

Borgmestermøde i Supercykelstisamarbejdet

31. oktober 2019





Transportminister Benny Engelbrecht blev overrakt en deklaration fra 26 borgmestre og en regionrådsformand på vegne af Supercykelstisamarbejdet.

På billedet ses fra venstre, bagerste række: Ishøj Kommune, borgmester, Ole Bjørstorp (A). Albertslund Kommune, formand for Miljø- & Byudvalget, Leif Pedersen (F). Egedal Kommune, borgmester, Karsten Søndergaard (V). Fredensborg Kommune, borgmester, Thomas Lykke Pedersen (A). Region Hovedstaden, formand for trafikudvalget, Jens Mandrup (F). Furesø Kommune, formand for Natur, Miljø og Grøn omstilling, Lene Munch-Petersen (A). Helsingør Kommune, formand for By-, Plan- og Miljøudvalget, Christian Holm Donatzky (R). Rudersdal Kommune, borgmester, Jens Iwe (V). Fra venstre midterste række: Hvidovre Kommune, borgmester, Helle Moesgaard Adelborg (A). Tårnby Kommune, borgmester, Allan S. Andersen (A). Brøndby Kommune borgmester, Kent Max Magelund (A). Albertslund Kommune, formand for Miljø- & Byudvalget, Leif Pedersen (F). Hillerød Kommune, næstformand for Arkitektur-, Byplan- og Trafikudvalg, Mie Lausten (A). Lyngby-Taarbæk Kommune, formand for Teknik- og Miljøudvalget, Sigurd Agersnap (F). Gentofte Kommune, formand for Teknik- og Miljøudvalget, Karen Riis Kjølbye (C). Gladsaxe Kommune, næstformand for Trafik- og Teknikudvalget, Jakob Skovgaard Koed (A). Frederikssund Kommune, borgmester, John Schmidt Andersen (V). Fra venstre første række: Allerød Kommune, borgmester, Karsten Längerich (V). Regeringen, transportminister, Benny Engelbrecht (A). Københavns Kommune, teknik- og miljøborgmester, Ninna Hedeager Olsen (Ø). Roskilde Kommune, borgmester, Tomas Breddam (A).

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Formål: Skabe et net af cykelpendleruter af høj kvalitet på tværs af kommunegrænser for at få flere til at vælge cyklen til arbejde – også på de længere distancer.

Samarbejde: 27 kommuner støttet af Region Hovedstaden.

Vision: 40 ruter = 680 km supercykelsti i 2030
45 ruter = 750+ km supercykelsti i 2045

Status: 8 ruter er etableret og binder 19 kommuner sammen.

Resultater: På de etablerede supercykelstier er den gennemsnitlige stigning i cykeltrafikken 23% og 14% af de nye cyklister tog tidligere bilen. Pendlerne cykler langt: i gennemsnit 11 km per tur.

Økonomi: Supercykelstierne er ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Et fuldt udbygget supercykelstinet koster 2,2 mia. kr. og har et samfundsøkonomisk afkast på 5,7 mia. km svarende til en intern rente på 11%. 70% af de samfundsøkonomiske gevinster tilfalder staten.

Borgmestermøde i Supercykelstisamarbejdet den 31. oktober 2019

"Der er gode ideer. Og supergode ideer. Tallene fra ti år med supercykelstierne gør det rimeligt at placere dem i den sidstnævnte kategori."

[Politiken, 8. november 2019: Supercykelstier får flere til at tage jernhesten og opgive bilen](#)

27 kommuner og Region Hovedstaden står bag Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen, Danmarks største og mest ambitiøse tværkommunale samarbejde om cykelinfrastruktur. Og torsdag den 31. oktober bød værterne Ninna Hedeager Olsen, teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune, Karsten Längerich, borgmester i Allerød Kommune og Tomas Breddam velkommen til borgmestre, udvalgsformænd og -næstformænd i Supercykelstisamarbejdet, hvor transportministeren også deltog.

Til mødet blev samarbejdets 10-års jubilæum og flotte resultater, som er samlet i verdens første [Supercykelsti-cykelregnskab](#), fejret. Samarbejdets udvikling de næste ti år blev drøftet, og transportministeren fik overrakt en fælles deklaration med tre anbefalinger fra 26 borgmestre og en regionrådsformand på vegne af Supercykelstisamarbejdet:

Transportministeren opfordres til, at:

1. sikre en langsigtet og målrettet udvikling af dansk cykelinfrastruktur med en fast national cykelpulje.
2. styrke kommunernes samarbejde om at løfte den regionale cykelinfrastruktur og det tværkommunale samarbejde.
3. skabe incitamenter til fremme af cykelpendling – for arbejdstager og arbejdsgiver.

