

BORGMESTERTOPMØDE 2024

Supercykelsti-samarbejdet

i hovedstadsregionen

Baggrundsmateriale

SUPER CYKELSTIER

Supercykelstierne i hovedstadsregionen

Supercykelstierne i hovedstadsregionen er et sammenhængende net af cykelstier i høj kvalitet, der tilbyder alle fordelene ved regional infrastruktur kombineret med de fysiske og mentale fordele ved at cykle.

Nettet af supercykelstier er planlagt, så ruterne forbinder arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og boligområder på tværs af kommunerne i regionen. Visionen er over 60 supercykelstier svarende til mere end 850 km supercykelsti.

Ruterne er lette at orientere sig på, sikre og nemme at bruge, og med færre stop for et bedre flow gør de det lettere at vælge cyklen som transportmiddel til den daglige pendling – både på kortere og længere ture.

Det samlede visionsnetværk for supercykelstierne har et samfundsøkonomisk afkast på 23 %. Det gør supercykelstinettet til et af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter[1]. 77 % af gevinsterne kommer fra sundhedsgevinster.

Effekter

Baseret på data fra 8-16 supercykelstier



75 %
stigning i cykeltrafikken på ruterne

49 %
af brugerne på supercykelstierne er mænd

51 % er kvinder



12 km
cykler brugerne i gennemsnit pr. tur

85 %
af brugerne vælger supercykelstierne dagligt eller mere end én gang om ugen



20 %
cykler på elcykel

82 %
af brugerne kender supercykelstierne som stikategori



14 %
af nye brugere kørte tidligere i bil

3,9
Den generelle tilfredshedsscore for ruterne på en skala fra 1-5 hvor 5 er bedst

Se noter bagest i folderen.



Supercykelsti-samarbejdet består af 28 kommuner og Region Hovedstaden

Samarbejdet kan i 2024 fejre **15-års** jubilæum med 16 etablerede supercykelstier

55 % af alle pendlere i Region Hovedstaden har under 10 km til arbejde.

76 % har under 20 km[3]

Hvis ingen cyklede til arbejde i Region Hovedstaden ville der være **36 %** flere pendlerture i bil[2]

I 2022 blev der dagligt fortaget **433.000** pendlerture i bil i Region Hovedstaden[2]

Cyklen fremmer merværdier og grøn mobilitet i klimaplaner

Aktiv transport og i særdeleshed supercykelstinettet understøtter en mere klimavenlig transport i hovedstadsregionen og spiller en central rolle i realiseringen af de kommunale klimaplaner.

Cyklen er en vigtig katalysator for at skabe det gode liv for kommunens borgere. Både hvad angår sundhed, mobilitet og livskvalitet. Det kræver skarpe prioriteringer og politisk lederskab at arbejde for cykelfremme og grønne mobilitetsløsninger. Også når det kommer til tværkommunale tiltag.

I et større perspektiv spiller cyklen en rolle i forhold til at sikre en mere bæredygtig fremtid for os alle. Faktisk kan cyklen bidrage til at nå hele 11 ud af FN's 17 Verdensmål for en bæredygtig fremtid[4].

Vores transportforbrug udgør 24 % af vores samlede CO_2-udledning. I dag udleder hver dansker 13 ton CO_2 årligt[5].

I 2030 skal vi ifølge FN's klimapanel ned under 3 ton CO_2 per verdensborger for at opfylde Parisaftalens målsætninger. Det gør cyklen til en vigtig spiller i klimakampen[5].

Ifølge CONCITO har **63 %** af alle klimaplanerne tiltag, der arbejder med ændring af transportvaner[6]

Mobilitetspyramiden

Prioriter mest fra bunden og mindst fra toppen

Mobilitetspyramiden illustrerer en bæredygtig tilgang til at sænke transportens klimaaftryk. Vi er nødt til at ændre måden, vi prioriterer og arbejder med mobilitet på.

Aktive trafikanter og kollektiv transport skal prioriteres først. Både i planlægningen og tildelingen af plads i byrummet og i udnyttelsen og forbedringen af eksisterende og ny infrastruktur.





Alle kommunerne i Supercykelsti-samarbejdet har nævnt cyklen som et tiltag i deres klimaplaner

70 % af kommunerne har specifikt nævnt supercykelstier som et tiltag til at mindske klimaftrykket

Cykelturene i Region Hovedstaden sparede næsten **60.000 ton CO_2** som alternativ til bilture i 2022[2]

Det svarer til ca. **4.600 danskeres** årlige CO_2-aftryk

Vores transportvaner udgør **24 %** af vores samlede CO_2-udledning[5]

Fem forslag til kommunal handling

1. Hav fokus på cyklens merværdier og integrer cyklen i indsatser på tværs af kommunen
2. Tænk cykling ind i den strategiske planlægning og i kommunale planer og politikker
3. Tag udgangspunkt i mobilitetspyramiden og prioriter aktive mobilitetsformer først i alle tiltag.
4. Tag udgangspunkt i mobilitetspyramiden, når infrastruktur skal opgraderes eller etableres fra ny
5. Fortæl om cyklens mange fordele, og hvordan cyklen kan spille en rolle i det gode, grønne liv

Cyklen fremmer kollektiv transport

Supercykelstier er med til at mindske trængslen i hovedstadsregionen. Især hvis man sammentænker og kobler cykling og kollektiv transport. Det er med til at skabe et sammenhængende transportsystem i hele regionen og er et vigtigt alternativ til bilen.

