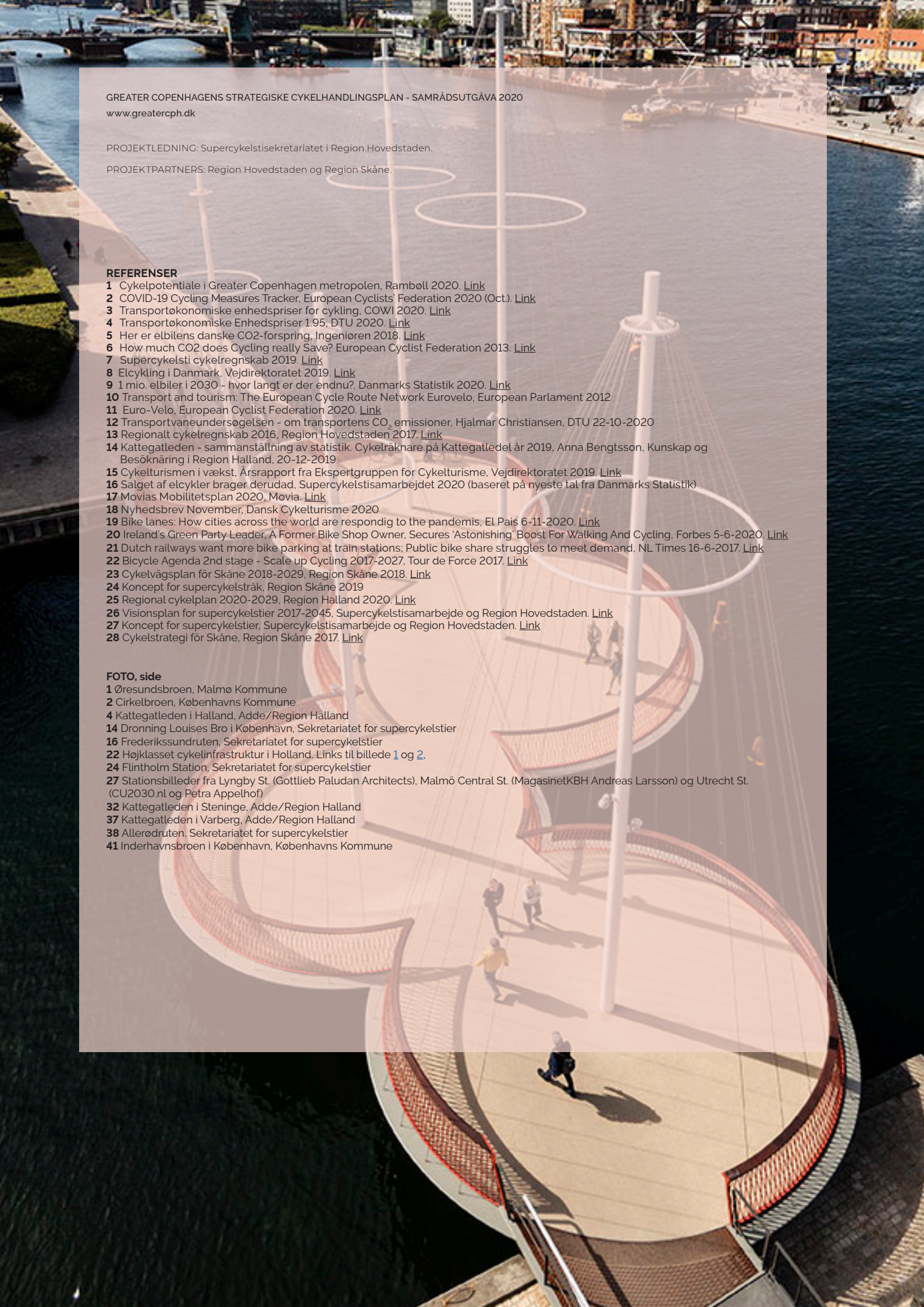
GREATER COPENHAGEN

SAMRÅDSUTGÅVA 2020

Strategisk cykelhandlingsplan **från ledande cykelmetropol til världens bästa**

GREATER COPENHAGEN



GREATER COPENHAGENS STRATEGISKE CYKELHANDLINGSPLAN - SAMRÅDSUTGÅVA 2020
www.greatercph.dk

PROJEKTLEDNING: Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden.

PROJEKTPARTNERS: Region Hovedstaden og Region Skåne.

REFERENSER

1 Cykelpotentiale i Greater Copenhagen metropolen, Rambøll 2020. Link
2 COVID-19 Cycling Measures Tracker, European Cyclists' Federation 2020 (Oct.). Link
3 Transportøkonomiske enhedspriser for cykling, COWI 2020. Link
4 Transportøkonomiske Enhedspriser 1.95, DTU 2020. Link
5 Her er elbilens danske CO2-forspring, Ingeniøren 2018. Link
6 How much CO2 does Cycling really Save? European Cyclist Federation 2013. Link
7 Supercykelsti cykelregnskab 2019. Link
8 Elcykling i Danmark, Vejdirektoratet 2019. Link
9 1 mio. elbiler i 2030 - hvor langt er der endnu?, Danmarks Statistik 2020. Link
10 Transport and tourism: The European Cycle Route Network Eurovelo, European Parlament 2012
11 Euro-Velo, European Cyclist Federation 2020. Link
12 Transportvaneundersøgelsen - om transportens CO_2 emissioner, Hjalmar Christiansen, DTU 22-10-2020
13 Regionalt cykelregnskab 2016, Region Hovedstaden 2017. Link
14 Kattegatleden - sammanställning av statistik. Cykelräknare på Kattegatledel år 2019, Anna Bengtsson, Kunskap og Besöknäring i Region Halland, 20-12-2019
15 Cykelturismen i vækst, Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme, Vejdirektoratet 2019. Link
16 Salget af elcykler brager derudad, Supercykelstisamarbejdet 2020 (baseret på nyeste tal fra Danmarks Statistik)
17 Movias Mobilitetsplan 2020, Movia. Link
18 Nyhedsbrev November, Dansk Cykelturisme 2020
19 Bike lanes: How cities across the world are respondig to the pandemis, El Pais 6-11-2020. Link
20 Ireland's Green Party Leader, A Former Bike Shop Owner, Secures 'Astonishing' Boost For Walking And Cycling, Forbes 5-6-2020. Link
21 Dutch railways want more bike parking at train stations; Public bike share struggles to meet demand, NL Times 16-6-2017. Link
22 Bicycle Agenda 2nd stage - Scale up Cycling 2017-2027, Tour de Force 2017. Link
23 Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029, Region Skåne 2018. Link
24 Koncept for supercykelstråk, Region Skåne 2019
25 Regional cykelplan 2020-2029, Region Halland 2020. Link
26 Visionsplan for supercykelstier 2017-2045, Supercykelstisamarbejde og Region Hovedstaden. Link
27 Koncept for supercykelstier, Supercykelstisamarbejde og Region Hovedstaden. Link
28 Cykelstrategi för Skåne, Region Skåne 2017. Link

FOTO, side

1 Øresundsbroen, Malmø Kommune
2 Cirkelbroen, Københavns Kommune
4 Kattegatleden i Halland, Adde/Region Halland
14 Dronning Louises Bro i København, Sekretariatet for supercykelstier
16 Frederikssundruten, Sekretariatet for supercykelstier
22 Højklasset cykelinfrastruktur i Holland. Links til billede 1 og 2,
24 Flintholm Station, Sekretariatet for supercykelstier
27 Stationsbilleder fra Lyngby St. (Gottlieb Paludan Architects), Malmö Central St. (MagasinetKBH Andreas Larsson) og Utrecht St. (CU2030.nl og Petra Appelhof)
32 Kattegatleden i Steninge, Adde/Region Halland
37 Kattegatleden i Varberg, Adde/Region Halland
38 Allerødruten, Sekretariatet for supercykelstier
41 Inderhavnsbroen i København, Københavns Kommune

Förord

Notering till samrådsutgåva: Denna sida ska i den slutgiltiga utgåvan innehålla handlingsplanens förord.

Innehåll

03 Förord

06 Varför en strategisk handlingsplan för cykelutveckling?

08 Greater Copenhagen i dag

10 Cykelpotential i Greater Copenhagen

13 Cykelhandlingsplanens tema:

15 *Pendling*

23 *Cykel+kollektivresor*

31 *Rekreativ cykling och cykelturism*

37 *Kunskap*

42 Förslag till integrering i Greater Copenhagens övriga arbete

Bilagor

1. Cykelpotential i Greater Copenhagen, Ramböll 2020

2. Bruttolista med möjliga åtgärder till cykelhandlingsplanen

Varför en strategisk handlingsplan för cykelutveckling?

Cykling har en positiv inverkan på folkhälsan, klimatet och trängseln och är en indikator på den livskvalitet både på landsbygd och i städer, som med internationellt perspektiv gör Greater Copenhagen så attraktivt och unikt.

Var femte resa i Greater Copenhagen sker med cykel. Samtidig rankas tre av metropolens städer, Köpenhamn, Malmö och Lund i toppen över världens bästa cykelstäder. Cykeln har blivit ett internationellt känt landmärke för metropolen, och med ett ökat globalt fokus på gröna, hållbara lösningar har även intresset för metropolens cykellösningar ökat.

Under 2020 har många storstadsregioner, särskilt i Europa gått från intresse till handling. Covid-19, som bland annat har begränsat användandet av kollektivtrafiken, har lett till att storstadsregionera hastigt fått främja andra transportalternativ än de kollektiva och bil för att undgå, att en ökad mängd bilar skapar totalstopp i trafiken. 40 europeiska storstäder har, mot bakgrund av Covid-19, initierat cykelrelaterade åtgärder, och europeiska investeringar i dessa har uppgått i 100 miljoner Euro.

Den pågående cykelutvecklingen i andra länder betyder å ena sidan, att Greater Copenhagen har en enestående chans att utnyttja sin position som en av världens ledande cykelmetropoler och bli en internationell cykelknowhow-hotspot för både export av kunskap, rådgivning och produkter såväl som attraktion av turism och näring. Å andra sidan betyder den markanta utveckling i andra länder en ökad konkurrens, och att det måste mer till för att förbli en ledande cykelmetropol, för att inte nämna, att bli världens bästa.

Trots att var femte resa sker med cykel i Greater Copenhagen finns det rum för förbättring inom många cykelrelaterade åtgärdsområden. Här kan metropolens kommuner och regioner med fördel dra nytta av varandras kunskap och samarbete. Därför beslutade Greater Copenhagens styrelse i juni 2019 att ta fram en strategisk cykelhandlingsplan, som kartlägger behov och potential för gemensamma tvärregionala cykelåtgärder och –målsättningar för metropolen.

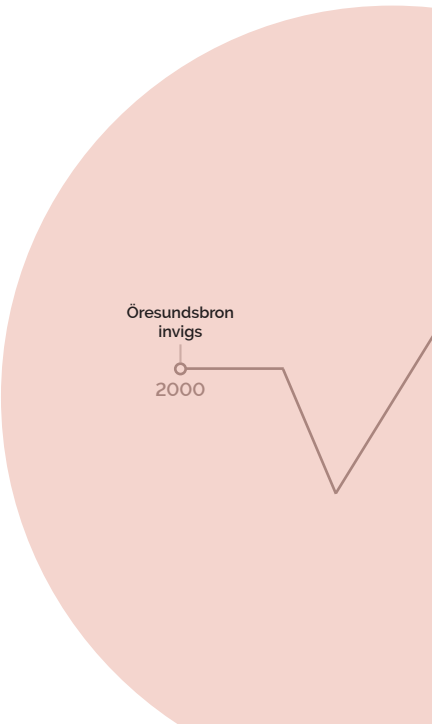
Mot bakgrund av ovanstående har aktörer och experter från olika intresseområden pekat ut och kvalificerat relevanta tvärregionala cykelrelaterade åtgärder. Den strategiska handlingsplanen för cykelutveckling tar sin utgångspunkt i fyra temaområden. för varje område finns utpekade åtgärder, som med den internationella cykelutvecklingen i åtanke, kan säkra Greater Copenhagen platsen som ledande cykelmetropol - och med en hög ambitionsnivå göra den till världens bästa:

1. Pendling

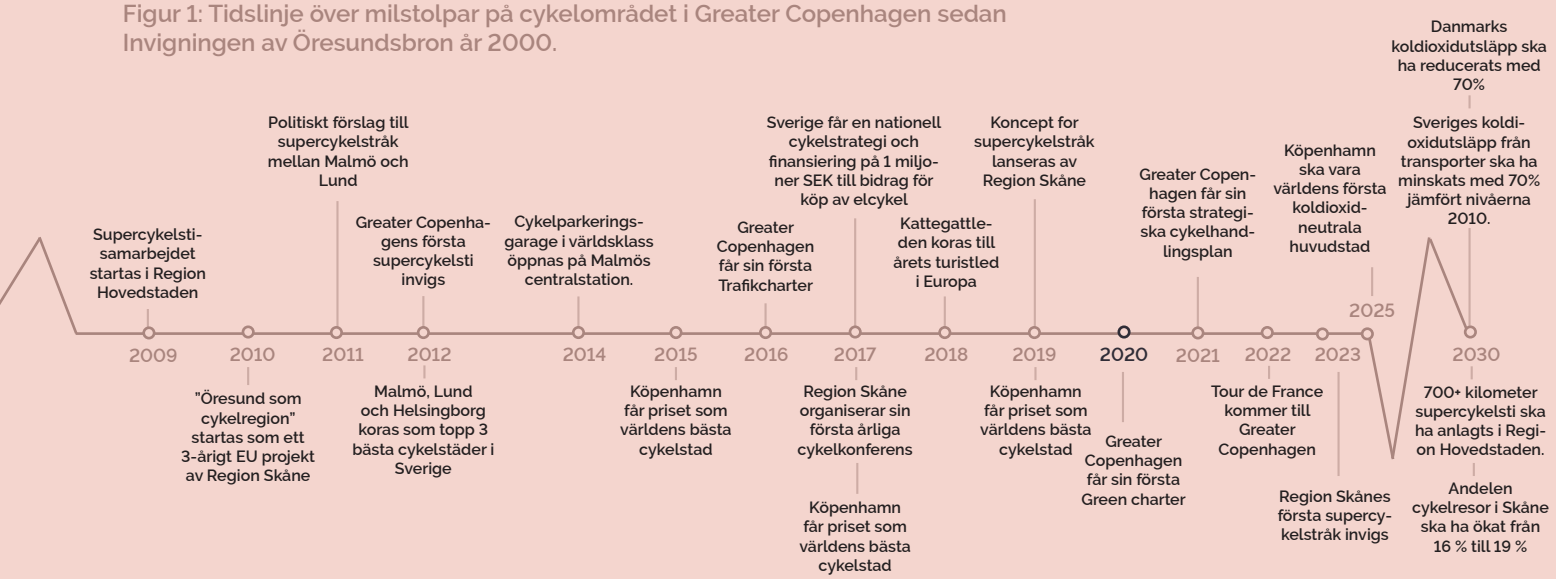
2. Cykel+kollektivtrafik

3. Rekreativ cykling och cykelturism

4. Kunskap



Figur 1: Tidslinje över milstolpar på cykelområdet i Greater Copenhagen sedan Invigningen av Öresundsbron år 2000.



Greater Copenhagen i dag

CYKELPENDLING

I dag tar 21% av medborgarna i Greater Copenhagen cykeln till arbete och utbildning och många cyklar gärna långt. En genomsnittlig cykeltur på supercykelvägnätet i Region Huvudstaden är 11 kilometer per resa. På de medellånga distanserna över fem kilometer i metropolen spelar cykeln således en viktig roll. Med den ökade användningen av elcykeln i både Danmark och Sverige ökar också cykelns potentiella räckvidd och upptagningsområde.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken står för 19% av pendlingsresorna i metropolen. Ser man på alla resor inklusive de som görs i fritidssyfte är andelen endast 12%. Således sker flere resor med cykel eller bil än med kollektivtrafik. I många andra metropoler är kollektivtrafikens andel mycket större.

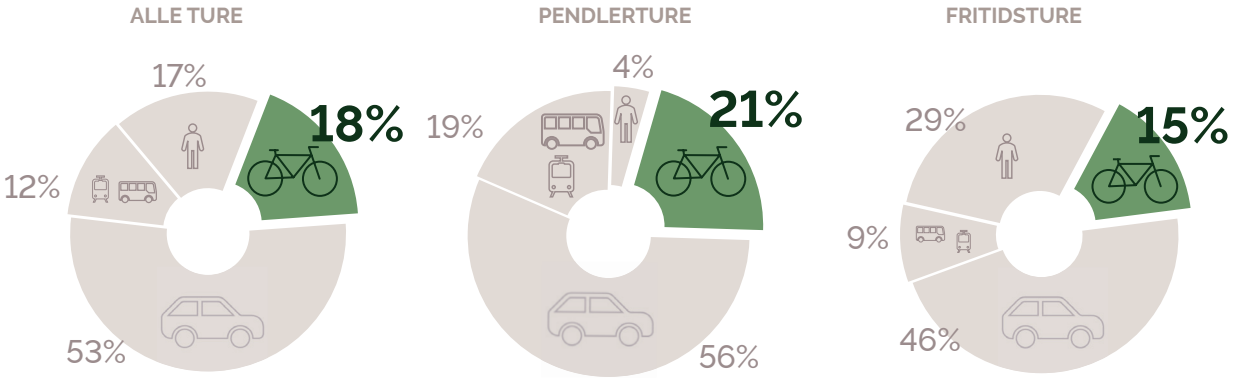
FRITIDSRESOR OCH CYKELTURISM

Intresset för en fysiskt aktiv fritid och aktiva miljövänliga semestrar har ökat de senaste åren. Denna tendens gäller även i Greater Copenhagen, där en ökande cykelturism har registrerats i hela metropolen. Exempelvis blev Kattegatleden i Skåne och Halland korad till årets cykelled i Europa år 2018. Leden har upplevt en 57 %ökning av cykeltrafik från 2017 till 2019. Det har även registrerats stora ökningar på de danska nationella cyklelederna under sommaren 2020 trots att Covid-19-pandemin resulterade i långt färre utländska besökare än vanligt.

För resor på fritiden ser läget annorlunda ut. Endast 15% av fritidsresorna sker på cykel. Nästan hälften sker med bil och 29% sker till fots.

KUNSKAP OCH CYKEL-KNOWHOW

Greater Copenhagen är en stark kunskapsmetropol med flera universitet, och här är särskilt forskning på cykelområdet en styrka för metropolen. Redan i dag forskas det på många olika områden inom cykling på de danska och svenska universiteten i metropolen. Det är dock fortfarande långt kvar till att nå upp till samma nivåer av forskning som sker på andra transportområden.



Figur 2: Status för dagens transportmedelsfördelning i Greater Copenhagen (2014-2018).

Figur 3: Existerande mål, strategier och planeringsriktlinjer för cykling.

Region Halland
Mål: Fler ska cykla
Regional cykelplan 2020-2029
Kartläggning av cykelpotential

Region Hovedstaden
Mål: 700+ kilometer supercykelsti etableret i 2030 (over 850 km i 2045)
Visionsplan for supercykelstier 2017-2045
Koncept for supercykelstier
Cykelregnskab 2016

Region Sjælland
Ingen

Region Skåne
Mål: Cykelandelen ska öka från 16 till 19% till år 2030
Cykelstrategi för Skåne (från 2016)
Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029
Koncept for supercykelstråk i Skåne (från 2019)

Planmyndigheter:

I Danmark:
- Kommuner (lokala och regionala vägar)
- Staten (statliga vägar)

I Sverige:
- Kommuner (lokala vägar)
- Regioner (statliga regionala vägar)
- Staten (europavägar)
- Enskilda väghållare (enskilt

Figur 4: I städer och regioner i resten av Europa sker det mycket på cykelområdet, både före och under Covid-19-pandemin under 2020.

Cykelpotential i Greater Copenhagen

Antalet pendlingsresor med bil kan reduceras med över en tredjedel - antingen genom en ökad cykelpendling eller fler kombinationsresor med cykel+kollektivtrafik. Det frigör plats på vägarna, särskilt i rusningstid, minskar koldioxidutsläppen och reducerar antalet sjukdagar. Som cykelmetropol har Greater Copenhagen också stor potential inom tillväxt och kunskap som cykeldestination och hotspot för cykelknowhow.

För att utforska potentialen för cykelfrämjande i Greater Copenhagen har Ramböll tagit fram en potentialeanalys. Majoriteten av handlingsplanens siffror kommer från Rambölls analys. Rapporten finns som bilaga.

DUBBELT SÅ MYCKET CYKELPENDLING

Det finns en stor potential att få många fler att välja cykeln till arbete och utbildning i Greater Copenhagen. Beräkningar visar att om alla bilpendlare som skulle kunna cykla sin resa på under 30 minuter*, tog cykeln i stället för bilen, så skulle 38% av alla pendlingsresor ske på cykel. Om resan görs på elcykel, där hastigheten och därmed räckvidden är större, skulle cykelandelen utgöra 42%* av alla pendlingsresor. Det skulle flytta över en tredjedel av alla bilar från vägarna i rusningstid och leda till en daglig reduktion av 300 ton koldioxid utsläpp och 1700 sjukdagar.

DUBBELT SÅ MÅNGA KOLLEKTIVA RESOR MED CYKEL+KOLLEKTIVRESOR

Kollektivtrafik kan spela en viktig roll både när det kommer till minskningen av koldioxidutsläpp och trängsel på vägarna. I Danmark står resor på mellan 14-72 km för hälften av vägtrafikens klimatbelastning. Flera av dessa resor skulle med fördel kunna ske med kollektivtrafik. Men kollektivtrafiken kan ha svårt att konkurrera med privatbilen, eftersom den sällan erbjuder en sammanhängande resa från dörr till dörr. Räknar man cykeln som en del av den sammanhängande resan, kan man öka kollektivtrafikens upptagningsområde i Greater Copenhagen.

Om bilister med mindre än 2 km till en station i båda ändar av pendlingsresan i stället tar cykel+kollektivtrafik, skulle det innebära 210 000 färre bilar på vägarna om dagen, bara i Huvudstadsregionen och på Själland. Det motsvarar 35% av bilpendlingstrafiken i Greater Copenhagen och skulle innebära en fördubbling av kollektivtrafikens resandel per dag.

TRE GÅNGER MER CYKLING PÅ FRITIDEN

I Nederländerna cyklas det tre gånger så mycket på fritiden jämfört med Greater Copenhagen. Om det hade cyklats lika mycket i Greater Copenhagen skulle fritidscykling dagligen spara 445 ton koldioxid och 2500 sjukdagar. Med cykelstäder i världsklass, vackra och variedade landskap, kultur- och naturattraktioner värda att besöka och god cykelkultur samt infrastruktur, är Greater Copenhagen den ideala cykeldestinationen, och har också potential att attrahera många fler besökare.

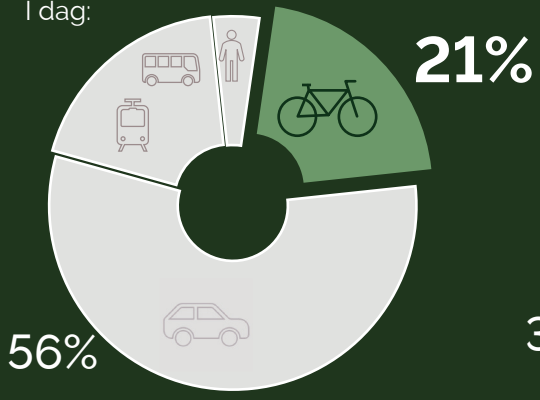
VÄRLDSKÄND CYKELFORSKNING

Forskningen på cykling inom alla ämnesområden kan stärka vår kunskapsgrund inom exempelvis utvärdering- och uppföljningsmetoder i metropolen. Den kan samtidig stärka vår position internationellt, då Greater Copenhagen, som ledande cykelmetropol är ett gott exempel för att generera cykelkunskap. Särskilt eftersom cykling är mer utbrett här än i många andra metropoler i världen.

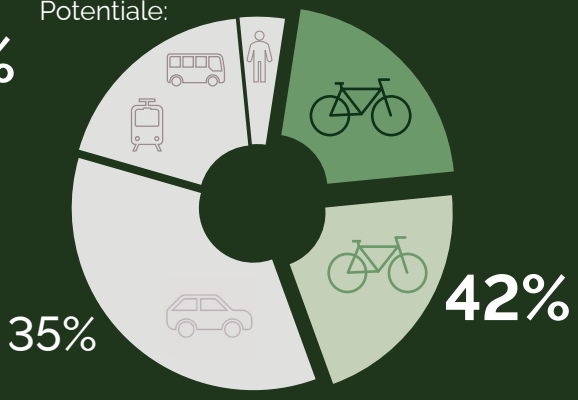
*Beräkningarna utgår från en genomsnittshastighet på 16 km/t på vanlig cykel och 22 km/t på elcykel.

Potential för överflytning från **bil till cykel** på resor till arbete och utbildning

I dag:



Potentiale:

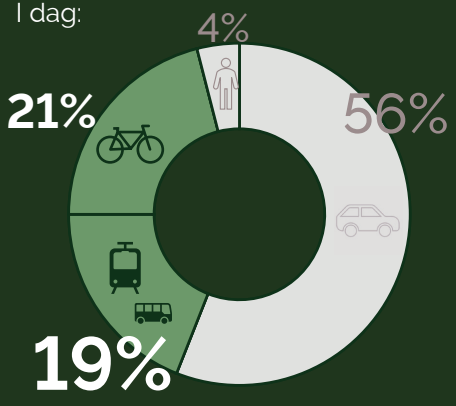


Det skulle medföra:

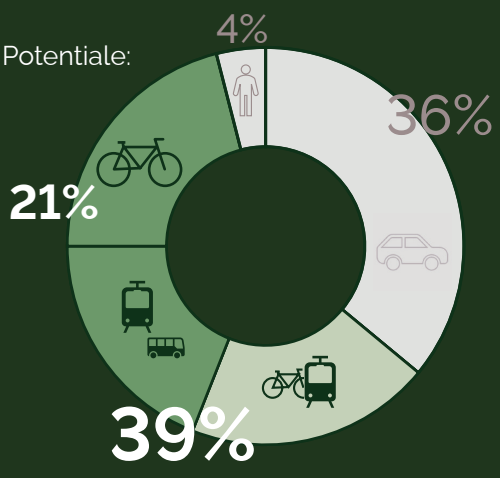
- **38% färre bilresor i rusningstid varje dag**
- **325 ton mindre koldioxid per dag**
- **1700 färre sjukdagar per dag**
- **samhällsekonomisk vinst på 11 mio. kr. per dag**

Potential för överflytning från **bil till cykel och kollektiv** på resor till arbete och utbildning

I dag:



Potentiale:

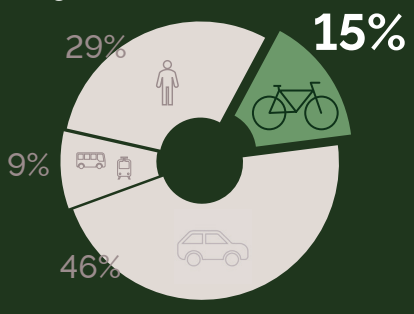


Det skulle medföra:

- **35% färre bilresor i rusningstid varje dag**
- **1000+ ton mindre koldioxid per dag**
- **930+ färre sjukdagar per dag**
- **samhällsekonomisk vinst på 5+ mio. kr. per dag**

För att bli väldens bästa cykelmetropol måste fler fritidsresor ske på cykel. I Nederländerna cyklas det **tre gånger så mycket på fritiden**. Skulle det cyklas lika mycket i Greater Copenhagen, skulle det medföra:

I dag:



- **445 ton mindre koldioxid per dag**
- **2250 färre sjukdagar per dag**
- **samhällsekonomisk vinst på 13 mio. kr. per dag**

cityline

Cykelhandlingsplanens temaområden

Cykelhandlingsplanen är uppbyggd kring fyra centrala temaområden, som från varje perspektiv belyser potential och möjliga åtgärder, som kan hjälpa till att göra Greater Copenhagen till världens bästa cykelmetropol.

Under varje temaområde listas en rad åtgärder, som bör prioriteras i syfte att främja cykling i hela Greater Copenhagen. Åtgärderna är utpekade av över 40 aktörer inom Greater Copenhagen, som har bidragit till utformningen av cykelhandlingsplanen.

I arbetet med att utforma cykelhandlingsplanen och att peka ut de viktigaste åtgärderna har aktörerna spelat in en lång rad andra insatser. Det har registrerats över 200 förslag och alla har ännu inte diskuterats eller enats om. Den kompletta bruttolistan med inspelade förslag finns i bilaga 2.

Pendling

Drygt hälften av Greater Copenhagen invånare skulle kunna cykla till arbete eller utbildning.

Cykel+kollektivtrafik

35% av pendlingsresorna som sker med bil skulle kunna flyttas över från vägarna.

Rekreativ cykling och cykelturism

Tillväxtpotentialen för ökad fritids- och turismcykling.

Kundskap

Greater Copenhagen kan utnyttna sin position som en av världens ledande cykelmetropoler och bli en internationell cykelknowhow-hotspot.

Notering till samrådsutgåvan:

Projektledare: Region Skåne

Deltagare i arbetsgruppen:
Hillerød Kommune, Frederikssund Kommune, Roskilde Kommune, Vejdirektoratet, Dansk Industri, Lund Kommune, Helsingborg Kommune, Region Halland og Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden.

PENDLING

Pendling

Drygt hälften av Greater Copenhagens invånare skulle kunna cykla till arbetet eller utbildningen.

STATUS

I dag tar 21% av medborgarna i Greater Copenhagen cykeln till arbete och utbildning. Fler cyklar också gärna långt. En genomsnittlig cykelresa på supercykelvägnätet i Region Huvudstaden är 11 kilometer per resa. På de medellånga distanserna över fem kilometer i metropolen spelar cykeln således också en viktig roll. Med den ökade användningen av elcykeln i både Danmark och Sverige ökar också cykelns potentiella räckvidd.

POTENTIAL

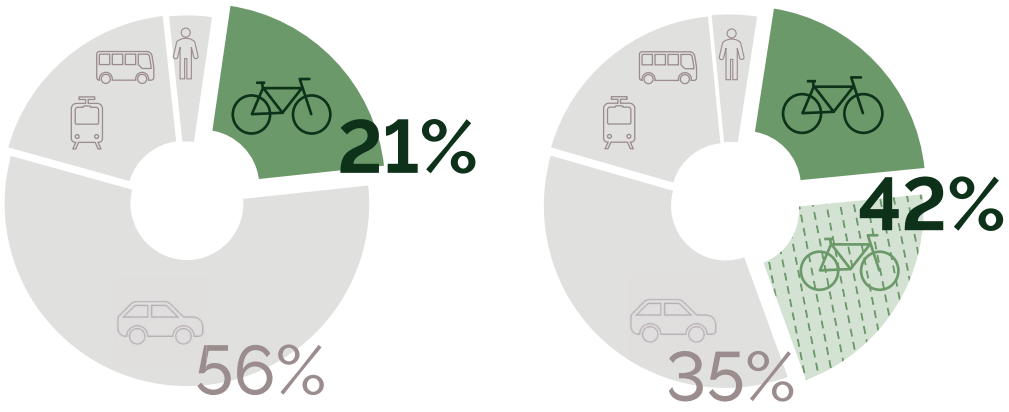
Trots att var femte person redan cyklar till arbete och utbildning i Greater Copenhagen finns det potential att få många fler att välja cykeln. Beräkningar visar, att om alla bilpendlare, som skulle kunna cykla sin resa på under 30 minuter*, tog cykeln i stället för bilen, så skulle 38% av alla pendlingsresor vara med cykel. Om resan sker på elcykel, där hastigheten och därmed räckvidden är större, skulle cykelandelen utgöra 42%* av alla pendlingsresor.

Det skulle flytta över en tredjedel av alla bilar från vägarna under rusningstider, och leda till en daglig reduktion av 300 ton koldioxidutsläpp och 1700 sjukdagar.

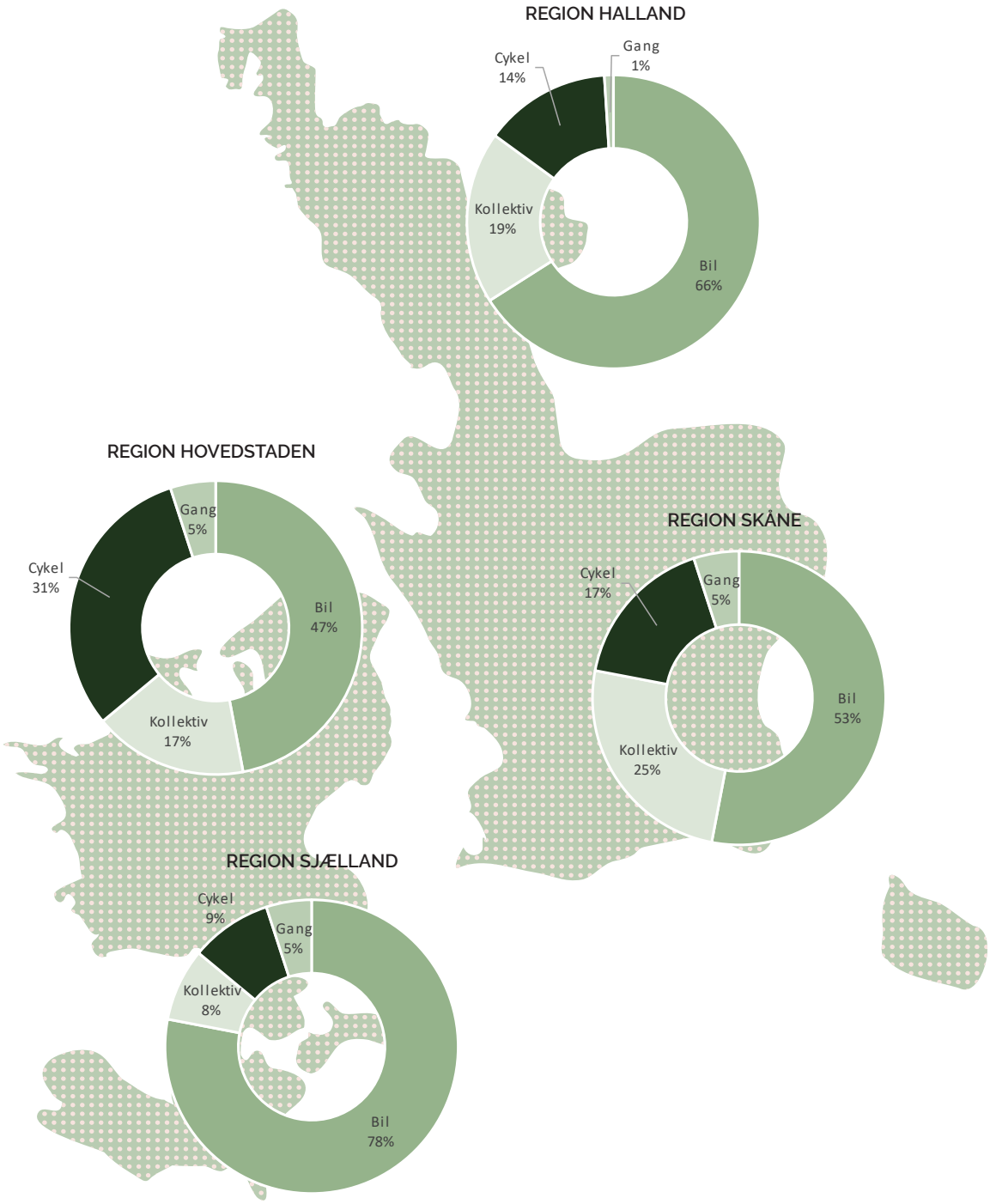
ÖKA CYKELPENDLING TILL ARBETE OCH UTBILDNING

Ska cykelpendlingen ökas finns det behov för att arbeta strategiskt med målsättningar, rutnät, standard och strategiska cykelförbindelser i samband med större infrastrukturprojekt. I delar av Greater Copenhagen, särskilt i huvudstadsregionen och urbana områden såsom Lund, Malmö och Helsingborg är infrastrukturen välutbyggd, medan andra delar av Greater Copenhagen har stor potential för att bygga ut ett mer sammanhängande rutnät.

Figur 5: Det finns en stor överflyttningspotential från bil till cykel.
Om alla bilpendlare, som skulle kunna nå sin arbetsplats på 30 minuter på vanlig cykel eller elcykel, bytte ut bilen mot cykel, skulle cykelandelen fördubblas.



*Beräkningen är gjord utifrån en genomsnittshastighet på 16 km/t på vanlig cykel och 22 km/t på elcykel.



Figur 6: Transportmedelsfördelning för alla pendlingsresor i Greater Copenhagen 2014-2018.

Insats 1:

Målsättning

Gemensamma mål för 20% ökning av cykling och cykelpendling till år 2030

Om Greater Copenhagen ska bli världens bästa cykelmetropol är det viktigt med gemensamma visionära och mätbara cykelmål för metropolen. Både för att lyfta nivån för hela metropolen och för att hjälpe kommunerna med att sätta lokala mål. Potentialanalysen har visat, att det finns potential för en 100% ökning av cykelpendlingen, varför man med fördel kan införa ett mål om en minimumökning av cykeltrafiken på 20% till 2030. Detta mål kan översättas till kommuner och regioner med både hög och låg cykelandel, eftersom det handlar om en procentuell ökning.

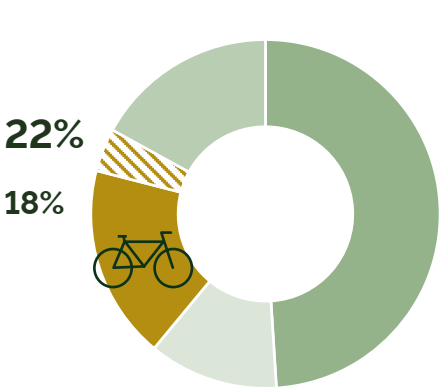
I Nederländerna, som kallar sig världens bästa cykelland, finns det en nationell målsättning om att öka antalet cyklade kilometer med 20% till år 2027 i jämförelse med år 2017.

I Greater Copenhagen har några kommuner redan egna uppsatta mål, medan andra kommuner gärna vill sätta upp gemensamma mål för cykelfrämjande i metropolen. För närvarande är det enda mätbara målet på regional nivå i Greater Copenhagen Region Skånes mål om att öka sin cykelandel från 16 til 19% till år 2030, vilket motsvarar en ökning på ca 20% av antal cyklister jämfört med år 2013. I jämförelse har cykelandelen i Region Huvudstaden ökat från 29 till 34% från 2009 till 2018 vilket motsvarar en ökning på 17%. Oavsett vilken cykelandel kommunerna eller regionerna har i dag, skulle en 20% ökning vara en ambitiös men också möjlig målsättning i hela metropolen.

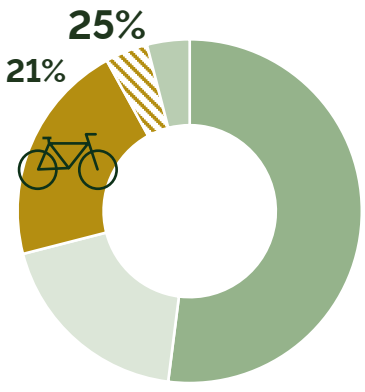
HANDLING
Regionerna bör anta ett gemensamt mål, som kommuner kan införliva i sina cykelstrategier, plandokument och övriga planeringsriktlinjer. När det sätts målsättningar för andelen cykelresor, är det rekommenderat, att även sätta upp mål för resterande transportmedel, såsom Region Skåne har gjort. Det kan med fördel sättas ett mål om en ökning av andelen kollektivtrafikresor, där en ökning av andelen cyklister även kan leda till en ökning av kollektivtrafiken.

Projektledare: Region Halland, Region Skåne, Region Sjælland och Region Hovedstaden
Samarbetspartners: Kommunerna

Figur 7: En 20% ökning skulle medföra:



En ökning av cykelandelen från 18 till 22% för alla resor



En ökning av cykelandelen från 21 til 25% för alla pendlingsresor

Insats 2:

Integrering i större infrastrukturprojekt

Etablering av cykelinfrastruktur i framtida motorvägs-, bro- och tunnelförbindelser

Att inkludera och etablera cykelinfrastruktur i samband med anläggning av större infrastrukturprojekt som exempelvis etableringen, förlängning och utvidgning av nya motorvägar samt spår-, tunnel- och broprojekt skapar bättre cykelinfrastruktur och ger större samhällsekonomiska vinster. Därför bör cykelinfrastrukturen integreras i planeringsriktlinjerna för större infrastrukturprojekt i Greater Copenhagen.

När cykelinfrastrukturen integreras i planeringsriktlinjerna för större infrastrukturprojekt, säkerställs det, att cykelvägarna är inkluderade från början. Då uppnås både bättre cykelvägar med mer sammanhängande kopplingar och färre stopp, möjlighet att skapa fler högklassiga cykelförbindelser, som gör det mer attraktivt att välja cykeln samt lägre anläggningskostnader än vid etablering vid ett senare tillfälle.

