet blev øget med 3 nye kommuner i 2020: Halsnæs, Køge og Solrød. Sidstnævnte kommuner ligger i Region Sjælland. Da Region Hovedstaden er primær finansier af Supercykelstisamarbejdets sekretariat, krævede anmodningen om flere Region Sjælland-kommuners indtrædelse i samarbejdet en **styregruppebeslutning om samarbejdets geografiske 'ydergrænser' og nyt princip for den kommunale medfinansiering**. Samarbejdet ønsker ikke at udvide sig geografisk længere end til og med Lejre mod vest og Køge mod syd, hvorfor samarbejdet ikke kan forøges med flere kommuner end Gribskov, Greve og Lejre medmindre andet besluttet i styregruppen. Finansielt ændres medfinansieringsprincippet for kommunerne, så de i stedet for at deles om fast finansieringssum på 1 mio. kr. nu betaler per borger (bilag 19). Således matcher midlerne i højere grad den øgede arbejdsportefølje, som følge af den store kommuneforøgelse, samarbejdet har oplevet de seneste år.

Partnerskaber

Dansk Industri Hovedstaden er en regional afdeling, der består af over 5.000 medlemmer, og som beskæftiger sig med erhvervsrelevante emner - særligt er infrastruktur et vigtigt fokus for dem. **DI-Hovedstaden har valgt at gøre Supercykelstierne til ét ud af fire prioriteringsområder:** 1) *Østlig Ringvej, metrobetjening af Lynetteholm, miljøzoner, trængselsring etc.* 2) *Store infrastrukturprojekter: Hillerød- og Frederikssundmotorvejen* 3) *Internationale forbindelser: Københavns Lufthavn* 4) *Supercykelstier: Udbygning og bedre integration i trafiksystemet.* DI-Hovedstadens Infrastrukturgruppe er blevet præsenteret for Supercykelstisamarbejdets arbejde og resultater, hvilket de fandt meget interessant. I forhold til deres eget fremadrettede arbejde var de særligt interesserede i incitamenter til at fremme cyklismen på arbejdspladser – skatteregler, medfinansiering, bonusordninger etc. De undersøger nu, hvordan de vil gå videre disse emner.

Københavns Kommune har taget initiativ til at arrangere et **Politisk Cykeltopmøde ifm. Tour de France Grand de Part i 2022**. Sammen med Transportministeriet, Danske Regioner, Dansk Industri og Cyklistforbundet har Supercykelstisamarbejdet takket ja til at være medarrangør, da det er en unik mulighed for at skabe en bred politisk forankring af Supercykelstisamarbejdet ikke blot hos borgmestrene i samarbejdet, men også hos regioner og stat - og giver mulighed for en bred pressedækning nationalt og internationalt. Det er også en oplagt mulighed for at indtænke muligheder for Supercykelstisamarbejdets vanlige borgmestermøder, som enten kunne arrangeres som optakt til selve cykeltopmødet eller som en 'break-out'-session under topmødet.

Supercykelstisamarbejdet har også indgået **andre frugtbare partnerskaber**. Bl.a. Cykelpartnerskabet 2020 med Cyklistforbundet og Gate21, som er beskrevet i kapitlet KOMMUNIAKTION og et partnerskab med Region Hovedstaden om cykeltiltag på kollektive knudepunkter i 2021 affødt af Supercykelstisamarbejdets udviklingssatsning i 2020 på konceptualisering koblingen mellem supercykelstier og kollektive knudepunkter, som er beskrevet i kapitlet UDVIKLING.

TIDSPLAN OG ØKONOMI

Tidsplan og indsatser 2020

COVID-19 pandemien har påvirket hele verden, og projekterne i Supercykelstisamarbejdet er ingen undtagelse. De mange ændrede og skudte planer til trods synes det at lykkes samarbejdet at komme i mål med langt de fleste planlagte opgaver.

Regnskab 2019

Det samlede budget for 2020 var på grund af nye opjusterede medlemsbidrag øget fra 4,0 mio. kr. til 4,46 mio. kr. til drift af Supercykelstisamarbejdet herunder sekretariatet. Vedhæftet er oversigtligt regnskab for 2020 samt forslag til nyt budget for 2021.

Projektet har haft udgifter for 4.354.953 kr., hvilket betyder et **mindreforbrug på 103.134 kr.**, som overføres til budget 2021.

Budgetposten for **løn** har haft et mindre forbrug på lønomkostninger, som skyldes en uventet mindre udgift forbundet med barselsaflønning. På **ruter** er der brugt penge på de årlige cykelstiinspektioner; rådgiverhjælp kvalificering af screeninger og anlægsoverslag af potentielle nye supercykelstier; et notat om anbefalede skiltningsskiltninger; og en etnografisk analyse den attraktive cykeloplevelse. På **viden** er der blevet brugt midler på cykeltællinger i 2019; et dataudtræk til DTU som ligger til grund for deres samfundsøkonomiske analyse; samt et opdateret aktivitetskort, som viser hvor tætheden i boliger, arbejdspladser og institutioner. **Kommunikations**indsatserne i år har overvejende været betalt af rutelanceringsmidlerne, hvorfor sekretariatets midler særligt er blevet brugt på hjemmeside-drift; samt præsentations- og eventmateriale, herunder nye beachflags og jakker til stop-interviewere, som udfører ruteevaluering. Under **udvikling** er der alene blevet brugt midler på en ekstra studentermedhjælper, som har hjulpet til med at udvikle konceptualiseringen af koblingen mellem supercykelstier og kollektive knudepunkter. Kontingenter og afholdelse af teamdag har været eneste udgifter under **organisation**. **Overhead** indebærer både overhedgebyr til Københavns Kommune samt leje af og forplejning til de få møder, det er lykket at afholde fysisk.