Det giver fleksibilitet for brugerne i hverdagen at kunne tage toget ud og cyklen hjem, at kunne cykle til den næste station og undgå et skift eller hoppe på bus eller tog, hvis cyklen punkterer, det skal gå lidt hurtigere eller skybruddet rammer. Den sikkerhed gør det lettere at prøve cyklen første gang eller tage cyklen til hverdag. Samtidig er cyklen den primære transportform til og fra stationerne og busstoppestederne for mange passagerer i kollektiv transport.

Derfor skal supercykelstier, cykelinfrastruktur generelt og kollektiv transport ses som et integreret transportsystem med to transportformer, der understøtter hinanden. Den kollektive transport udvider cyklens rækkevidde, og cyklen udvider den kollektive transports opland.



Potentiale for dobbelteffekt

Bedre kobling mellem cykling og kollektiv transport kan på landsplan øge antallet af cyklende til stationer med 10-15 % og antallet af passagerer i den kollektive transport med 1-3 % svarende til 1,3-4 mio. passagerer årligt, alene for rejsende med Rejsekort[10].

Når man investerer i kollektiv transport kan man for relativt få ekstra midler sikre, at knudepunkter, stoppesteder og stationer opnår et større opland ved at skabe god opkobling til cykelstinettet. Et større opland giver en større effekt og en bedre investering.

Når lokale buslinjer bliver beskåret eller nedlagt, kan kombinationsrejser være med til at afbøde de negative effekter og opretholde mobiliteten for dem, der ikke har adgang til bil.

Bedre stoppesteder, stationer og knudepunkter kan øge antal passagerer i den kollektive transport, øge selvfinansieringsgraden og reducere behov for driftstilskud på kommunalt finansierede buslinjer.

Potentiale for
1-3 %
flere passagerer i kollektiv transport ved bedre kobling til cykling[10]

God opkobling kræver:

- gode cykelforbindelser
- god adgang til stoppesteder, stationer og knudepunkter fra oplandet
- let tilgængelig, god og tryg cykelparkering

Fem forslag til kommunal handling

1. Screen stationer og busstoppesteder for status og overblik over forbedringspotentialer
2. Indret cykelparkeringen på stationer og stoppesteder efter brugernes behov nu og i fremtiden
3. Understøt at det er nemt at komme til og fra stationer og busstoppesteder på cykel og til fods
4. Lav kommunikationskampagner om mulighederne for at kombinere cykel og kollektiv transport
5. Samarbejd med andre myndigheder og aktører for at opnå de bedste løsninger

Cyklen fremmer fysisk og mental sundhed

Supercykelstierne hjælper til at gøre motion til en fast del af hverdagstransporten og understøtter effekterne af sunde og glade medarbejdere.

Verdenssundhedsorganisationen WHO anbefaler mindst 30 minutters fysisk aktivitet om dagen, men 58 % af den voksne danske befolkning lever ikke op til den anbefaling[11].

Vi har flere stillesiddende aktiviteter, bilejerskabet stiger, og vi får længere til arbejde, hvilket giver os mere transporttid. I en travl hverdag kan det derfor være svært at prioritere tid til den daglige motion.

At cykle til og fra arbejde er en tidseffektiv måde at få motion i hverdagen, som samtidig giver frisk luft og alenetid, så man er klar til dagens gøremål.

Regelmæssig cykling er stærkt forebyggende mod forskellige sygdomme og reducerer blandt andet risikoen for demens, kræft, type 2-diabetes, hjertekarsygdomme og depression[12].

Samtidig aktiverer cykling hormoner, der skaber en naturlig lykkefølelse og reducerer stress-niveauet[13].

62 %
af borgerne i Region Hovedstaden har mere end
8 timers
stillesiddende aktiviteter på en hverdag[14]



Den anbefalede daglige fysiske aktivitet svarer til at cykle
3 km
hver vej til og fra arbejde[15]

Sundhed og samfundsøkonomi



Hver gang der cykles 1200 km, reduceres én sygedag. Det svarer til, at hver medarbejder, der cykler 3-4 km til og fra arbejde hver dag, har én mindre sygedag om året[16].



