

SUPER
CYKELSTIER



Tag cyklen på arbejde

Sundt, nemt og sikkert



Referenceliste

- Samfundsøkonomisk analyse af supercykelstierne, 2018, Incentive.
- Region Hovedstadens Cykelregnskab, 2016, Region Hovedstaden.
- Trafikken på vejene – Trafikindikatorer 4. kvartal 2017, Vejdirektoratet.
- Sundhedsprofil for Region Hovedstaden og kommuner 2017 – Sundhedsadfærd og risikofaktorer (sammenfatning), 2018 Center for Klinisk Forskning og Forebyggelse.
- Undersøgelse vedr. bilisters adfærd og holdninger relateret til bilkørsel i Region Hovedstaden, 2016, Københavns Kommune.
- Visionsplan Supercykelstier 2017-2045, 2018, Sekretariatet for Supercykelstier.
- Supercykelstier Koncept 2.0 – Planlægning, udformning og drift, 2017, Sekretariatet for Supercykelstier.
- All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. Archives of Internal Medicine Vol 160. 2000, Andersen, Schnohr, Schroll & Hein.
- Samfundsøkonomisk analyse - forudsætninger og resultater for analyse af København-Ringsted løsningsforslag, 2009, Trafikstyrelsen.
- Samfundsøkonomisk analyse af en fast forbindelse over Femern Bælt, 2015, Transportministeriet.
- Udbygning af E20 Fynske Motorvej mellem Nr. Aaby og Odense V., 2017, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.
- Rute 18 Motorvej Herning-Holstebro og vejforbindelse til Gødstrup – VVM-redegørelse. Sammenfattende rapport, 2012, Vejdirektoratet.
- Cityringen – Udredning om afgrening til Nordhavnen, 2011, Metroselskabet I/S & By og Havn I/S.
- Evaluering af alle supercykelstier 2012-2018. Alle evalueringsrapporter af henholdsvis COWI og ViaTrafik findes under hver rute her: <https://supercykelstier.dk/ruter-grid/>
- DSB – Tal om togrejser. Findes her: <https://www.dsb.dk/om-dsb/virk-somheden/rapporter-og-regnskab/data-om-togrejser/>

Indhold

- 04** Supercykelstier giver gevinster til alle
- 06** Et unikt, tværkommunalt samarbejde
- 08** Målsætning
- 10** Supercykelstierne – en ny kategori af infrastruktur
- 12** Definitionen på en supercykelsti
- 14** Supercyklisten er ... helt almindelig
- 16** Supercykelstier og samfundsøkonomi
- 18** Nettet tager form

Supercykelstier giver gevinster til alle

Et samlet supercykelstinet vil mindske trængslen, øge folkesundheden, nedbringe sundhedskostningerne og give renere luft og bedre lokalmiljø til hovedstadsregionen.

Alle vinder med supercykelstierne

Region Hovedstaden er den region i Danmark med flest indbyggere, og flere og flere flytter til. Mange skal deles om pladsen til og fra arbejde.

I Danmark er biltrafikken stadig stigende. I hovedstadsregionen spildes der, hvad der svarer til 22.000 fuldtidsstillinger årligt i bilkø, og CO₂-udledningen er steget med 15 % siden 2012. Samtidig lever en fjerdedel af regionens borgere ikke op til WHO's minimumsanbefaling for fysisk aktivitet.

Cyklen som transportmiddel fylder mindre i trafikken, udleder ikke CO₂ og er en effektiv måde at få

indlagt dagens motion i den nødvendige transport til og fra arbejde.

Derfor er 27 kommuner og Region Hovedstaden gået sammen om at skabe supercykelstierne, en cykelinfrastruktur der gør det let, fleksibelt og trygt at vælge cyklen til og fra arbejde. Supercykelstierne afhjælper trængsel, mindsker spildtid, styrker den enkeltes sundhed og sparer byerne i regionen for store mængder CO₂ og NO_x.

Kort fortalt giver cykelpendling gevinster til alle. Det er sundt, nemt og sikkert – og cyklisme skaber et rigere og sundere samfund.



27

Kommuner og
Region Hovedstaden
i et unikt samarbejde
om bedre cykelruter
til pendlere



Et unikt, tværkommunalt samarbejde


Trafikken holder sig ikke inden for kommunegrænserne. Hvis vi skal have flere til at vælge cyklen til og fra arbejde, er det derfor nødvendigt at samarbejde på tværs af kommunegrænser om at skabe sammenhængende cykelruter i regionen.