Ett gott exempel på detta är cykelvägen längs Hillerødmotorvejen i Köpenhamnsregionen, som blev anlagd i samband med etableringen av motorvägen på 60- och 70-talet. Cykelvägen blev uppgraderad till supercykelstråket 2013, Farumruten. Stråket är det mest framgångsrika supercykelstråk hittills med upp till 68% fler cykelpendlare sedan uppgraderingen till supercykelstråk.

HANDLING
De strategiska cykelförbindelserna ska pekas ut och arbetas in i framtida planer och nationella planeringsriktlinjer för större infrastrukturprojekt. Det ska tas fram potentialanalyser för de strategiska cykelförbindelserna i metropolen, så att man kan dokumentera effekten och besparingarna av att tänka in cykeln från början. Konkret bör en cykelförbindelse undersökas närmre i förbindelse med exempelvis HH-förbindelsen.

Projektledare: Region Halland, Region Skåne, Region Sjælland och Region Hovedstaden, Vejdirektoratet och Trafikverket
Samarbetspartners: Kommunerna

Cykelbrorondell i Eindhoven.

Cykelbro integrerad i (över) skola i Utrecht.

Insats 3:

Supercykelvägnätet

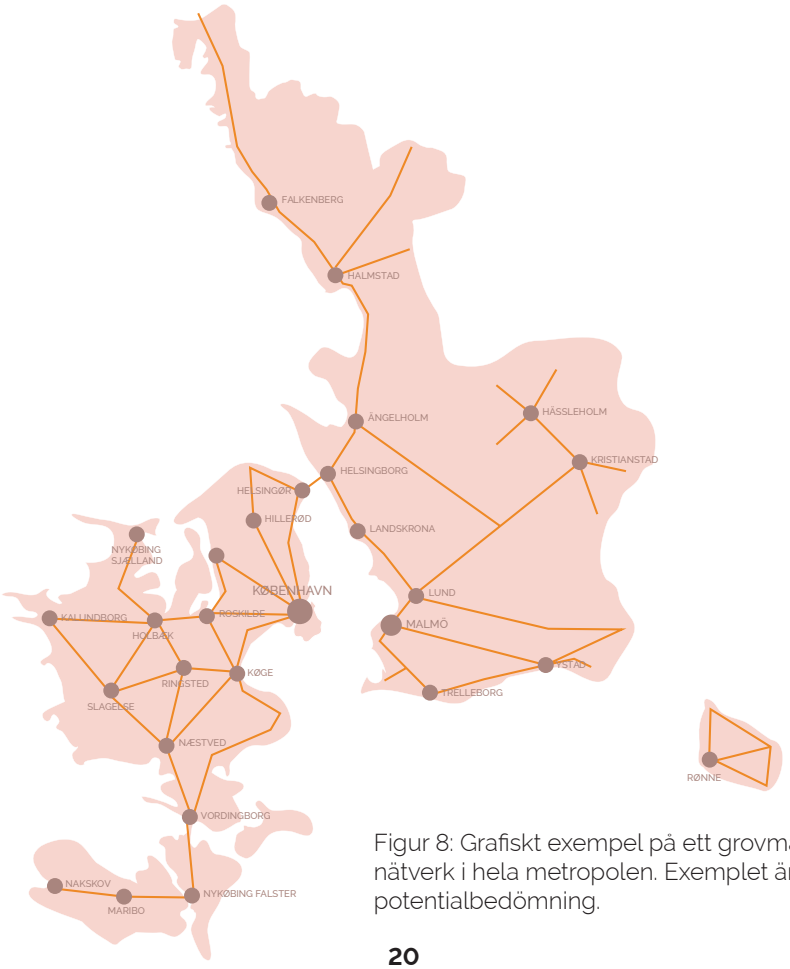
Supercykelvägnätet i hela Greater Copenhagen metropolen

Ska man infria potentialen om att öka cykelpendlingen bör man säkra lika möjligheter att välja cykeln som transportform i hela metropolen. En god och säker infrastruktur spelar en central roll för detta val. Cykelinfrastruktur är ofta den enskilde kommunens ansvarsområde, men regioner kan med fördel hjälpa till att peka ut relevanta regionala cykelpendlingsförbindelser. Redan i dag finns det en vision för ett supercykelvägnätet på 1200 kilometer - fördelat på nästan 100 rutter - i Greater Copenhagen. Härifrån kan nätet med fördel utökas till att också täcka Halland och Själland.

I Skåne är det planlagt för omkring 35 supercykelstråk på totalt 376 kilometer. I Köpenhamnsregionen finns det ett samlat visionsnät på över 850 kilometer supercykelstråk fördelat på över 60 stråk. Av dessa är nio stråk på totalt 174 kilometer redan invigda.

HANDLING
Regionerna bör ta det koordinerande ansvaret för den tvärkommunala potentialanalysen över, vilka cykelförbindelser som bör uppgraderas till supercykelstråk. De utpekade inriktningarna bör fortsättningsvis godkännas politiskt i kommunerna och i samband med detta arbetas in i kommunernas planeringsriktlinjer. Fortsättningsvis kan stråk och leder realiseras av kommunerna, exempelvis med statlig medfinansiering och Trafikverket på den svenska sidan. Baserat på erfarenheter från Region Hovedstaden och Region Skåne, kan regionerna också med fördel stötta kommunerna i realiseringsprocessen.

Projektledare: Region Halland, Region Skåne, Region Sjælland och Region Hovedstaden
Samarbetspartners: kommunerna



Figur 8: Grafiskt exempel på ett grovmaskigt supercykelnätverk i hela metropolen. Exemplet är inte baserat på en potentialbedömning.

Insats 4:

Koncept för supercykelstråk

Ett enhetligt koncept för supercykelstier och supercykelstråk i Greater Copenhagen

Om cykeln ska bli mer attraktiv på regionala pendlingsresor, krävs det ett tydligt sammanhang samt goda och säkra lösningar över kommunala och regionala gränser i hela metropolen. Genom att arbeta fram ett gemensamt koncept för supercykelstråk i Greater Copenhagen säkrar man en enhetlig cykelpendlingsupplevelse och standard i hela metropolen.

Många kommuner har god kännedom om sitt cykelvägnät, och var uppgraderingsbehoven finns. Men om ett sammanhängande nät i de tvärkommunala och tvärregionala förbindelserna ska säkras, finns behov av ett mer strategiskt regionalt underlag för en prioritering och potentialbedömning (se insats 3), samt rekommenderade riktlinjer för de regionala förbindelserna.

Supercykelstisamarbetet i Köpenhamnsregionen har redan ett samlat koncept för supercykelstråken i regionen. Konceptet har dessutom inspirerat Region Skåne att utveckla ett koncept för sina supercykelstråk. Några standarder och koncept för etablering av cykelinfrastruktur ser olika ut i Danmark och Sverige. Därför måste inte alla delar av ett gemensamt koncept vara enhetligt. Koncept såsom vägvisning, igenkännbarhet och formspråk samt utvärderingsmetoder kan med fördel vara enhetligt i hela metropolen.

HANDLING
I tätt samarbete med kommunerna bör regionerna ta det koordinerande ansvaret i framtagandet av ett gemensamt koncept med utgångspunkt i erfarenheterna från de existerande koncepten för supercykelstråk i metropolen.

Projektledare: Region Halland, Region Skåne, Region Sjælland och Region Hovedstaden

Samarbetspartners: Kommunerna, Vejdirektoratet og Trafikverket

Figur 9: Region Skåne och Region Hovedstadens koncept för supercykelstråk och den danska supercykelstiloggan även kallad Ruteidentifikation L46.

Notering till samrådsutgåvan:

Projektledar: Movia

Deltagare i arbetsgruppen: Skånetrafikken, DSB, Passagerpulsen, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Rødovre Kommune, Guldborgsund Kommune, Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden

CYKEL+ KOLLEKTIVTRAFIK

Cykel+kollektivtrafik

35% av arbetspendling med bil kan flyttas till cykel+kollektivtrafik.

STATUS
Kollektivtrafiken står för 19 procent av pendlingsresorna i metropolen. Om man tittar på alla resor, inkl. fritidsresor, är andelen bara 12 procent. Alltså är andelen resor med cykel eller bil större än med kollektivtrafik. I många andra storstadsregioner är kollektivtrafikandelen mycket större.

Cykling och kollektivtrafik är ömsesidigt beroende av varandra. Människor som cyklar är ofta också flitiga användare av kollektivtrafiken och utnyttjar flexibiliteten de två transportslagen ger - t.ex. att ta tåget till arbetet och sen cykeln hem. Idag tar sig en fjärdedel av alla tågpendlare i Greater Copenhagen in till stationen med cykel. Som jämförelse tar hälften av alla tågpendlare i Nederländerna sig till stationen med cykel.

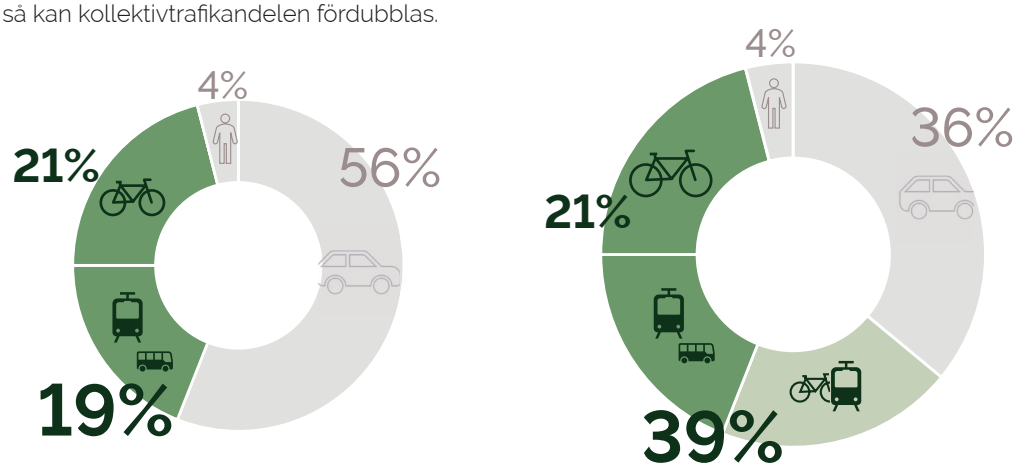
POTENTIAL
Kollektivtrafiken har en viktig roll både för att minska koldioxidutsläppen och för att minska trängseln på vägarna. I Danmark står resor med reslängden 14-72 kilometer för hälften av vägtrafikens klimatpåverkan och flertalet av dessa resor kan med fördel göras med kollektivtrafik. Att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen beror bland annat på att den, till skillnad från bilen, inte erbjuder en dörr-till-dörr-lösning. Om cykeln betraktas som en del av hela-resan ökas kollektivtrafikens upptagningsområde i hela Greater Copenhagen.

Om bilpendlare i Köpenhamnsregionen och på Själland som har mindre än två kilometer till en station i båda ändarna av sin arbetsresa kombinerar cykel och kollektivtrafik skulle det innebära 210 000 färre bilar på vägarna om dagen. Det motsvarar 35 % av alla pendlingsresor i Greater Copenhagen och skulle innebära en fördubbling av kollektivtrafikens reseandel.

STÄRK KOPPLINGEN MELLAN CYKEL OCH KOLLEKTIVTRAFIK
Den kombinerade resan med cykel och kollektivtrafik är oftast en regional eller interregional resa. Att främja kombinationen cykel+kollektivtrafik måste därför ses som en del av Greater Copenhagens tvärregionala transportrelaterade utmaning. Ett gott samspel mellan trafikslagen och enhetliga lösningar med en god igenkänningsfaktor i bytet mellan cykel och kollektivtrafik är avgörande för att cykel+kollektivresor ska vara det mest attraktiva valet för fler.

Det krävs ett strategiskt samarbete på tvärs i metropolen. Aktörer i Greater Copenhagen pekar bland annat ut behov av kartläggning, potentialstudier, rekommenderade riktlinjer för att identifiera uppgraderingsbehov vid knutpunkter och bättre cykelfaciliteter på, till och från stationer och hållplatser.

Figur 10: Det finns en stor överflyttningspotential från bil till cykel + kollektivtrafik
Om alla bilpendlare som bor och arbetar inom två kilometer från en station väljer att kombinera cykel och kollektivtrafik så kan kollektivtrafikandelen fördubblas.



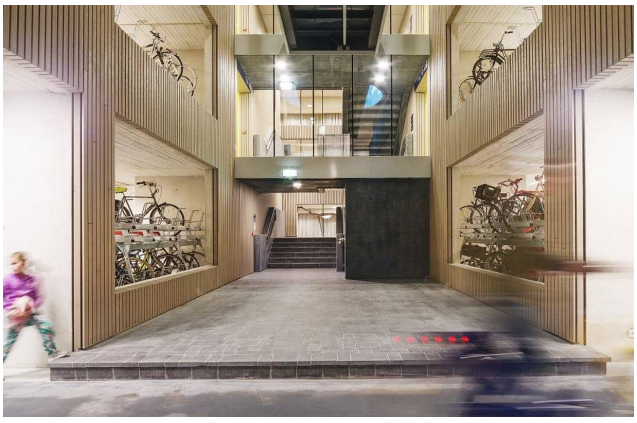
Figur 11: Exempel på cykelparkering vid konstruktion vid stationer

De mest ambitiösa exemplen på cykelparkering i metropolen finns på Malmös centralstation, Lyngby Station och Frederiksberg Centerets metrostation. I Nederländerna etableras högklassiga cykelparkeringar systematiskt i byggskedet på tågstationer i ett samarbete mellan staten, regionerna, kommunerna och kollektivtrafikhuvudmän. Längst ner finns Utrecht Centraal Stations nya cykelparkering i tre våningsplan i källaren under stationen med plats för över 20 000 cyklar.

LYNGBY STATION:

MALMÖ CENTRAL STATION:

UTRECHT CENTRAAL STATION:



Insats 5:

Planeringsriktlinjer för cykelparkering

Kartläggning, potentialbedömning och rekommenderade riktlinjer för cykelparkering

Etablering och uppgradering av cykelparkering är oftast förbehållet kommunen, kollektivtrafikhuvudmannen eller fastighetsägaren. Om Greater Copenhagen vill säkerställa en större enhetlighet i metropolen för cykel+kollektivresor med cykel och kollektivtrafik så kan regionerna kvalitetssäkra uppgradering av cykelparkering genom att utarbeta planeringsriktlinjer som systematiskt kartlägger och bedömer behovet av antalet cykelparkeringar, och som bidrar med tydliga riktlinjer för rekommenderade standarder för cykelparkering.

HANDLING

Kartläggning: De flesta kollektivtrafikhuvudmän och kommuner räknar redan idag hur många cykelparkeringsplatser det finns vid deras stationer och busshållplatser. Det bör dock göras en mer systematisk kartläggning av kollektivtrafikknutpunkter. Undersökningen bör inte bara mäta antalet cykelparkeringsplatser utan också kvalitét, läge, design och beläggningsgrad.

Potentialbedömning: Med utgångspunkt i kartläggningen måste potentialen för fler cykel+kollektivtrafik-resenärer inom kollektivtrafiken identifieras, både i förhållande till indirekta faktorer som stadsutveckling eller motsvarande samt cykelparkeringens direkta förbättringspotential. Potentialbedömningen bör baseras på ett mål för hur många som vill kombinera cykling och kollektivtrafik i framtiden och bör därmed fokusera på både befintliga och presumtiva användare.

Rekommenderade riktlinjer: Hur många cykelställ ska cykelparkeringen ha i förhållande till antalet resenärer? Vilken typ av cyklar ska ställen kunna tillgodose? Vilka är rekommendationerna för fastlåsning, belysning, placering, effektbedömning etc.? För att säkerställa ett mer samstämmigt arbete med förbättringar för cykel+kollektivtrafik och uppgradering av cykelparkeringar så behövs det riktlinjer. Riktlinjerna bör anpassas efter exempelvis geografiska förutsättningar och kollektivtrafik etc. Riktlinjerna för anläggning och uppgradering av cykelparkering bör utvecklas i nära samarbete med kollektivtrafikhuvudmän och kommuner för att säkerställa att de är så tydliga, användarvänliga och verklighetsanpassade som möjligt så att de blir ett tydligt stöd för kollektivtrafikhuvudmän, kommuner och byggnadsentreprenörer.

Projektledare: Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden och Region Sjælland.
Samarbetspartners: Kollektivtrafikhuvudmän, kommuner och eventuellt forskningsinstitutioner.

Insats 6:
Cykelparkering
Uppgradering, etablering och konsekvensbedömning av cykel-

För att resor med cykel+kollektivtrafik ska göras mer attraktiva på regionala och interregionala resor så krävs det att resenären får en tydlig igenkänningsfaktor av omgivningen samt goda, säkra och lättillgängliga lösningar i bytet mellan cykel och kollektivtrafik i hela metropolen. En viktig del i detta är att cykelparkeringar uppgraderas av enskilda kommuner och kollektivtrafikhuvudmän med hjälp av gemensamma planeringsriktlinjer för cykelparkering (se Insats 5). Som en del av etableringen bör även anläggningarnas effekt bedömas för att säkerställa kvalitén i framtida cykelparkeringsprojekt.

HANDLING
Etablering: Många kommuner och kollektivtrafikhuvudmän känner till kollektivtrafikknutpunkter där cykelparkering med fördel kan förbättras. Allt fler kräver en mer strategisk grund för en prioriterings- och potentialbedömning av dessa samt rekommenderade riktlinjer för en uppgradering. Om kommuner och/eller kollektivtrafikhuvudmän deltar i gemensamma uppgraderingsprojekt i Greater Copenhagen så skulle det stärka enhetligheten i de regionala och interregionala resorna med cykel+kollektivtrafik. Eventuellt kan det också förbättra möjligheten till medfinansiering från fonder eller finansiella stöd som fokuserar på interregionala och internationella transporter, vilket skulle kunna vara avgörande för cykelparkeringsanläggningarna ska kunna realiseras och hålla en hög kvalitet.

Potentialbedömning: Movia har dokumenterat att goda cykelförhållanden på vägen fram till samt vid de regionala busshållplatserna ökar antalet passagerare med upp till 19 %. Tyvärr är den generella kunskapen om effekten av olika typer av cykelparkering och dess betydelse för kollektivtrafiken bristfällig och sker alltför sporadiskt. Detta beror på att före- och eftermätningar inte har utvärderats systematiskt när cykelparkeringar har etablerats och att användarundersökningar inte genomförs samt utvärderas kontinuerligt.

Som en del av uppgradering eller nyetablering av cykelparkeringsanläggningar vid knutpunkter bör det avsättas medel för effektbedömning av respektive projekt. Rekommendationer för effektbedömningen bör ingå i planeringsunderlaget för cykelparkeringsriktlinjerna, och de nuvarande resultaten för effektbedömningsmetoden bör också kvalitetssäkra riktlinjerna i framtiden.

Projektledare: Kollektivtrafikhuvudmän och kommuner.
Samarbetspartners: Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland och eventuellt forskningsinstitutioner.

Insats 7:

Planeringsriktlinjer för cykelvägarnas koppling till kollektivtrafikens bytespunkter

Kartläggning, potentialbedömning och identifiering av saknade kopplingar

En resa börjar sällan direkt vid kollektivtrafiken eller cykelparkeringen som ansluter till kollektivtrafiken, utan vid de vägar som leder dit. Därför spelar infrastrukturen som ansluter till kollektivtrafiken en viktig roll för den totala upplevelsen av resan och restiden. Ansvaret för den cykelinfrastruktur som kopplar an till kollektivtrafiken tillhör oftast den enskilda kommunen, men regionerna kan hjälpa till att kvalitetssäkra förbättrade cykelanslutningar till kollektivtrafikens bytespunkter genom att utarbeta planeringsriktlinjer som systematiskt kartlägger och bedömer potentialen i viktiga cykelstråk.

HANDLING

Kartläggning: De flesta kommuner har kartlagt sin cykelinfrastruktur, men det finns oftast inget övergripande kartunderlag. Det behövs en kartläggning av befintlig cykelvägsinfrastruktur där saknade cykelanslutningar till kollektivtrafiken identifieras. Även pendlarflöden och potential behöver kartläggas.

Potentialbedömning: En potentialbedömning baserad på kartläggning av infrastruktur såväl som befintliga och potentiella pendlarflöden ska kunna identifiera de viktigaste saknade kopplingarna i metropolen och bör därför inkluderas i kartunderlaget. Utarbetandet av planeringsriktlinjer för anslutning av cykelvägar ska ske i nära samarbete med kommunerna och kan med fördel införlivas i de enskilda kommunernas detalj- och översiktsplaner.

Projektledare: Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden och Region Sjælland
Samarbetspartners: Kommuner och eventuellt forskningsinstitutioner.

Insats 8:
Cykelvägsanslutningar
Uppgradering, etablering och effektbedömning av bra kopplingar till cykelvägar

För att göra resor med cykel+kollektivtrafik mer attraktiva för regionala och interregionala resor så behövs en god igenkänningsbarhet för resenären samt goda, säkra och lättillgängliga lösningar i skiftet mellan cykel och kollektivtrafik i hela metropolen. Ett viktigt inslag är infrastrukturen till och från kollektivtrafikens bytespunkter. Infrastrukturen ska, med stöd i det gemensamma planeringsunderlaget för cykelvägskopplingar till kollektivtrafik (se Insats 7), uppgraderas av de enskilda kommunerna. Som en del av etableringen bör effekten av anläggningarna också bedömas för att kvalitetssäkra framtida projekt.

HANDLING
Etablering: Många kommuner känner till var cykelvägnätet bör uppgraderas i syfte att förbättra förutsättningarna för cyklisterna, men fler kommuner kräver en mer strategisk grund för prioritering och bedömning av potentialen och behovet av bättre anslutning till kollektivtrafiken. Om kommuner är involverade i gemensamma uppgraderingsprojekt i Greater Copenhagen skulle det stärka sammanhållningen i de regionala och interregionala kombinationsresorna med cykel och kollektivtrafik. Potentiellt kan det också förbättra möjligheten till medfinansiering från fonder eller investeringsstöd med fokus på interregionala och internationella transporter.

Effektbedömning: Som en del av uppgradering eller nyetablering av cykelvägsförbindels till kollektivtrafikens bytespunkter bör medel avsättas för en bedömning av effekten av projekten. En effektbedömning kan, utöver mätningar och intervjuer med användare, med fördel inkluderas som en del av bedömningen av potentialen vid eventuella uppgraderingar av kopplingar till kollektivtrafiken.

Projektledare: Kommuner
Samarbetsartners: Region Halland, Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland samt eventuella transportoperatörer och forskningsinstitutioner.

Notering till samrådsutgåvan:

Projektledar:
Dansk Cykelturisme

Deltagare i arbetsgruppen:
Region Skåne, Tourism in Skåne, Malmø Kommune, Landskrona Kommune, Helsingborg Kommune, Kristianstad Kommun, Ystad Kommune, Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden, MTB-tours, Lolland Kommune, Destination Sjælland, VisitLolland-Falster, Vordingborg Kommune, Visit Nordsjælland, MTB Skåne, Simrishamn Kommune.

REKREATIV CYKLING OCH CYKELTURISM

Rekreativ cykling och cykelturism

Tillväxtpotential för ökad fritids- och turismcykling.

STATUS
Interesset för en fysiskt aktiv fritid och soft-adventure-turism har ökat de senaste åren. Redan innan COVID-19 identifierades det flera tendenser, som uppmuntrar till cykelturism och cykling på fritiden. Hit hör även intresse för att använda sin semester till personlig utveckling, aktiviteter i naturen, upplevelser och avkoppling från en stressig vardag. Det finns efterfrågan på aktiva och hälsosamma semestrar, och även att de ska vara klimatvänliga. Denna tendens är även tydlig i Greater Copenhagen, där det har observerats en ökad cykelturism, både i den danska och den svenska delen av metropolen. Exempelvis blev Kattegatleden i Skåne och Halland korad till årets cykelled i Europa 2018. Leden har upplevt en 57% ökning av cykeltrafik mellan 2017 och 2019. Stora ökningar på de danska nationella cykellederna observerades även under sommaren 2020 trots långt färre utländska besökare som resultat av COVID-19.

För resor på fritiden ser situationen annorlunda ut. Endast 15% av fritidsresorna sker med cykel. Nästan hälften görs med bil och 29% sker till fots.

POTENTIAL
I Nederländerna cyklas det tre gånger så mycket på fritiden, som i Greater Copenhagen. Hade det cyklats lika mycket i Greater Copenhagen, skulle fritidscykling dagligen spara 445 ton koldioxid och 2500 sjukdagar. Med cykelstäder i världsklass, vackra och varierade landskap, sevärda kultur- och naturattraktioner och god cykelkultur och -infrastruktur är Greater Copenhagen den ideala cykeldestination. Redan nu är cykelturismen en stor inkomstkälla. I snitt spenderar en cykelturist i Danmark 950 DKK om dagen på sin semester. Cykelturisten är en mycket mobil turist, som rör sig runt i omgivningarna på ett helt annat sätt än andra typer av turister. Därför är cykelturisten bra för den lokala ekonomin runt om i Greater Copenhagen.

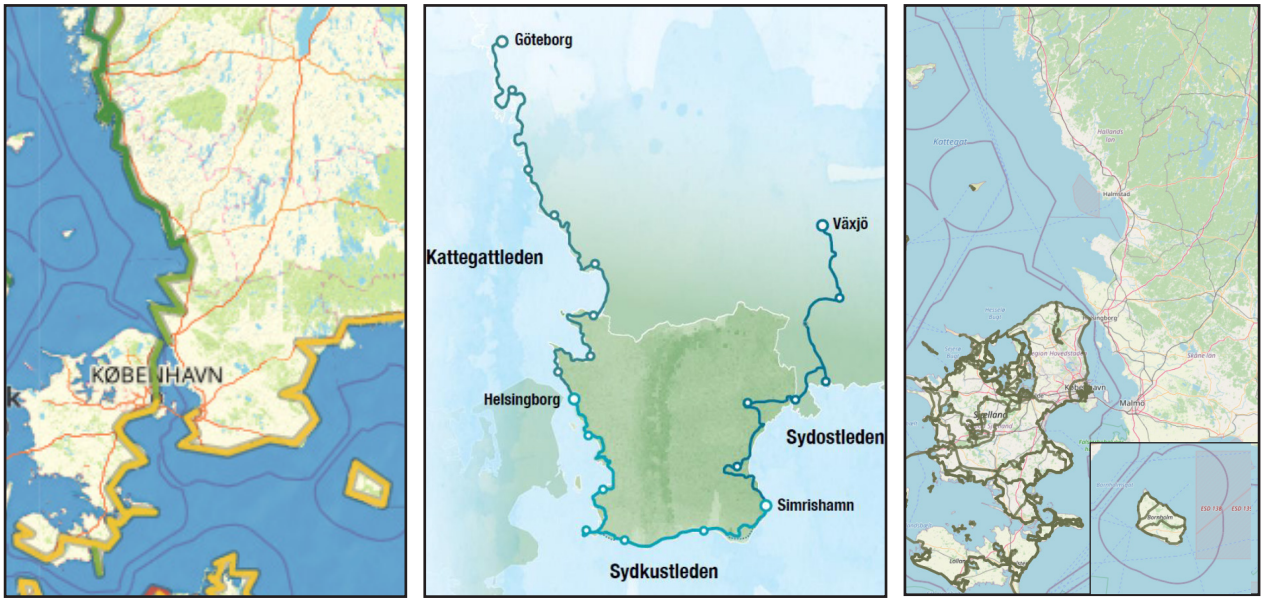
ÖKA CYKLING PÅ FRITIDEN OCH PÅ SEMESTERN
Om Greater Copenhagen vill främja rekreativ cykling och cykelturism, finns det ett behov av att arbeta strategiskt tillsammans över hela storstadsregionen. Gemensamt för alla semester-och fritidscyklister är att de är beroende av god infrastruktur, god infomation och god vägvisning. Aktörerna inom cykelturism rapporterar även om behov för ökad och gemensam tvärregional koordinering av praktiska detaljer och logistik såväl som övernattningsmöjligheter och marknadsföring.

Figur 12: Fritids- och semestercykling ökar i Danmark och i Sverige.
I Danmark har det skett en ökning av cykeltrafiken på de nationella cykellederna under 2020 trots att ca. 60% av cykelturisterna generellt kommer från utlandet. Som ett resultat av Covid-19-pandemin var det långt färre utländska besökare under sommaren 2020.

57% ökning
på Kattegatleden i Sverige
mellan 2017 och 2019

77% ökning
på Lolland Dige i Danmark
(national cykelrute 8)
mellan 2019 och 2020

Definition av rekreativ cykling och cykelturism
Cykling på fritiden kan defineras på flera olika sätt. Det är rekreativa cykelresor efter arbetet, på helgen, på mountainbike, på landsvägscykel, på den vanliga cykel i skogen, längs vattnet eller liknande. Därtill tillkommer cykelturismen. Cykelturismen är cykelresor i förhållande till semestrar som kan göras av lokala invånare eller utländska turister som kommer till Greater Copenhagen. Cykelresan kan vara flera dagar eller bara vara en sightseeingresa under ett par timmar.



Figur 13: Greater Copenhagens rekreativa cykelleder
Alla cykelstråkr och cykelleder kan användas i rekreativt syfte, men det finns ett antal utpekade nationella och regionala cykelleder, som är särskilt lämplig för längre cykelresor. I Greater Copenhagen finns det redan i dag ett flertal vackra cykelleder, exempelvis. Euro-Velo-lederna, det europeiska cykelvägnätet. Det finns även nationella och regionala leder. Det finns dock olikheter gällande i vilken grad dessa blir marknadsförda och underhållna, vilket ofta beror på att olika vägmyndigheter har ansvaret för olika sträckor, och att nätet sällan koordnieras. I Sverige, och särskilt i Skåne, finns det organisationer och regionala vägmyndigheter som har fått ansvaret att koordinera med kommunerna utifrån ett antal utpekade riktlinjer. På den danska sidan är det den enskilde kommunen som ansvarar för de egna delsträckorna, och de lokala destinationerna står för marknadsföringen. Flera kommuner har dock gått med i Dansk Cykelturisme för att få hjälp med detta arbete.

Nytt rekreativt nätverk på vägen
Under 2020 avsattes det 25 miljoner kronor i Danmark till utbyggnaden av ett cykelknutpunktssystem, såsom redan existerer i Belgien och i Nederländerna. Cykelknutpunktssystemet är ett rekreativt nätverk som gör det lätt och överskådligt att lokalisera sig med cykel. Dansk Vandrelaug, Dansk Kyst- og Naturturisme och Dansk Cykelturisme står för projektet.

Insats 9:
Samarbete
Önskan om ökat samarbete och kunskapsdelning

Den stora ökningen av cyklism och cykelturism resulterar i en efterfrågan på goda cykelförhållanden runt om i kommuner, regioner och nationella gränser. Flera möjliga åtgärder skulle därför med fördel kunna garanteras. Först och främst uttrycks en önskan om ökat samarbete och kunskapsdelning.

Det finns i dag många aktörer, som arbetar med rekreativ cykling och cykelturism, och myndigheterna är organiserade på olika sätt i Danmark och i Sverige. Detta har resulterat i att det har inkommit många olika inspel om utmaningar och potential, men det saknas en enighet gällande vilka insatser, som bör startas och av vem. Det som kommit fram är dock att samarbete är nödvändigt och att cykelturism i första hand bör behandlas i Greater Copenhagens existerande turismgrupp.

HANDLING
De utmaningar och den potential, som tagits upp, som turismgruppen bör arbeta vidare med, är bland annat:

Infrastruktur: Det finns stor potential att förbättra infrastrukturen och kontexten i Greater Copenhagen. Bl.a. EuroVelo-stråken till längre stråk, men också MTB-spår. Hit hör även själva kvalitetessäkringen av existerande och framtida stråk, klassificering av stråken samt riktlinjer till vägmyndigheterna för att säkra en enhetlig planläggning och standard.

Kollektivtrafik: Kollektivtrafiken är avgörande för både fritid-och turistresor som sker med cykel, då det ska vara möjligt att ta med sig cykeln på tågen. Förutsättningarna för medtagande av cykel på tåget, om det krävs biljett och hur denna i sådana fall kan köpas ser olika ut inom Greater Copenhagen. Mer transparanta biljettlösningar skulle därför med fördel kunna arbetas fram.

Kunskap: Framtida och existerande stråk bör följas upp så att ett ännu starkare kunskapsunderlag omkring målgrupper m.m. kan säkras.

Marknadsföring: Greater Copenhagen är, med alla sina turistattraktioner, en ideal cykeldestination. Marknadsföring av metropolen och dess varumärke skulle kunna stärkas markant.

Produkter: Logistik är särskilt avgörande för cykelturister. Därför skulle man med fördel kunna utveckla gemensamma produkter/paketeringar/koncept för cykelutyrning och bagagetransport m.m.

Projektledare: Greater Copenhagens turismgrupp
Samarbetspartners: Regioner, kommuner, destinationer, andra myndigheter och organisationer, som arbetar med turism och friluftsliv

Notering till samrådsutgåvan:

Projektledar:
Aalborg Universitet København

Deltagare i arbetsgruppen:
VTI, Region Skåne, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Vejdirektoratet, Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden, Danmarks Tekniske Universitet, IT Universitetet, Lunds Universitet og Københavns Universitet.

KUNDSKAP

Kunskap

Greater Copenhagen kan nyttja sin position som en av världens ledande cykelmetropoler och bli en internationell cykelknow-how-hotspot.

STATUS

Greater Copenhagen är en stark kunskapsmetropol med en stor mängd universitet, och forskningen på cykelområdet är därför en särskild styrka för metropolen. Redan i dag forskas det på många olika områden inom cykling på de danska och svenska universiteten i metropolen. Som exempelvis simulering av cykelbeteende i trafikmodellering, genus betydelse för transportbeteende, potentialen för ökad elcykling, potentialen för cykellogistik, cyklingens betydelse för folkhälsan, cykelns historia m.m. Vägen till att nå den mängd forskning som sker på andra transportområden är dock fortfarande lång.

POTENTIAL

Forskning på cykling inom alla ämnesområden kan stärka vårt kunskapsunderlag inom exempelvis utvärderings- och uppföljningsmetoder i metropolen. Den kan samtidig stärka vår position internationellt, då Greater Copenhagen, som ledande cykelmetropol är ett gott exempel för att generera cykelkunskap. Särskilt eftersom cykling är mer utbrett här än i många andra metropoler i världen.

SKAPA MER CYKELFORSKNING OCH GEMENSAMT KUNSKAPSCENTRUM

Det finns därför ett behov av att arbeta strategiskt med kunskapsområdet, och välvilligheten är stor bland metropolens forskningsinstitutioner att forska mer på cykelområdet samt att etablera ett mer formellt forskningsprogram eller cykelinstitut, såsom det i Amsterdam. Därutöver har det redan startats upp flera projekt, såsom en cykelkunskapskonferens 2021.

Figur 14: Forskningsinstitutioner i metropolen, som gärna vill eller redan forskar på cykling.

Insats 10:

Forskning

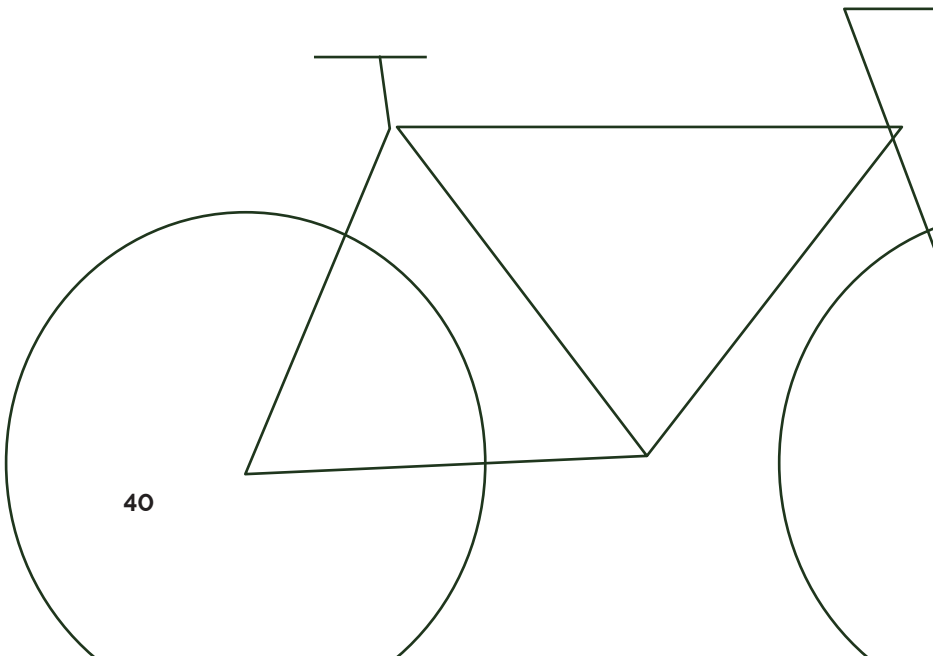
Flera (tvärvetenskapliga) cykelforskningsprojekt

Cykelforskning är ett underutvecklat fält inom transportforskningen, och det finns en stor efterfrågan på ökad kunskap i takt med att cyklismen boomar världen över som resultat av trängsel-, klimat- och hälsoutmaningar. I Greater Copenhagen finns det redan många cyklister som utgör en unik kritisk massa med potential att utföra banbrytande forskning på.

Det finns en lång rad universitet och kunskapsinstitutioner i Greater Copenhagen, som redan nu forskar på cykelområdet eller som uttrycker stort interesse av att göra det. Flera samarbetar redan och en ökad finansiering skulle ge förutsättningar för ökad forskning.

HANDLING
Universiteten kan få en ledande position inom cykelknowhow internationellt och kan med forskning understödja de många utmaningar som, på grund av kunskapsbrist, finns på cykelområdet i dag. För att säkra detta bör det startas flera (tvärvetenskapliga) cykelforskningsprojekt på universiteten.

Projektledare: VTI, Aalborg Universitet København, Danmarks Tekniske Universitet, IT Universitetet, Lunds Universitet, Københavns Universitet, Malmö Universitet, Roskilde Universitet och Copenhagen Business School.
Samarbetspartners: Kommuner, regioner, staten, Den Danske Cykelambassade, Cyklistforbundet, Cykelfrämjandet, kollektivtrafikhuvudmän etc.



Insats 11:

Greater Copenhagen Cycling Institute

Gemensamma forskningsinstitut eller forskningsprogram

Den stora tillväxtpotentialen, som finns i Greater Copenhagens cykelknowhow, bör nyttjas till att säkra en internationell ingång till denna kunskap. Både i form av tillgång till experter till exempelvis advisory boards, utbildningsprogram, forskningsprojekt och kunskap för planerare och verksamheter.

I Amsterdam har det etablerats ett Urban Cycling Institute som uteslutande utför forskning inom cykelområdet och som sätter Nederländerna på världskartan för cykelknowhow. Varje sommar reser planerare och rådgivare till Amsterdam för att vidareutbilda sig i en av världens bästa cykelstäder. I Greater Copenhagen finns universitet med många olika kompetenser från teknik till IT, beteende, stadsplanering, arkitektur, klima och miljö m.m. Därutöver har Greater Copenhagen geografiska förutsättningar, där cykeln inte uteslutande är en urban företeelse, utan också en rural sådan.

HANDLING
Etableringen av ett Greater Copenhagen Cycling Institute skulle säkra en viktig utveckling av cykelkunskap och -knowhow, som kan vara avgörande för Greater Copenhagens position som världens bästa cykelmetropol. Institutet bör startas upp av universiteten med stöttning fråm externa parter.

Projektledare: Danmarks Tekniske Universitet, Aalborg Universitet København och VTI
Samarbetspartners: IT Universitetet, Lunds Universitet, Københavns Universitet, Malmö Universitet, Roskilde Universitet och Copenhagen Business School, kommuner, regioner, staten, Den Danske Cykelambassade, Cyklistforbundet, Cykelfrämjandet, kollektivtrafikhuvudmän etc.

Förslag till integrering av Greater Copenhagens övriga arbete

Notering till samrådsutgåvan:
Greater Copenhagens aktörer bjuds in till att ge förslag till, hur cykelhandlingsplanen kan ingå i Greater Copenhagens övriga arbete som exempelvis Trafikcharter, Greencharter, Arbetsmarknadsscharteret, Kommunikationsstrategin och turisminsatsen.