Hvis cykeltrafikken i Region Hovedstaden stiger med 10 % vil antallet af sygedage falde med 72.000, hvoraf 43.000 ville være arbejdsdage. Det svarer til en lønbesparelse på 94 mio. kr. pr. år[16].



Sundhedsgevinsterne pr. cyklet kilometer svarer til ca. 8 kr. på almindelig cykel og 6,5 kr. på elcykel[17].

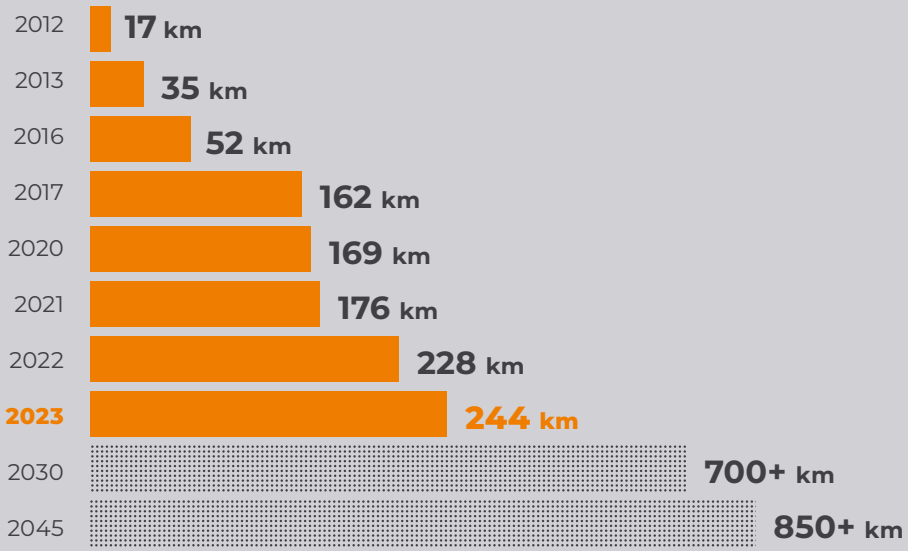
Supercykelstinettet har et årligt samfundsøkonomisk afkast på **23 %**[1]

77 % af gevinsterne kommer fra sundheds-effekterne

Fem forslag til kommunal handling

1. Lav helhedsorienterede politikker og handleplaner, der integrerer cykling på tværs i kommunen
2. Udbyg cykelinfrastrukturen og gør det lettere for borgerne at vælge cyklen i hverdagen
3. Fortæl om de fysiske og mentale sundhedsfordele ved cykling
4. Skab en fælles cykelkultur og integrer den bredt i hele kommunen
5. Lav kampagner og initiativer der understøtter arbejds- og uddannelsespladser i at skabe cykelvenlige forhold og arbejde med cykelfremme blandt medarbejderne

Supercykelstinettets udvikling



Noter

1 Samfundsøkonomisk analyse Supercykelsiernes visionsnet på 750 km, DTU, (2021).

2 Region Hovedstadens Online Cykelregnskab, Region Hovedstaden, (2023).

3 Udtræk fra AFSTB3 Beskæftigede (ultimo november) efter bopælsområde, socioøkonomisk status, køn og pendlingsafstand, Danmarks Statistik, (2021).

4 Cycling Delivers on the Global Goals, European Cyclists' Federation, (2016).

5 Danmarks, globale forbrugsudledninger, CONCITO, (2023).

6 Analyse af kommunernes CO_2-reduktionsbidrag til 70%-målsætningen i 2030, Ea Energy Analyses i samarbejde med CONCITO, (2023).

7 Udtræk fra BIL707 Bestanden af køretøjer pr 1. januar efter område og køretøjstype, Danmarks Statistik, (2023).

8 Udtræk fra BIL800: Familiernes bilrådighed (faktiske tal) efter område og rådighedsmønster, Danmarks Statistik, (2023).