En indsats for at fremme pendling på cykel i hovedstadsregionen kræver, at cykelforholdene er prioriteret højt, uanset hvilken kommune man cykler igennem.

27 kommuner og Region Hovedstaden er derfor gået sammen om at etablere gode cykelforbindelser på tværs af kommunegrænserne. Samarbejdet om supercykelstierne er forankret i et sekretariat,

der faciliterer samarbejdet mellem kommunerne og er støttet af Region Hovedstaden. Planlægning, anlæg og finansiering af ruterne sker i de enkelte kommuner – ofte med støtte fra staten.

I dag er 19 kommuner koblet sammen via otte etablerede supercykelstier. Visionen er at binde kommuner og regionen sammen med i alt 45 supercykelstier.

A person wearing a black jacket and a backpack is riding a bicycle on a paved road. To the left is a tall, dark metal fence. To the right is a sidewalk made of grey cobblestones, with a street lamp and trees, some of which are in bloom. The sky is blue with white clouds.

**68 %
mener**

at det er "vigtig"
eller "meget vigtigt"
at forbedre forholdene
for cyklister i Region
Hovedstaden

23 %

gennemsnitlig stigning i antallet af cykelpendlere på de otte etablerede supercykelstier

14 %

af de nye cyklister på supercykelstierne valgte tidligere bilen



Målsætning

Målsætningen er, at Region Hovedstaden skal være verdens bedste cykelregion. Derfor består supercykelstinet af sammenhængende cykelpendleruter i høj kvalitet, der forbinder boligområder, arbejdspladser og kollektive trafikknudepunkter på tværs af kommunegrænser, så det bliver lettere for pendlere at vælge cyklen.

Supercykelstierne skal

- 1 Forbinde hovedstadsregionens kommuner i et cykelrutenet af høj kvalitet
- 2 Yde et højt serviceniveau til cyklisterne
- 3 Udvikle nyskabende løsninger, som gør det nemmere at vælge cyklen
- 4 Øge antallet af pendlere, der cykler dagligt på strækninger mellem 5-30 kilometer



Togpendlere
pendler i
gennemsnit
12 km i Region
Hovedstaden

Den
gennemsnitlige
turlængde på
supercykelstierne
er **11 km**

Hver 9.
cykeltur tages i
kombination med
bus eller tog

Supercykelstierne – en ny kategori af infrastruktur

Regionens borgere skal vide, hvad supercykelstierne står for. Ligesom de ved med s-tog, metro og motorvej. Derfor har supercykelstierne et fælles koncept, som pendlere på cykel kan genkende og forholde sig til, og som er ensartet uafhængigt af ruter og kommunegrænser.

Følg det orange C

En supercykelsti skal opfylde en række specifikke kvalitetskrav, give cykelpendlere særlige fordele, sikre fremkommelighed og have samme visuelle udtryk på alle ruter. Derfor er der synlig skiltning og information langs alle supercykelstier, der gør det let at orientere sig, så supercyklisterne bare skal følge det orange C.

Mulighed for kombinationsrejser

De færreste benytter udelukkende ét transportmiddel. Derfor arbejder supercykelstierne også for at sikre bedre vilkår for pendlere, uanset om de kombinerer cykelturen med andre transportformer eller om de cykler hele vejen til arbejde.



Supercykelstier i hele Europa

Supercykelstierne skal være en ny kategori af infrastruktur på lige fod med f.eks. motorveje og jernbaner. Men det er ikke kun i hovedstadsregionen, at der er interesse for supercykelstier. Der ligger et stort potentiale i at udbrede supercykelstiforbindelserne til naboregionerne såvel som til resten af Europa.

Fietssnelwege, Radschnellwege, cycle highways. Supercykelstier som fænomen er kommet for at blive og er ved at blive planlagt og anlagt i mange europæiske regioner.

Derfor arbejder supercykelstierne hele tiden på at styrke internationale samarbejder og vidensdele med andre europæiske supercykelstiinitiativer, så supercykelstier kan udbygges til gavn for cykelpendlere i hele Europa.

Definitionen på en supercykelsti

For at få kvalitetsstempet *supercykelsti* i Region Hovedstaden skal en rute leve op til fire kvalitetsmål.