GREATER
CoPENHAGEN

CYKELPOTENTIALE I GREATER COPENHAGEN

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

April 2020

CYKELPOTENTIALE I GREATER COPENHAGEN

Ramboll Sverige AB & Rambøll Danmark A/S

Uppdragsledare: Lars Testmann

Projektmedarbetare: Morten Agerlin Petersen, Olle Evenäs, André Kingstedt & Marianne Weinreich

Greater Copenhagen

Beställare: Anna Hviid Garrett

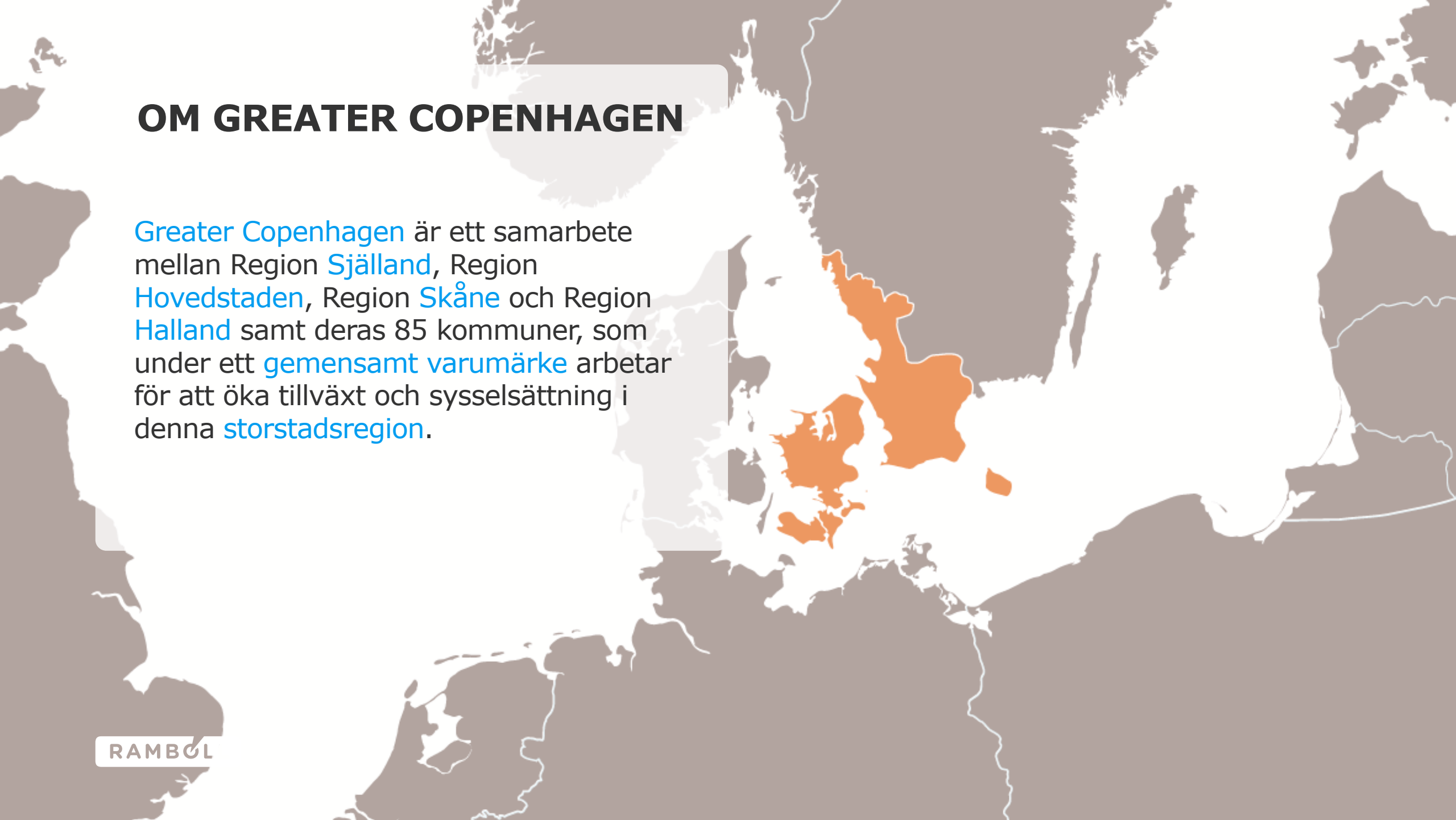
Formalia

Datum för leverans: 8. april 2020

Uppdragsnummer: 1100041880

OM GREATER COPENHAGEN

Greater Copenhagen är ett samarbete mellan Region Själland, Region Hovedstaden, Region Skåne och Region Halland samt deras 85 kommuner, som under ett gemensamt varumärke arbetar för att öka tillväxt och sysselsättning i denna storstadsregion.



RAMBØL

BAGGRUND

- I Greater Copenhagen finns flera cykelstäder som i olika index rankats som några av världens bästa cykelstäder
- Cykling har hög status och regionen är därför internationellt känd för sin högklassiga cykelinfrastruktur.
- Greater Copenhagen har potentialen att bli världens bästa cykelmetropol. Trots att regionen redan idag är Skandinaviens nav inom cykling saknas för närvarande en strategisk handlingsplan för cykelutvecklingssamarbeten.

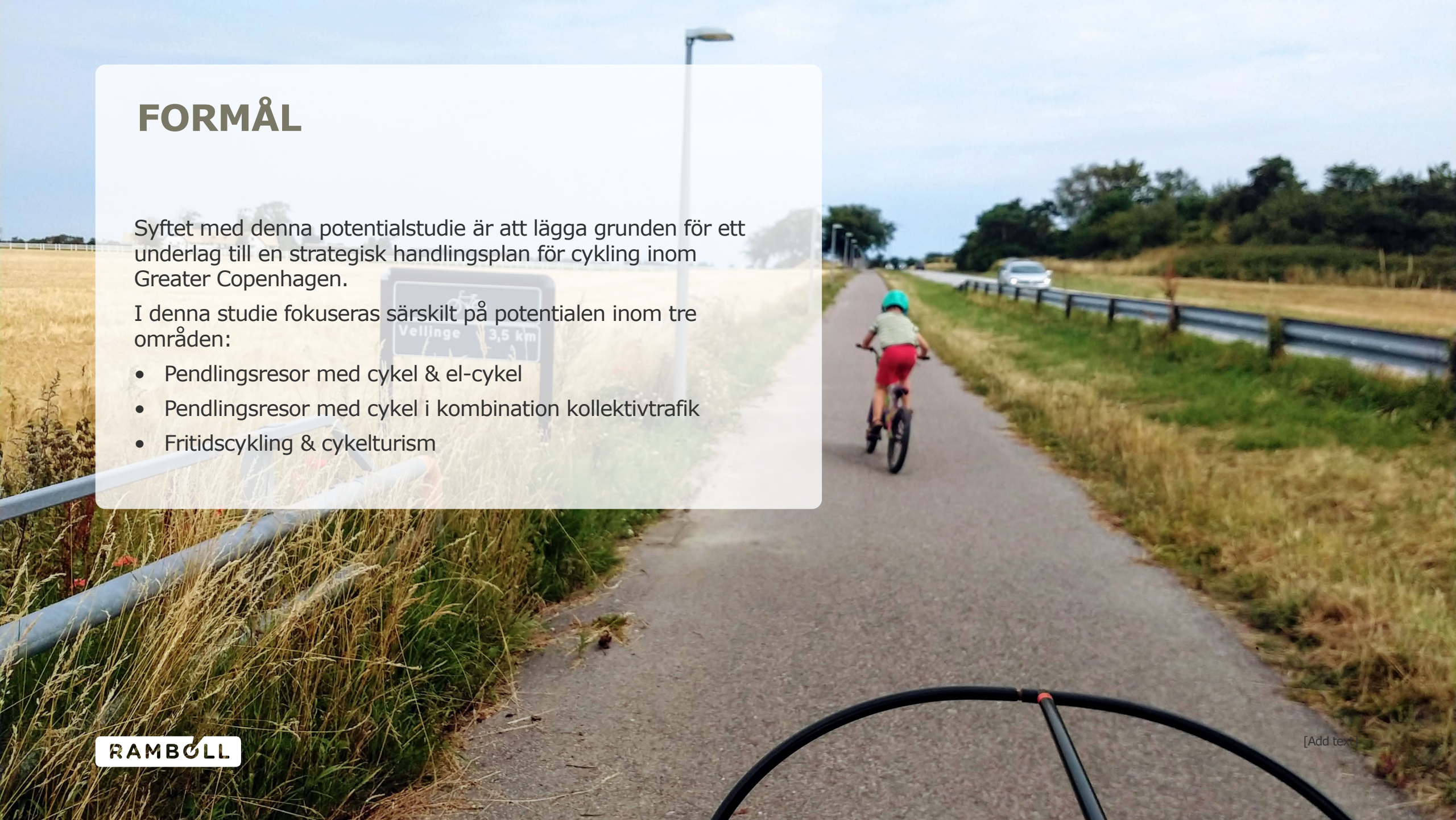
RAMBØLL

FORMÅL

Syftet med denna potentialstudie är att lägga grunden för ett underlag till en strategisk handlingsplan för cykling inom Greater Copenhagen.

I denna studie fokuseras särskilt på potentialen inom tre områden:

- Pendlingsresor med cykel & el-cykel
- Pendlingsresor med cykel i kombination kollektivtrafik
- Fritidscykling & cykelturism



[Add text]

GREATER COPENHAGEN TRAFIKCHARTER

Regionens trafikcharter från 2016 behöver utvecklas. I chartern beskrivs vikten av en väl fungerande inre mobilitet och ett välfungerande och robust transportsystem för persontrafik. Vidare beskrivs hur att det är nödvändigt att utvecklingen av kommunikation och transporter sker på ett hållbart sätt, för att bidra till en god livsmiljö, samtidigt som möjligheten till hög rörlighet behålls.

I chartern framhävs hur viktigt det är att göra insatser för att öka smidigheten och möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik i ett intermodalt resande. Men med tanke på regionens tradition, kultur och starka ställning är det också självklart att ökad cykling är en viktigt del av den framtida utvecklingen.

FRA FØRENDE I SKANDINAVIEN TIL VERDENS BEDSTE CYKELMETROPOL

FRA FØRENDE I SKANDINAVIEN TIL VERDENS BEDSTE CYKELMETROPOL

Greater Copenhagen har goda förutsättningar för att bli världens bästa cykelmetropol. Redan idag är de stora städerna i regionen nationella föregångare inom cykelområdet.

Det finns en stark kultur att bygga vidare på och därtill har en cykelrenässans skett i regionen de senaste 10-15 åren med kraftigt ökat antal cyklister i städerna och etablering av ett flertal turistcykelstråk samt världskända supercykelstråk

KØBENHAVN – VERDENS BEDSTE CYKELBY?

Köpenhamn har de tre senaste åren blivit utsedd till världens bästa cykelstad av designbyrån Copenhagenize i deras Bike friendly index. De mäter cykelstäder världen över med fokus på infrastruktur, kultur och ambitionsnivå. Köpenhamn som stad är central i den marknadsföring Cycling Embassy of Denmark gör.

Staden är världsberömd för sin cykelinfrastruktur och cykelkultur. Dronning Louises bro på Nørrebro är till råga på allt det gatusnitt i världen där det passerar flest cyklister per dag.

I en global kontext är Köpenhamn, tillsammans med flera nederländska städer, en av de städer där cykelandelen är som allra högst. Planerare och beslutsfattare vallfärdar till Köpenhamn för att göra studiebesök för att lära sig mer av best practise.

2019	2017	2015
1.Copenhagen	**1.Copenhagen**	**1.Copenhagen**
2.Amsterdam	2.Utrecht	2.Amsterdam
3.Utrecht	3.Amsterdam	3.Utrecht
4.Antwerp	4.Strasbourg	4.Eindhoven
5.Strasbourg	**5.Malmö**	**5.Malmö**
6.Bordeaux	6.Bordeaux	6.Nantes
7.Oslo	7.Antwerp	7.Bordeaux
8.Paris	8.Ljubljana	8.Strasbourg
9.Vienna	9.Tokyo	9.Antwerp
10.Helsinki	10.Berlin	10.Seville

REGION HOVEDSTADEN – NETVÆRK AF SUPERCYKELSTIER

Sedan de unika samarbetet med supercykelstråk mellan Region Hovedstaden och nu 28 kommuner har den långväga cykelpendlingen haft en närmast explosionsartad utveckling i regionen.

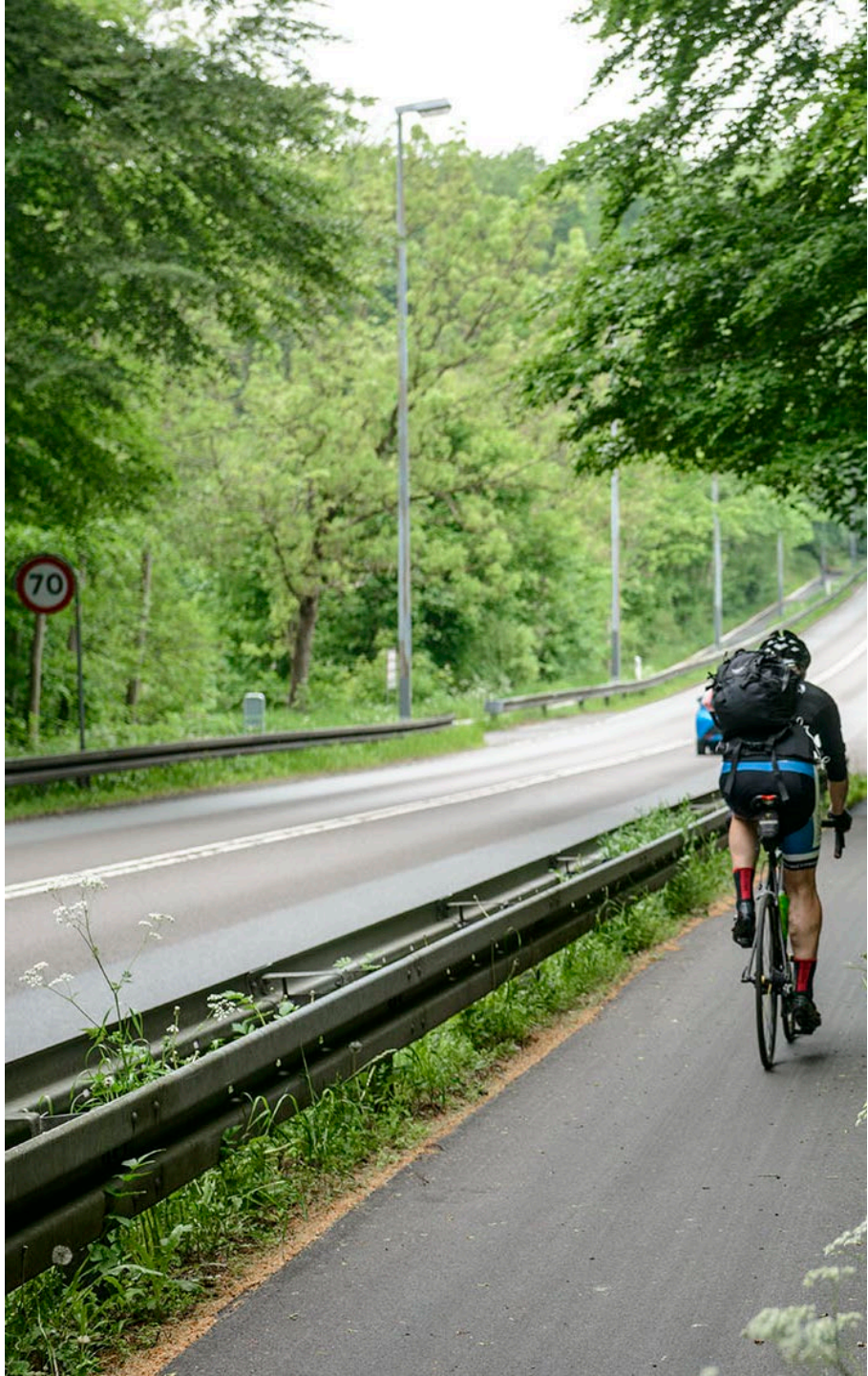
Farumrutten som etablerades 2013 är ett exempel på verklig framgång. Erfarenheterna från den visar på vikten av att skapa långa och sammanhängande cykelstråk utan stopp – vilket ofta med små medel kan göras parallellt med utbyggnad av järnvägar och motorvägar. Sedan rutten uppgraderades till supercykelstråk har den antalet cyklister ökat med 68 % och den genomsnittliga cykellängden uppgår nu till 14 kilometer.

RAMBØLL

REGION SJÆLLAND – STORT POTENTIALE

Tendensen er klar – i Region Sjælland er der et stort potentiale for at få flere til at cykle, både mere og længere. Cykeltrafikken stiger i de store byer, mens den generelt er faldende udenfor de store byer, hvor flere kører mere og længere i bil.

- Andelen af alle cykelture i regionen er 11 %
- Flere kombinerer cykel eller bil med kollektiv transport i Region Sjælland end i Region Hovedstaden (alle ture).
- Andelen af el-cykelture (ud af alle cykelture) er næsten dobbelt så stor i Region Sjælland som i Region Hovedstaden.
- Der er flere længere cykelruter i Region Sjælland, bl.a. Euro-Velo-ruten Sunruten (eller København-Berlin), Østersøruten og Istidsruten, en 390 kilometer cykelrute igennem fem kommuner, hvor sidstnævnte indvies i 2020.



RAMBØLL

https://en.eurovelo.com/

http://istidsruten.dk/ruten/

REGION SKÅNE DRIVER RESTEN AV SVERIGE

Cykelfrämjandet i Sverige skapade kommunvelometern som rankar årets cykelfrämjarkommuner i Sverige år 2010. Sedan dess har Malmö och Lund turats om att prenumerera på förstaplatsen. Hela 7 gånger av 10 har någon av de två skånska städerna kommit på första plats. Även Helsingborgs stad har några år haft framskjutna placeringar. Utöver de nationella framgångarna har Malmö haft två topp 10-placeringar på The Copenhagenize index över världens bästa cykelstäder.

År 2019 blev Skåne först i Sverige med att ta fram ett koncept för supercykelstråk. Stråk som framförallt är tänkt att förbinda omlandet med de större skånska städerna, likt i Köpenhamn. I arbetsprocessen fanns ett nära samarbete över sundet med syfte att få så mycket likheter och synergier med supercykelstier som möjligt. Dels för att lära av best practice och dels för att infrastrukturen i regionen ska bli så homogen som möjligt.

RAMBØLL

REGION HALLAND – CYKELRUTER I EUROPÆISK TOPKLASSE

Region Halland har en regional cykelplan og prisvindende cykelruter.

Under 2010-talet har Region Halland och Region Skåne drivit på den nationella utvecklingen av rekreativa turistcykelleder. Det finns nu en mer eller mindre sammanhängde cykelled från nordligaste Halland längs hela kustbandet runt Halland och Skåne ända till nordöstra Skåne och vidare in i Blekinge.

- Kattegattleden blev 2018 utsedd till årets turistled i Europa! Den invigdes 2015 och förbinder Göteborg i norr med Helsingborg i söder. Sedan invigningen har antalet cyklister ökat med nästan 60 %. I juli är antalet cyklister som flest – ca 60 000*. Varberg – Falkenberg är sträckan med flest cykelpassager.
- Under 2020 beslutar Region Halland om en ny regional cykelplan för Halland. Med den skapar de förutsättningar för att fler hallänningar ska cykla mer. https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/vagar-och-jarnvagar/regional-cykelplan/
- Derudover er Region Hallands cykelruter koblet til et netværk af cykelruter videre i Region Skåne. Sydkustleden, der invigdes 2019 och förbinder Helsingborg med Simrishamn og Sydostleden, der invigdes 2016 och förbinder Simrishamn med Växjö i Småland.

RAMBØLL Läs mer på: https://visitskane.com/sv/outdoors-adventure/cykling-i-skane

* Siffran omfattar även de som cyklar lokala turer längs med stråket.

GREATER COPENHAGEN – DEL AF ET EUROPÆISK CYKELRUTENET

De regionala turistcykellederna i Greater Copenhagen är en del av de europeiska cykelvägnätet European cycle route network – EureVelo. Två leder går genom regionen.

7 Sun route (Nordnorge – Malta)

10 Baltic Sea route (Östersjön runt)

Regional del av Sydkustleden

RAMBØLL Läs mer på: https://en.eurovelo.com/

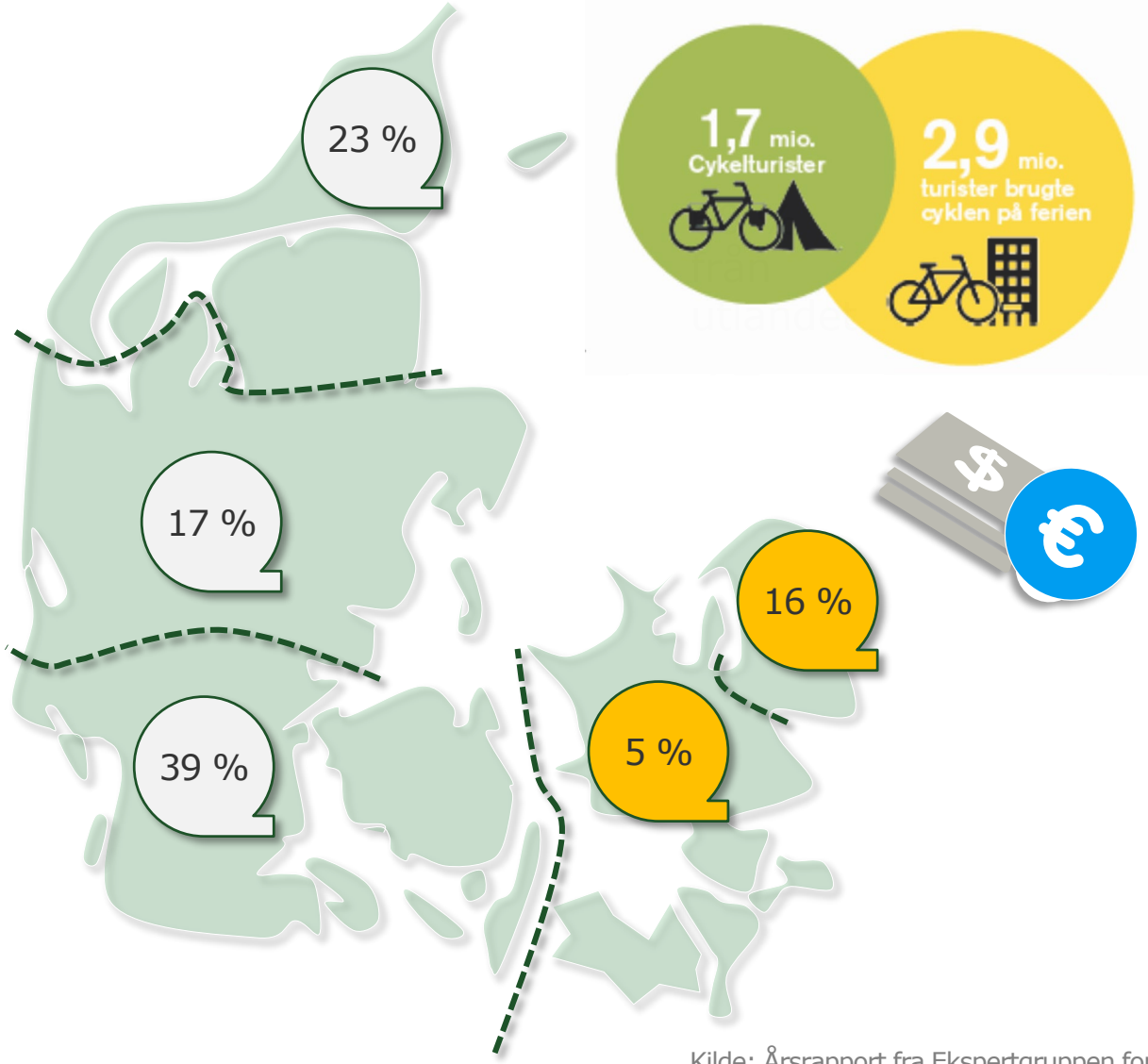
CYKELTURISMENS BETYDNING

Cykelturister är generellt en köpstark grupp som gynnar de lokala företagen och på så sätt den regionala ekonomin.

I Danmark ser man en ökning av antalet cykelturister, där tyskarna är en viktig besöksgrupp. Cykelturisterna spenderar dagligen i snitt ca 900 DKR. Region Själland och Hovedstaden har en stor outnyttjad potential när det gäller turistcykling. Majoriteten av cykelturisterna besöker idag Jylland.

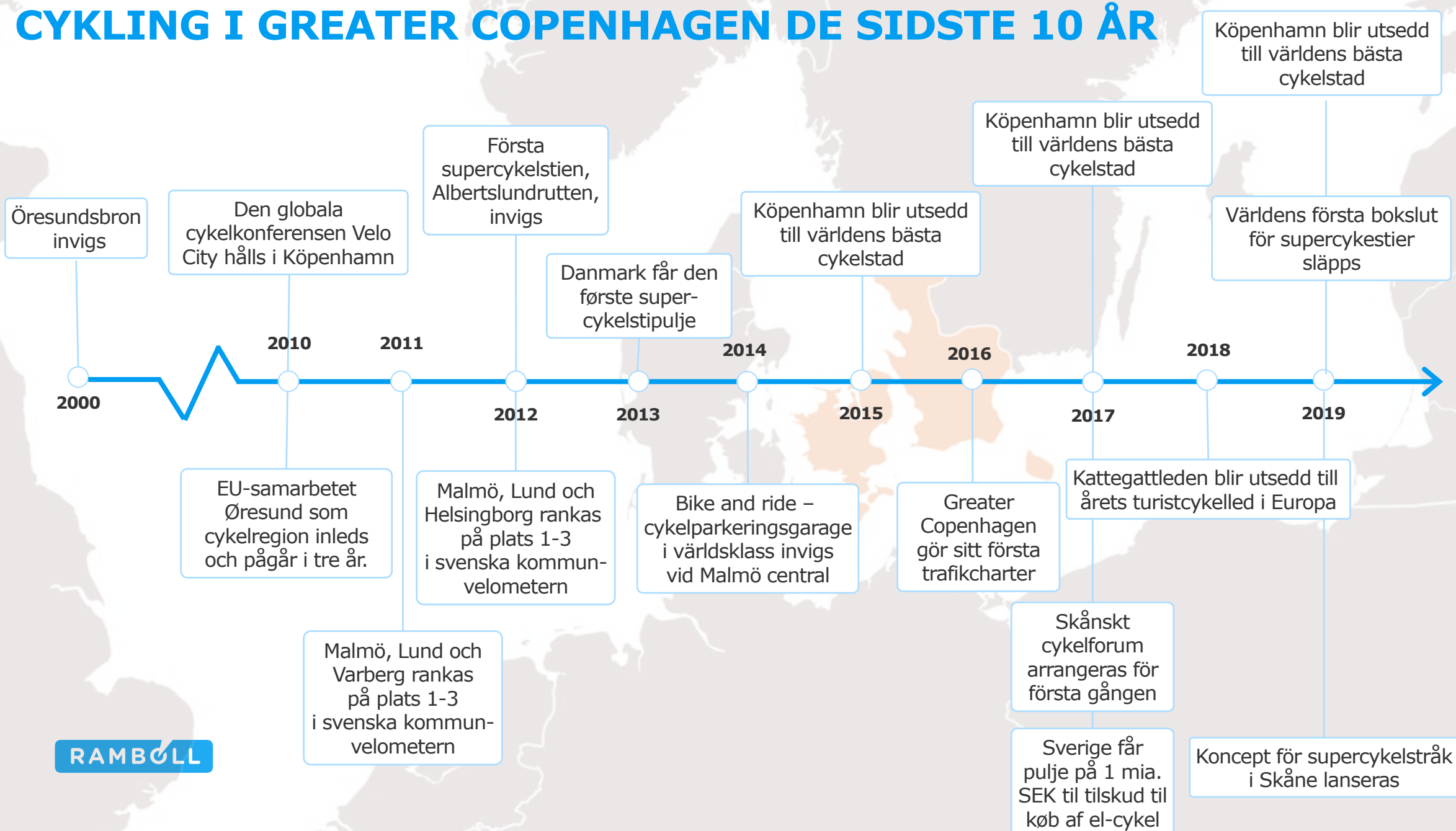
Längs Kattegattleden har Visit Halland gjort företagsenkäter. Där upplever hela 37 % av företagarna att cykelturisterna bidragit till ökad omsättning.

Fordeling af cykelturister i Danmark



Kilde: Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019

CYKLING I GREATER COPENHAGEN DE SIDSTE 10 ÅR



RAMBØLL

DATAGRUNDLAGET I OVERBLIK

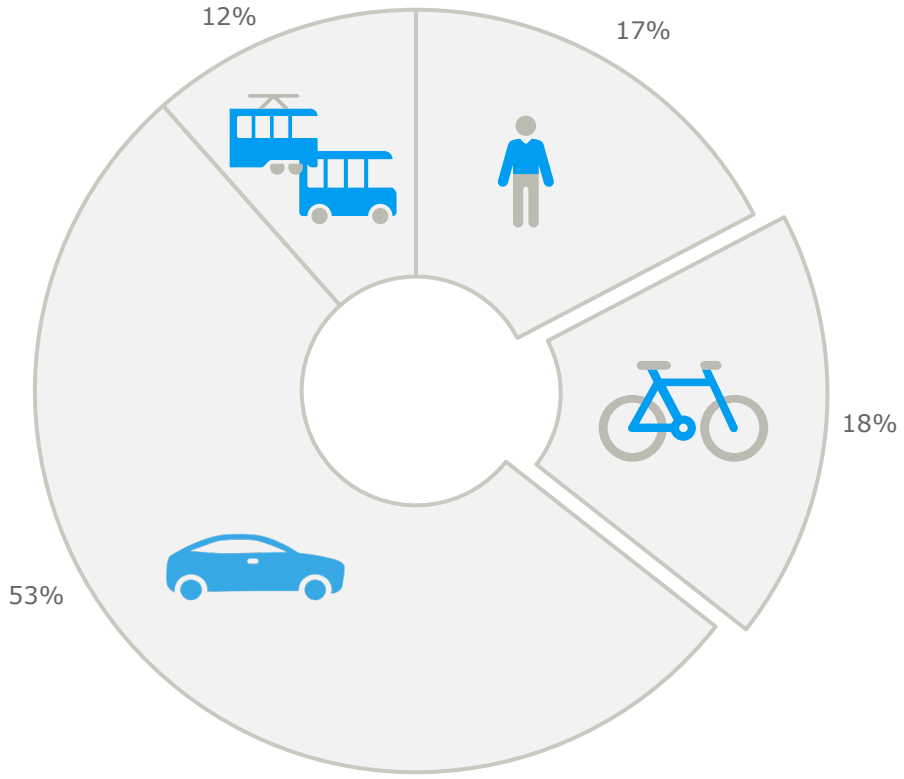
	HOVEDSTADEN	SJÆLLAND	SKÅNE	HALLAND
Cykelpendling til arbejde med og uden el				
Kombinationsrejser med cykel og kollektiv transport				
Cykelturisme og rekreativ cykling				

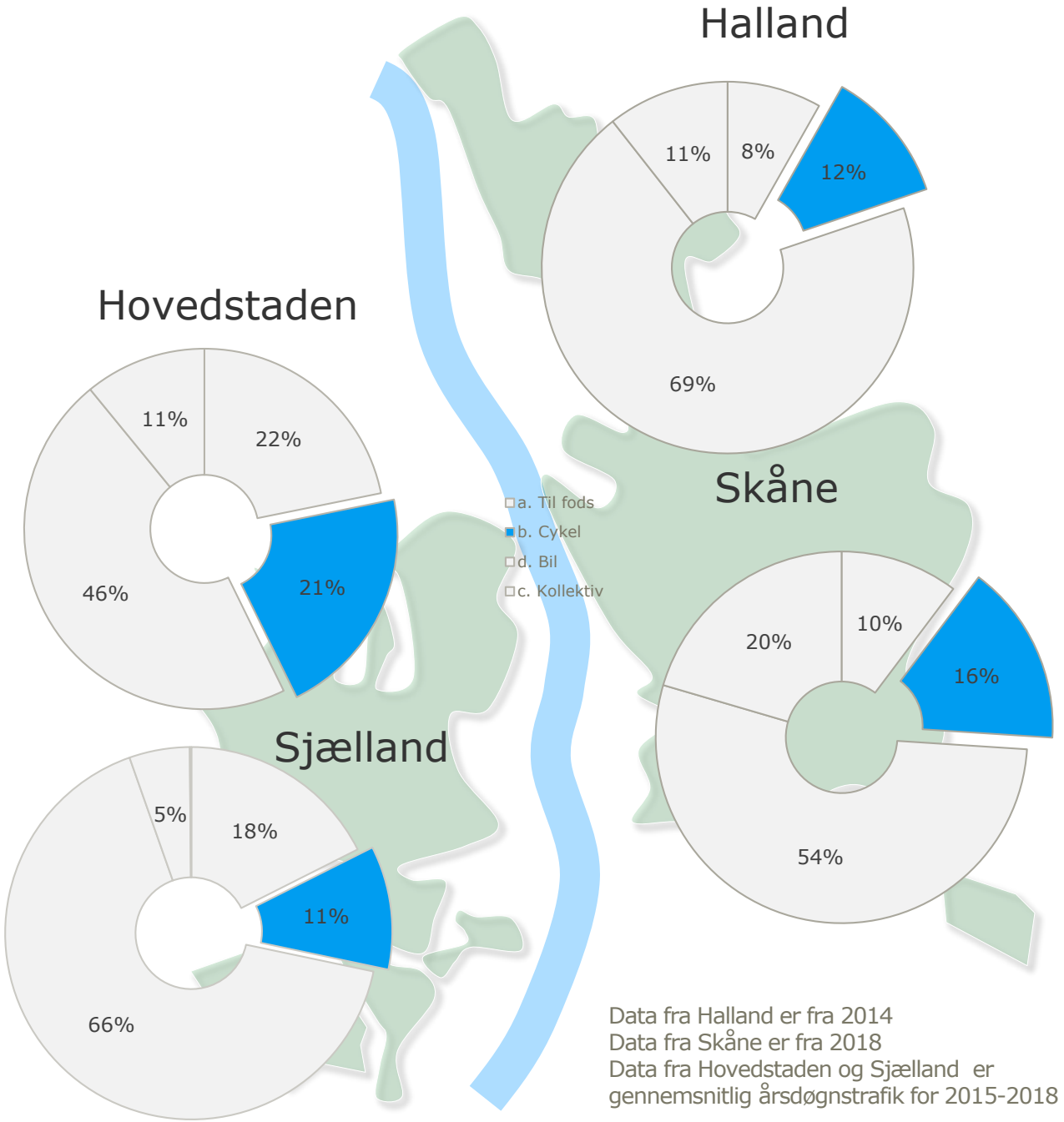
RAMBØLL

Beskrivelse af metodik og data findes bagest

POTENTIAL FÖR ÖKAD CYKELPENDLING

CYKLENS ANDEL AF ALLE TURE I GREATER COPENHAGEN



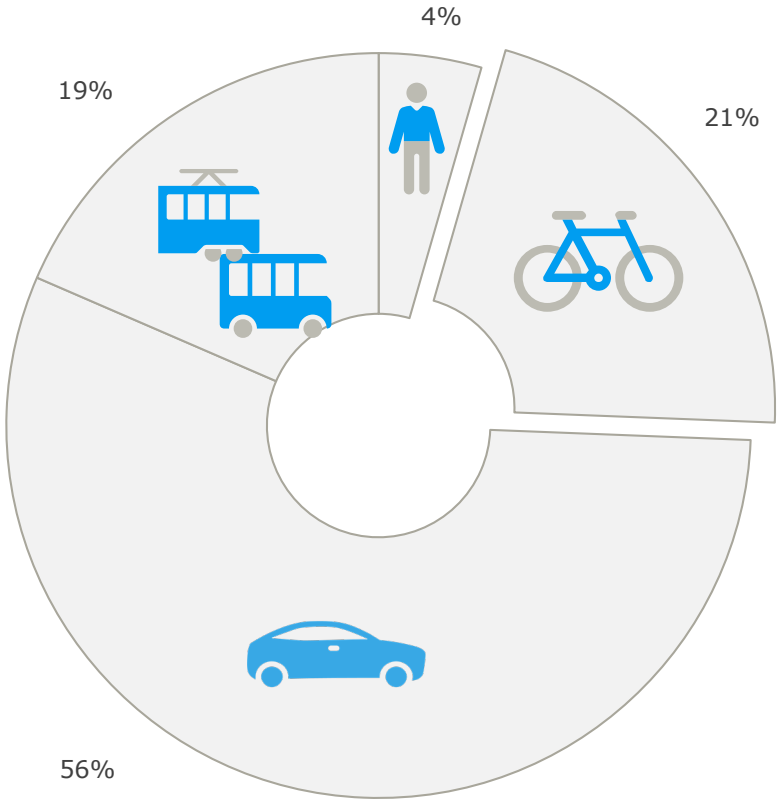


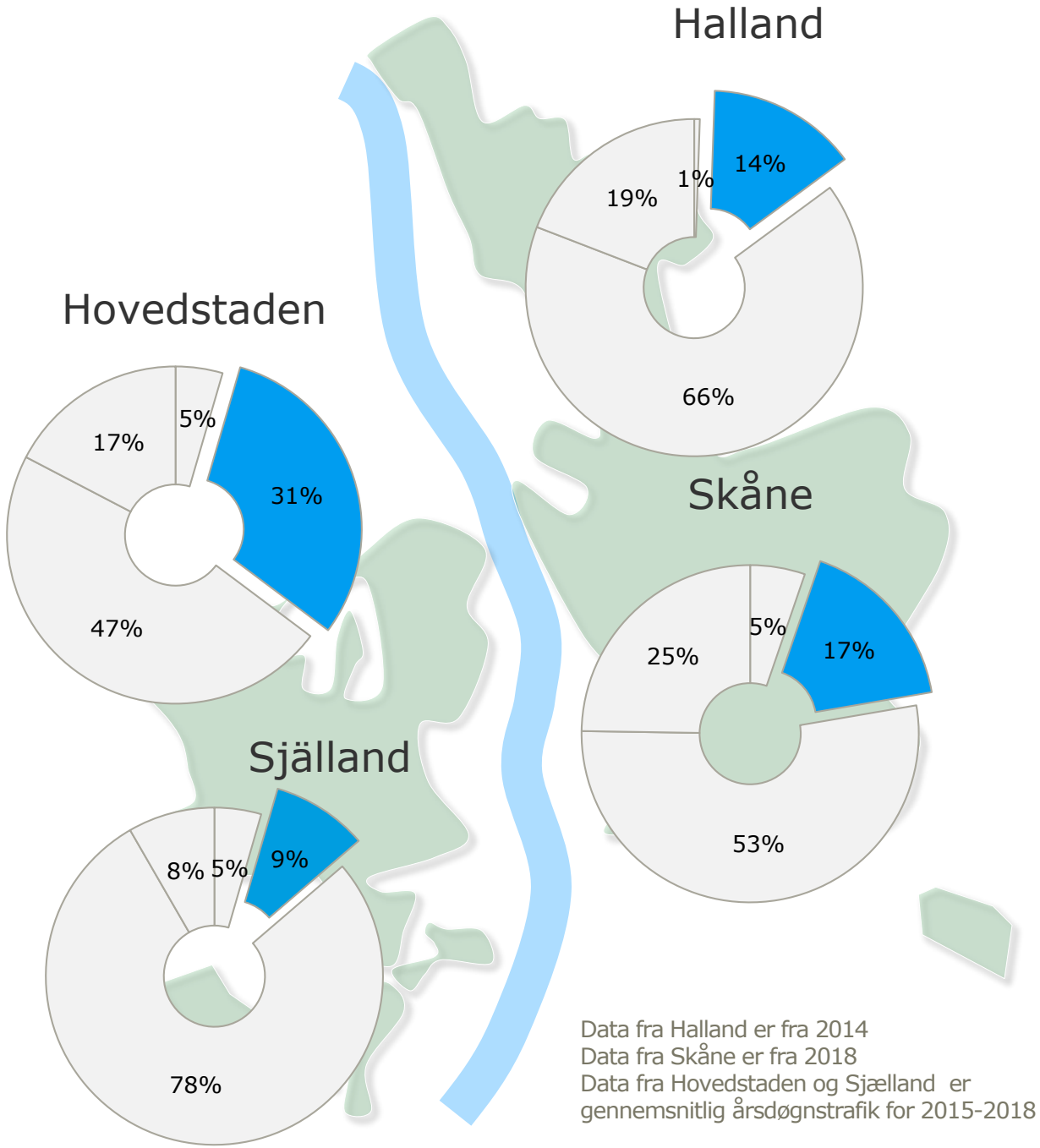
Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

