

Pressemeddelelse

## **Rekordår: Over 40 % flere cyklister på supercykelstierne i 2020**

**Selvom cykeltrafikken på landsplan i flere år har været faldende, måles der år efter år stigninger i antal cyklister på hovedstadsregionens supercykelstier. I 2020 var stigningerne rekordhøje.**

Hvert år i september bliver der talt, hvor mange cyklister, der cykler på supercykelstierne i hovedstadsregionen. Tællingerne bruges til at sammenligne trafikken fra år til år og give en indikation af effekten af at etablere supercykelstier. Tællingerne er et supplement til de evalueringer, der laves af hver enkelt rute et år før etablering og 1-1,5 år efter åbning.

Evalueringerne af de første otte supercykelstier viser, at cykeltrafikken i gennemsnit stiger med 23 %, når en rute opgraderes til supercykelsti. Og den positive vækst bekræftes i de årlige cykeltællinger. Men i 2020 slog stigningen nye rekorder.

I 2020 blev der talt over 40 % flere cyklister på de første otte supercykelstier sammenlignet med et gennemsnit af cykeltrafikken talt i årene før.

Stigningerne på supercykelstierne vækker glæde i Region Hovedstaden, der sammen med 30 kommuner står bag Supercykelstisamarbejdet.

”Stigningerne på over 40 % på supercykelstierne er med til at understøtte, at investeringer i cykelinfrastrukturen virker. Samtidig ved vi fra supercykelstiernes samfundsøkonomiske analyse, at investeringerne betaler sig. Derfor er vi glade for at støtte op om et samarbejde, der ikke bare betaler sig selv hjem igennem flotte resultater, men også er med til at sikre bedre klima, mindre trængsel og ikke mindst en øget folkesundhed,” siger Sophie Hæstorp Andersen, Regionsrådsformand i Region Hovedstaden.

### **Samfundet tjener på hver cyklet kilometer**

Når der cykles én kilometer på en almindelig cykel, sparer samfundet 6,4 kr. Foregår cykelturen på elcykel sparer samfundet 3,8 kr. Gevinsterne ved de cyklede kilometer skyldes primært sundhedseffekterne af cyklingen. I Danmark, hvor fysisk inaktivitet er en stigende trussel, og hvor der er flere overvægtige end normalvægtige, virker cyklen som et oplagt redskab at fremme.

”Værdien af danskernes cykelture ligger især i sparede sundhedsmkostninger. Derfor er vi selvfølgelig meget interesserede i at fremme cykelpendling. Men også i et trængsels- og klimaperspektiv er der gevinster at hente, som gavner os alle. Derfor er vi som samfund nødt til at få flere til vælge cyklen. Det kræver flere investeringer i cykelinfrastruktur og bedre incitamentstrukturer for cykelpendlere, så det både bliver mere trygt og mere attraktivt at vælge cyklen,” siger Sophie Hæstorp Andersen.

For mange pendlere spiller arbejdspladsen en afgørende rolle i at gøre det nemmere og mere attraktivt at vælge cyklen. Der efterlyses derfor, sammen med flere investeringer, et større fokus på at forbedre incitamentstrukturer.

”I fremtiden vil kampen om pladsen på vejene være stor og vi har brug for, at så mange pendlere som muligt tager cyklen i hverdagen. Cykeltrafikken har været faldende på landsplan, men tallene fra

supercykelstierne viser, at det er muligt at vende udviklingen. Investeringer virker, og vi skal forbedre forholdene for cyklister landet over, hvis vi vil have vendt den nationale tendens. Men vi skal ikke stoppe der. Virksomheder skal inddrages i arbejdet med at øge cykelpendlingen, og vi skal have alle incitamenter bragt i anvendelse – også de skattemæssige,” siger Michael Svane, branchedirektør i DI Transport.

## FAKTA

### Sådan regnes tallene

Hvert år i september laves der cykeltællinger på de eksisterende supercykelstier. I 2020 er der talt på de otte første ruter, som er åbnet i henholdsvis 2012, 2013, 2016 og 2017.

I opgørelsen af stigningen i 2020 er der udregnet et gennemsnit af cykeltællingerne fra de enkelte ruter fra indvielsesår til 2019, som sammenlignes med tællingerne fra 2020. Der er målt stigninger på ruteniveau på mellem 26-56 %. På tværs af de otte første supercykelstier er stigningen i gennemsnit på 41,4 %.

### Tendens til stigning også før corona

Hvor meget corona har påvirket stigningerne på supercykelstierne er svært at fastslå, da cyklisterne kun bliver talt og ikke spurgt ind til hvorfor de cykler, hvad de gjorde før osv. Men på de permanente tællestationer på supercykelstinet ses der allerede i de første måneder af 2020 en tendens til stigning i cykeltrafikken samtidig med at vi ser tydelige udsving i forbindelse med nedlukningerne som følge af Corona.