Forslag til budget 2021

Udgifterne under flere poster i det forslåede budget for 2021 er stadig uvisse. Derfor er budgettet et overslag. Budgettet for 2021 findes i bilag 1 og udregningen af kommunernes medlemsbidrag for 2021 findes i bilag 20. Budgettet vil blive fremlagt ved første styregruppemøde i 2021 og evt. tilpasset efterfølgende.

Det forventes at udgifter under budgetposten **ruter** vil gå til ressourcer til screeninger, anlægsoverslag, puljeansøgninger og anlægstest ved kollektive knudepunkter langs supercykelstierne. Udgifter under **viden** vil hovedsageligt gå til de årlige cykeltællinger og forberedende arbejde til nyt cykelregnskab 2021 for supercykelstierne. Der vil være relativt mange udgifter til **kommunikation** pga. behov for opgradering af hjemmeside og en større kampagneindsats, som varmer op til Tour de France i 2022. Under **udvikling** vil der særligt blive brugt midler til udarbejdelsen af nyt supercykelsti-koncept. Og under **organisation** forventes der ikke at blive brugt midler på meget andet end kontingenter og deslige, da det store borgmestermøde forventes at ligge tidsmæssigt bedst i 2022. Eksakte udgifter til **løn** og **overhead** er endnu uvisse dels pga. spørgsmål angående barselsrefusion og kommende nye overheadprincipper i Københavns Kommune, som stadig venter afklaring.

Plan for 2021

Samarbejdet følger projektplanen 2019-2022 og nedenstående er en overordnet årsplan for aktiviteter og begivenheder i 2021

Foreløbig, overordnet årsplan 2021	
Januar	• Temamøde - belysning • 1. styregruppegruppemøde • Høringsfrist til Greater Copenhagens cykelhandlingsplan • Udkast til puljeansøgninger for screenede ruter i 2020 • Opstart af RH online cykelregnskab arbejdsgruppemøde
Februar	• Lancering Jyllinge-Stenløseruten • Opstart af nye rutescreeninger • Opstart SCS-Kombirejse-projekt med RUS-midler
Marts	• Cykelpuljeansøgningsproces? • Statslig 10-årig infrastrukturplan klar? • Opstart af helårs TdF-kommunikationsindsats • 1. projektgruppemøde • Temamøde - ? • Evt. online konference om Greater Copenhagen cykelhandlingsplan
April	• Cykelpuljeansøgningsproces? • Cykelstiinspektion- 10 ruter
Maj	• Cykelpuljeansøgningsproces? • Vi Cykler til Arbejde - opfølgning på Jyllinge-Stenløserutelancering? • 2. styregruppegruppemøde • Oplæg til ny/opdateret hjemmeside • Temamøde - ?
Juni	• Velo-City Lissabon • RH online cykelregnskab færdigt • Ansøgningsfrist til SCS-Kombirejse-projekter med RUS-midler • Færdiggørelse af Greater Copenhagen Cykelhandlingsplan
Juli	
August	• 3. styregruppemøde • 2. projektgruppemøde • Opstart af SCS-Kombirejse-projekter med RUS-midler + videndeling • Opstart af evaluering af Supercykelstisamarbejdet - færdig primo 2022
September	• Årlige cykeltællinger – 10 ruter • Efter-evaluering af Farum-Allerødtruten (og Jyllinge-Stenløseruten?) • Før-evaluering af nye ruter? • Budget 2022 • Temamøde - ?
Oktober	• Årlige status-rutemøder - 10 ruter • Mulige fokusgruppeinterviews ifm. evaluering af samarbejdet. • SCS-Kombirejse-projekter med RUS-midler + videndeling • Opstart af SCS cykelregnskab
November	• Regions- og Kommunevalg • 4. styregruppemøde • Temamøde - ?
December	• Velkommen til nye politikere • SCS-Kombirejse-projekter med RUS-midler + videndeling
Primo 2022	• Evaluering af Supercykelstisamarbejdet ligger klar • Supercykelstisamarbejdets cykelregnskab ligger klar

Bilagsliste

1. Statusregnskab 2020, Budgetforslag 2021
2. Årlig evalueringsstatus på projektplan 2020
3. Navngivningsprincipper
4. Fordelingsprincip for fællesmidler
5. Føranalyse - Avedøreruten
6. Føranalyse - Ørestadsruten
7. Den Nationale Cyklistundersøgelse 2020
8. DTU, Cost-benefit of bicycle infrastructure, Rich, Fjendbo 2020
9. DTU, Kronik i Berlingske 1 dec. 2020
10. CBS, Tax Incentives for Bicycle Commuting 2020
11. Medielog 2020
12. Borgerhenvendelsesrapport 2020
13. Den attraktive cykeloplevelse
14. Supercyklesti-pyloner
15. Styregruppereferater 2020
16. Projektgruppereferater 2020
17. Overliggeraftale Danske Regioner
18. GC-Cykelhandlingsplan Høringsudgave
19. SCS kommunebidrag 2020
20. SCS Kommunebidrag 2021