POTENTIAL FÖR ÖKAD CYKELPENDLING

CYKLENS ANDEL AF PENDLERTURE I GREATER COPENHAGEN





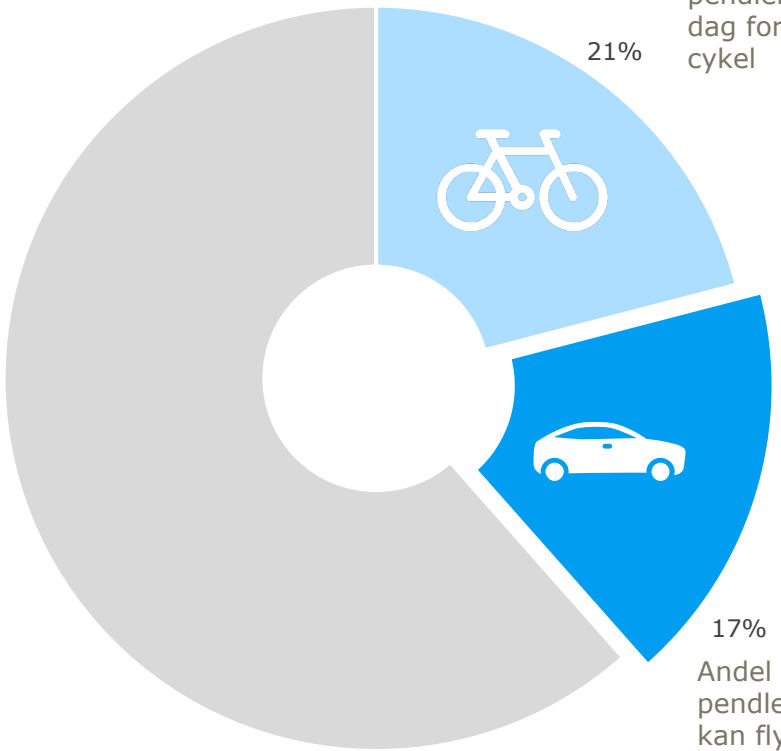
Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

VILKA EFFEKTER SKULLE VI FÅ OM ALLA BILISTER SOM NÅR SITT ARBETE MED CYKEL INOM 30 MINUTER SKULLE CYKLA ISTÄLLET FÖR ATT KÖRA BIL?
RAMBØLL

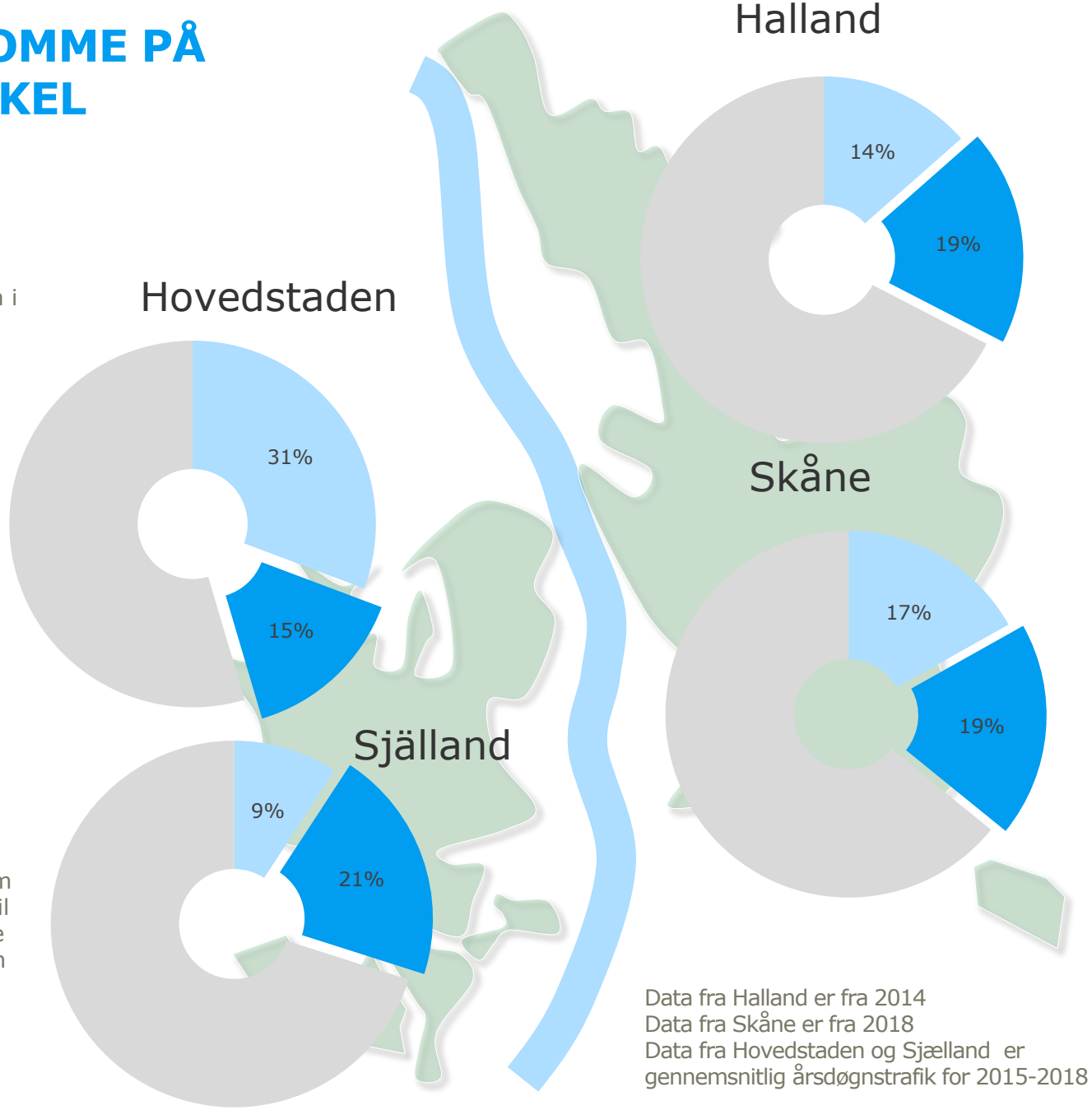
POTENTIAL FÖR ÖKAD CYKELPENDLING

ANDEL AF BILISTER, SOM KAN KOMME PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER PÅ CYKEL



Andelen af alle pendlerture, som i dag foretages på cykel

Andel af alle pendlerture, som kan flyttes fra bil til cykel, når alle bilture hvor man kunne cykle på max 30 min flyttes til cykel (16 km/t)



Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

EFEKTER AV ÖKAD CYKELPENDLING

ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

200.000

færre biler på vejene pr. dag

RAMBØLL

33 % af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen

Antal biler er beregnet på baggrund af:
SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

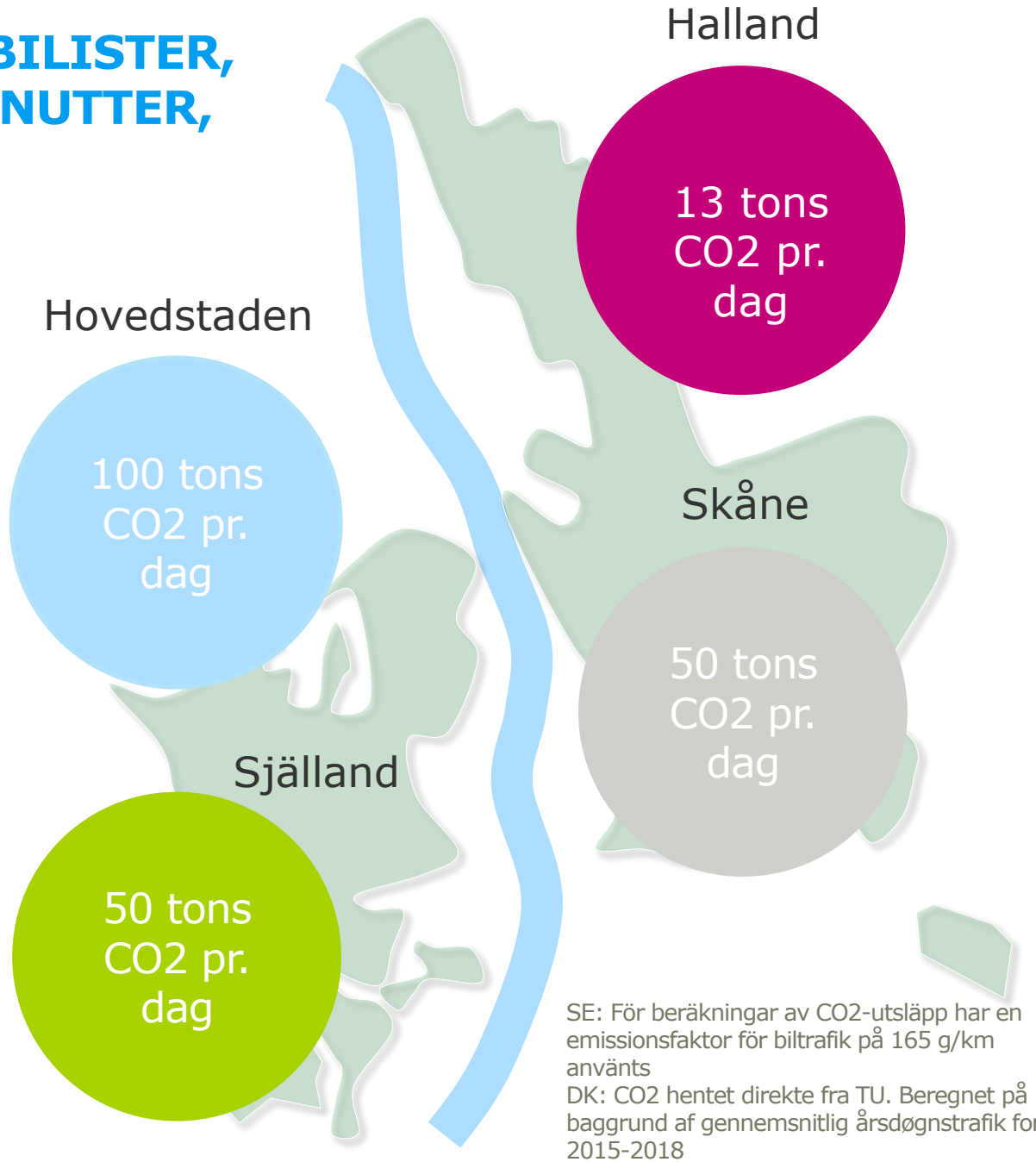
10 x

det antal biler, der krydser Øresundsbroen dagligt

Antal biler er beregnet på baggrund af:
SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

RAMBØLL

CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



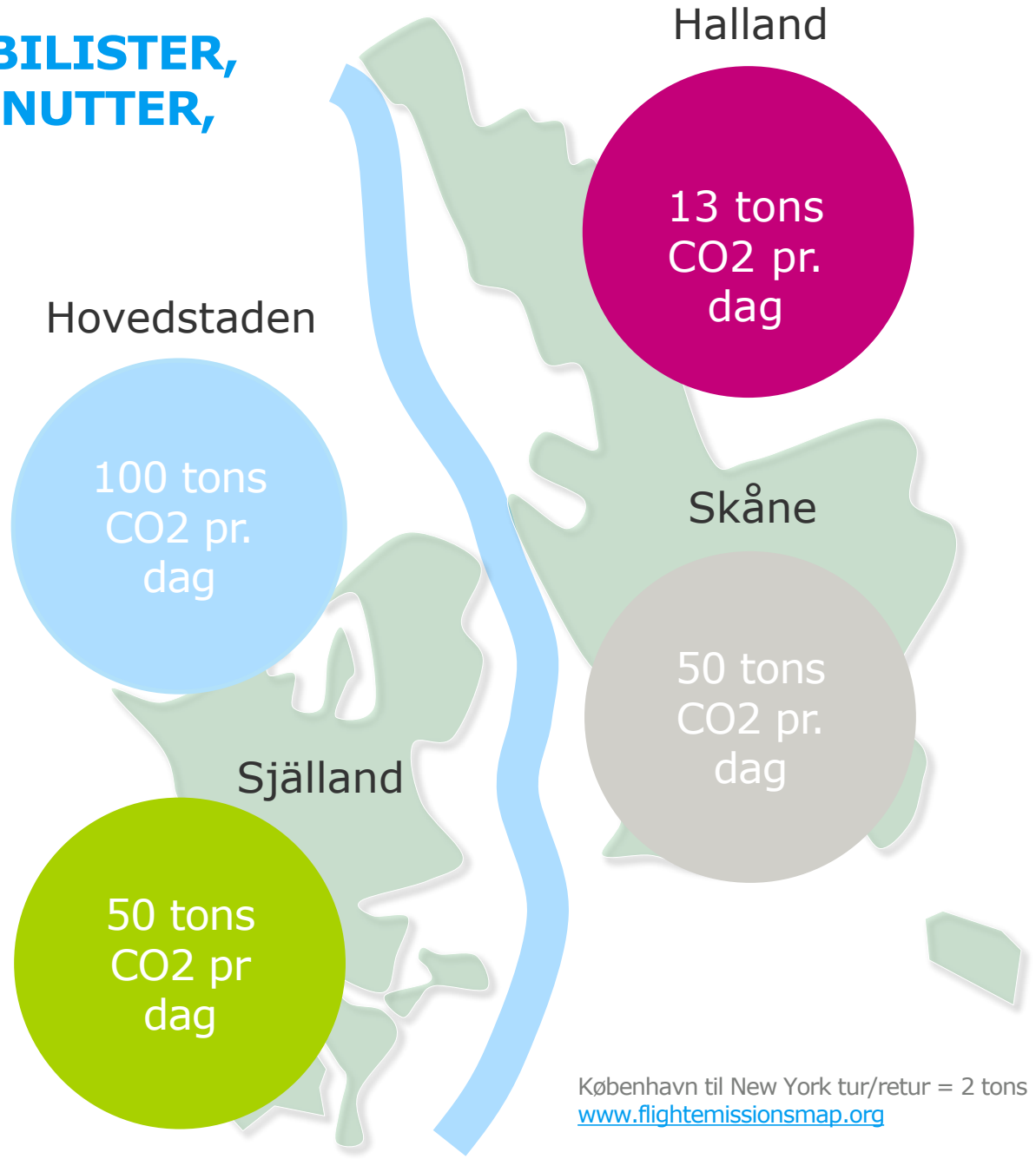
SE: För beräkningar av CO2-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts
DK: CO2 hentet direkte fra TU. Beregnet på baggrund af gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

106

flyture frem og tilbage mellem København og New York hver dag



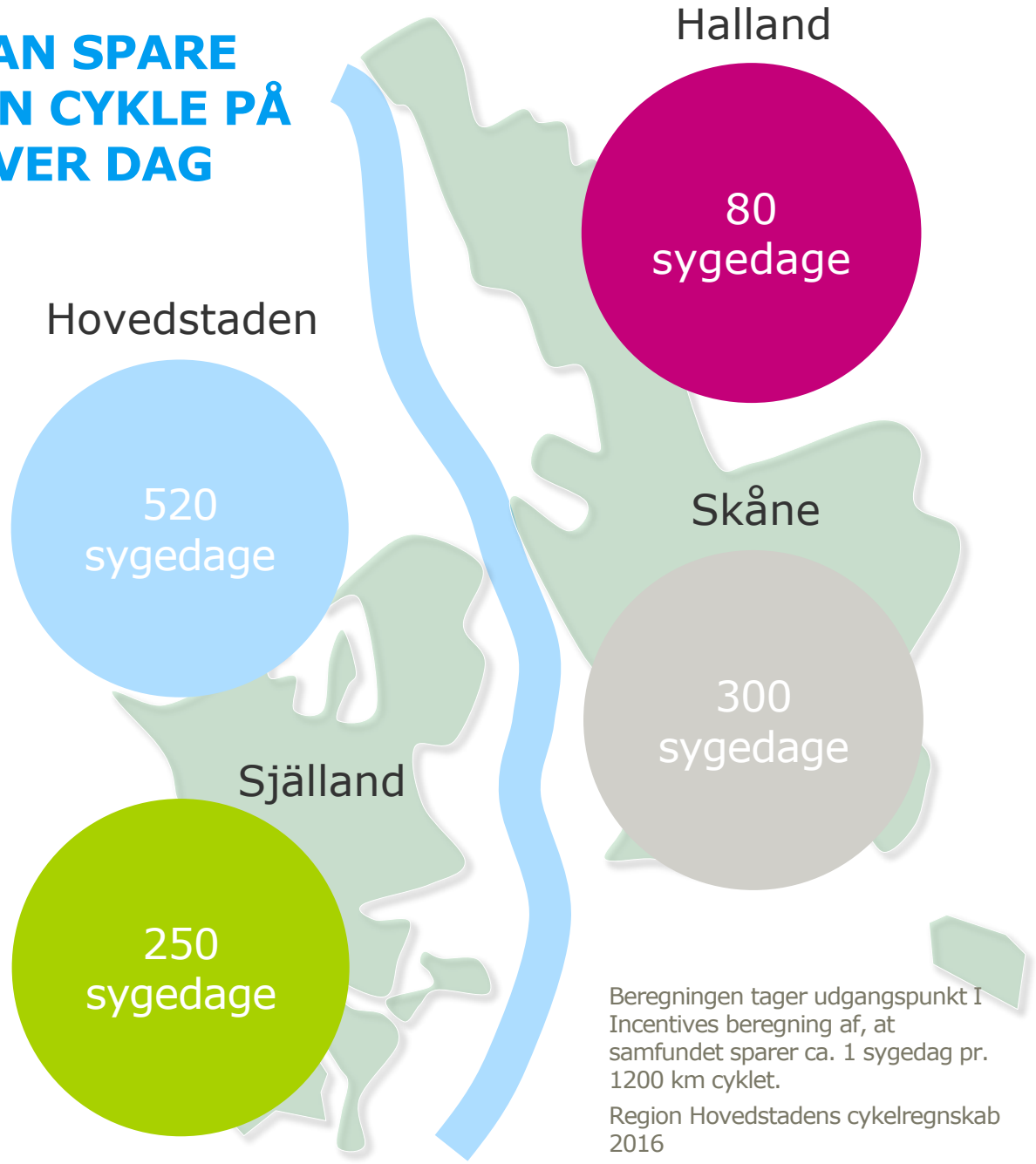
København til New York tur/retur = 2 tons
www.flightemissionsmap.org

RAMBØLL

ANTAL SYGEDAGE, SOM SAMFUNDET KAN SPARE PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

1150

sparede sygedage pr. dag

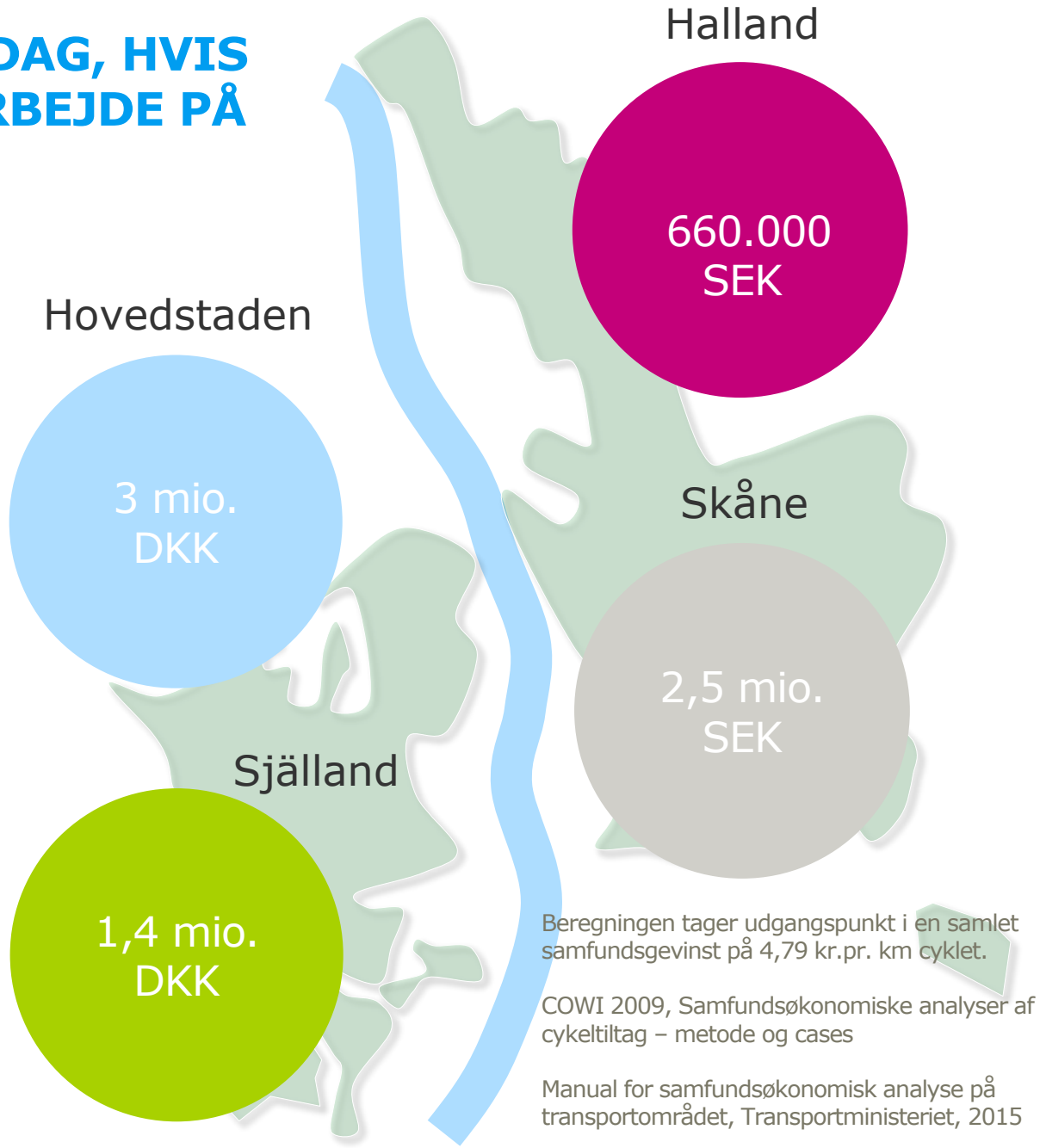


Beregningen tager udgangspunkt I Incentives beregning af, at samfundet sparer ca. 1 sygedag pr. 1200 km cyklet.

Region Hovedstadens cykelregnskab 2016

RAMBØLL

SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



Beregningen tager udgangspunkt i en samlet samfundsgevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.

COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

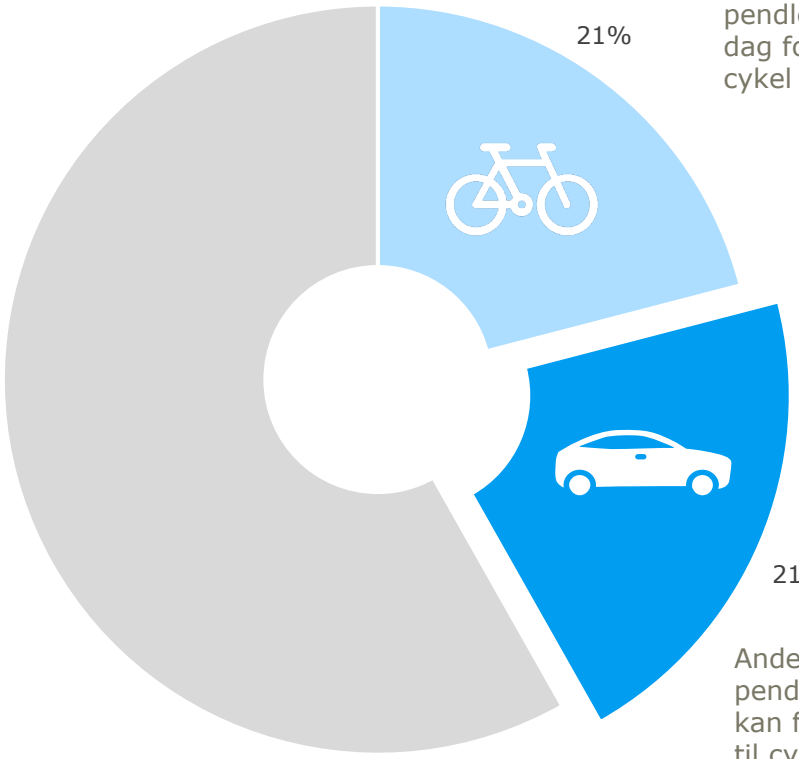
Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

RAMBØLL

VILKA EFFEKTER SKULLE VI FÅ OM ALLA BILISTER SOM NÅR SITT ARBETE MED EL-CYKEL INOM 30 MINUTER SKULLE CYKLA ISTÄLLET FÖR ATT KÖRA BIL?

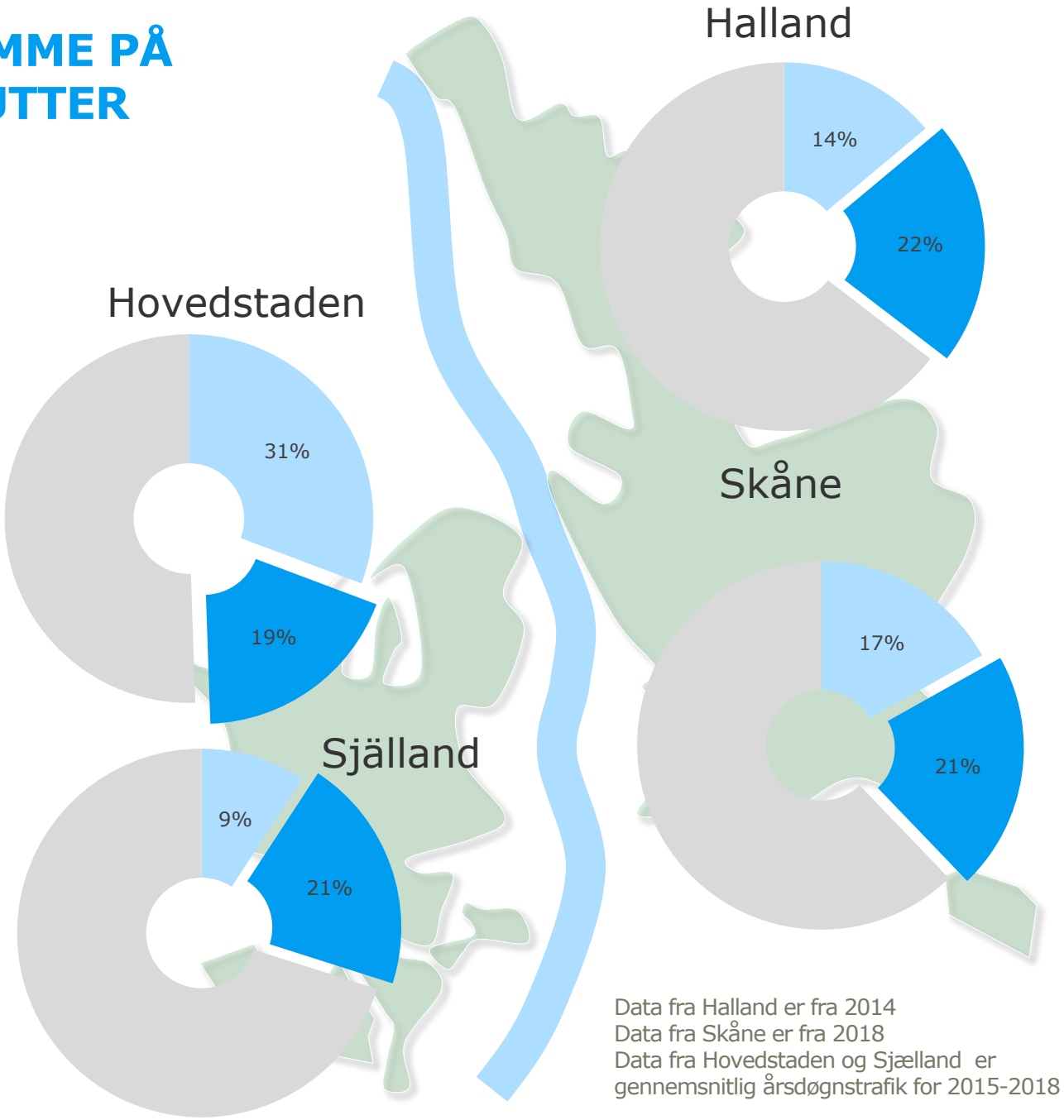
POTENTIAL FÖR ÖKAD ELCYKELPENDLING

ANDEL AF BILISTER, SOM KAN KOMME PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER



Andelen af alle pendlerture, som i dag foretages på cykel

Andel af alle pendlerture, som kan flyttes fra bil til cykel, når alle bilture hvor man kunne cykle på elcykel på max 30 min flyttes til cykel (22 km/t)

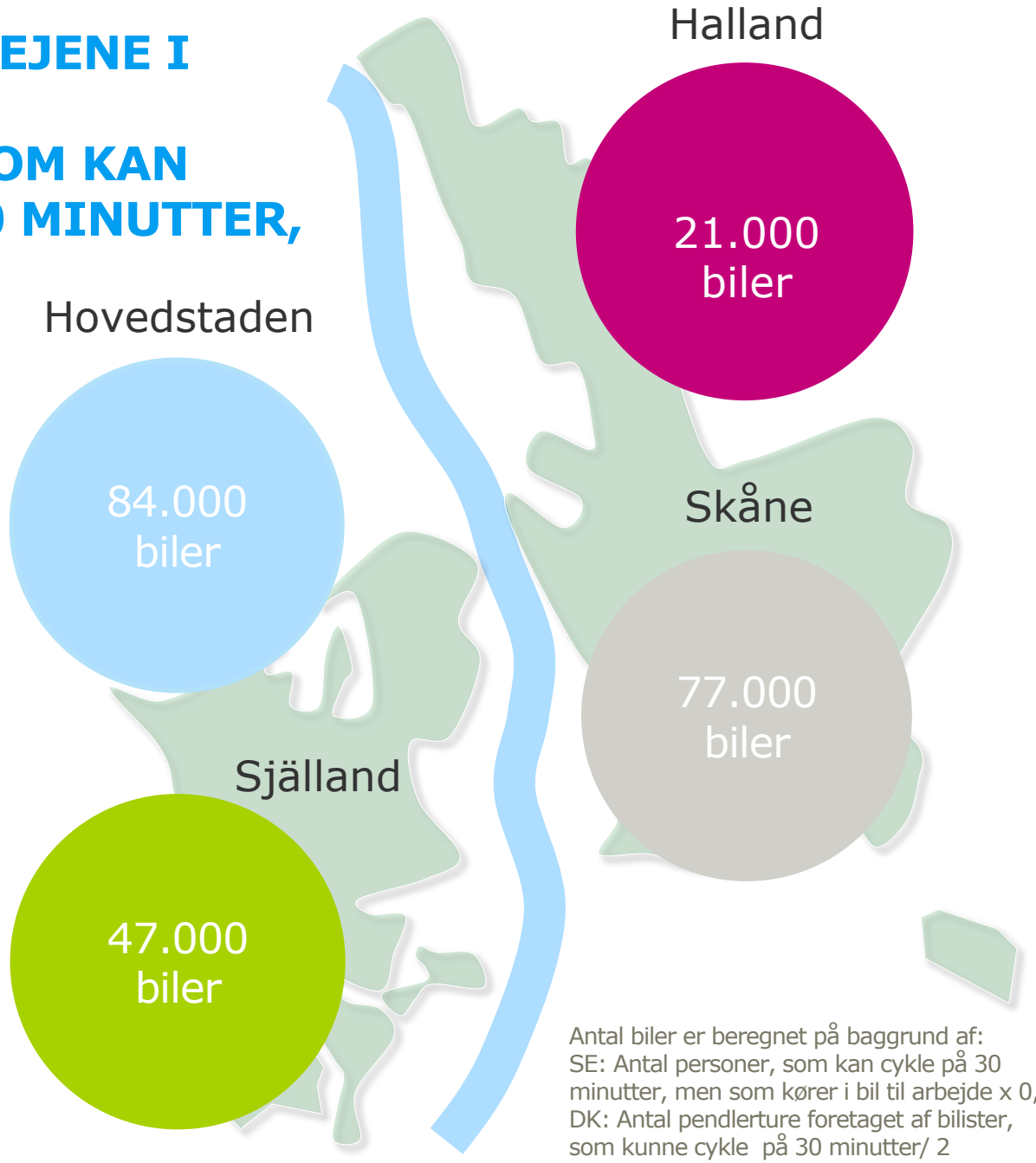


Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

EFEKTER AV ÖKAD ELCYKELPENDLING

ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



RAMBØLL

38% af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen

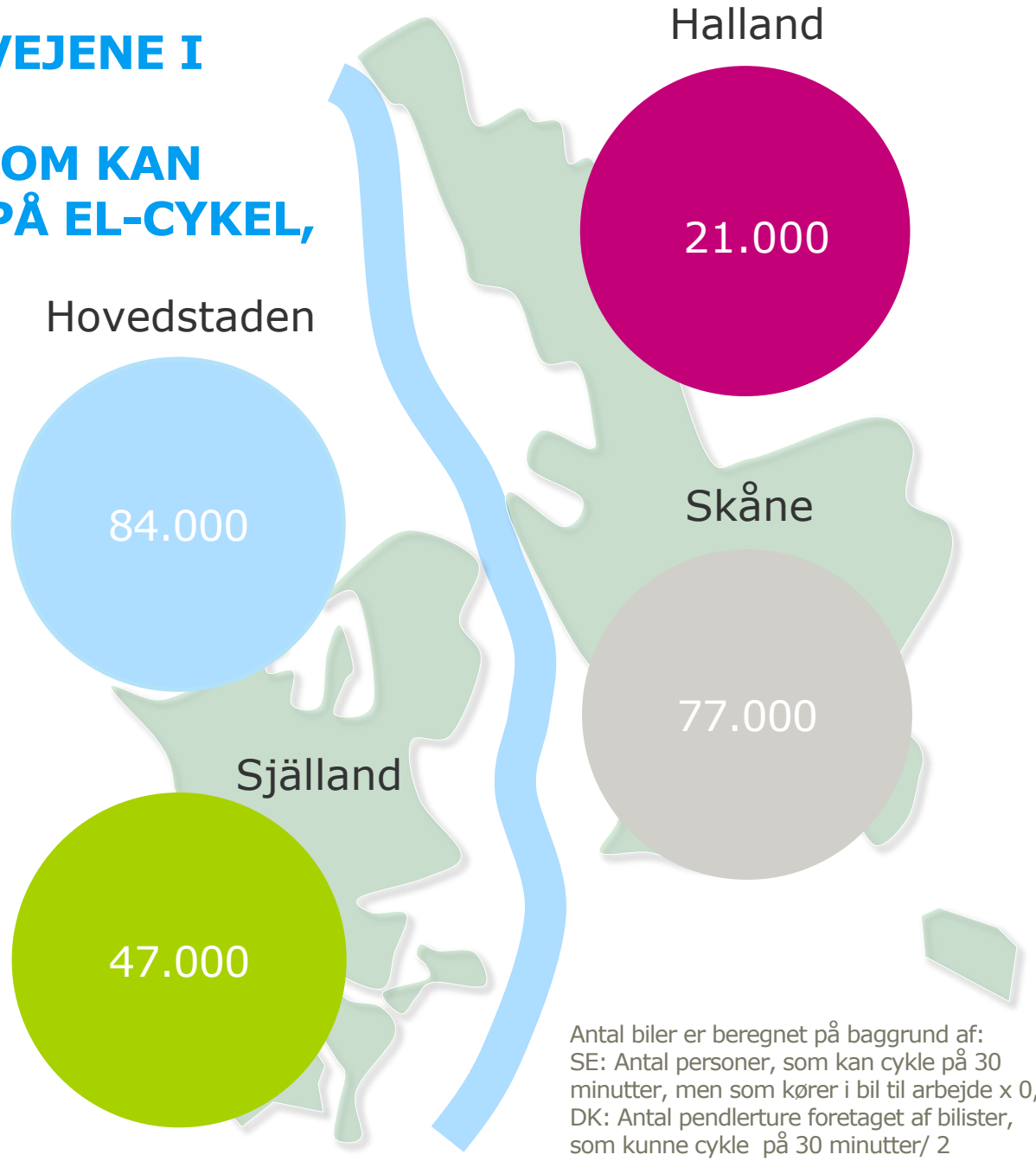
Antal biler er beregnet på baggrund af:
SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

EFEKTER AV ÖKAD ELCYKELPENDLING

ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER PÅ EL-CYKEL, GØR DET HVER DAG

12 x

det antal biler, der krydser Øresundsbroen dagligt

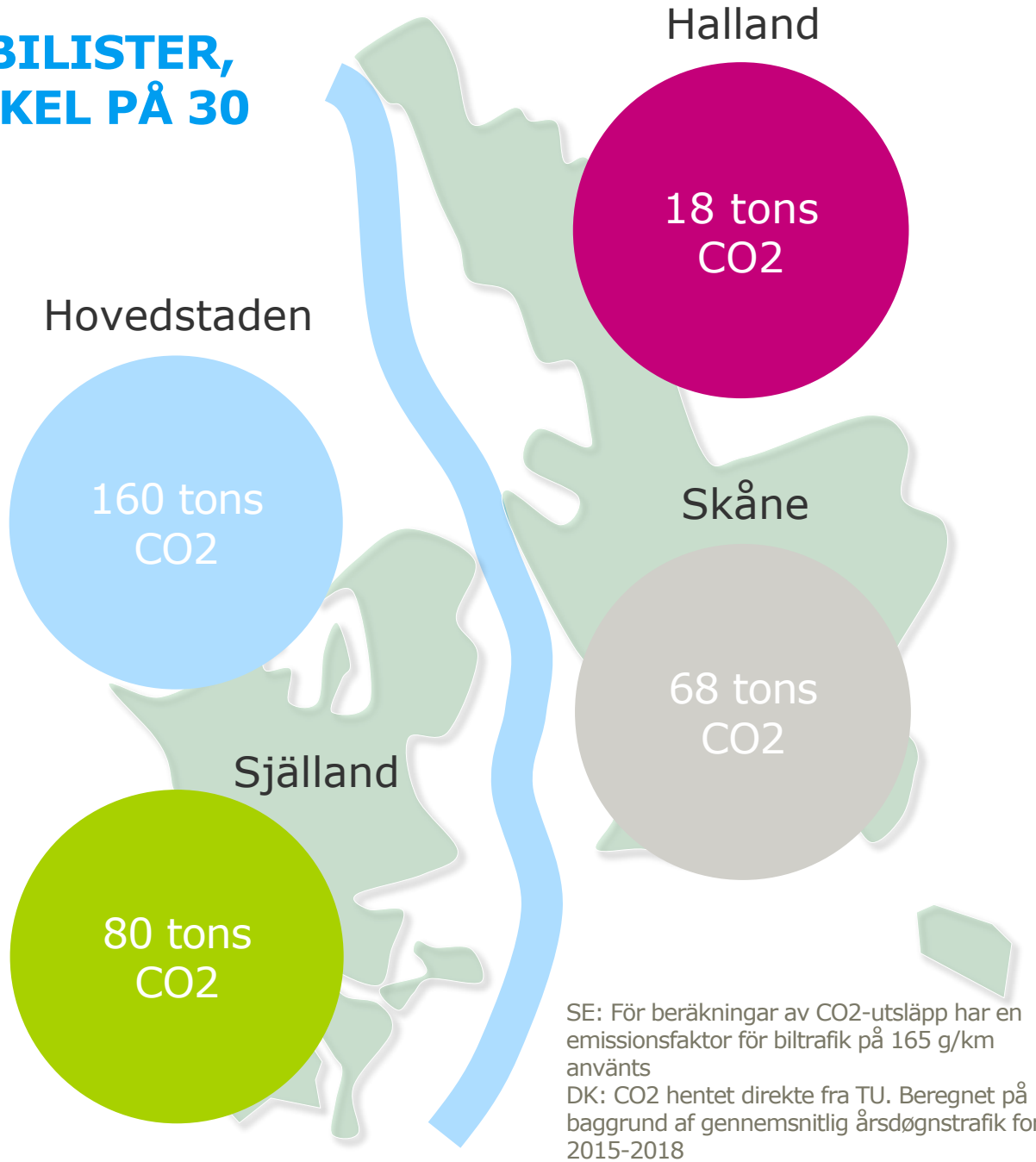


Antal biler er beregnet på baggrund af:
SE: Antal personer, som kan cykle på 30 minutter, men som kører i bil til arbejde x 0,6.
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som kunne cykle på 30 minutter/ 2