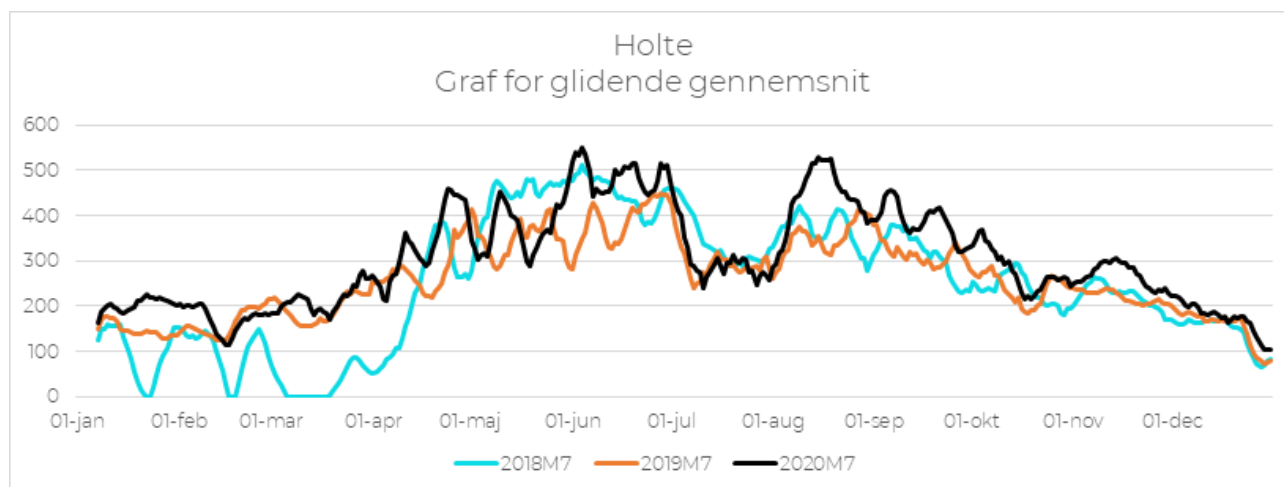


Fig. Udtræk af cykeltællinger fra cykelbarometer i Holte i 2018, 2019 og 2020. I udtrækket vises cykeltrafikken både i hverdage og weekender.

I udtrækket cykelbarometeret i Holte ses en stigning i januar og februar, som stagnerer i marts under første nedlukning, men som stiger lidt igen i april og i månederne efter (med dyk omkring helligdagene). Der er et tydeligt dyk i sommerferien, hvorefter cykeltrafikken stiger voldsomt i august. Stigningen fortsætter hen over efteråret trods ny nedlukning i september (med dyk omkring efterårsferien). I december nærmer cykeltrafikken sig niveauet for 2018 og 2019.

## FAKTABOKS

### Kortlægning af incitamentstrukturer for cykelpendlere

På Copenhagen Business School har en gruppe studerende undersøgt hvilke økonomiske incitamentstrukturer, der er for cykelpendling i Danmark i dag, og deres fordele og ulemper for arbejdsgivere og arbejdstagere. Samtidig har man kortlagt eksisterende incitamentstrukturer i udlandet og vurderet, hvad der skal til for at indføre lignende løsninger i Danmark. [Find rapporten her.](#)

”En gruppe studerende undrede sig over, at vi i Danmark, som er kendt som et førende cykelland, gør så lidt for at fremme cykelpendlingen og anerkende den samfundsmæssige værdi cyklen har. Derfor har de undersøgt, hvilke muligheder, der findes allerede, og hvordan man, med stor succes, gør i andre lande. Konklusionen er, at der er mange forskellige muligheder, og at vi har meget at lære fra udlandet,” siger Kristjan Jespersen, Associate Professor, CBS.

### Pressekontakter

#### Sekretariatet for Supercykelstier, Programleder Sidsel Birk Hjuler

Tlf. 40 49 70 66, [hy6p@tmf.kk.dk](mailto:hy6p@tmf.kk.dk)

#### Dansk Industri, Branchedirektør DI Transport Michael Svane

Tlf. 40 36 13 48, [misv@di.dk](mailto:misv@di.dk)

#### Region Hovedstaden, Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen

Via Mette Lyng Hansen, tlf. 45 40 16 93 76, [mette.lynge.reenberg.hansen@regionh.dk](mailto:mette.lynge.reenberg.hansen@regionh.dk)

### Billeder og mere information om supercykelstierne i hovedstadsregionen

<http://supercykelstier.dk/> og <https://supercykelstier.dk/download-pressefotos/>

Billeder krediteres: Supercykelstier Region Hovedstaden

### FAKTA om supercykelstierne i Region Hovedstaden

Supercykelstierne i Region Hovedstaden er et samarbejde mellem 30 kommuner og Region Hovedstaden om at skabe sammenhængende cykelinfrastruktur på tværs af kommunegrænserne i hele regionen. Supercykelstierne forbinder land og by og skal gøre det let, fleksibelt og trygt at vælge cyklen til og fra arbejde.

- Region Hovedstaden har i dag 174 km supercykelsti fordelt på ni ruter. I 2045 vil der være over 850 km supercykelsti fordelt på over 60 supercykelstier.
- På Region Hovedstadens supercykelstier pendles der hver dag 400.000 km på cykel, svarende til 10 gange rundt om jorden eller 100 Tour de France-løb.
- Den gennemsnitlige turlængde på supercykelstierne er 11 km pr. tur. På nogle ruter er gennemsnits-turlængden knap 15 km pr. tur. 55 % af alle beskæftigede pendlere bosat i Region Hovedstaden har 10 km eller derunder til sin arbejdsplads. I hele Danmark er det 47 % af alle beskæftigede pendlere, som har 10 km eller derunder.
- Når en rute opgraderes til supercykelsti, stiger antallet af pendlere på ruten i gennemsnit 23 %. I gennemsnit kommer 14 % af de nye pendlere fra bilen.
- Supercykelstierne er ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Ifølge den [samfundsøkonomiske analyse af supercykelstierne \(fra 2018\)](#), der er lavet for det samlede net af supercykelstier på dengang 750 km, har supercykelstierne et samfundsøkonomisk afkast på 11 pct., hvilket svarer til 5,7 mia. kr. Efter de opdaterede enhedspriser er den interne rente [estimeret til at være mellem 25-28 %](#).