Supercykelstiernes fire kvalitetsmål

- 1 Tilgængelighed**

Supercykelstierne skal forbinde koncentrationer af arbejdspladser, studiepladser og boliger samt give adgang til kollektive trafikknudepunkter. De skal hænge sammen, forbinde alle kommuner og være nemme at finde for pendlerne.
- 2 Fremkommelighed**

Supercykelstierne skal give pendlerne den hurtigst mulige vej mellem bolig og arbejde eller studier. De skal være så direkte som muligt, med så få forhindringer som muligt og med plads til at holde sit eget tempo blandt andre cykelpendlere.
- 3 Komfort**

Supercykelstierne skal gøre cykelturen til og fra arbejde eller studie til en behagelig oplevelse for pendlerne. Stierne skal have jævn belægning, høj grad af vedligehold, tilbyde ekstra service og give mulighed for gode cykeloplevelser.
- 4 Sikkerhed og tryghed**

Supercykelstierne skal øge trygheden for pendlerne og sikre gode forhold, der mindsker risikoen for ulykker på cykelstierne.



Følg C'et



Supercyklisten er ... helt almindelig

Supercyklister cykler langt. En gennemsnitstur på supercykelstierne er 11 kilometer. Men selvom de cykler virkelig langt, er supercyklisterne helt almindelige.

Motion er primær motivation

Selvom cykelpendling ikke altid er den hurtigste transportform, er den for mange cykelpendlere på supercykelstierne alligevel den mest tidseffektive. Den primære grund til at mange tager cyklen på de lange distancer er nemlig, at de får deres daglige motion lagt ind som en del af den nødvendige transport. Samtidig får de frisk luft og tid til at koble af.

Ligesom tog- og bilpendlere, kender pendlere, som cykler langt, ikke nødvendigvis de lokalområder, de cykler igennem. De cykler en rute frem for en tur. Det stiller store krav til rutens sammenhæng og fremkommelighed. Derfor er supercykelstierne planlagt, så de tilbyder den mest direkte rute med

så få stop som muligt for at sikre en ensartet fremkommelighed.

Arbejdspladsen spiller en stor rolle

Som supercyklist rækker cykelturen ofte ind i tiden både før og efter den daglige tur til og fra arbejde. En cykelpendler skal måske pakke skiftetøj i rygsækken, lade sin elcykel op om aftenen og inden fyraften eller tage bad på arbejdspladsen før mødetid. Derfor spiller virksomhederne en stor rolle i at gøre det nemmere for medarbejderne at tage cyklen til arbejde. F.eks. ved at forbedre cykelforholdene på arbejdspladsen eller endda igangsætte cykelfremmende tiltag, så endnu flere medarbejdere bliver klar til at tage skiftet fra passiv til aktiv transport.

Mød en cykelpendler

"Det har været så dejligt med den elcykel. Der har ikke været nogle problemer med modvind eller noget, og jeg har slet ikke haft lyst til at tage toget nogle dage. At cykle til arbejde er jo den mest oplagte måde at få motion på. Samtidig kan jeg køre og høre PI, mens jeg cykler, så jeg bliver opdateret der. Det betyder meget for mig."

Efter 1 måned

på elcykel

27 km

til arbejde

5 år


reduceret kropsalder

24,4 til 23,4

reduceret BMI



Mette, 49 år. Testede en elcykel i en måned og købte derefter sin egen. Hun bor i Allerød, cykler 27 km til Frederiksberg.



"Når man har passeret de 40, så skal man gøre noget for at holde sig i form og så er det super praktisk og tidseffektivt, når man lever et forstadsliv med børn"
(Carsten)

"Nu hvor jeg har skiftet bilen ud med elcykel, ved jeg, at det tager en halv time, og det kan jeg regne med, for det er mig selv, der bestemmer"
(Signe)

Pendlere vælger cyklen fordi:

- De får motion og frisk luft
- De oplever at få mere tid i hverdagen, fordi træningen er klaret
- Det er nemmere at parkere
- Det er billigere end at tage bilen

Pendlere i bil vil overveje cyklen, hvis:

- De får bedre cykelforhold med færre stop, bedre plads og sikkerhed
- De får ekstra komfort og service langs ruten
- De får bedre cykelforhold på arbejdspladsen (f.eks. bad, omklædning og parkering)
- Hvis de havde en elcykel



Supercykelstier og samfundsøkonomi



En ny samfundsøkonomisk analyse af potentialet af det samlede supercykelstinet viser, at en investering i cykelinfrastruktur og supercykelstier har mange økonomiske fordele, som kommer hele samfundet til gode. Ved en fuld investering i det samlede net af supercykelstier vurderes supercykelstierne at give et samfundsøkonomisk overskud på 5,7 mia. kr.