RAMBØLL

MILJÖEFFEKTER AV ÖKAD ELCYKELPENDLING

CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG



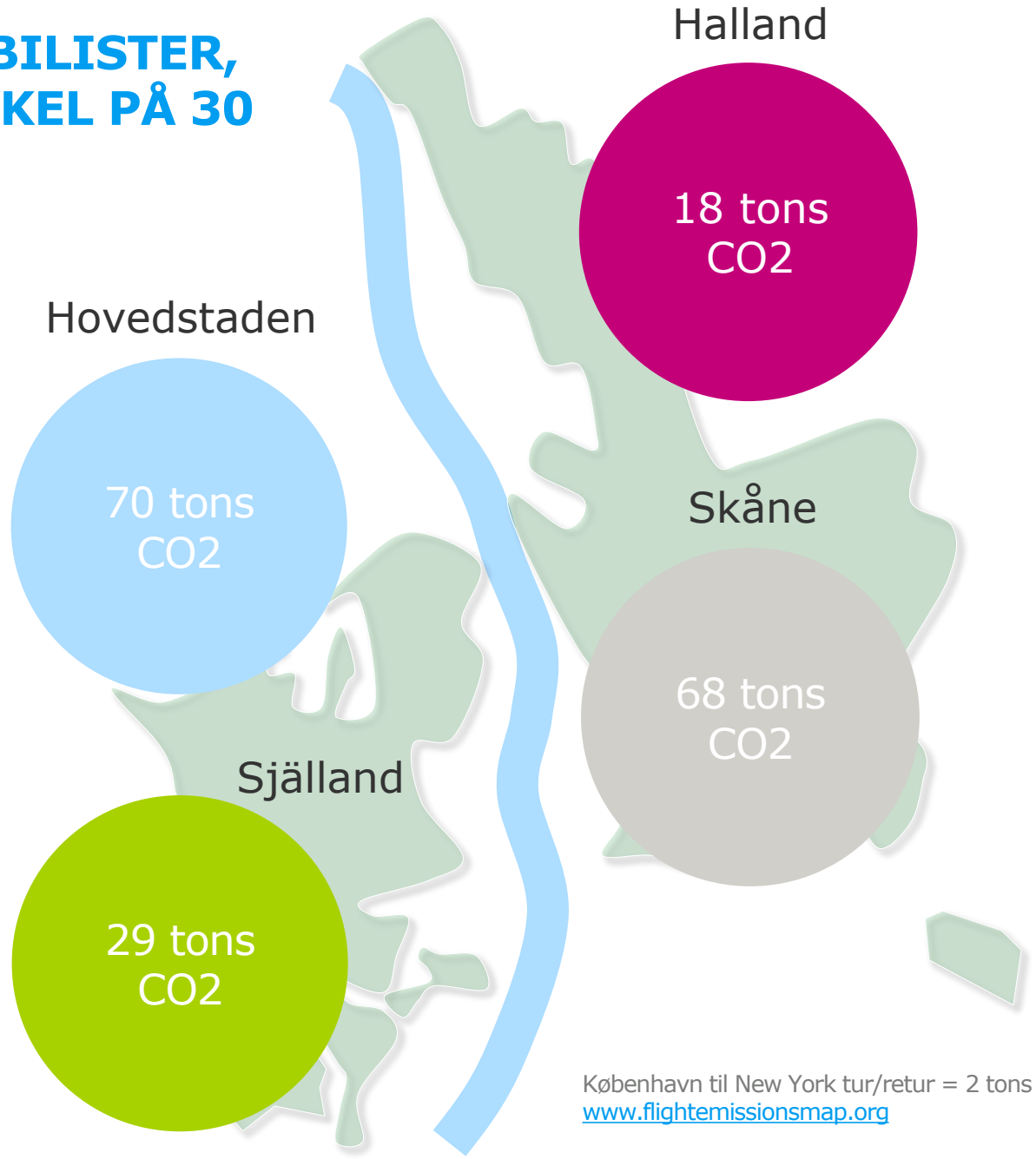
SE: För beräkningar av CO2-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts
DK: CO2 hentet direkte fra TU. Beregnet på baggrund af gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

163

flyture frem og tilbage mellem København og New York hver dag



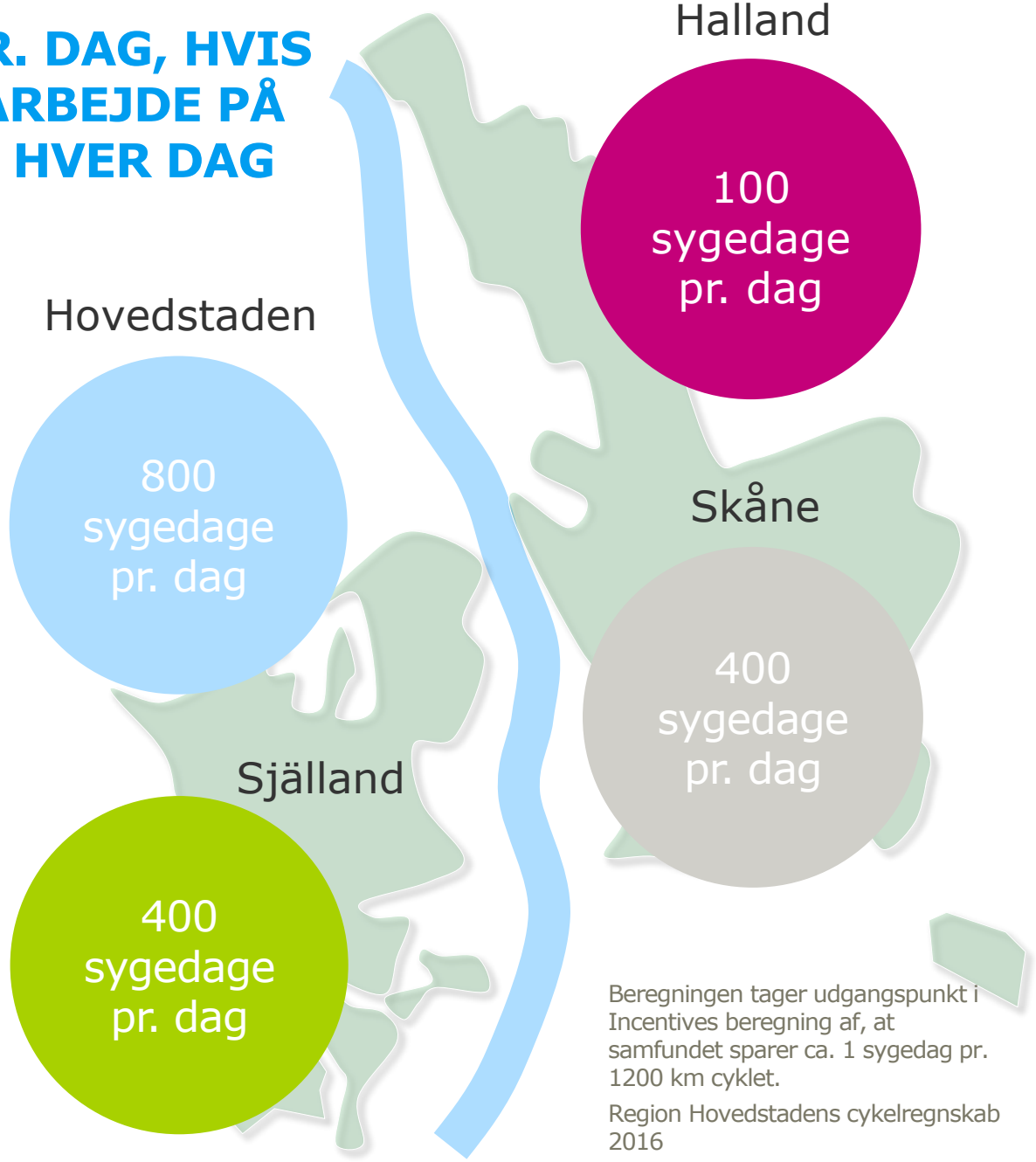
København til New York tur/retur = 2 tons
www.flightemissionsmap.org

RAMBØLL

HÄLSOEFFEKTER AV ÖKAD ELCYKELPENDLING

ANTAL SYGEDAGE SOM VI SPARER PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

1700
sygedage om dagen



Beregningen tager udgangspunkt i Incentives beregning af, at samfundet sparer ca. 1 sygedag pr. 1200 km cyklet.

Region Hovedstadens cykelregnskab 2016

RAMBØLL

SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG

11 mio.
DKK om dagen

Beregningen tager udgangspunkt i en samlet samfundsgevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.

COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

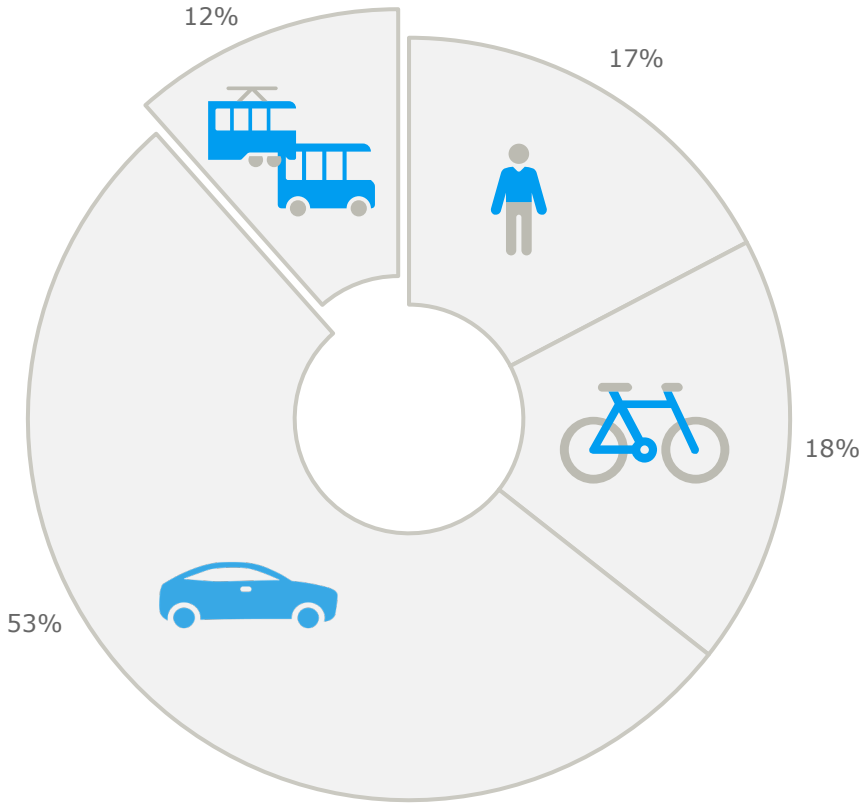
Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

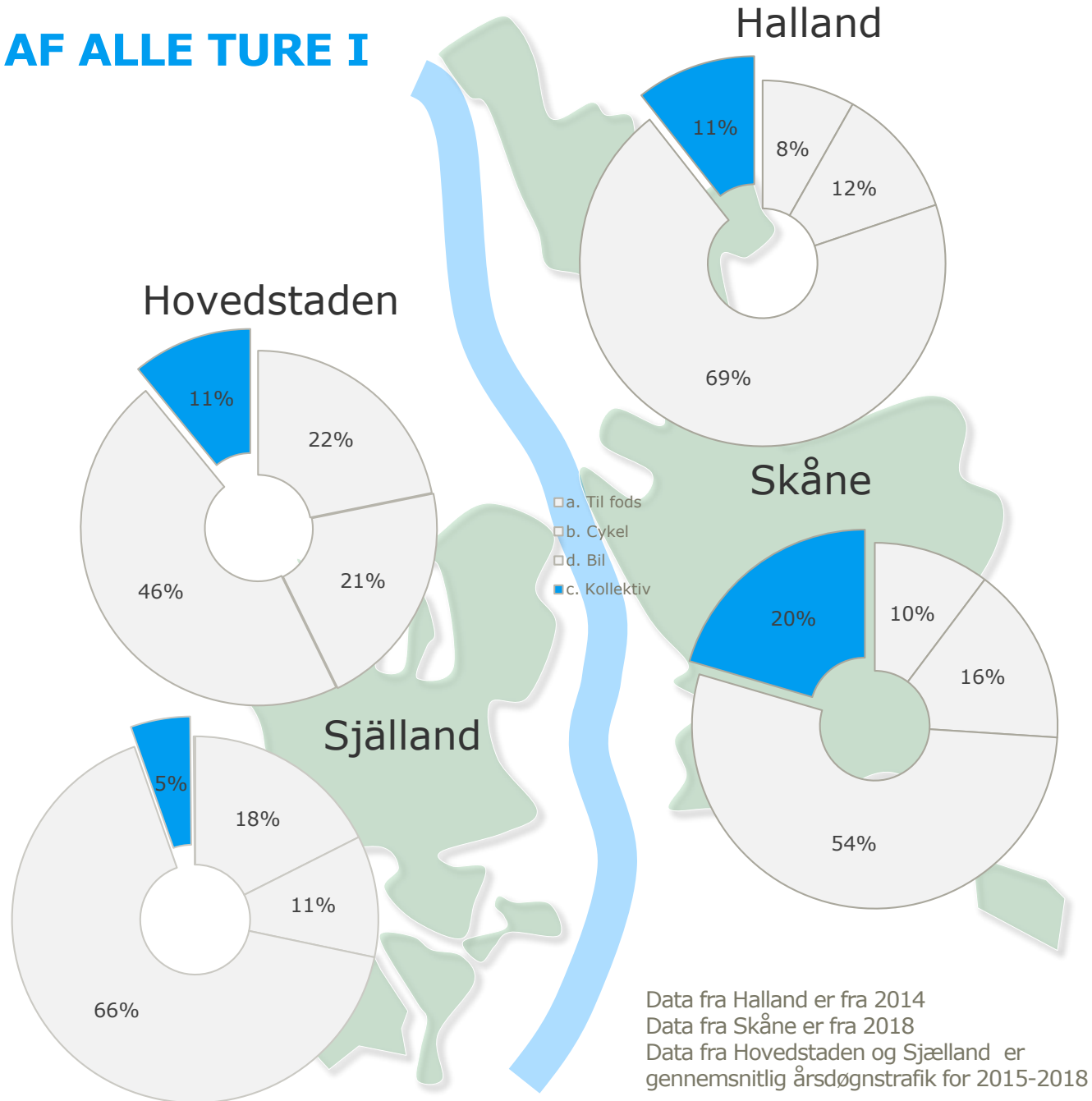
RAMBØLL

HUR STOR ÄR POTENTIALEN FÖR ÖKAD ANDEL KOMBINATIONSRESOR MED CYKEL & KOLLEKTIVTRAFIK?

EFEKTER AV ÖKAT KOMBINATIONSRESANDE

KOLLEKTIV TRANSPORTS ANDEL AF ALLE TURE I GREATER COPENHAGEN

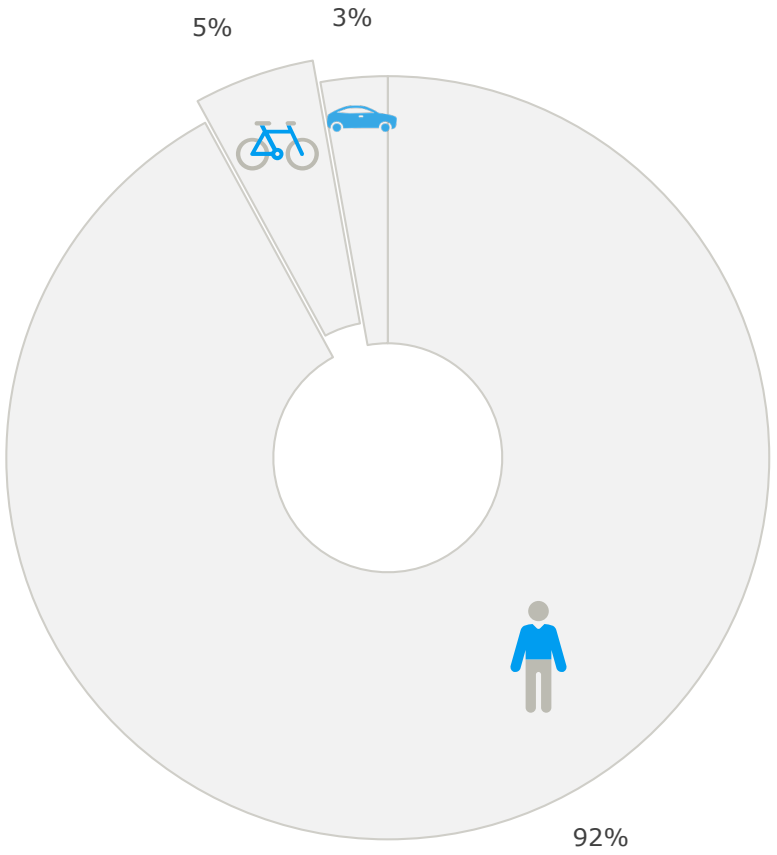


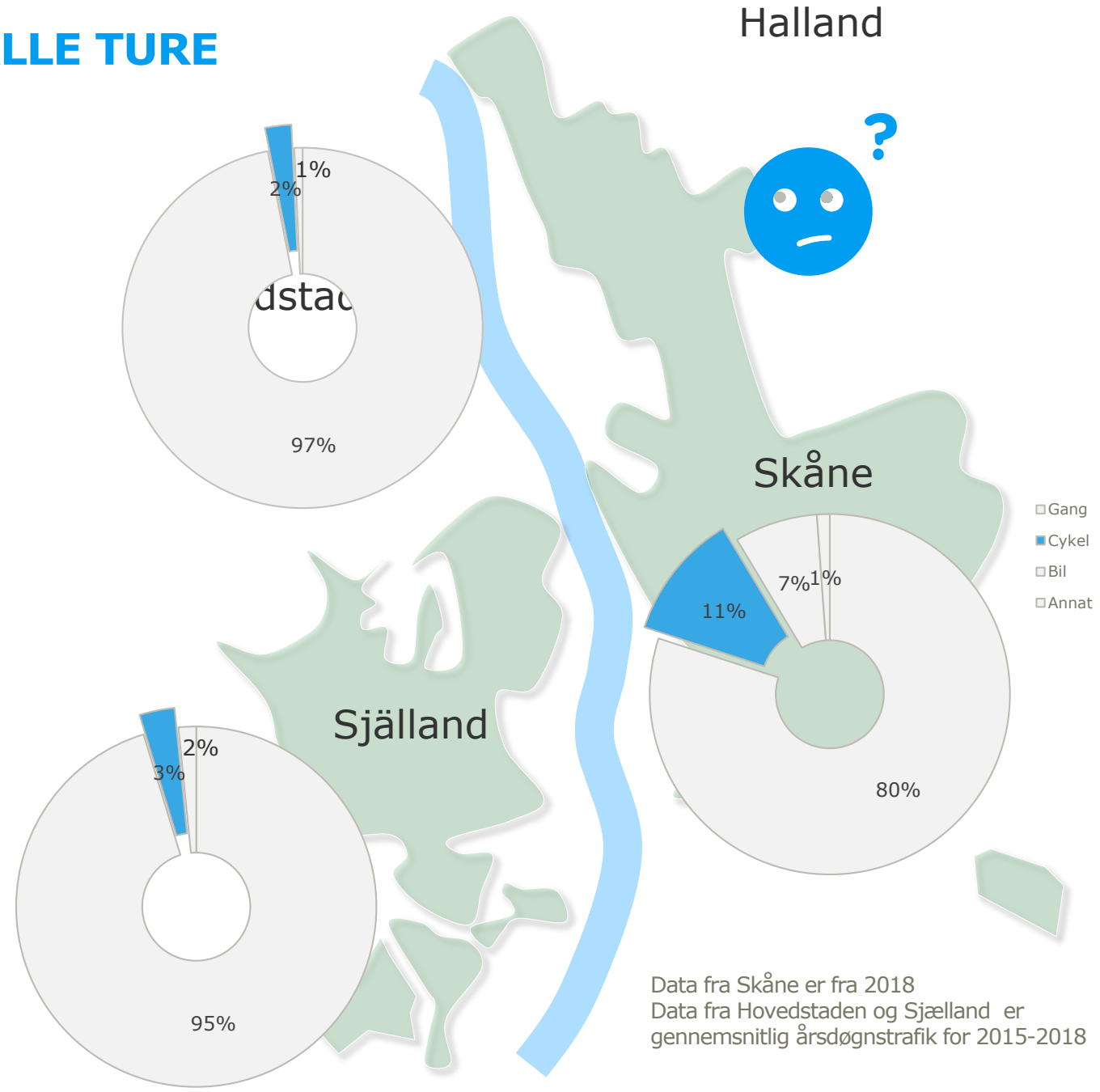


Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

TILBRINGERTRAFIK TIL BUS – ALLE TURE

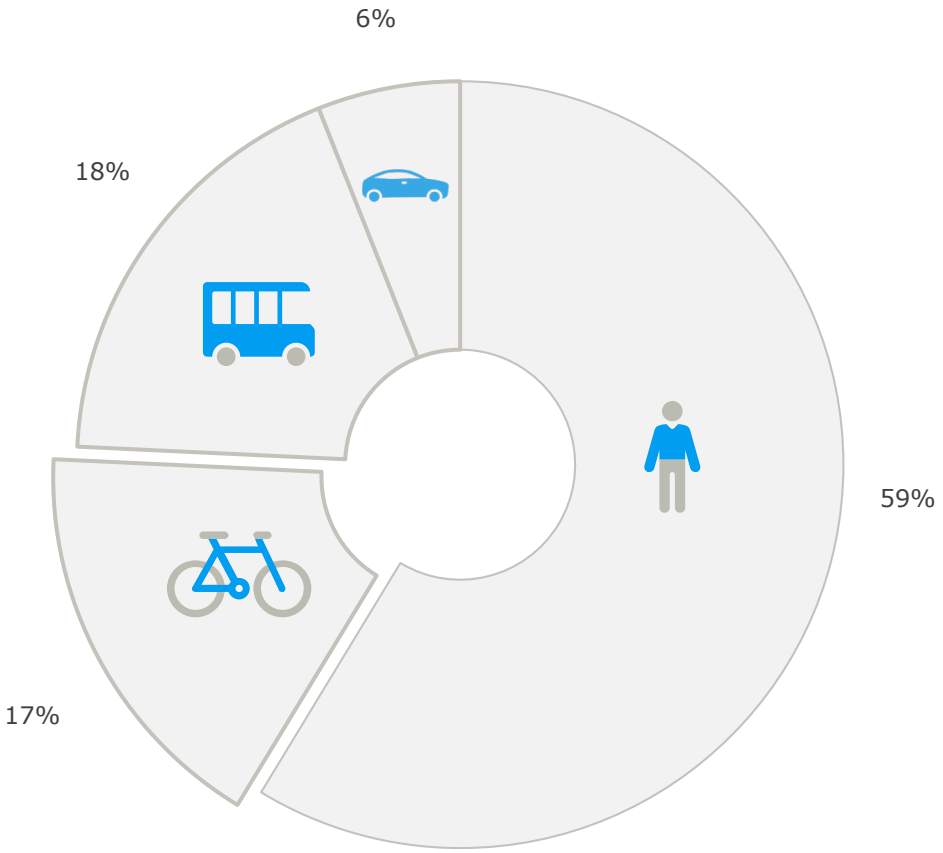


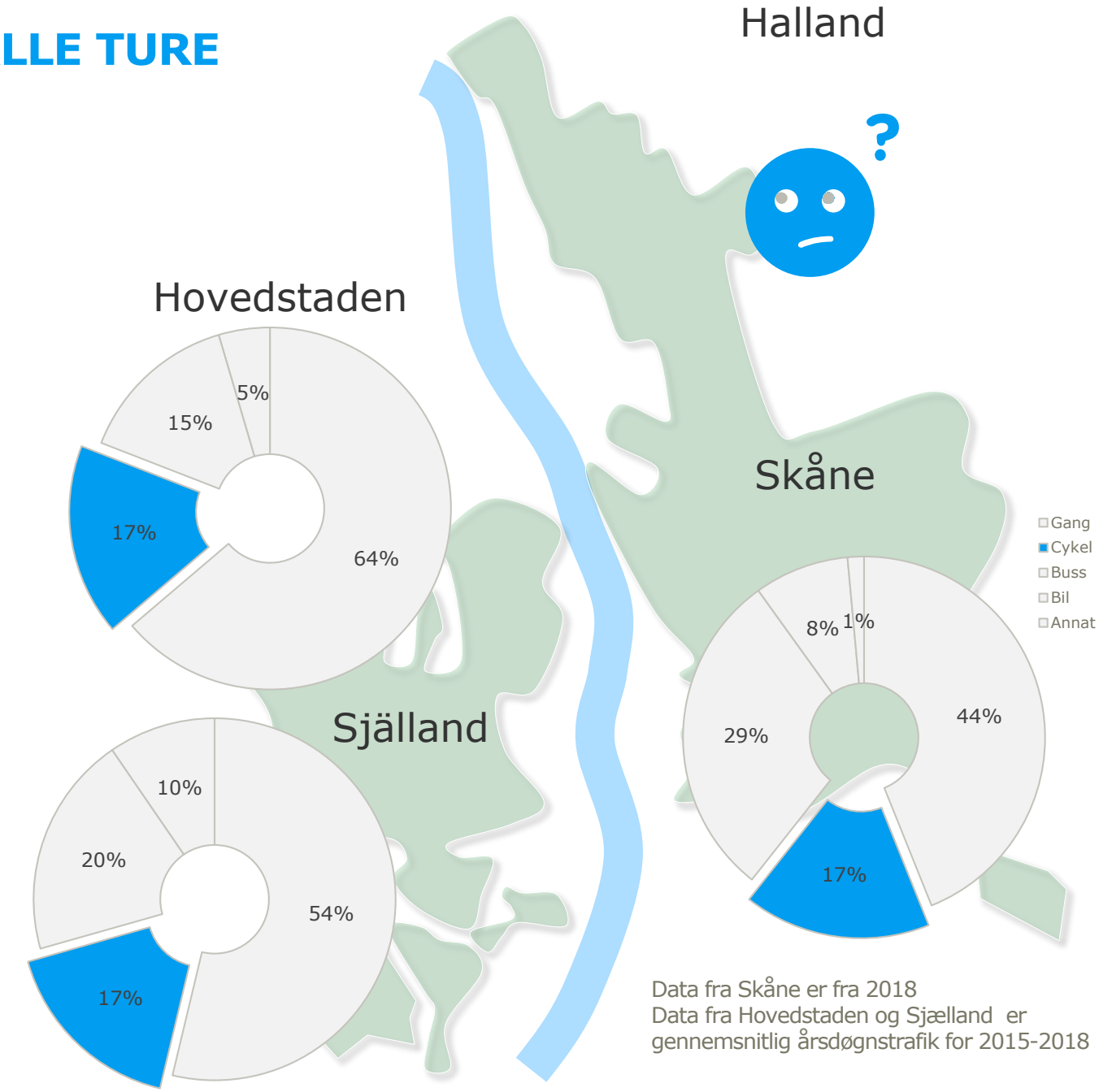


Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

TILBRINGERTRAFIK TIL TOG – ALLE TURE

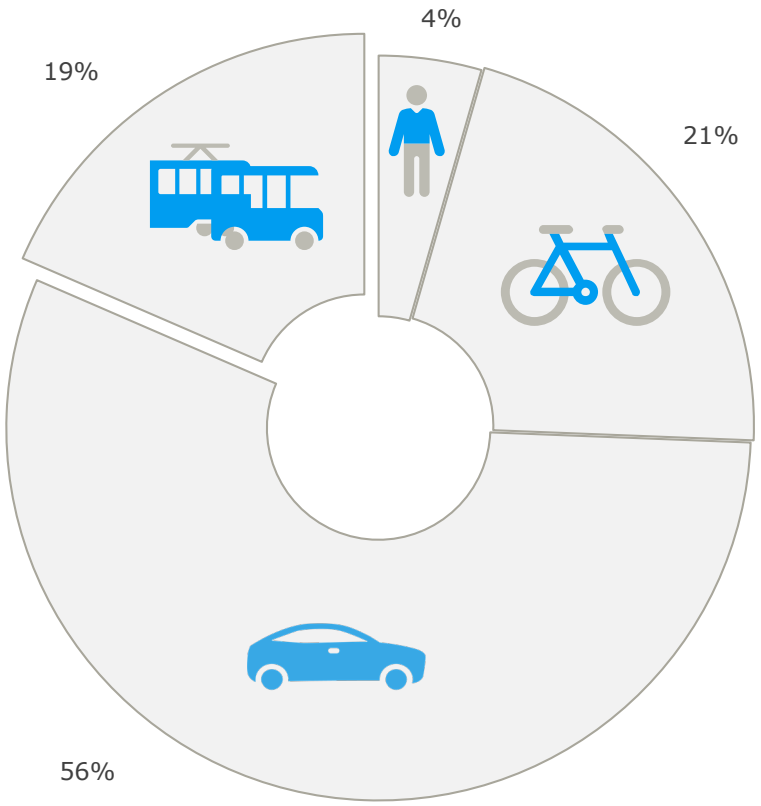


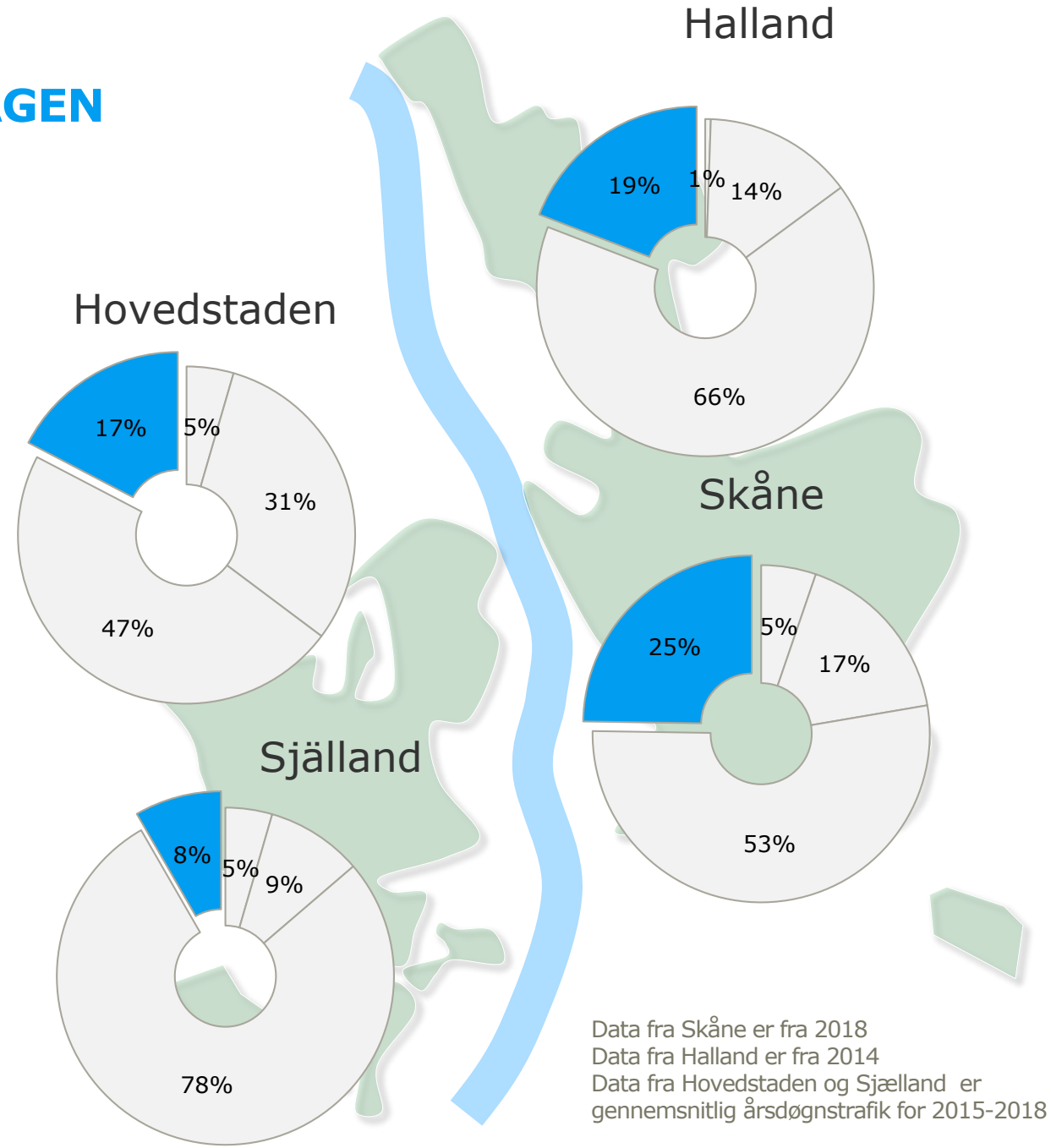


Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

KOLLEKTIVTRANSPORTS ANDEL AF PENDLERTURE I GREATER COPENHAGEN

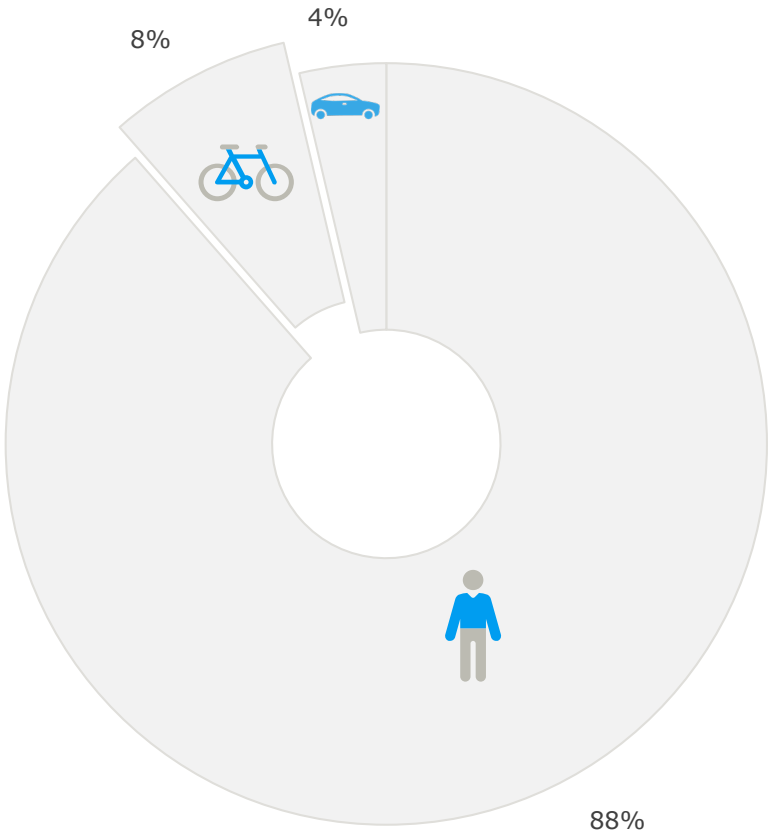


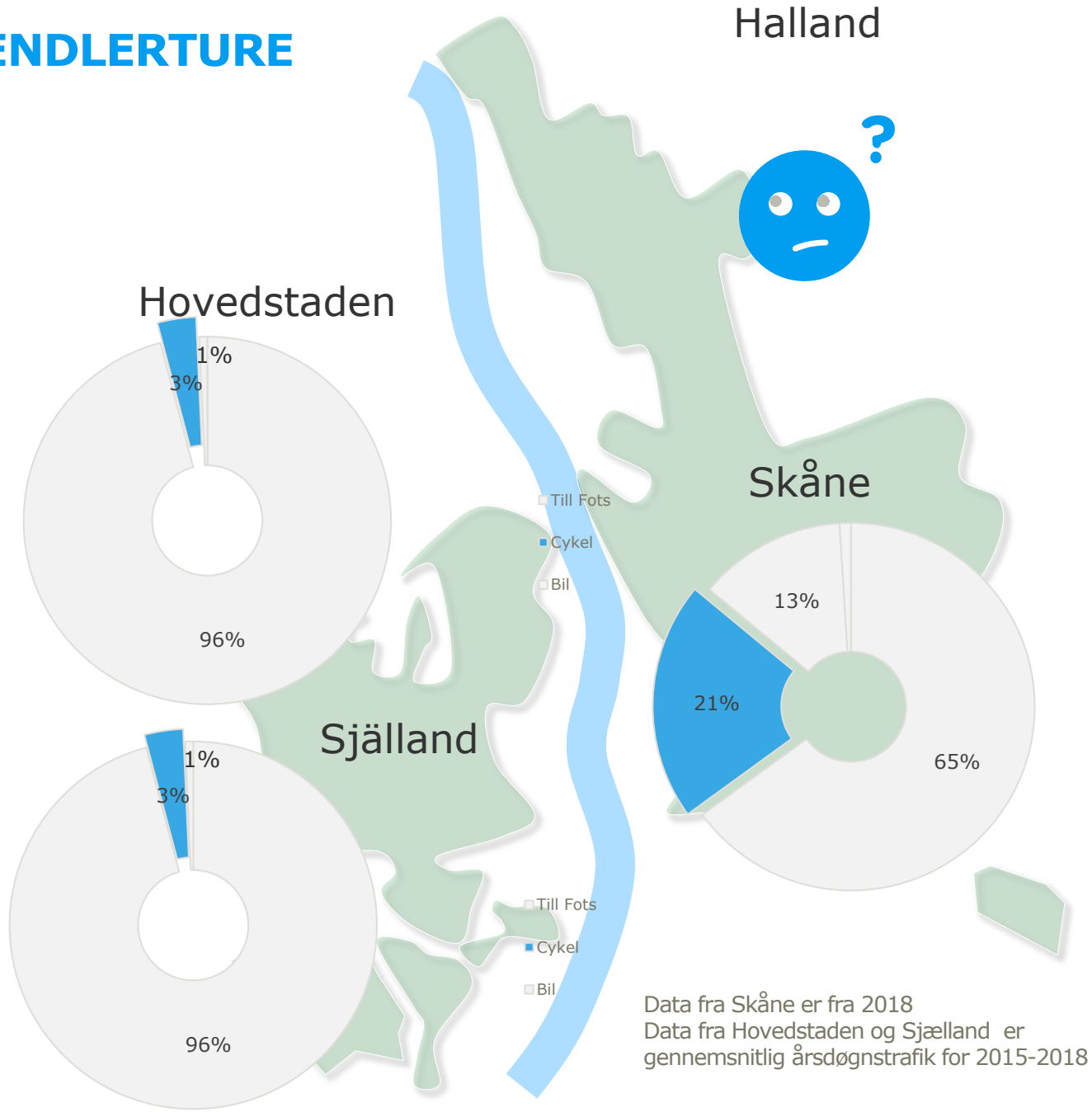


Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Halland er fra 2014
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