[\(Læs hele deklarationen her\)](#)

Betydningen af deklarationens tre anbefalinger blev sat i perspektiv af Jette Gotsche, landsformand i Cyklistforbundet, Michael Svane, branchedirektør i DI Transport og Ditte Clausen, CSR og Public Affairs-Manager i KMD. Alle tre understregede vigtigheden af anbefalingerne og deres opbakning til dem.

Mødets tre værter Ninna Hedeager Olsen, Karsten Längerich og Tomas Breddam overrakte deklarationen til transportminister Benny Engelbrecht, som kvitterede positivt ved overrækkelsen:

"Det er ikke kun i hovedstadsområdet, at cykling er vigtigt, det er det i hele landet. At tage et par kilometer til arbejde på cykel er der relativt mange, der gør. Men hvis vi for alvor skal ændre noget på vores klima-, sundheds- og trængselsudfordringer, skal cykling også være attraktivt på de længere afstande."

"Så det er et fantastisk vigtigt stykke arbejde, som Supercykelstisamarbejdet og de 27 borgmestre har kastet sig ud i med nogle virkelig flotte resultater og anbefalinger, som kan indgå i de kommende drøftelser om en investeringsplan. For vi skal tage de nødvendige miljø- og klimahensyn, når vi planlægger fremtidens infrastruktur, og det kræver investeringer i cyklisme."

- Transportminister, Benny Engelbrecht

[Politiken Byrum, 5. november 2019: Anbefaling fra 26 kommuner: Staten skal styrke cykling på tværs af kommuner](#)

Efter overrækkelsen af deklarationen blev der åbnet op for en fælles drøftelse af, hvordan kommunerne kan understøtte de tre anbefalinger til transportministeren, samt hvordan Supercykelstisamarbejdet skal udvikle sig de næste ti år – og hvad det kræver. Pointer fra drøftelsen er blevet opsamlet i følgende:

Pointer fra drøftelse på borgmestermødet i Supercykelstisamarbejdet 2019

- Hvordan kan kommunerne understøtte de tre anbefalinger til transportministeren?
- Hvordan skal Supercykelstisamarbejdet udvikle sig de næste 10 år – og hvad kræver det?

Supercykelstierne skal sikre gode koblinger til offentlig transport

Der er behov for:

- fortsat fokus på koblingen til offentlig transport, f.eks. gennem:
- Supercykelstoppesteder: Stoppesteder med bedre cykelparkeringsforhold ved de gode knudepunkter for offentlig transport.
- at sikre nem adgang med cykel ved stationerne både i forhold til adgang til perroner og nemme krydsninger over/under stationer.
- at få cykeltransport ind i Rejseplanen og mulighed for at vælge længere distancer på cykel.
- Park and Ride-anlæg.

Supercykelstierne skal arbejde for bedre cykelparkeringsforhold

Der er behov for:

- mere fokus på bedre og fremtidssikret cykelparkering. Gode, dyre cykler (el, racer, speed pedelec mm.) kræver ordentlige parkeringsforhold og faciliteter, der kan binde knudepunkter sammen. Det er særligt vigtigt ved stationer!

Supercykelstierne skal arbejde helhedsorienteret og på tværs af organisationer

Der er behov for:

- at huske supercykelstierne i andre anlægsprojekter.
- at tænke helhed i planlægningen med alle interessenter og samarbejde med andre instanser og organisationer, som metroen, Vejdirektoratet, DSB, Movia, Rejseplanen m.fl.
- at tænke udviklingen af supercykelstierne sammen med nye projekter, som f.eks. Letbanen Ring 3.
- at have øje for turismeperspektivet, der kan være gode synergimuligheder.

Supercykelstierne skal alle have en høj, fælles standard, der lever op til kvalitetsmålene – hele vejen

Der er behov for:

- at arbejde med helheden for øje: Hele cykelturen fra A til B igennem flere kommuner.
- god asfalt og belysning. Det er alfa omega og får flere op på cyklen og ud på stierne (også andre trafikanter).
- bedre samarbejde om drift på tværs af kommunegrænserne, herunder også belysningen på den samlede rute.
- smart og miljøvenlig belysning, som sikrer cykelpendling hele året rundt.
- at indtænke ny, nyttig teknologi (eksempel: en chip på børns cykelhelme, hvor lys tænder, når de cykler forbi).
- at sikre stier med cykelvenlige og cykelsikre krydsninger, hvor cyklisten ikke skal stoppe og trække.