9 Sammenfatningsrapport: Trafikale scenarier for hovedstadsområdet, Region Hovedstaden, (2018).

10 Trafikknudepunkters potentiale for kombinationsrejser, Celis Consult og Via Trafik, (2022).

11 Statistik: Opfylder ikke WHOs anbefalinger for fysisk aktivitet, Danskernes Sundhed, (2021).

12 Physical activity: applying All Our Health, Office for Health Improvement & Disparities, UK Government, (2022).

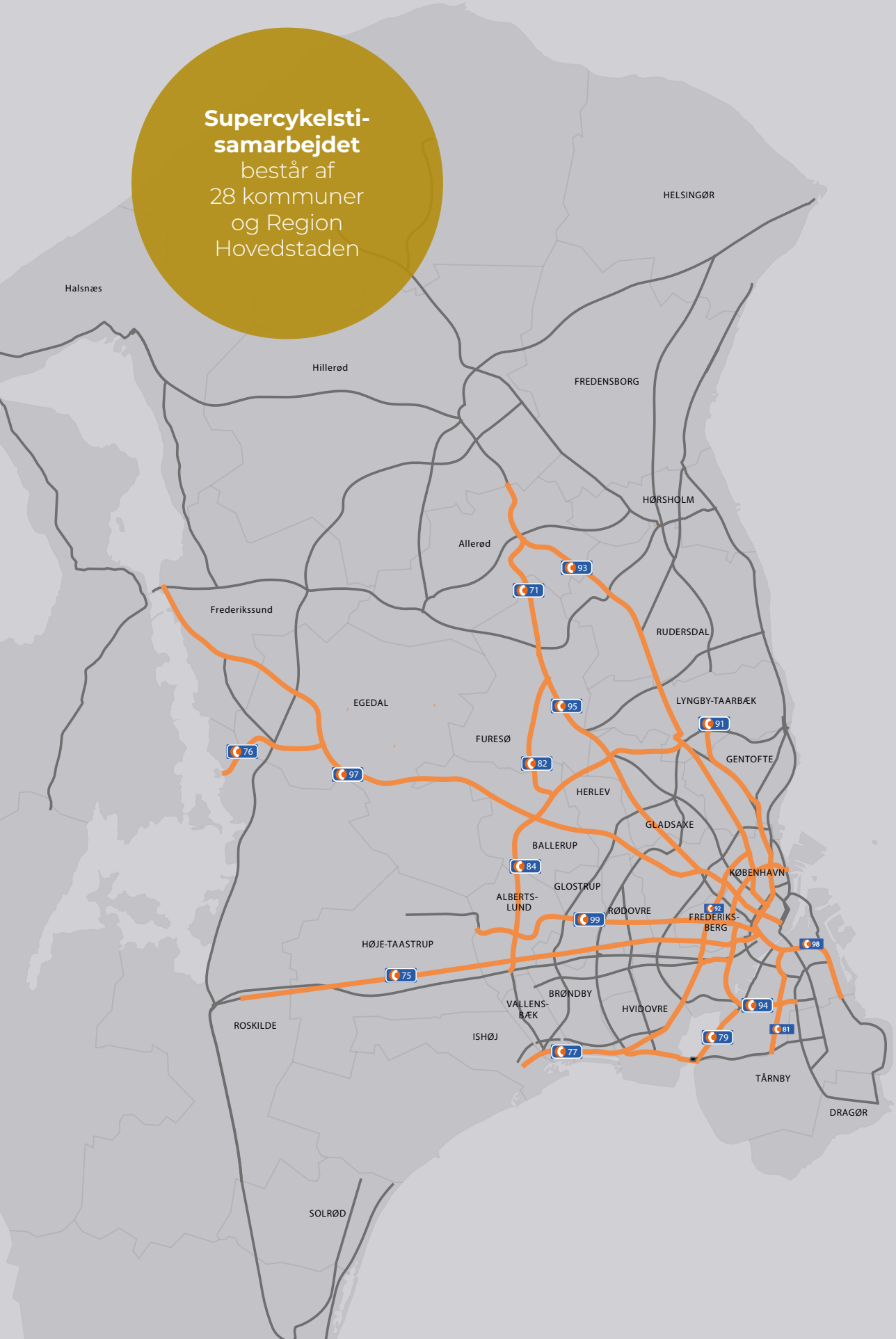
13 Hvad sker der i din hjerne, når du cykler?, www.vcta.dk, (hentet 01.2024).

14 Fysisk aktivitet og stillesiddende adfærd, Region Hovedstaden (2021).

15 Sundhedsfordele ved cykling, www.cykelvaeksthuset.dk, (hentet 01.2024).

16 Baggrundsnotat: Effekter af Cykling, Incentive for DI Transport, (2022).

17 Samfundet tjener 8,39 kr., hver gang du cykler én km i stedet for at tage bilen, www.trm.dk, (hentet 2024).


Supercykelsti-
samarbejdet
består af
28 kommuner
og Region
Hovedstaden
HELSINGØR
Halsnæs
Hillerød
FREDENSBORG
HØRSHOLM
Allerød
93
71
Frederikssund
RUDERSDAL
EGEDAL
95
LYNGBY-TAARBÆK
91
FURESØ
76
82
GENTOFTE
97
HERLEV
GLADSAXE
BALLERUP
84
KØBENHAVN
GLOSTRUP
ALBERTS-
LUND
RØDOVRE
99
92
FREDERIKS-
BERG
98
HØJE-TAASTRUP
75
BRØNDBY
VALLENS-
BÆK
HVIDOVRE
94
ROSKILDE
ISHØJ
81
79
77
TÅRNBY
DRAGØR
SOLRØD