TILBRINGERTRAFIK TIL BUS – PENDLERTURE

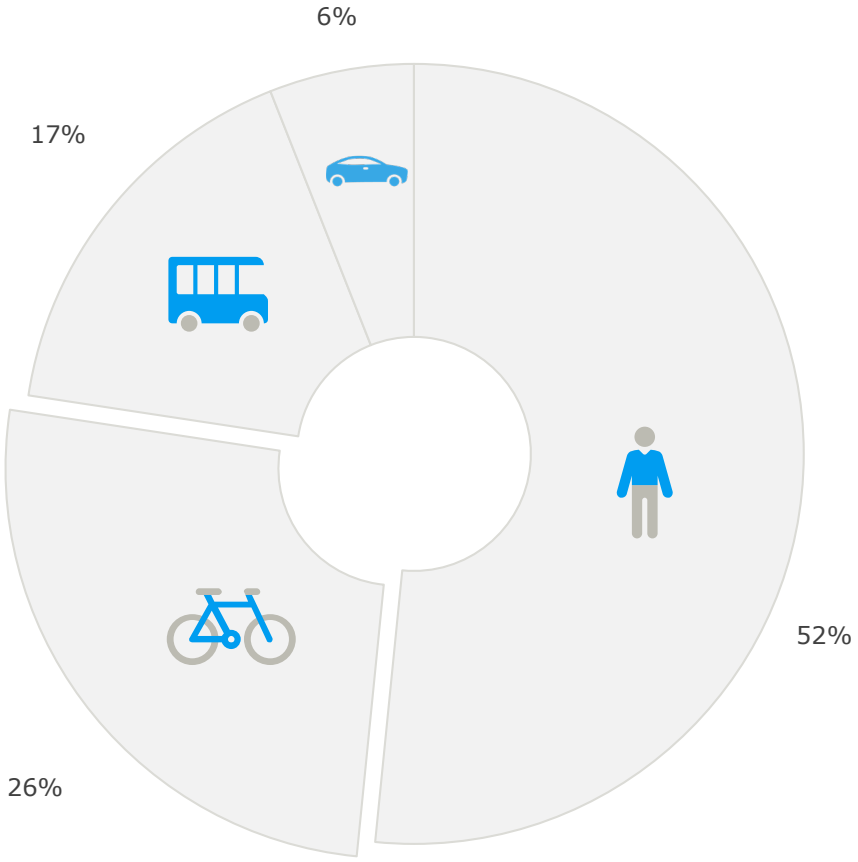


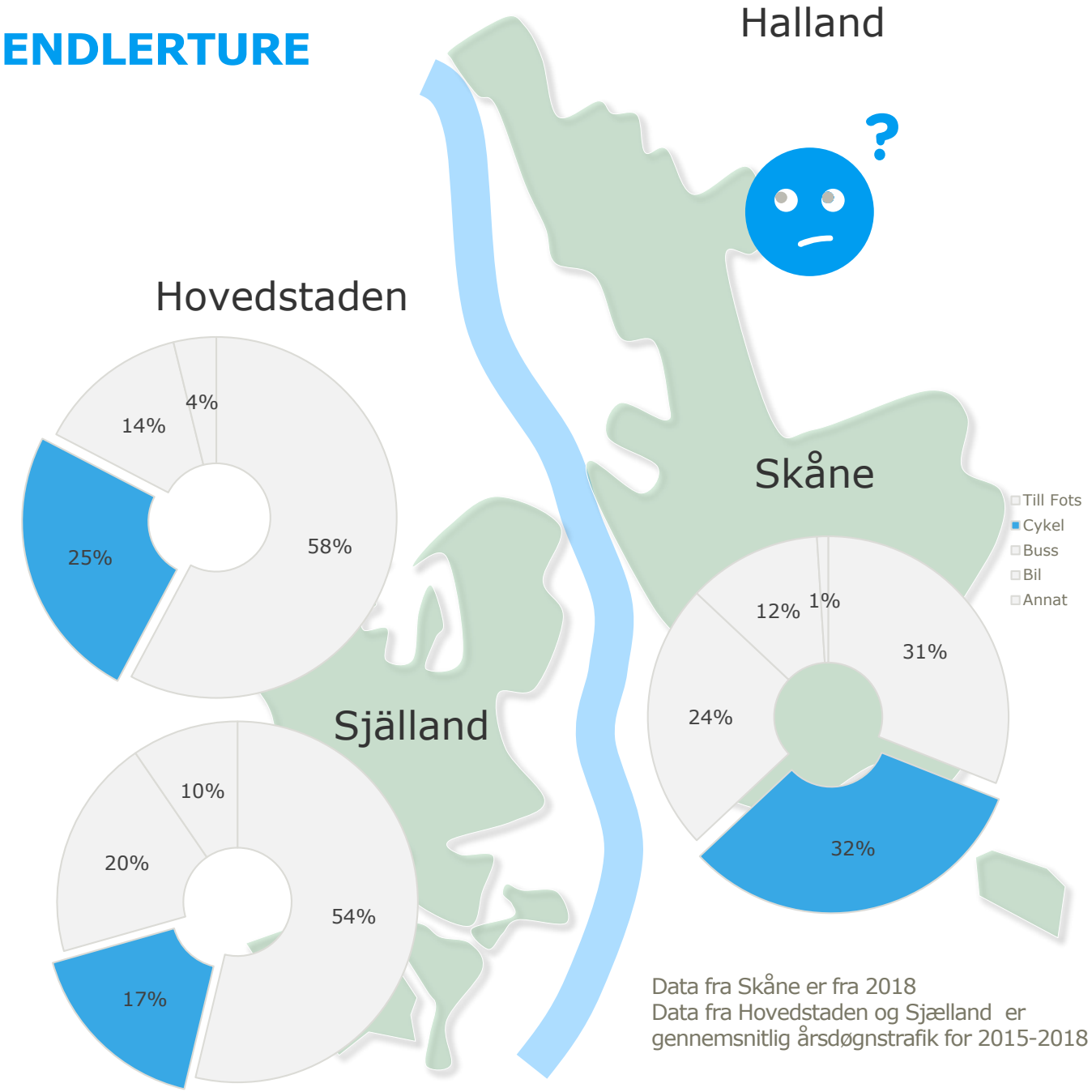


Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

TILBRINGERTRAFIK TIL TOG – PENDLERTURE

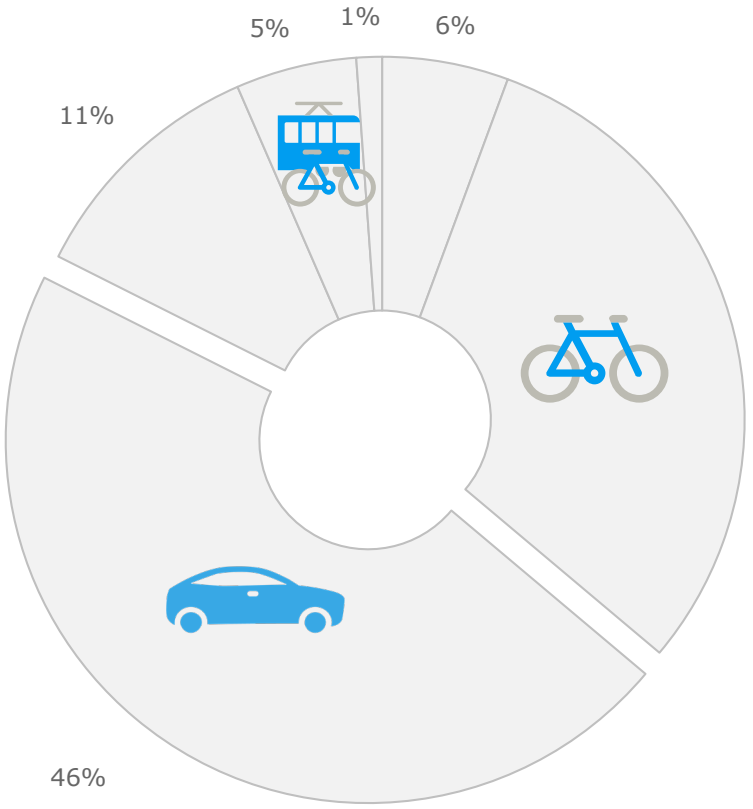


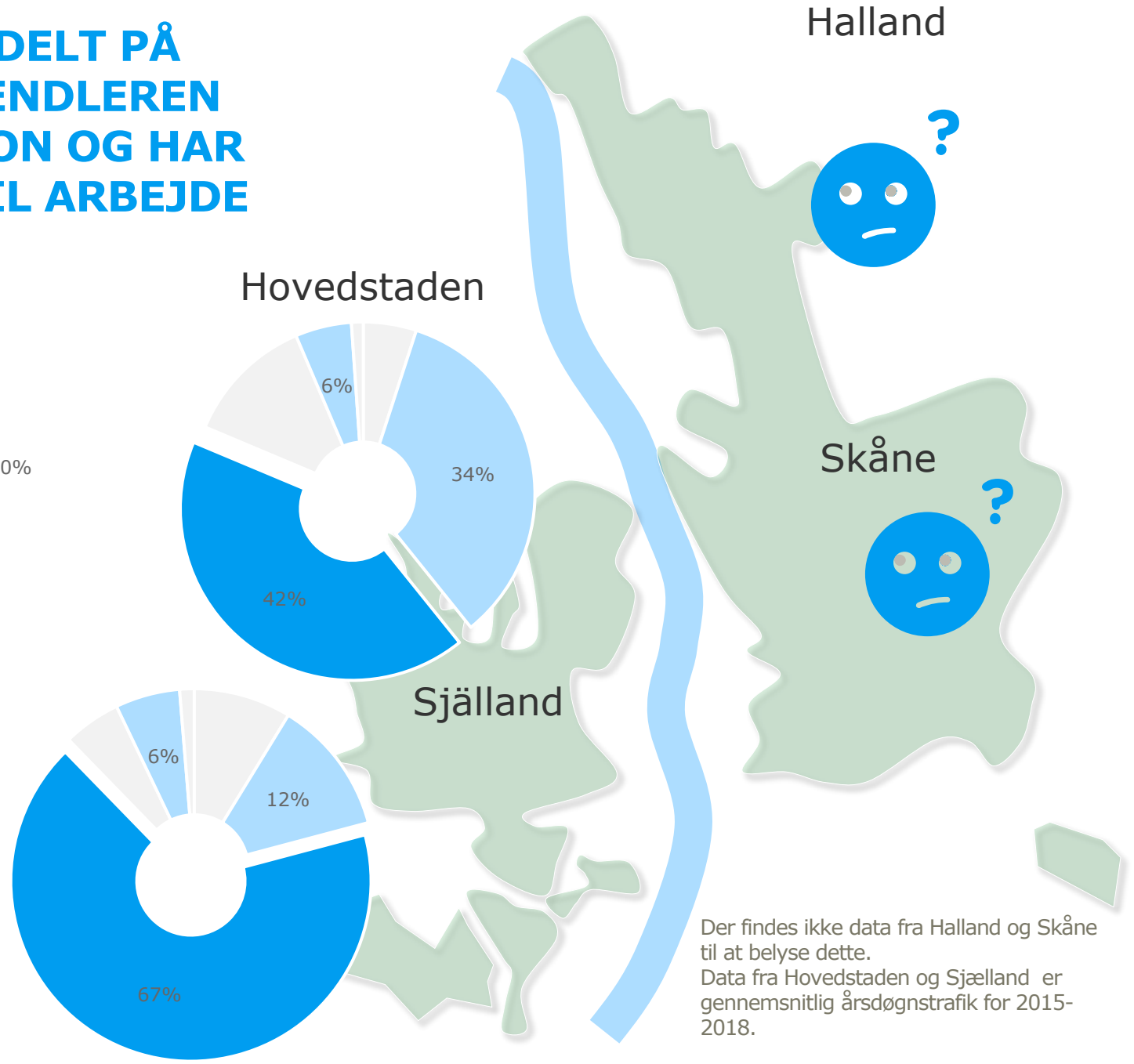


Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

ANDEL AF PENDLERTURE FORDELT PÅ TRANSPORTMIDDEL, HVOR PENDLEREN BOR MAX 2 KM FRA EN STATION OG HAR MAX 2 KM FRA EN STATION TIL ARBEJDE



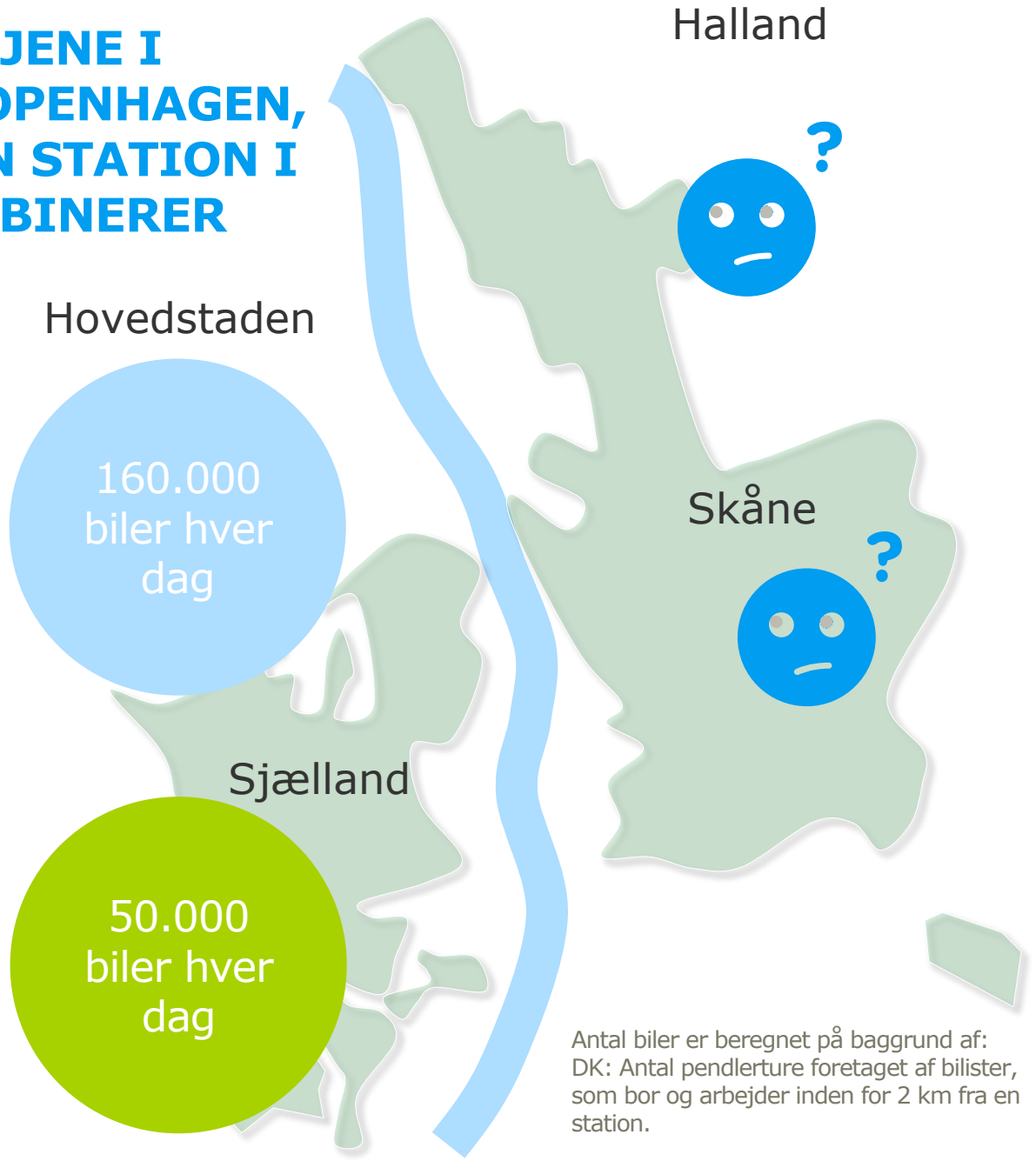


Der findes ikke data fra Halland og Skåne til at belyse dette.
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018.

RAMBØLL

EFEKTER AV ÖKAT KOMBINATIONSRESANDE

ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



RAMBØLL

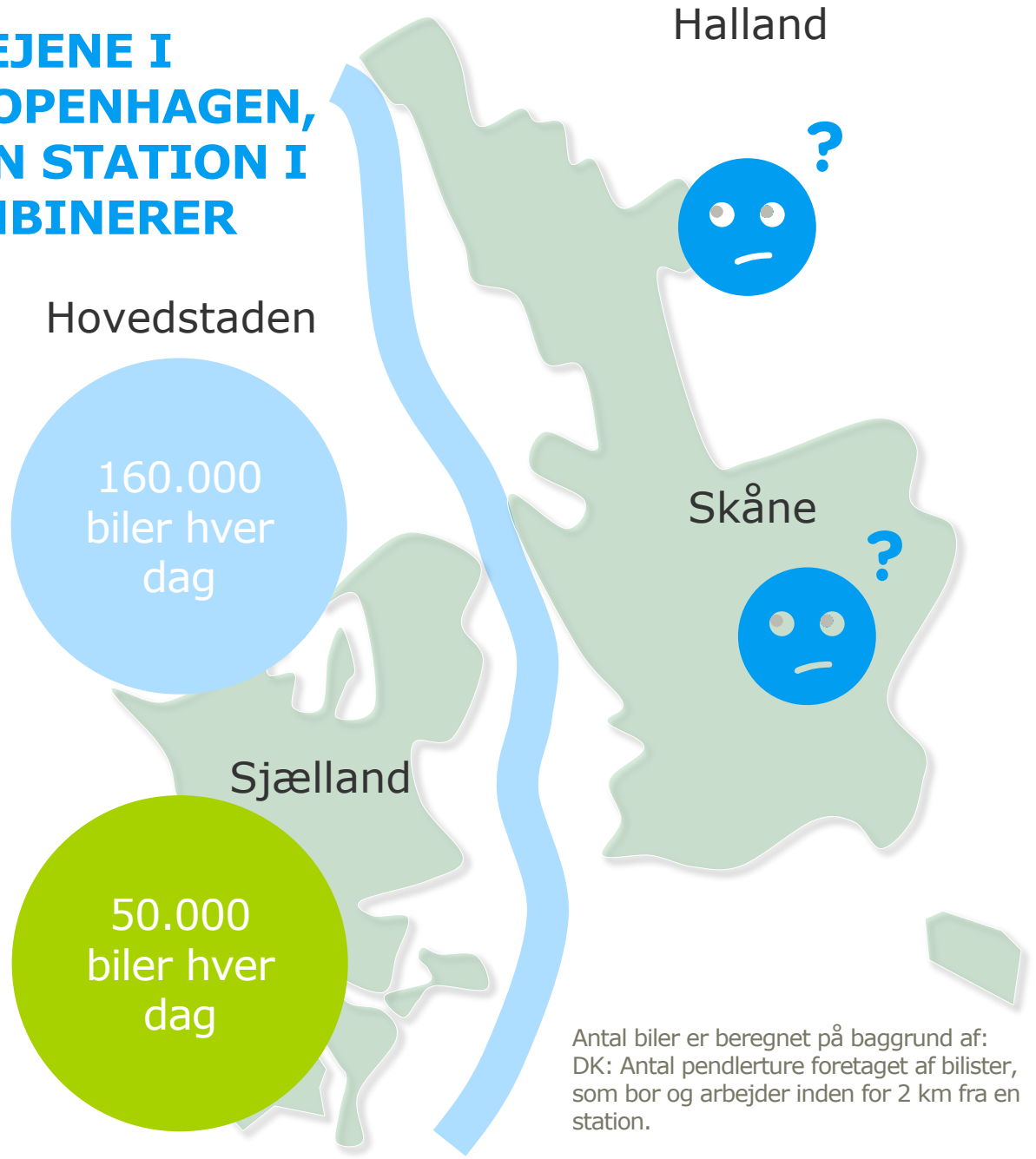
35 % af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen

Antal biler er beregnet på baggrund af:
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som bor og arbejder inden for 2 km fra en station.

ANTAL BILER SOM FORSVINDER FRA VEJENE I MYLDRETIDEN HVER DAG I GREATER COPENHAGEN, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT

10 x

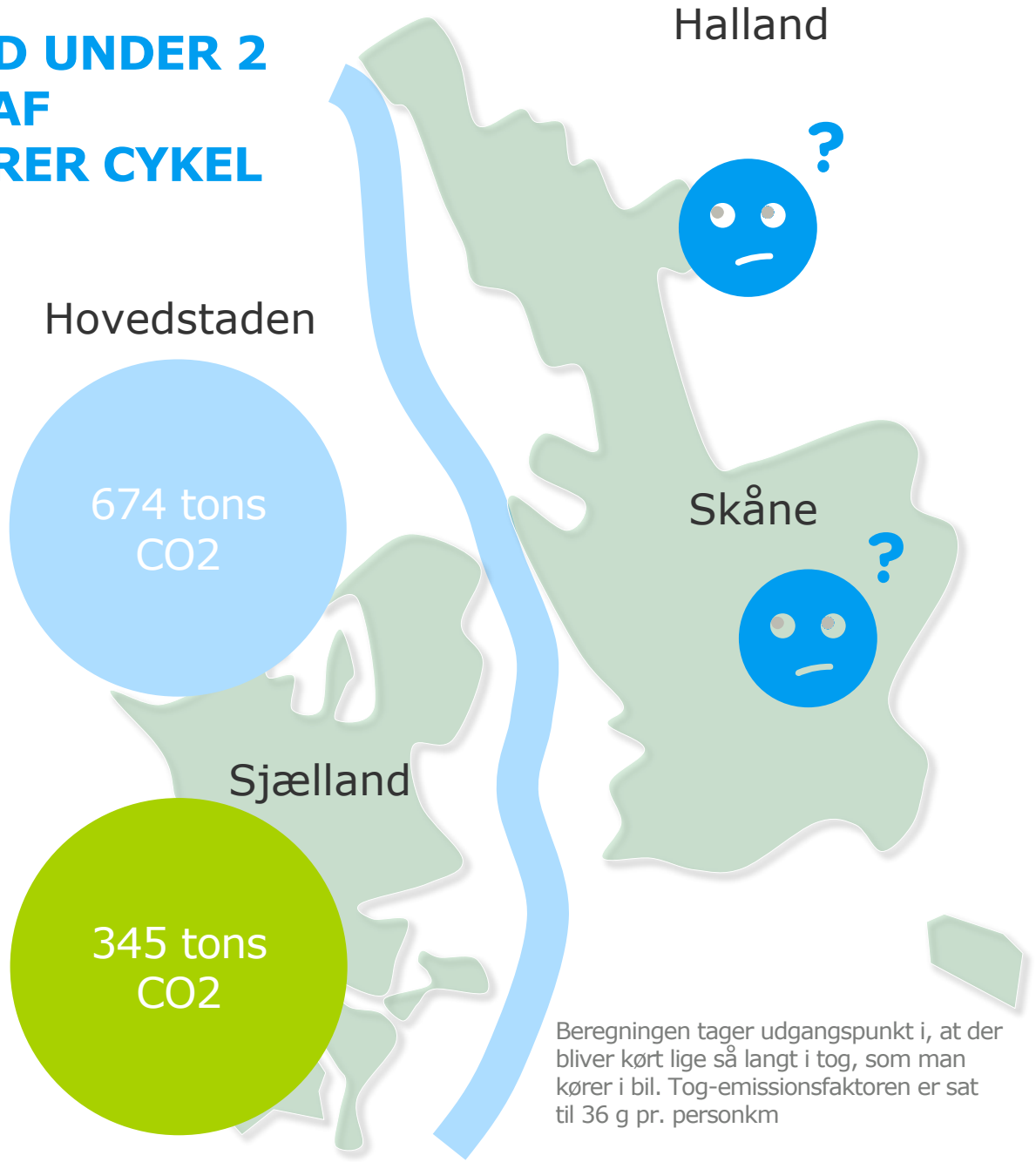
antal biler på Øresundsbroen hver dag



Antal biler er beregnet på baggrund af:
DK: Antal pendlerture foretaget af bilister, som bor og arbejder inden for 2 km fra en station.

RAMBØLL

CO2-REDUKTION, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



Beregningen tager udgangspunkt i, at der bliver kørt lige så langt i tog, som man kører i bil. Tog-emissionsfaktoren er sat til 36 g pr. personkm

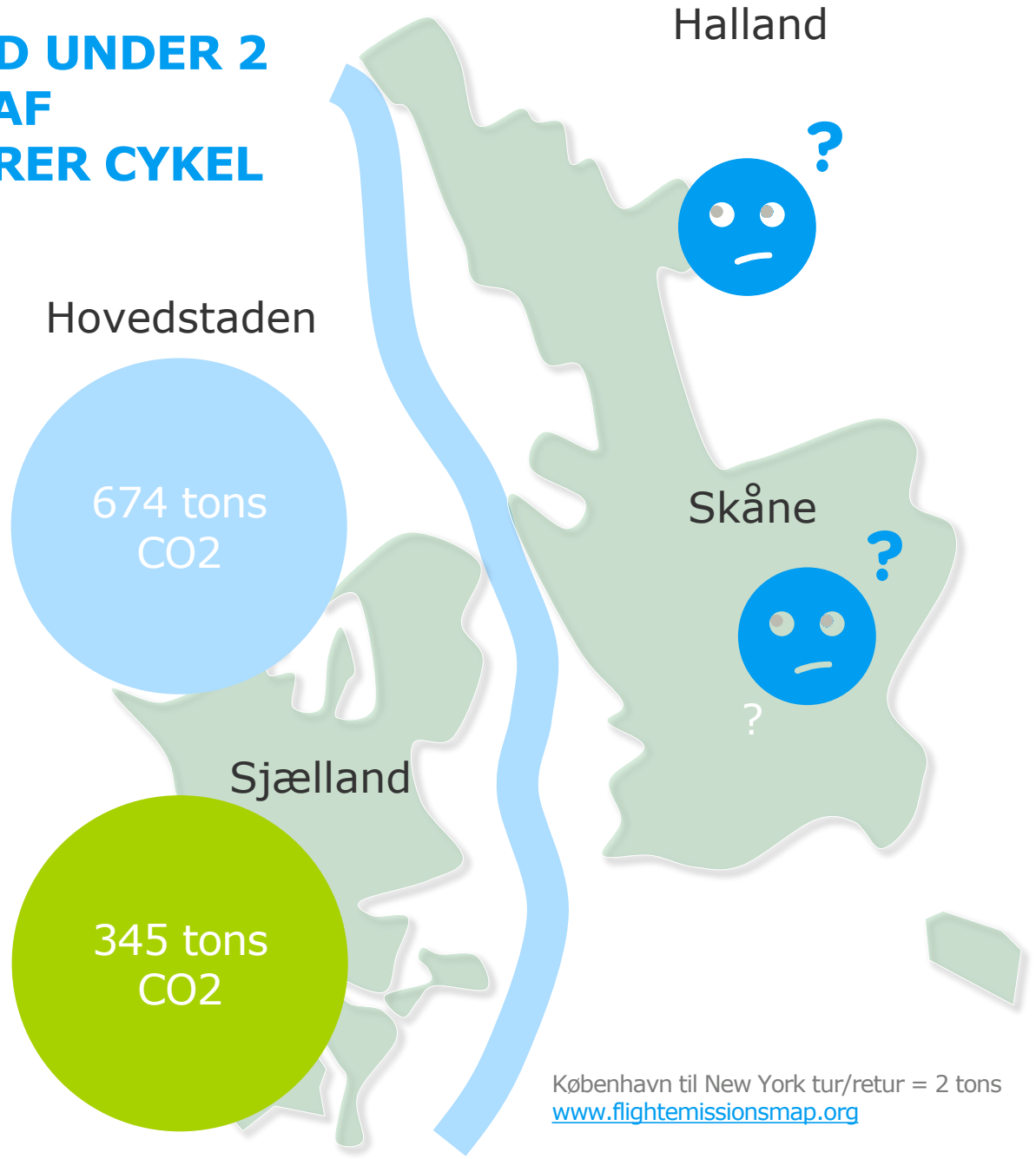
RAMBØLL

MILJÖEFFEKTER AV ÖKAT KOMBINATIONSRESANDE

CO2-REDUKTION, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT

500

flyture frem og tilbage mellem København og New York hver dag



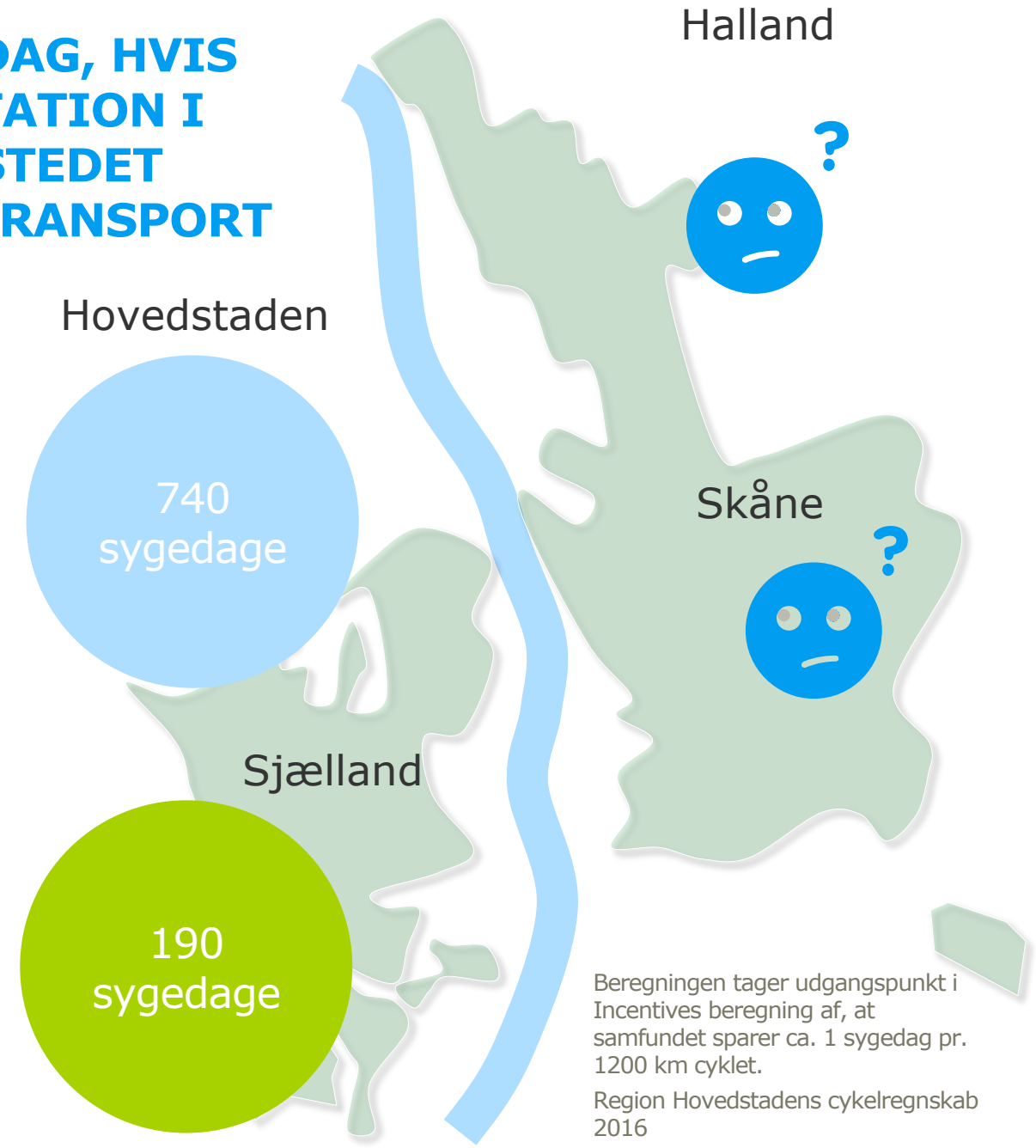
København til New York tur/retur = 2 tons
www.flightemissionsmap.org

RAMBØLL

REDUKTION I ANTAL SYGEDAGE PR. DAG, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT

930

færre sygedage pr. dag i Reg. Sjælland og Hovedstaden

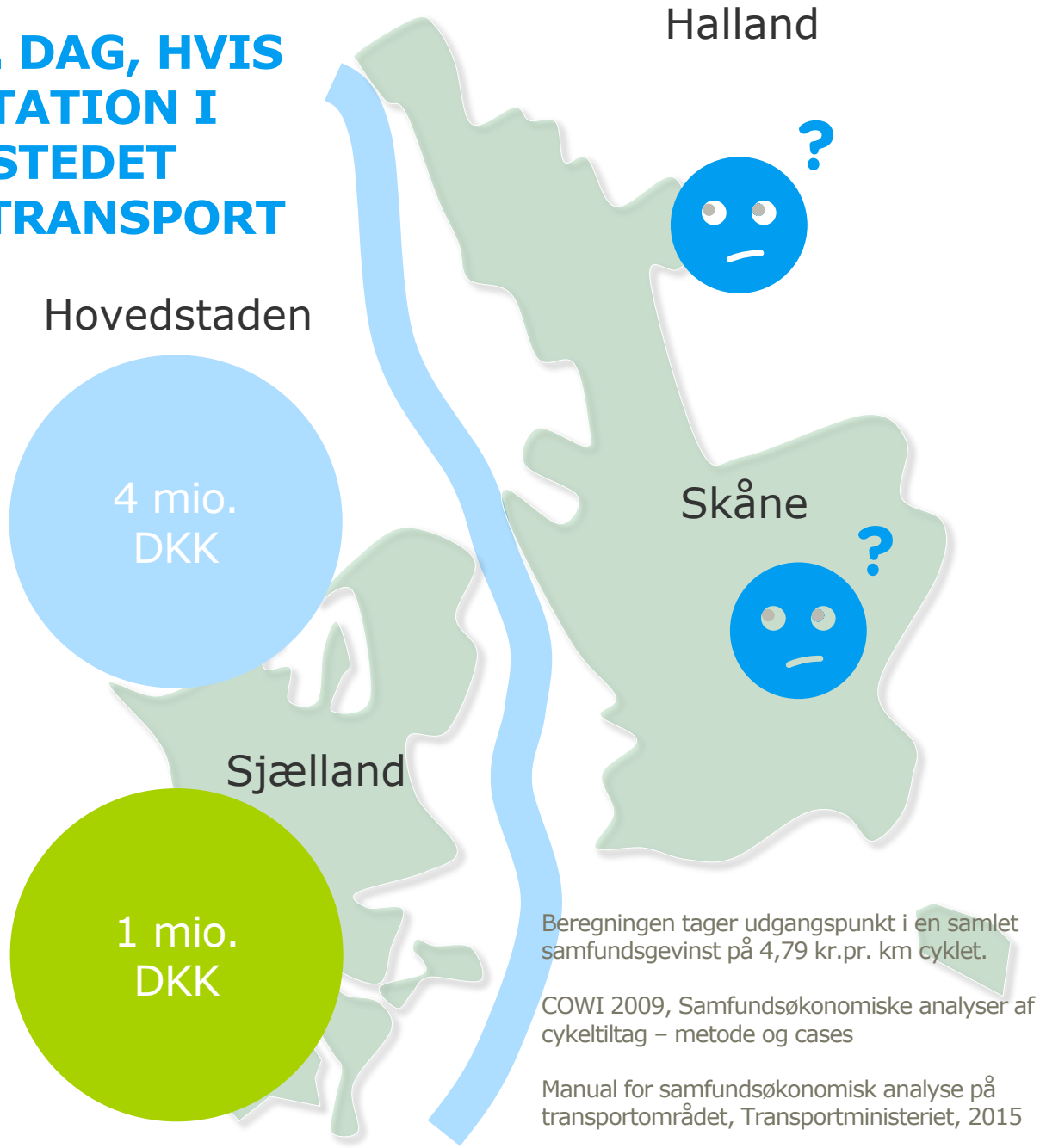


Beregningen tager udgangspunkt i Incentives beregning af, at samfundet sparer ca. 1 sygedag pr. 1200 km cyklet.

Region Hovedstadens cykelregnskab 2016

RAMBØLL

SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



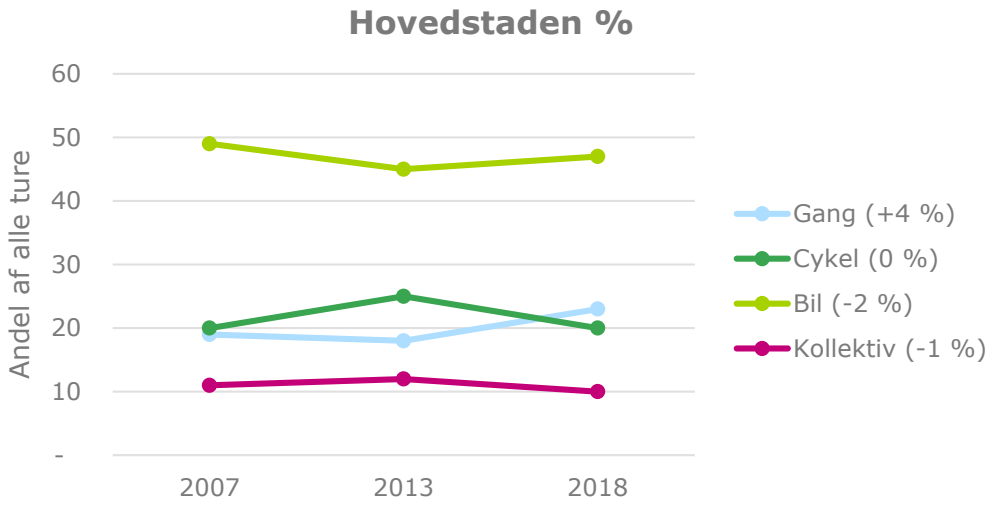
Beregningen tager udgangspunkt i en samlet samfundsgevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.