At tage cyklen til og fra arbejde og uddannelse er ikke bare godt for cykelpendlere, det er også godt for dem som fortsat vælger bil, bus eller tog – og for samfundet som helhed.

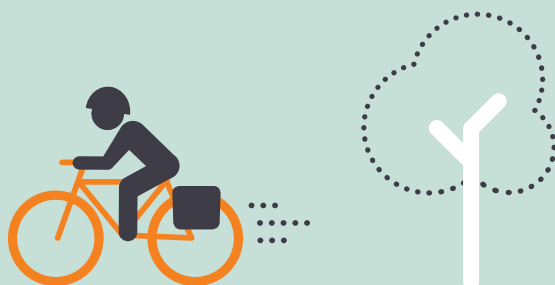
92 %

mindre CO₂ udledning ved skift fra bil til cykel

- 1.500

tons CO₂ årligt*

Cyklen kan bidrage til at nå **11 ud af FNs 17 verdensmål**

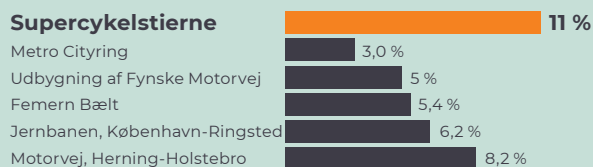


Samfundsøkonomiske gevinster

5,7 mia. kr.

samfundsøkonomisk overskud

Intern forrentning



40.000

færre sygedage om året*

30 %

lavere dødelighed for voksne,
der cykler hver dag

1 mio.

færre bilture om året*

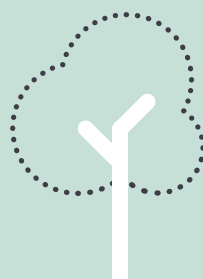
6 mio.

ekstra cykelture om året

27 kommuner

45 ruter

746 km



30 %

flere pendlerture i bil – hvis vi ikke
cyklede i Region Hovedstaden



*tallene gælder for det samlede net af supercykelstier

Nettet tager form

I dag er otte supercykelstier etableret, otte er på vej og visionen er at supercykelstinettet i hovedstadsregionen skal bestå af 45 ruter. I alt 746 km supercykelsti.

Den første supercykelsti, Albertslundruten, åbnede i 2012. Farumruten blev indviet i 2013, Ishøjruen i 2016 og de seneste fem ruter; Allerødruen, Frederikssundruen, Indre Ringrute, Ring 4-ruten og Værløseruten åbnede alle i 2017. Frem til 2022 vil supercykelstinettet vokse med yderligere otte nye ruter.

Visionen

Visionen er et supercykelstinet på i alt 45 ruter. Nogle af dem vil primært bestå af opgraderinger af eksisterende cykelstier, mens nogle af ruterne vil være helt nye anlæg. Der er ruter, der vil løbe langs

det eksisterende vejnet samt ruter, der vil løbe i eget tracé. I visionsplanen er der fokus på den langsigtede planlægning og de muligheder, som vil opstå i et 10-, 15-, og 30-års sigte. En prioritering af etableringen af ruterne vil derfor ske i supercykelstisamarbejdet i takt med et nettet udrulles.

Den samlede investering i supercykelstinettet forventes af være 2,2 mia. kr. frem mod 2045.

Nettet af supercykelstier er afgørende for, at Region Hovedstaden bliver verdens bedste cykelregion.

Supercykelstierne vokser



Se ruterne
på digitalt kort
www.supercykelstier.dk



- Eksisterende ruter
- Finansierede ruter
- Øvrige planlagte ruter



Albertslund
Kommune



Allerød
Kommune



Ballerup
Kommune



Brøndby
Kommune



Dragør
Kommune



Egedal
Kommune



Fredensborg
Kommune



Frederiksberg
Kommune



Frederikssund
Kommune



Furesø
Kommune



Gentofte
Kommune



Gladsaxe
Kommune



Glostrup
Kommune



Helsingør
Kommune



Herlev
Kommune



Hillerød
Kommune



Hvidovre
Kommune



Høje-Taastrup
Kommune



Hørsholm
Kommune



Ishøj
Kommune



Københavns
Kommune



Lyngby-Taarbæk
Kommune



Rudersdal
Kommune



Rødovre
Kommune



Roskilde
Kommune



Tårnby
Kommune



Vallensbæk
Kommune



Region
Hovedstaden