Supercykelstierne skal arbejde for flere fyrtårnsprojekter i hele regionen

Der er behov for:

- faciliteter og ruter af høj kvalitet. Der bør være fyrtårnsprojekter i hele regionen - ikke kun København.
- at faciliteterne er gode nok, for så kommer folk. Prioriter de store anlæg!

Kommunerne skal inddrages på politisk niveau ved etableringen af nye ruter

Der er behov for:

- inddragelse på politisk niveau ved planlægning og etablering af nye ruter.
- at kommunerne selv sikrer lokal infrastruktur, og staten er med til at sikre den regionale sammenhæng.
- at kommunerne står sammen og prioriterer de tværkommunale forbindelser - og får hjælp fra staten.
- så stor en statslig cykelpulje som muligt.



Supercykelstierne skal imødekomme elcykler og sikre, at infrastruktur er sikker for alle brugere

Der er behov for:

- flere elcykler – og at udnytte potentialet i at få flere til at cykle oftere og længere.
- at sikre at infrastrukturen matcher brugerne og de forskellige typer cyklisters behov.
- at understøtte udbredelsen af elcyklen.
- at finde ud af om cykelstierne er gearret til fremtidens cykler.

Supercykelstierne skal arbejde på flere ruter på tværs af fingerplanen og i grønne omgivelser

Der er behov for:

- at udvide rutenettet fra det meget direkte fokus til også at fokusere på gode "smutveje" på tværs af fingrene og i lommer væk fra trafikken. Nettet skal flette fingre med fingerplanen og gå på tværs.
- flere stier direkte i eget trace – væk fra vejnettet.
- mere fokus på den rekreative værdi af cykelpendling.

Supercykelstierne skal arbejde mere aktivt med adfærd og få etableret de gode vaner tidligt

Der er behov for:

- at få flere til at cykle. Det handler dels om infrastruktur men også om adfærd.
- at starte, når de er små (børn) – de gode vaner hænger ved!
- at fange de unge cyklende med adfærds-kampagner på skoler – de virker!
- få alle borgere med fra starten – eksempel: løbehjulskonkurrence og mini-OL.
- bilfrie zoner omkring skoler.

Supercykelstierne skal arbejde sammen med virksomhederne om cykelfremme

Der er behov for:

- at inddrage og samarbejde med virksomheder om at fremme cykelpendling – eksempel: test-en-elcykel.
- at bruge medarbejdere som de gode forbilleder.
- at give virksomhederne mulighed for at hjælpe deres medarbejdere med at vælge cyklen.

Hvad er status i 2030? – ambitioner og visioner:

- Rutenettet er færdigt! Det er også en statslig opgave, fordi det er så billigt et projekt, at staten ikke kan sige nej.
- Vi har fået flere fyrtårnsprojekter (f.eks. broer) i hele regionen.
- Vi har en fælles høj og ensartet standard på hele nettet! Som bruger ved du, hvad du får!
- Vi har sikret plads til alle brugerne – både cyklister, gående, rekreative brugere osv. Og vi har sikret adskillelse af de forskellige trafikanttyper, så det opleves trygt og sikkert for alle.
- Vi har dannet arbejdsgrupper internt i samarbejdet på ruteniveau, så vi planlægger sammen også på politisk niveau!
- Vi har fortsat en fælles timing om etableringen af nye ruter.
- Vi husker at inddrage og kigge på omgivelserne, når vi laver nye ruter, så vi sikrer ordentlige, logiske/intuitive forhold for alle (minus stå-af-og-træk-løsninger eller stop og tryk for grønt).
- Vi har lagt supercykelstierne rigtigt.
- Vi har fået alle kommunerne med – også dem i de andre regioner!
- De 45 ruter er færdige – og de er løftet i fællesskab. Kommunalt (lokalt) men også statsligt (regionalt)!
- Vi har fået statslig medfinansiering!

Supercykelstisamarbejdets to anbefalinger til eventuelt kommende Supercykelstisamarbejde i Østjylland:

- Få et fælles, koordinerende og faciliterende sekretariat – det er alfa omega for at løfte opgaven på tværs og sikre fælles fremdrift.
- Sæt ikke bare logoer på asfalt: Levér noget mere! Lav bedre infrastruktur!