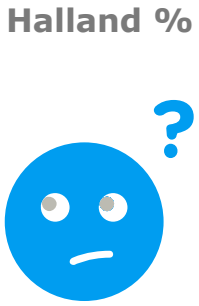
COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

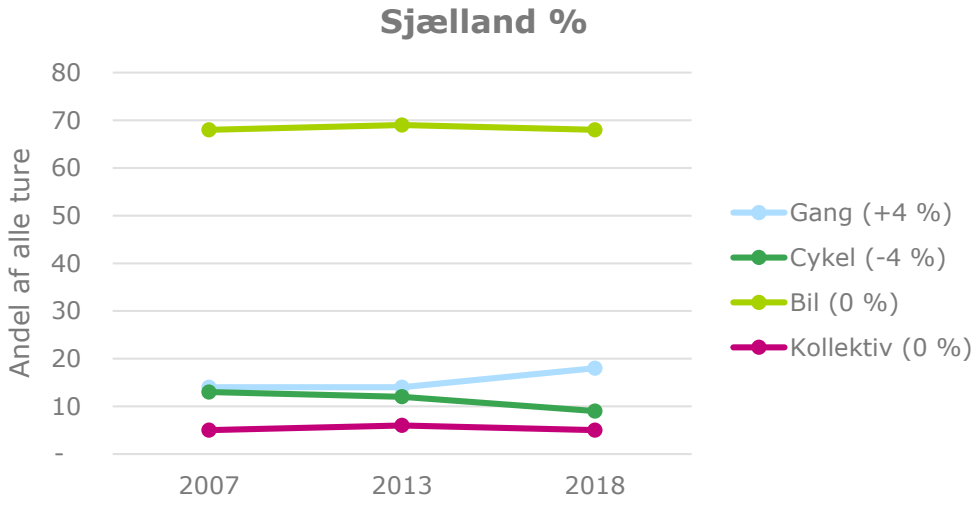
Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

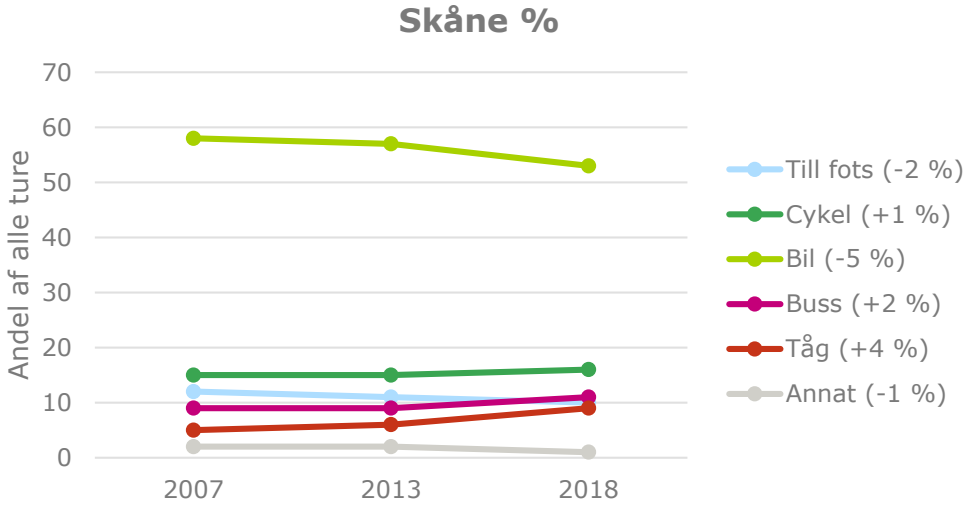
RAMBØLL

UDVIKLING I ANDEL AF TURE I %





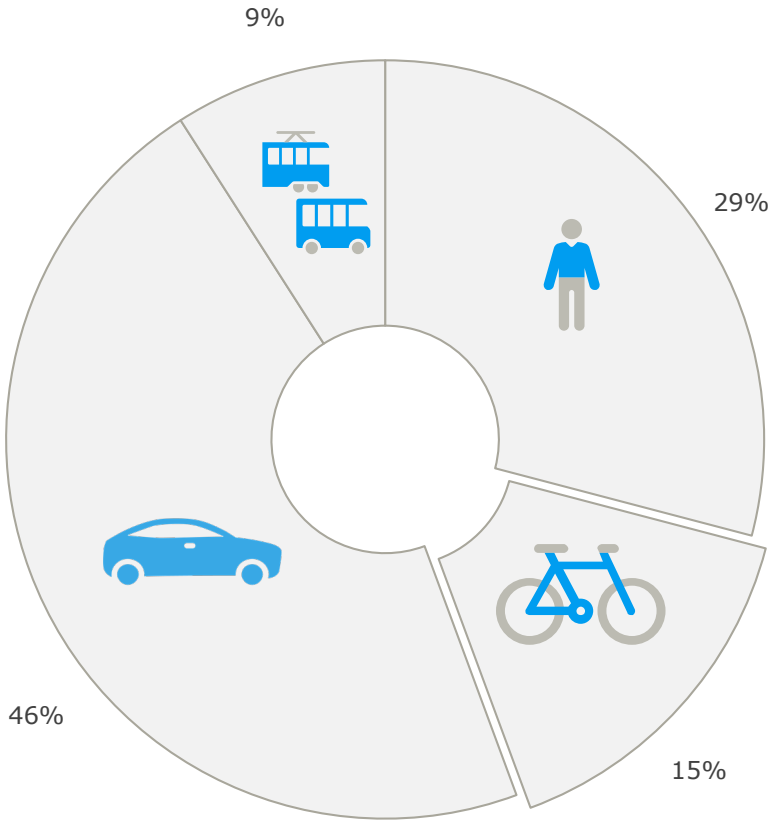


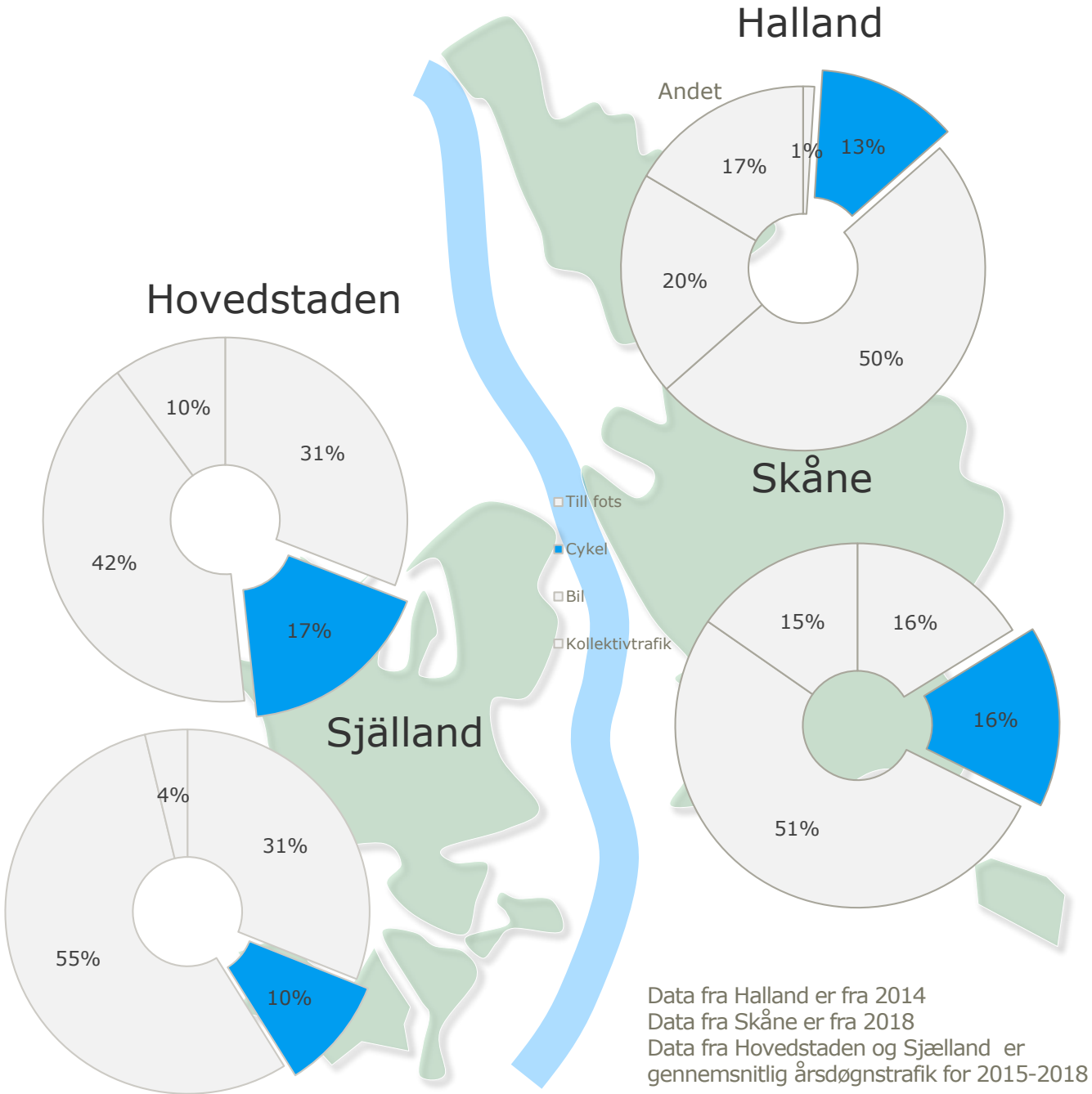


RAMBØLL

CYKELTURISME OG REKREATIV CYKLING

MODAL SPLIT FRITIDSTURE





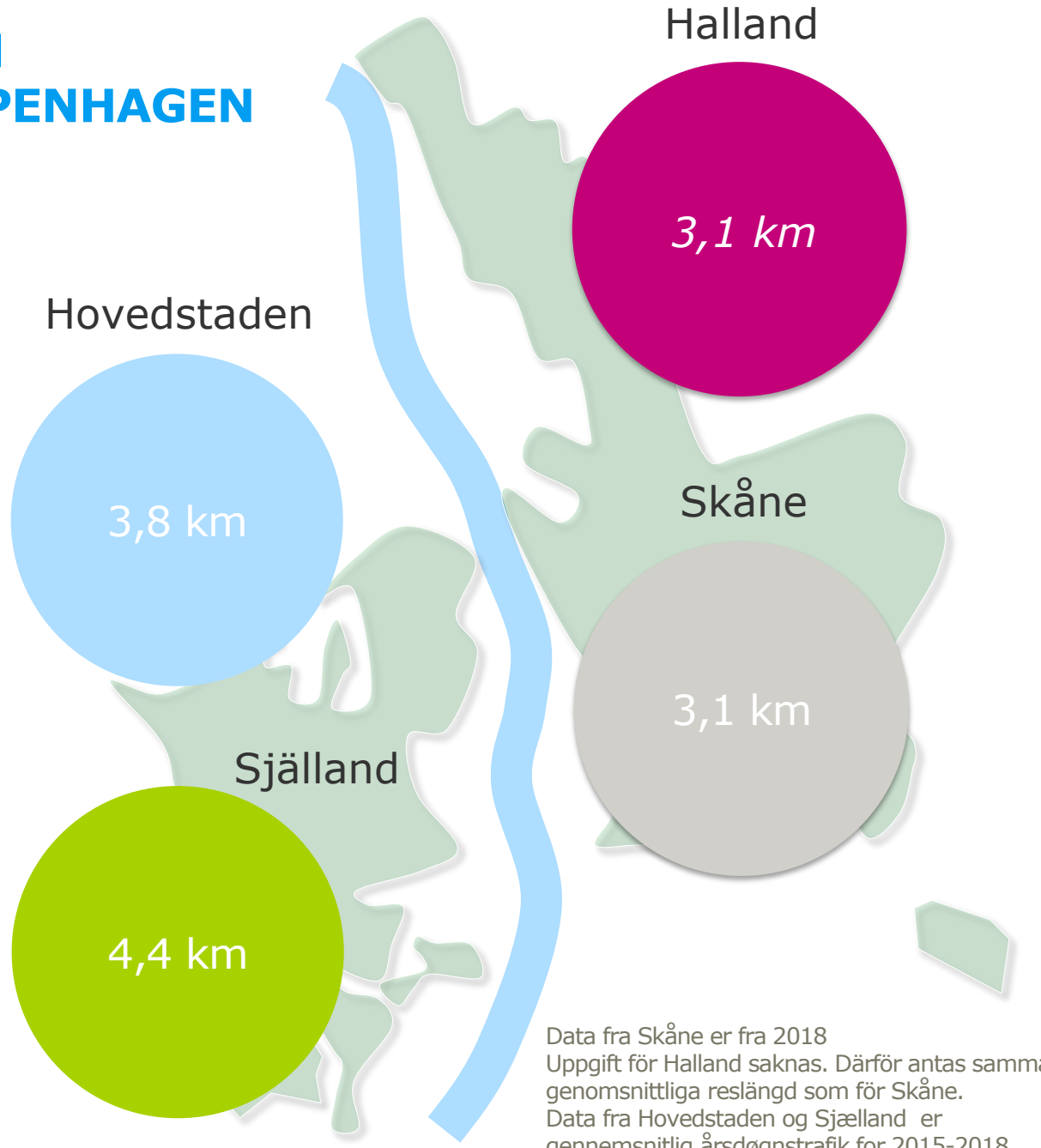
Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

GENNEMSNITLIG TURLÆNGDE FOR EN FRITIDSTUR PÅ CYKEL I GREATER COPENHAGEN

3,6 km

= en gennemsnitlig fritidstur på cykel i Greater Copenhagen



Data fra Skåne er fra 2018
Uppgift för Halland saknas. Därför antas samma genomsnittliga reslängd som för Skåne.
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

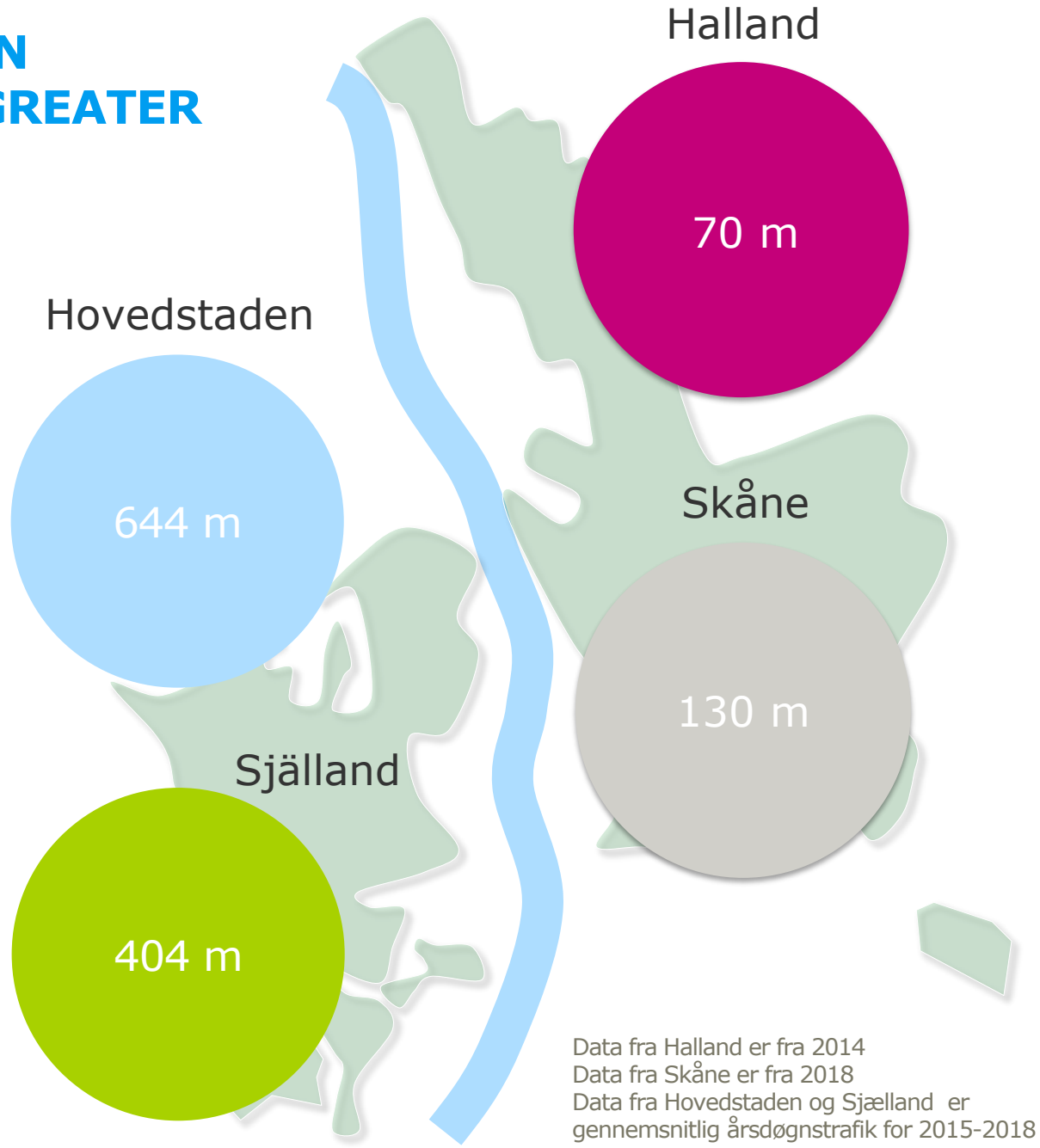
GENNEMSNITLIG TURLÆNGDE FOR EN FRITIDSTUR PR. PERSON PR. DAG I GREATER COPENHAGEN

Holland

940 m

312 m

= længden på en gennemsnitlig fritidstur på cykel pr. person pr. dag



Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

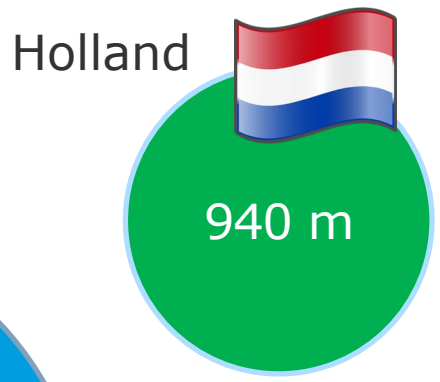
POTENTIAL FÖR ÖKAD FRITIDSCYKLING

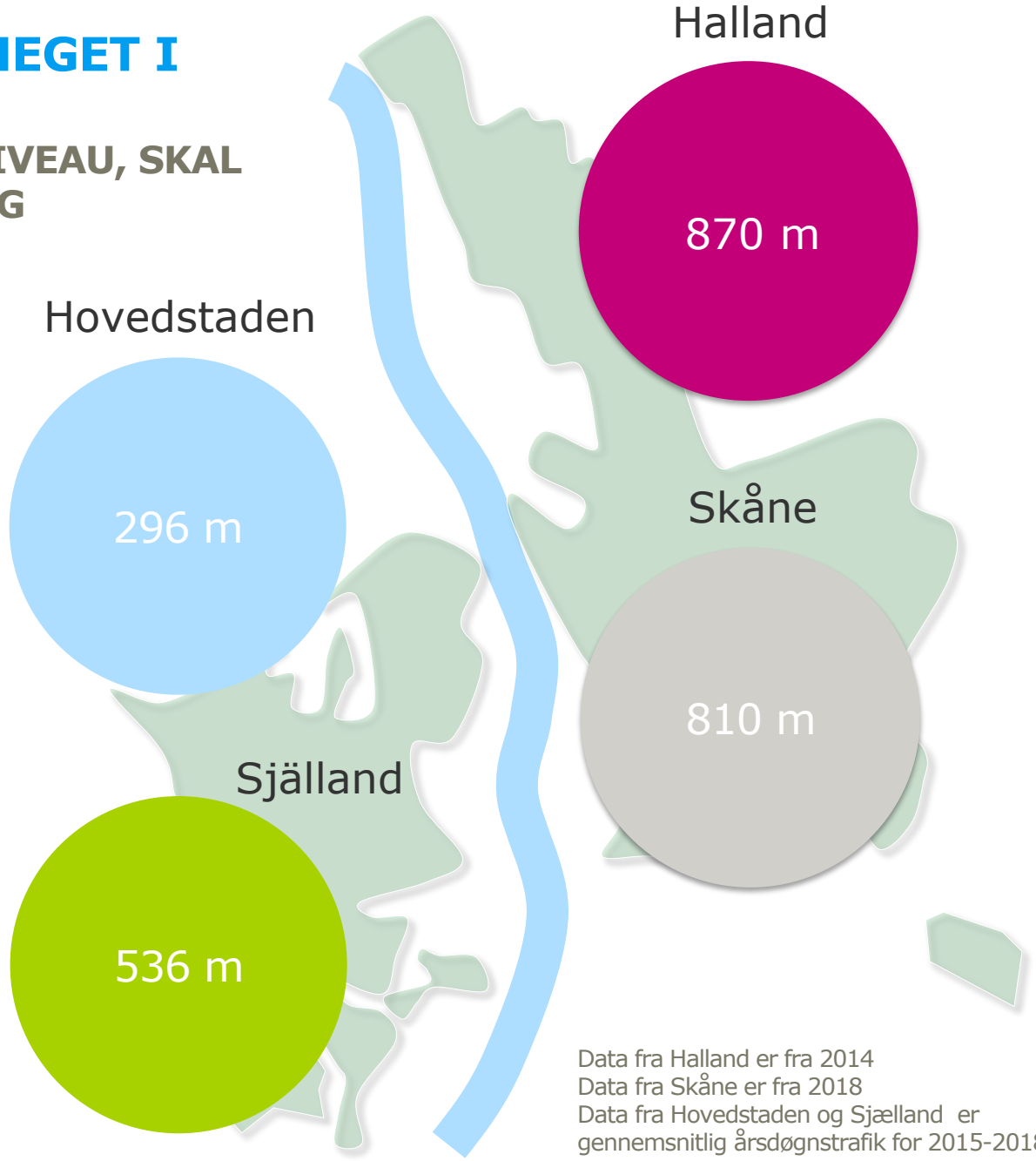
I HOLLAND CYKLES DER DOBBELT SÅ MEGET I FRITIDEN, SOM I DANMARK.

HVIS GREATER COPENHAGEN SKAL NÅ SAMME NIVEAU, SKAL DER CYKLES SÅ MEGET MERE PR. PERSON PR. DAG

628 m

længere på cykel i fritiden pr. dag pr. person





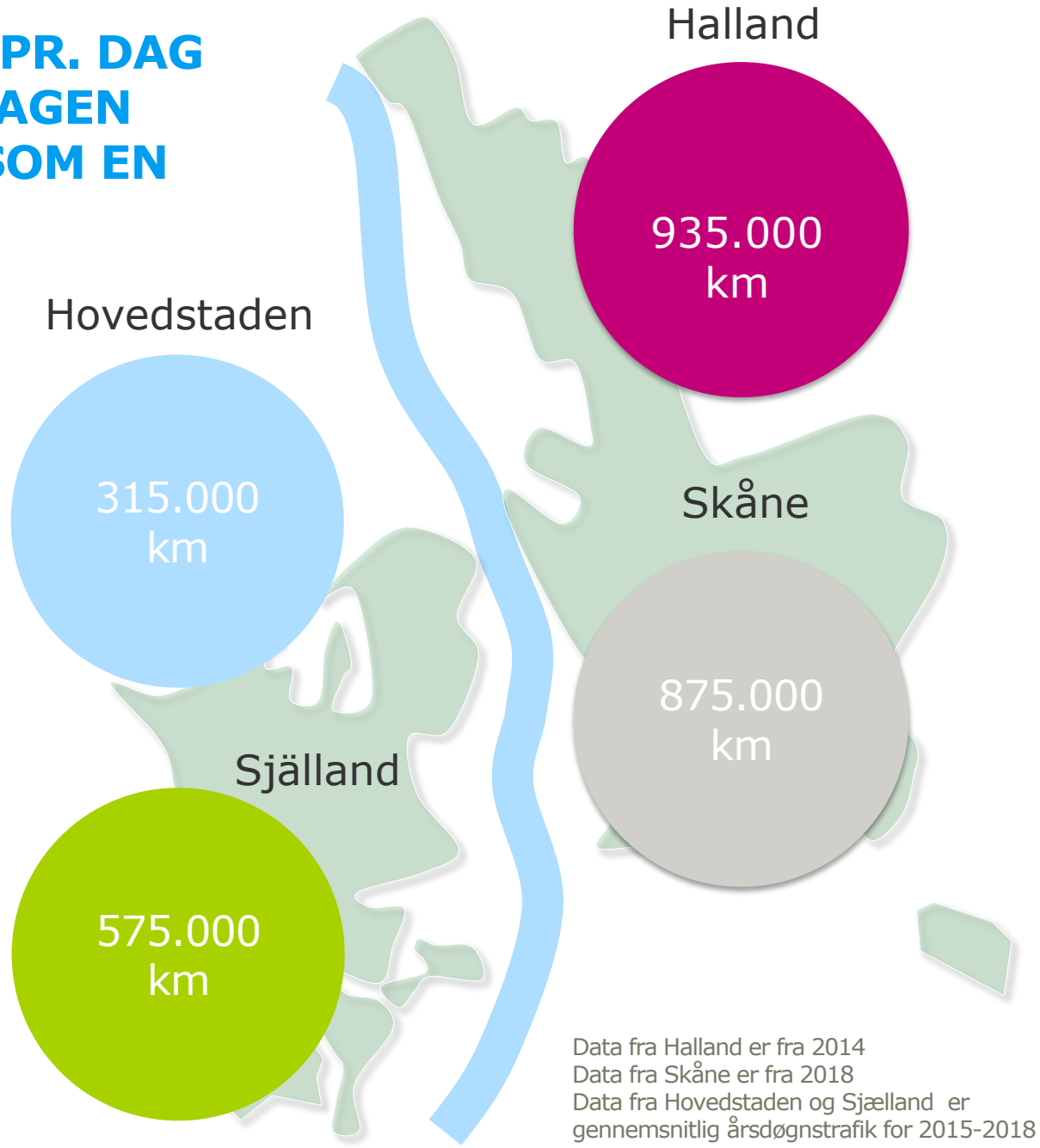
Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

POTENTIAL FÖR ÖKAD FRITIDSCYKLING

EKSTRA KILOMETER CYKLET EKSTRA PR. DAG HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ MEGET I FRITIDEN SOM EN HOLLÆNDER

2,7 mio.
km ekstra cykling pr. dag

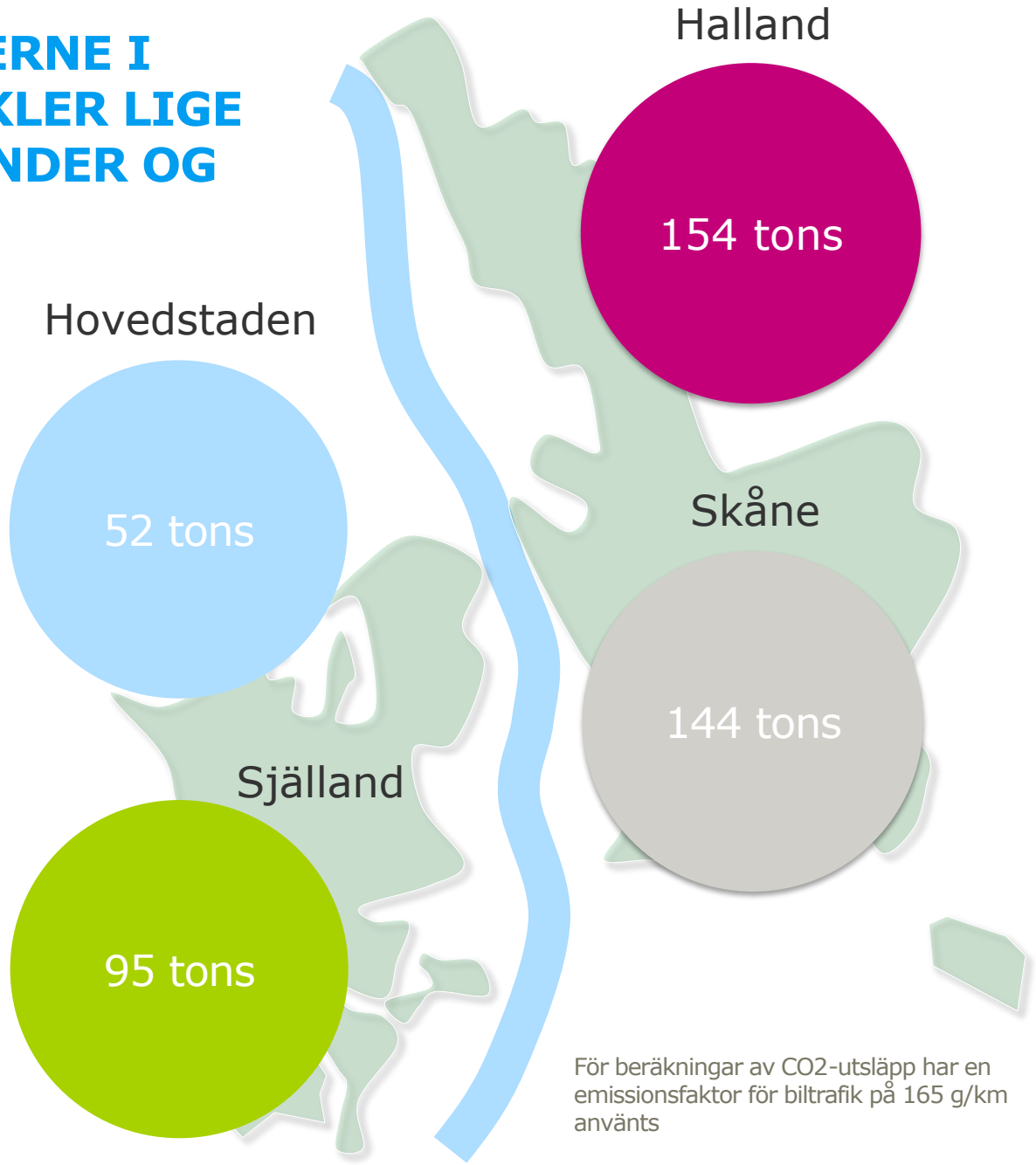


Data fra Halland er fra 2014
Data fra Skåne er fra 2018
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

RAMBØLL

MILJÖEFEKTER AV ÖKAD FRITIDSCYKLING

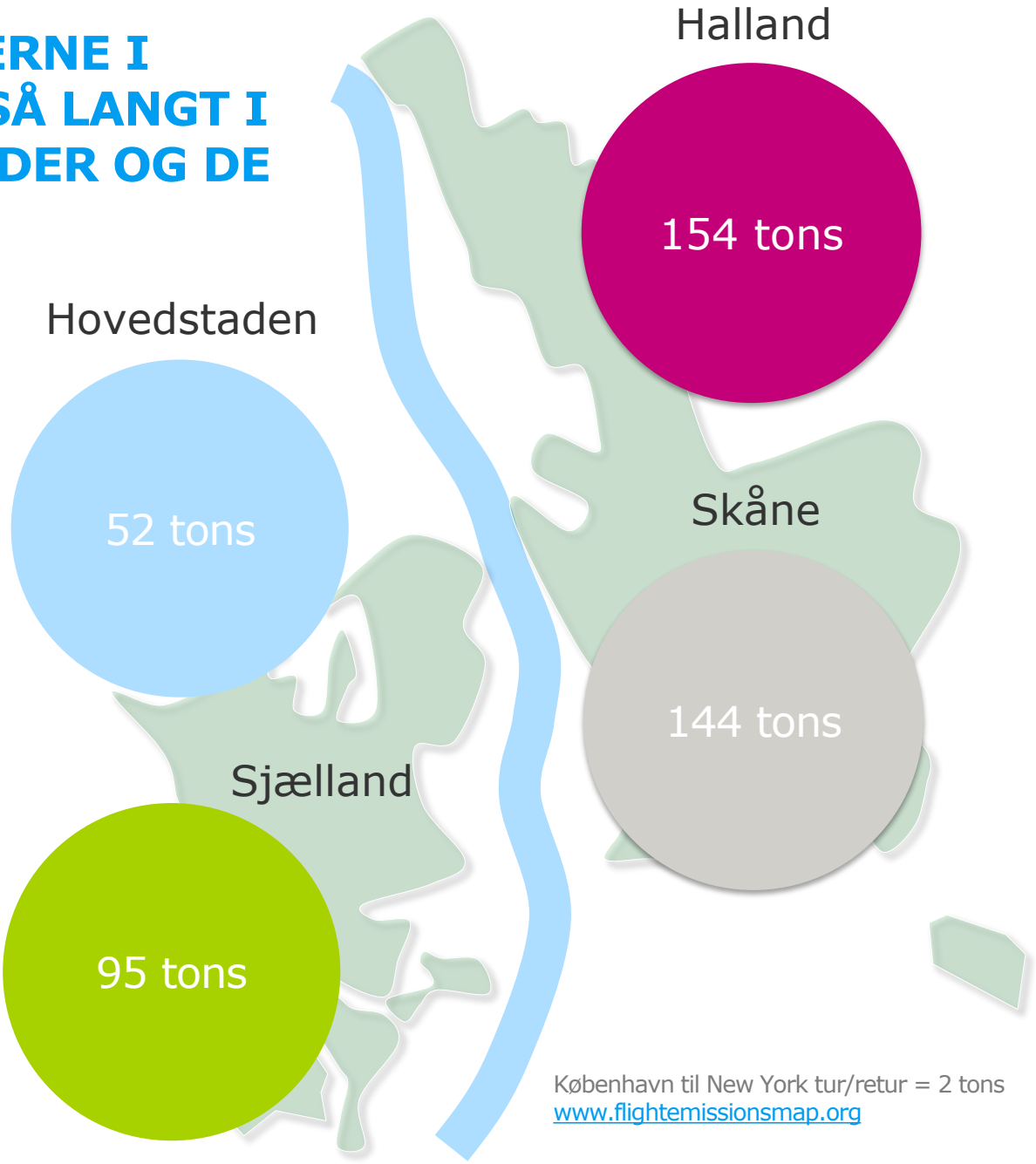
CO2-REDUKTION PR. DAG HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN HVER DAG CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN SOM EN HOLLÆNDER OG DE CYKLEDE KM ERSTATTER BILKM



För beräkningar av CO2-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts

RAMBØLL

CO2-REDUKTION PR. DAG HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN HVER DAG SOM EN HOLLÆNDER OG DE CYKLEDE KM ERSTATTER BILKM

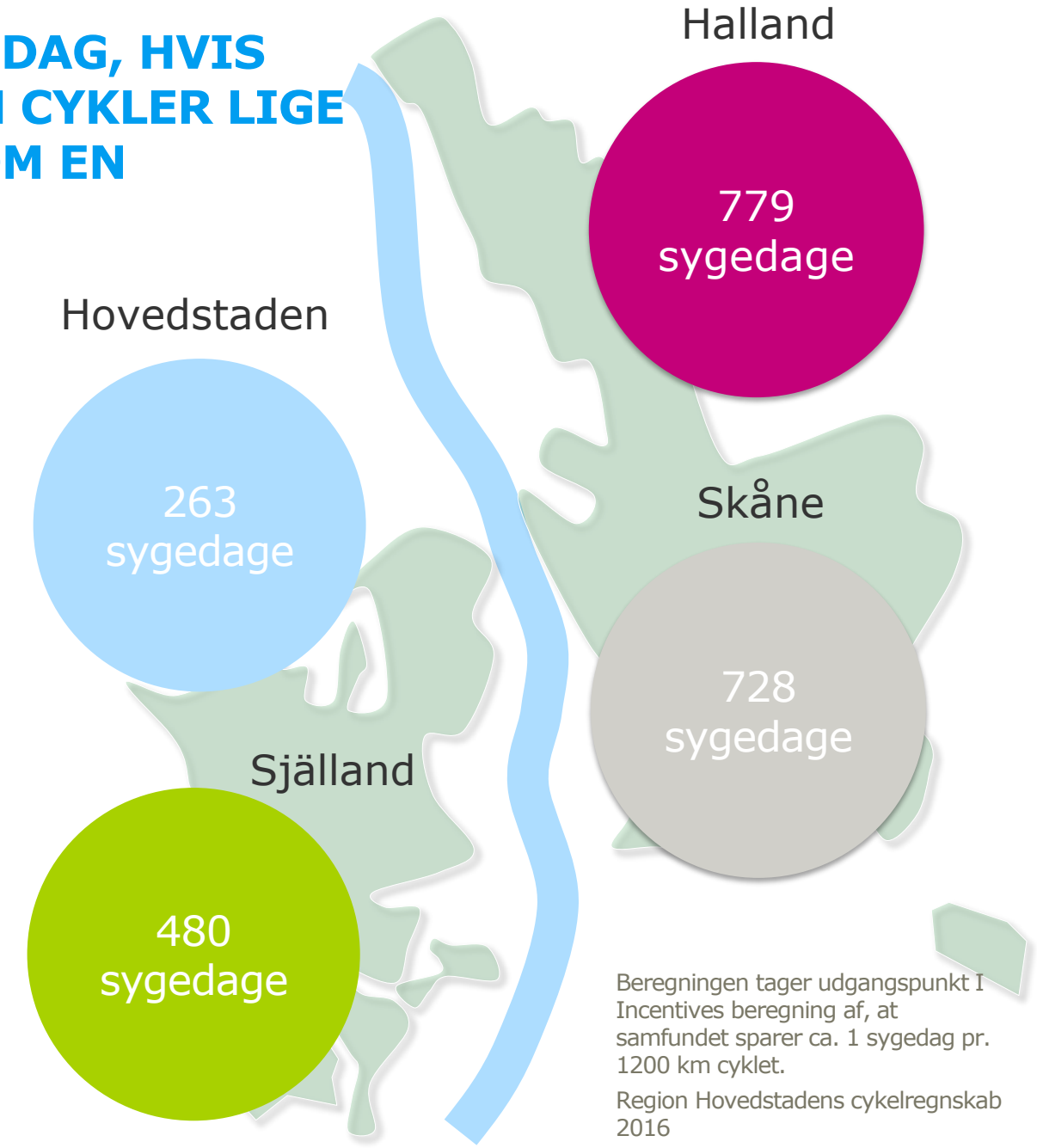


København til New York tur/retur = 2 tons
www.flightemissionsmap.org

RAMBØLL

REDUKTION I ANTAL SYGEDAGE PR. DAG, HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN OM DAGEN SOM EN HOLLÆNDER

2250
færre sygedage om dagen



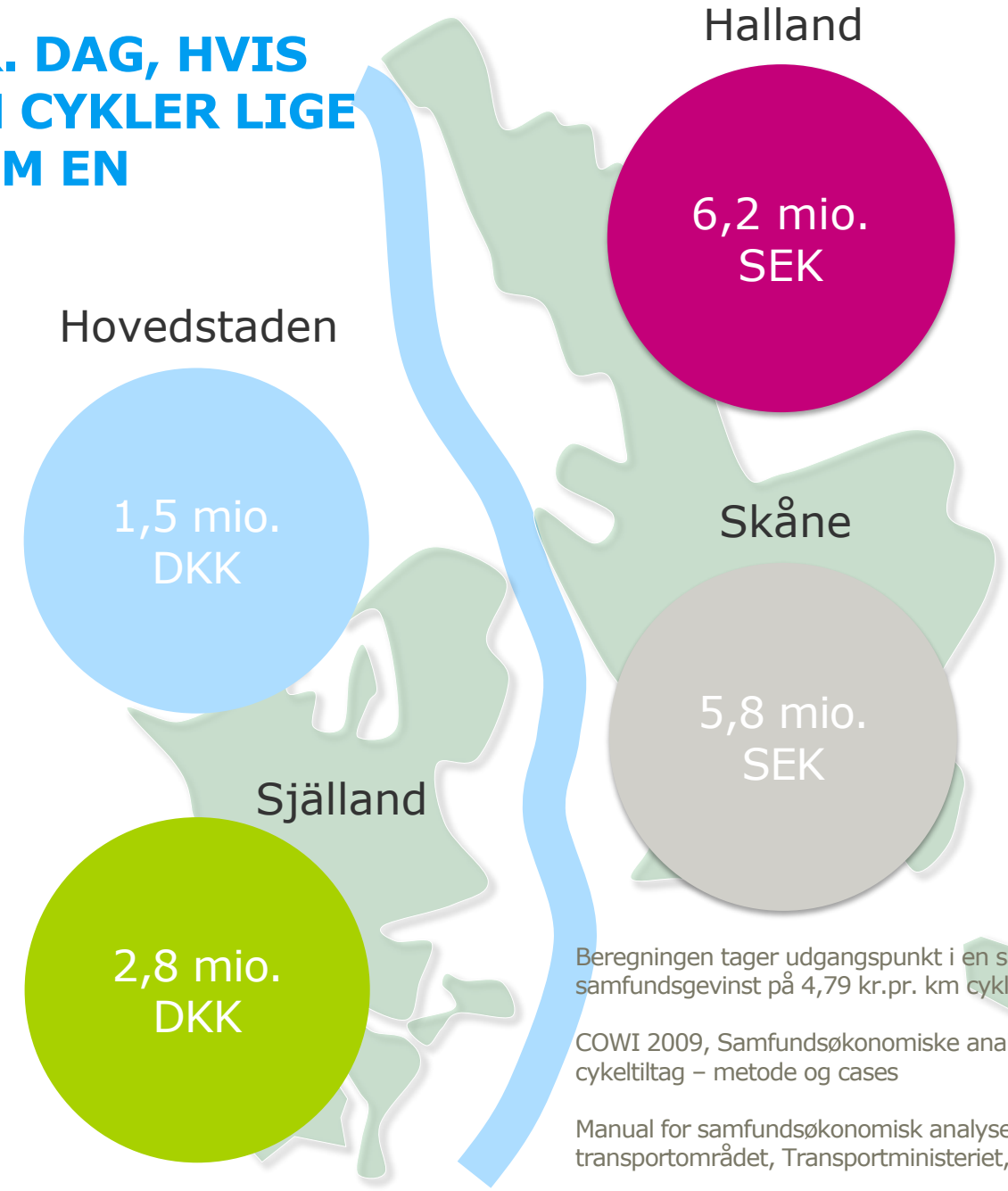
Beregningen tager udgangspunkt I Incentives beregning af, at samfundet sparer ca. 1 sygedag pr. 1200 km cyklet.

Region Hovedstadens cykelregnskab 2016

RAMBØLL

SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST PR. DAG, HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN OM DAGEN SOM EN HOLLÆNDER

13 mio.
DKK om dagen



Beregningen tager udgangspunkt i en samlet samfundsgevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.

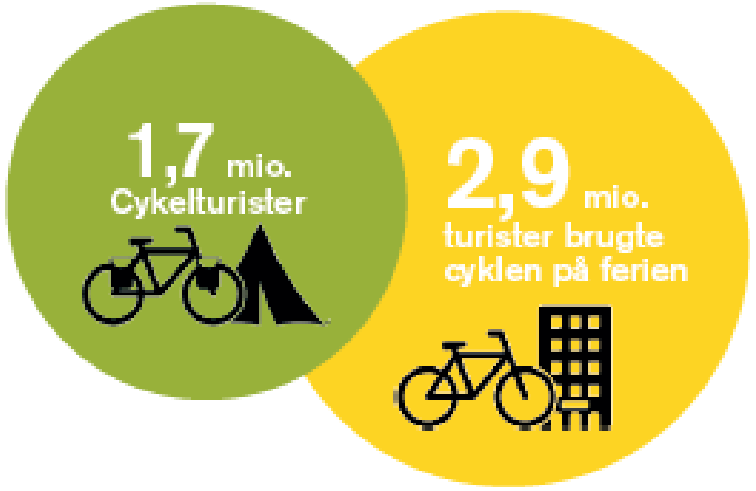
COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases

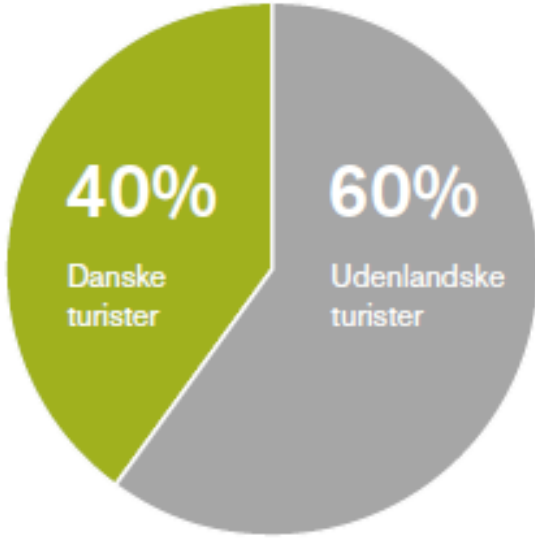
Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015

RAMBØLL

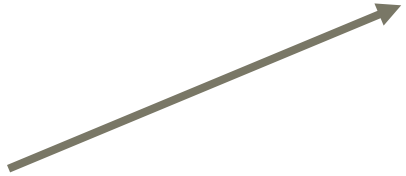
HUR STOR ÄR POTENTIALEN FÖR ÖKAD CYKELTURISM I GREATER COPENHAGEN?

RAMBØLL





Stigning på 13 % fra 2014 til 2017



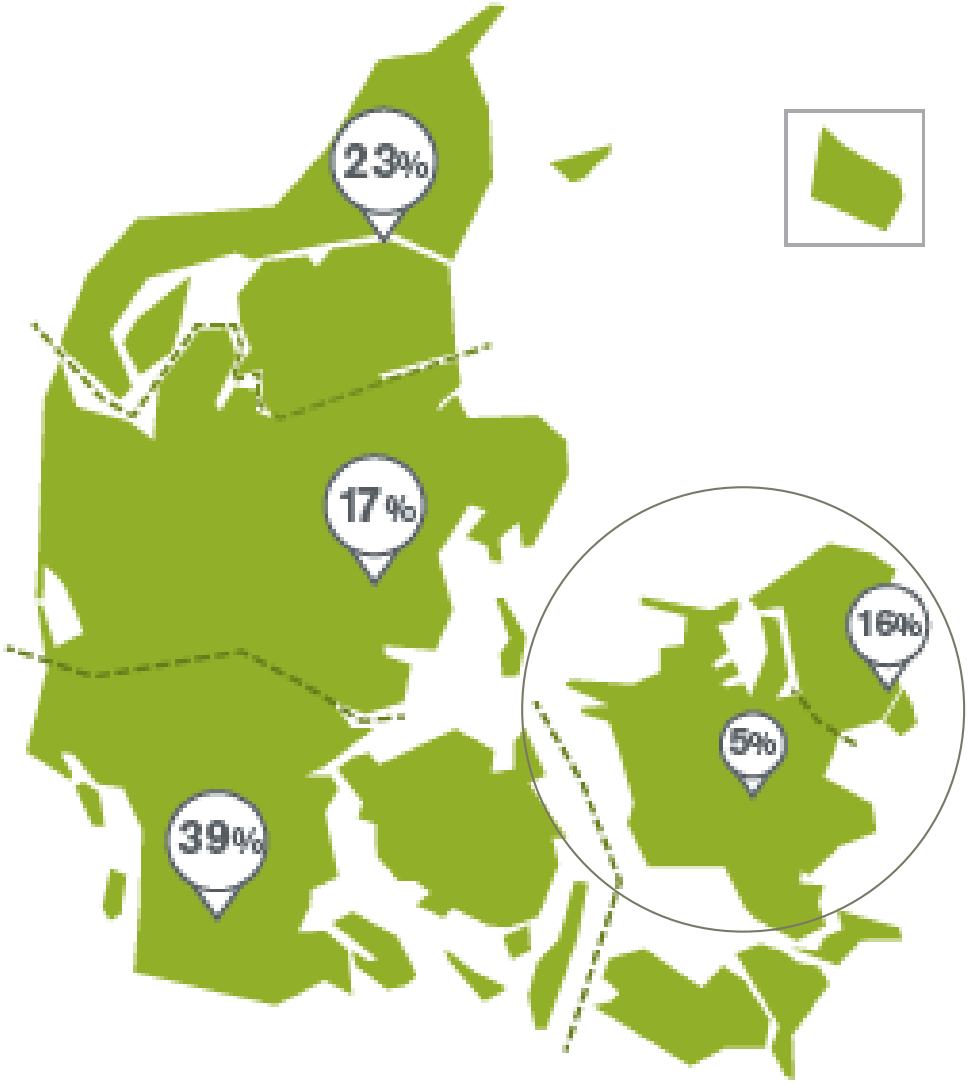
Danske cykelturisters dagsforbrug: 950 kr.

Udenlandske cykelturisters dagsforbrug: 850 kr.

Tyskland	40%
Norge	5%
Sverige	3%
Holland	2%
Øvrige udland	11%

Figur 2
Cykelturister fordelt på nationalitet, 2017

Figur 3
Andel af cykelturister pr landsdel



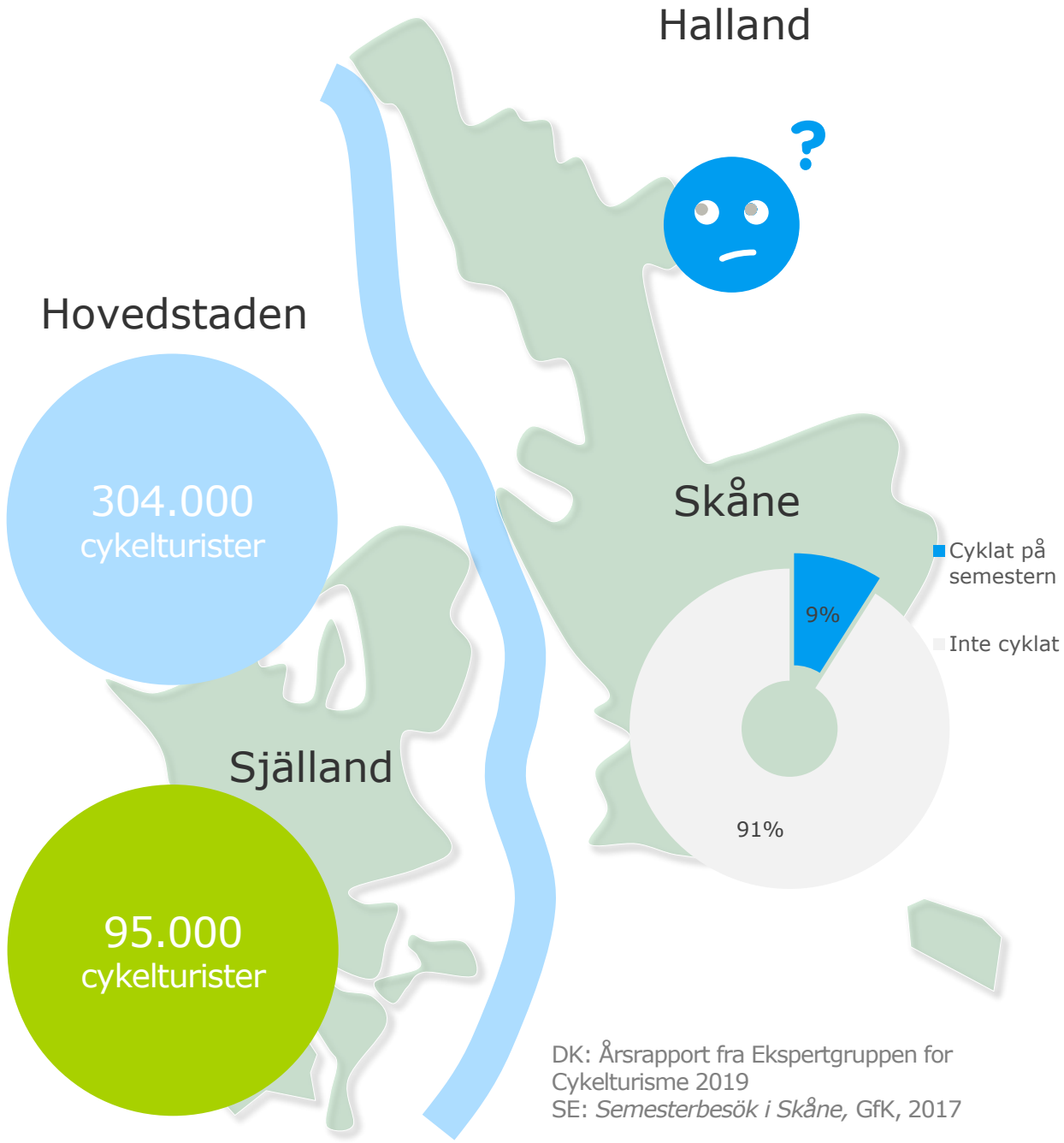
DK: Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019

POTENTIAL FÖR ÖKAD CYKELTURISM

ANTAL CYKELTURISTER ÅRLIGT I REGION HOVEDSTADEN OG REGION SJÆLLAND

400.000

cykelturister i Region Hovedstaden og Sjælland i alt i 2017

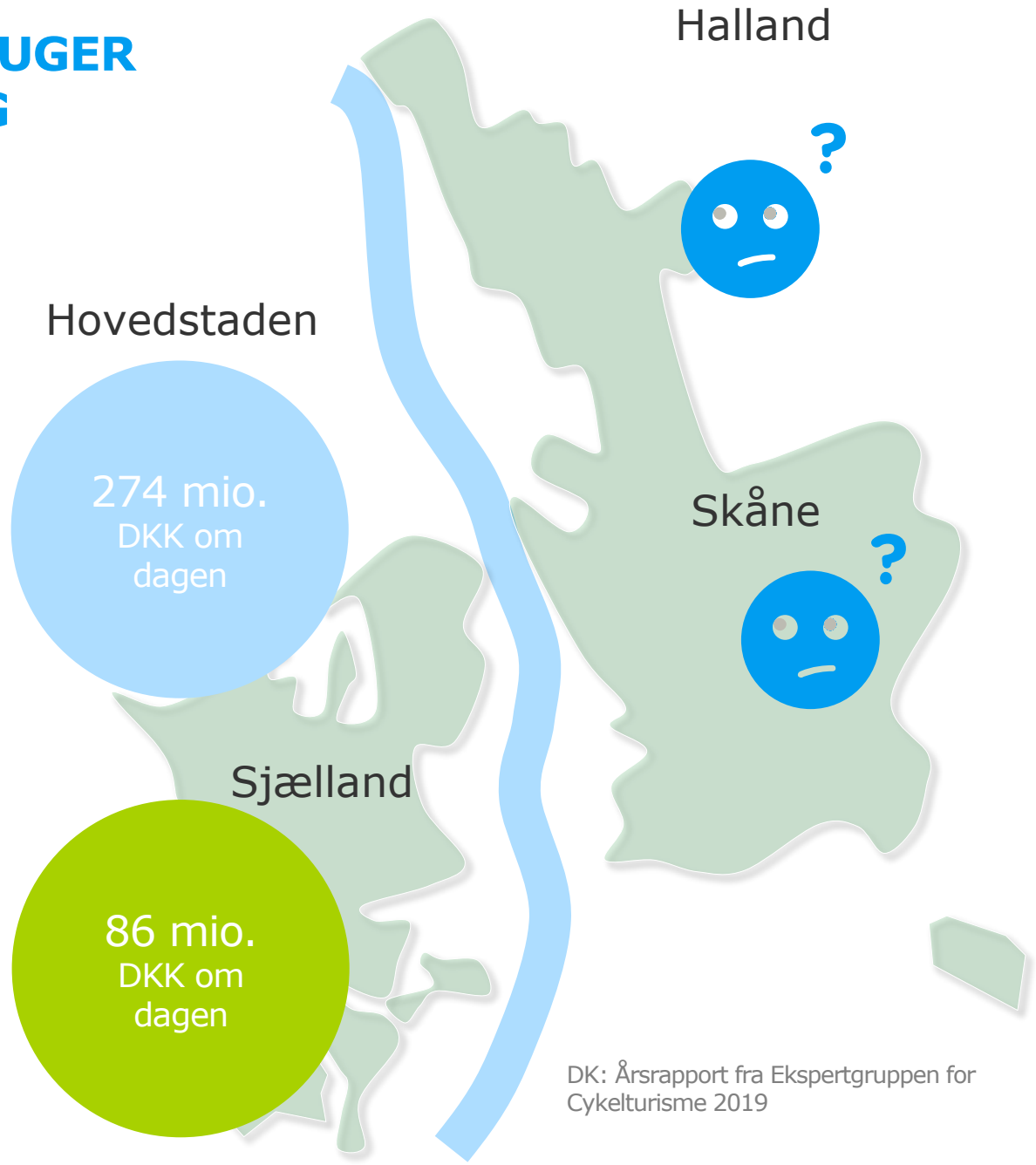


DK: Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019
SE: *Semesterbesök i Skåne,* GfK, 2017

RAMBØLL

ANTAL MIO. DKK CYKELTURISTER BRUGER PR. DAG I REGION HOVEDSTADEN OG REGION SJÆLLAND

360 mio.
DKK om dagen



DK: Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019

RAMBØLL

OVERBLIK OVER POTENTIALE PR. DAG PR. INDSATSOMRÅDE

	Pendling med cykel	Pendling med el-cykel	Pendling med cykel i kombination med kollektiv transport	Cykelturisme og rekreativ cykling
Færre bilture	-200.000 ture	-230.000 ture	-210.000 ture *minimum**	-
Mindre CO2	-213 ton	-325 ton	-1.000 ton *minimum**	-445 ton *minimum**
Færre sygedage	-1.150 dage	-1.700 dage	-930 dage *minimum**	-2.250 dage *minimum**
Samfundsøkonomisk gevinst	+7,5 mio. DKK	+11 mio. DKK	+5 mio. DKK *minimum**	+13 mio. DKK *minimum**

RAMBØLL

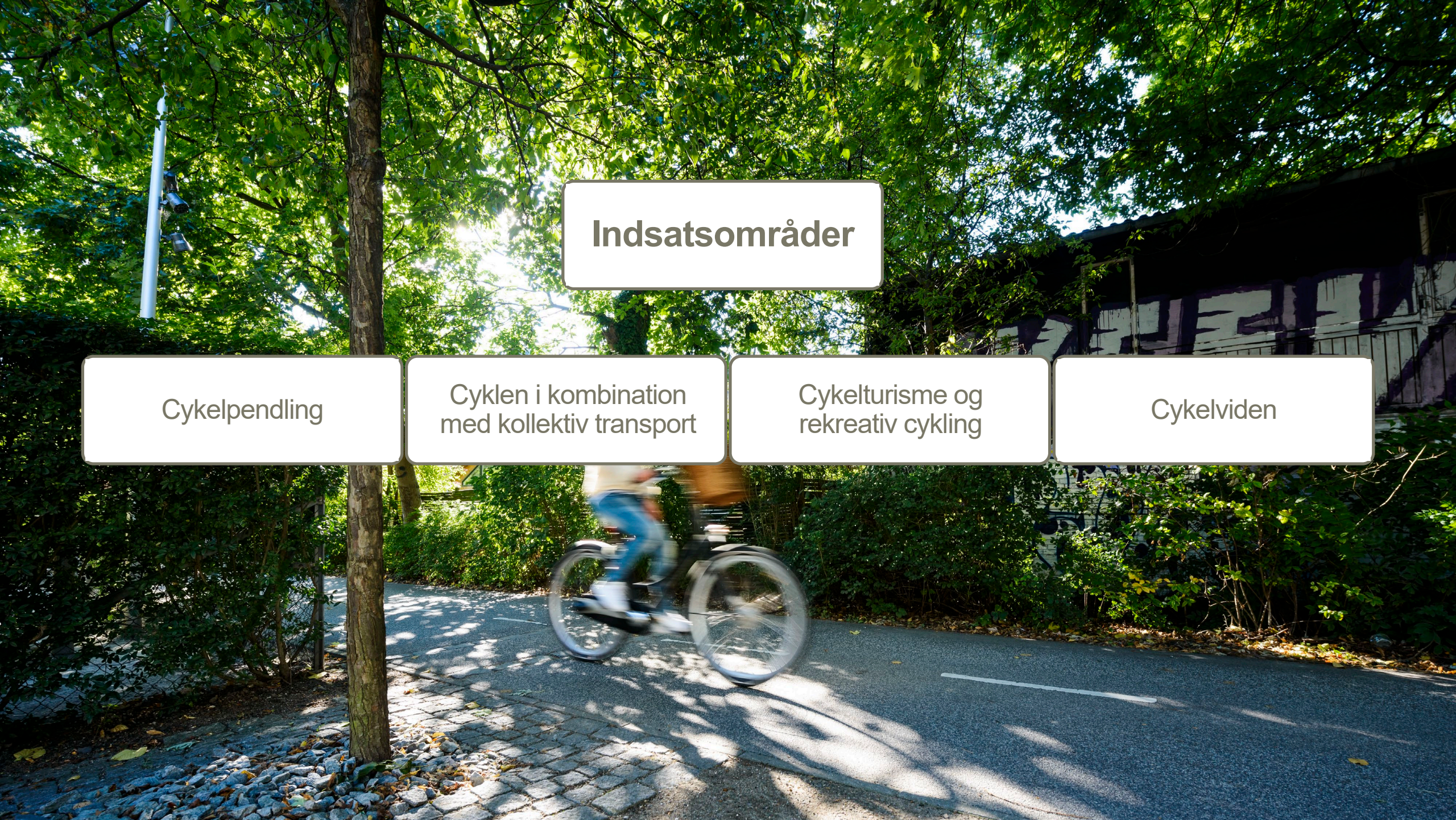
* Potentialet er udregnet for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Der er tilsvarende potentialer i Region Skåne og Region Halland, hvorfor potentialerne vil være tilsvarende højere. Der er dog ikke datagrundlag til at beregne potentialerne i de to svenske regioner.

FORSLAG TIL VISION

GREATER COPENHAGEN ER VERDENS BEDSTE CYKELMETROPOL, HVOR ALLE HAR MULIGHED FOR AT CYKLE BÅDE I HVERDAGEN OG I FRITIDEN.

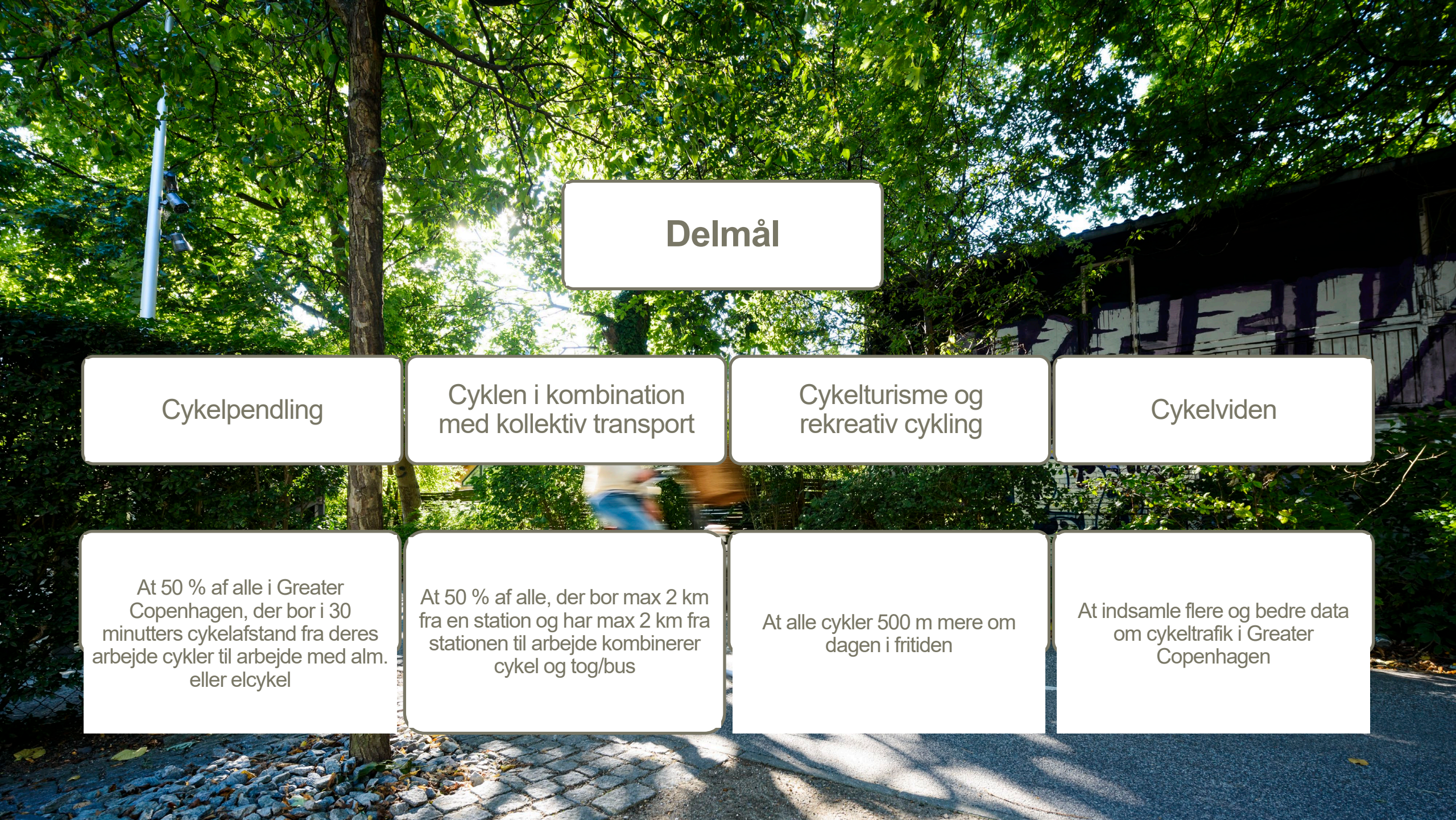
FORSLAG TIL OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER:

- AT REDUCERE ANTALLET AF BILER PÅ VEJENE I MYLDRETIDEN I GREATER COPENHAGEN MED **100.000 BILER OM DAGEN**
- AT REDUCERE UDLEDNING AF CO2 FRA PENDLING MED **500 TON PR. DAG**
- AT REDUCERE ANTALLET AF SYGEDAGE I GREATER COPENHAGEN MED **2500 OM DAGEN**
- AT ALLE BORGERE CYKLER **LIGE SÅ MEGET SOM EN HOLLÆNDER I FRITIDEN**
- AT ØGE ANTALLET AF CYKELTURISTER I GREATER COPENHAGEN MED **25 %**
- AT INDSAMLE FLERE OG BEDRE **DATA OM CYKELTRAFIK** I GREATER COPENHAGEN



Indsatsområder

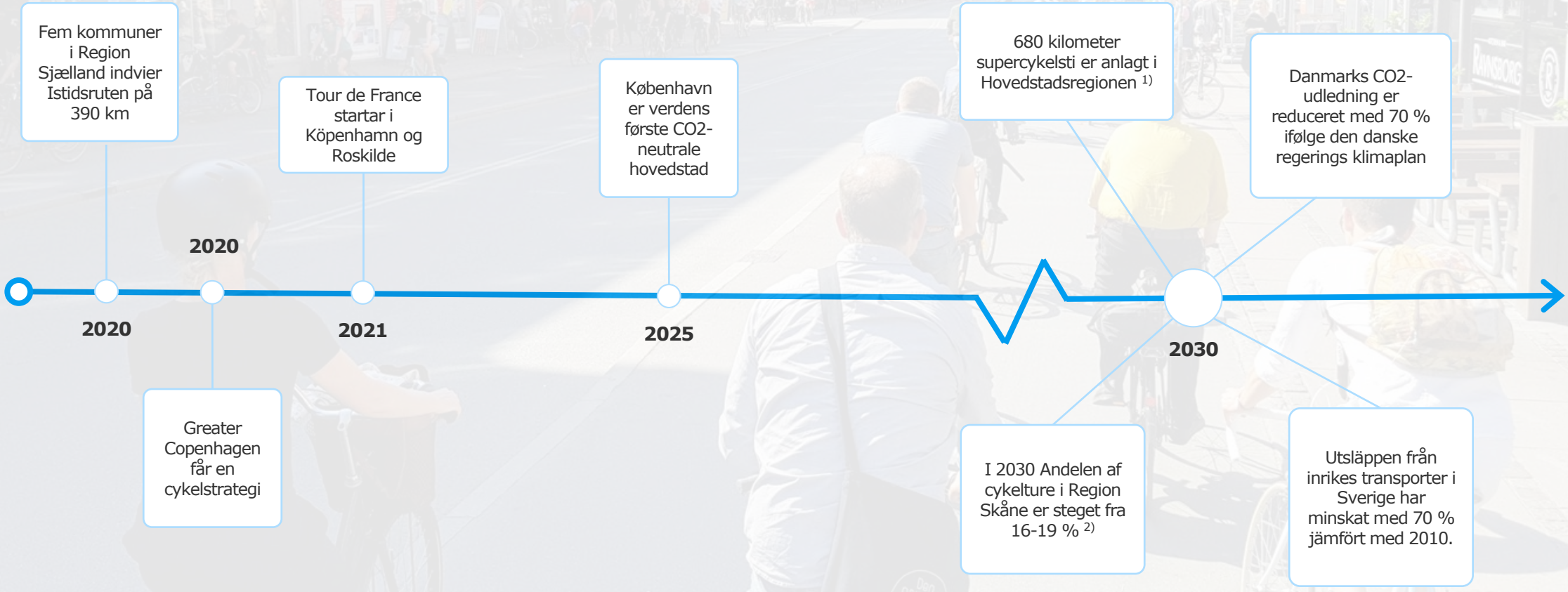
- Cykelpendling
- Cyklen i kombination med kollektiv transport
- Cykelturisme og rekreativ cykling
- Cykelviden



Delmål

Cykelpendling	Cyklen i kombination med kollektiv transport	Cykelturisme og rekreativ cykling	Cykelviden
At 50 % af alle i Greater Copenhagen, der bor i 30 minutters cykelafstand fra deres arbejde cykler til arbejde med alm. eller elcykel	At 50 % af alle, der bor max 2 km fra en station og har max 2 km fra stationen til arbejde kombinerer cykel og tog/bus	At alle cykler 500 m mere om dagen i fritiden	At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

CYKLING I GREATER COPENHAGEN I FREMTIDEN



RAMBØLL

1) Supercykelstisamarbejdets Visionsplan 2017-2045
2) Mål i Region Skånes cykelstrategi

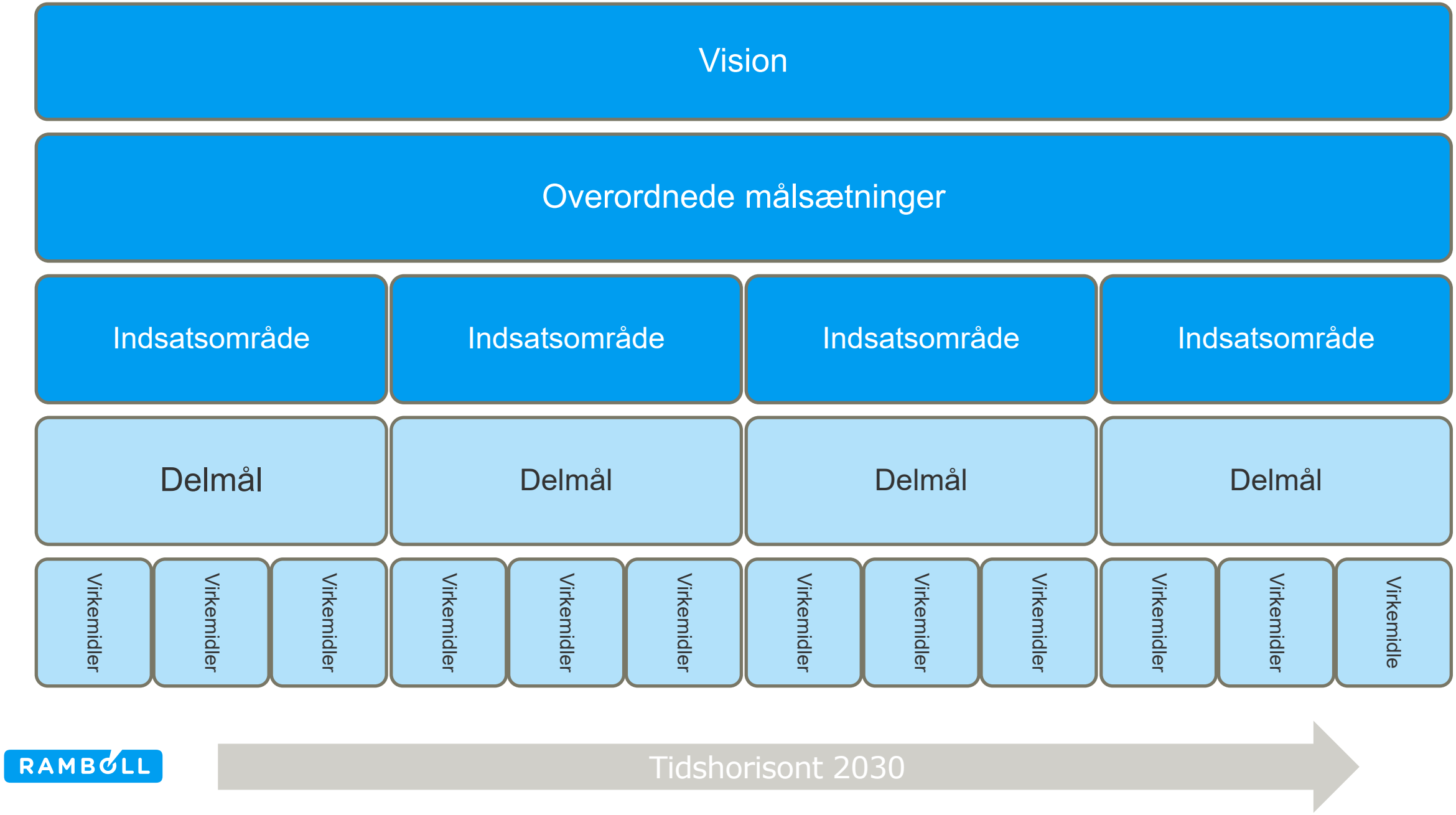
Greater Copenhagen er verdens bedste cykelmetropol, hvor alle har mulighed for at cykle både i hverdagen og i fritiden.

At reducere antallet af biler på vejene i myldretiden i Greater Copenhagen med 100.000 biler om dagen
At reducere udledning af CO2 fra pendling med 500 tons pr. dag
At reducere antallet af sygedage i Greater Copenhagen med 2500 om dagen
At alle cykler lige så meget som hollænderne i fritiden
Øge cykelturiamen med 25 %
At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

Cykelpendling	Cykel i kombination med kollektiv transport	Cykelturisme og rekreativ cykling	Cykelviden
At 50 % af alle i Region Hovedstaden, der bor i 30 minutters cykelafstand fra deres arbejde cykler	At 50 % af alle i Greater Copenhagen, der bor under 2 km fra en station og arbejder 5 km fra en station kombinerer cykel og tog	At alle cykler 500 m mere i fritiden hver dag	At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen
Virkemidler	Virkemidler	Virkemidler	Virkemidler
Virkemidler	Virkemidler	Virkemidler	Virkemidler
Virkemidler	Virkemidler	Virkemidler	Virkemidle

RAMBØLL

Tidshorisont 2030


Vision
Overordnede målsætninger
Indsatsområde
Indsatsområde
Indsatsområde
Indsatsområde
Delmål
Delmål
Delmål
Delmål
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidler
Virkemidle
RAMBØLL
Tidshorisont 2030

FORBEHOLD

Observera att sammanställningen av data och beräkningen av potential för cykling som gjorts i detta projekt baseras på resvaneundersökningar från olika tidpunkter. Definitioner, innehåll och metod för resvaneundersökningarna i Sverige og Danmark samt Halland og Skåne kan också skilja sig åt varför det kan finnas svagheter i jämförelserna och sammanställningarna.

DATAKILDER DK

1. Region H og S: TU-data - gennemsnitlig årsdøgntrafik for årene 2015-2018. De omfatter rejsende i alderen 10-84 år. Rejser imellem regionerne er medregnet til den region, hvor den rejsende har bopæl. De anførte CO2 emissioner er hentet direkte fra TU-data. Nærmere beskrivelse af TU kan findes her: https://www.Cta.Man.Dtu.Dk/transportvaneundersoegelsen/om-tu
2. Beregningerne af sygedage tager udgangspunkt i Incentives beregning af, at samfundet sparer ca. 1 sygedag pr. 1200 km cyklet. Region Hovedstadens cykelregnskab 2016
3. Beregningerne af samfundøkonomisk gevinst tager udgangspunkt i en samlet samfundsgevinst på 4,79 kr. pr. km cyklet. COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases. Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, Transportministeriet, 2015. Sverige benytter de danske beregninger = 7 SEK pr. km
4. CO2 CPH-NY: www.flightemissionsmap.org
5. Kilde for Hollandske fritidsture: *CYCLING FACTS 2018* (https://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018)
6. Antal biler i myldretiden i Metropolen hver dag er i alt 1.213.920/2 = 606.960 biler

Region	Antal bilture til arbejde	S gange 2
Reg H	425.089	425.089
Reg S	285.168	285.168
Skåne	196.805	393610
Hallan d	55.027	110053,3 601
I alt	962.089	1.213.920

RAMBØLL

DATAKILDER SE

Huvudsakliga källor vad gäller Skåne och Halland är:

1. **Resvaneunderökning Skåne 2018 - http://beslutstod.Skane.Se/qvajaxzfc/opendoc.Htm?Document=documents%5cresvanor.Qvw&lang=en-us&host=qvs%40rspapp072&anonymous=true**
2. **Resvaneundersökning Halland 2014**
3. **Potential för hållbart resande Skåne - https://www.Arcgis.Com/apps/mapseries/index.Html?Appid=f4d2fad795874f95a3349c0b3dc06d32**
4. **Cykelpotential för Halland - https://regionhalland.Maps.Arcgis.Com/apps/mapseries/index.Html?Appid=a51fe1735f284e92b0ba8636a2dce17a**

Eftersom det inte har varit möjlighet att få tillgång till datan som ligger till grund för Hallands resvaneundersökning har antaganden gjorts utifrån skånsk data. Även vad gäller Skåne har vissa antaganden gjorts.

- **Uppgifterna om arbetspendling grundas på ärendeslag ”till arbetsplatsen” i respektive resvaneundersökning. Antalet resor liksom resornas längd antas vara lika från arbetet som till arbetet.**
- **Uppgifterna om fritidsresor grundas på ärendeslagen ”nöje/fritidsaktivitet/släkt” och ”motion/friluftsliv/träning” i Skånes resvaneundersökning och ”nöjes- eller fritidsaktivitet” i Hallands resvaneundersökning.**

RAMBØLL

DATAKILDER SE

- Potentialen för arbetspendling med cykel utgår från respektive regions potentialstudie. De som enligt potentialstudien kan cykla till arbetet på 30 minuter antas i nuläget ta sig till arbetet enligt färdmedelsfördelningen för resor som är kortare än 10 km med ärende ”till arbetsplatsen”. Antalet resor till arbetsplatsen är enligt Skånes resvaneundersökning 0,6 resor per person och dag för förvärvsarbetande.
- Fördelningen avseende reslängd för resor till arbetet i Halland antas följa samma fördelning för respektive färdsätt som i Skåne.
- För beräkning av transportarbetet har den genomsnittliga reslängden för resor till arbetet som är under 10 km använts.
- För beräkningar av CO2-utsläpp har en emissionsfaktor för biltrafik på 165 g/km använts.

Bilaga 2: Bruttolista med potentiella samarbetsområden till cykelhandlingsplanen

I arbetet med att utforma cykelhandlingsplanen och peka ut de viktigaste åtgärderna har över 40 Greater Copenhagen-baserade aktörer spelat in ett stort antal andra åtgärder under våren 2020. Det har skickats in över 200 insatser och alla har ännu inte diskuterats eller beslutats om. Den sammanställda listan med inspelade insatser kan ses nedanför. De potentiella insatserna är listade utifrån respektive samarbetsområde.

Pendling

1. Cykel på recept: Möjlighet för läkare att ordinera cykling som hälsofrämjande aktivitet
2. Marknadsföring av supercykelstråk
3. Kortare sträckor i städerna för att möjliggöra för skolbarn att cykla till skolan
4. Etablering av supercykelstråk varje gång en ny väg etableras
5. Cykelplanläggning i stadsutvecklingsområden: Goda cykelmöjligheter i nya bostads-och industriområden
6. Anläggning av nya supercykelstråk
7. Ökad trafiksäkerhet i korsningar
8. Cykelvänliga broar
9. Cykelträning: cykelträningsbanor till barn
10. Bättre tillgång till cykelparkeringar: särskilt vid skolor och i städer
11. Bättre samarbete med Vejdirektoratet
12. Tillstånd för cykling på gågator
13. Ökat arbete med cykelturism: Exempelvis skyltning och marknadsföring
14. Årlig cykelfinansiering: Både i den kommunala budgeten men även statlig cykelfinansiering så att man kan nå längre med gemensam ekonomi
15. Samarbete mellan olika verksamheter om cykelfrämjande åtgärder
16. Internt cykelpendlarnät
17. En roll för Supercykelstierne i samarbetet 'Sjælland baner vejen'
18. Skattemässiga fördelar för medfinansiering av elcyklar till medarbetare: I dag skulle en sådan lösning innebära att det går ut över övriga anställningsförmåner
19. Fokus på cykelresor vars längd är upp till 20 km snarare än 30 km: Då 30 km eventuellt är för långt för pendling
20. Mer cykeldata: Så att cykeltrafiken utanför det statliga vägnätet kan kartläggas
21. Långsiktig plan för investeringar i trafikrelaterad infrastruktur från Folketinget: Med mål om bättre mobilitetsrelaterade erbjudanden och etablering av statlig cykelfinansiering
22. Upprättande av obligatoriska planer och mål för cykeltrafiken
23. Målsättning om att en viss andel av både kortare och längre resor genomförs med cykel
24. Ökat samarbete mellan grannkommuner
25. Förbättrad infrastruktur och vägvisning
26. Utveckling av kommunala cykeluthyrningssystem
27. Införande av 'gröna vågen-system' i trafiken: På så sätt skulle cyklisterna prioriteras och cykelns status i förhållande till bilen skulle symboliseras
28. Uppdatering av regler i förhållande till cykelutveckling: I dag är man, på grund av vägplanen, tvungen att anlägga cykelstråk vid sidan av bilvägar (i Sverige)
29. Gemensamt betalsystem för alla kommunala cykeluthyrningssystem
30. Projekt med test av utformning av cykelgator för att hitta passande utformningar
31. Mätbara delmålsättningar och överordnade mål
32. Målsättningar uppdelade på stad och landsbygd
33. Beteendepåverkande insatser för att öka cyklingen
34. Kunskapsutbyte om cykelns positiva effekter: Genom exempelvis seminarier och sociala medier
35. Projekt för att få fler barn att cykla
36. Undersöka cykelbara vägar som ännu inte har cykelstråk

Cykel+kollektivtrafik

1. Större fokus på säkra cykelvägar
2. Realtidsvisning av avgångstidsvisning vid cykelparkeringen: Undersöka om det kan ha effekt på upplevelsen av färdmedelsbytet
3. Cykelparkeringsnormer
4. Cykelvägnät
5. Markering av särskilt goda bytespunkter för cykel och buss
6. Målsättning om att det till 2025 ska vara utpekat ett regionalt cykelnätverk som kopplar samman de viktigaste trafikknutpunkterna
7. Målsättning om at till 2040 etablera ett cykelvägsnätverk av hög kvalitet som kopplar samman de viktigaste knutpunkterna i Greater Copenhagen
8. Ökat fokus på kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik
9. Barns mobilitet: Projekt som vidmakthåller att barn och unga tar cykeln och kollektivtrafik i stället för att bli skjutsade med bil
10. Högre cykelparkeringsstandard vid stationer och bytespunkter: Särskild fokus på trygghet och stöldrisk
11. Gemensamt system for stadscyklar: Så att cykeln kan användas i kombination med kollektivtrafik eller till fots
12. Gemensam plattform för lånecyklar och kollektivtrafik
13. Målsättning för cykel+kollektivresor: Utifrån resans avstånd och att en specifik andel av kollektivtrafiksanvändare startar eller avslutar resan med cykel
14. Övergripande plan om cykelparkeringsfaciliteter: Genomgång av samtliga stationer och större busshållplatser utifrån kvalitet, kapacitet och framtida behov och specifika åtgärder där behov finns. Detta bör ske i samarbete med kollektivtrafikresenärerna
15. Övergripande plan om cykelvägar: Genomgång av samtliga stationer, större busshållplatser och specifika åtgärder där behov finns
16. Cykelparkeringsnorm med hänsyn till de lokala förhållandena i Greater Copenhagen: Analys av aktuella och framtida behov på alla stationer då det kommer vara stora skillnader stationerna mellan samt riktlinjer för placering av cykelparkeringar
17. Målsättning om kvalitet och kvantitet i förhållande till cykelparkeringar vid stationer
18. Målsättning om kvalitet i förhållande till cykelvägar som ansluter till stationer
19. Målsättning om ökat användande av cykelparkeringar och utvärdering av vilken potential som finns
20. Målsättning om reducering av antalet bilparkeringsplatser vid stationer
21. Fler finansieringskällor av projekt: I dag är det en utmaning att den största delen er kommunalt finansierad
22. Fler cykelparkeringar vid stationer för att gynna fler cykel+kollektivresor med cykel och tåg
23. En cykelparkeringsnorm: Med fastslagning av den maximala beläggningsgrad för att säkra bättre förutsättningar för cykel+kollektivresor
24. Gemensam standard i samband med design av nya stationer
25. Optimerad cykelmedtagning och justerad betalingsstruktur för pendlare som kombinerar cykel med i de nya S-togen
26. Möjlighet för trafikinformation att föreslå cykel+kollektivresor
27. Beräkning av vilka resor där det skulle kunna sparas tid genom att kombinera cykel och tåg
28. Gemensamt mål om fler cykel+kollektivtrafikresor
29. Utbyggnad och upprustning av supercykelnätet
30. Ökat fokus på tvärgående supercykelstråk
31. Bättre koppling mellan knutpunkter
32. Bättre förutsättningar för cykel+kollektivresor
33. Uppgradering av cykelparkeringar och infrastruktur vid stationer och hållplatser
34. Fler lånecyklar i hela regionen
35. Större cykelprojekt utanför Köpenhamn
36. Fler projekt som liknar Ny Mobilitet-projektet men med paketering av cykel+kollektivresor
37. Automatiska cykelramper på alla stationstrappor
38. Hälsokontroll i kombination med pendlarkort
39. Gemensamma normer och standards för cykelparkeringar vid knutpunkter
40. Peka ut av knutpunkter med särskilt god potential för cykel+kollektivresor
41. Ekonomiska incitament (såsom skatt-och avgiftssystem) som motiverar pendlare att cykla, använda deltransporter och kollektivtrafik men även subventioner till arbetsplatser som genomför cykelåtgärder

42. Landstäckande stationscykelsystem: Med inspiration från Nederländerna
43. Åtgärder för att göra det fördelaktigt att ta cykeln +kollektivtrafik och mindre fördelaktigt att ta bilen
44. Målsättning om att resor med cykel, kollektivtrafik och cykel+kollektivtrafik ska öka med 20% till 2025
45. Övergivna cyklar ska bortforslas
46. Många stationer har bristande kapacitet för cykelparkering samt många felparkerade cyklar
47. Bristande bredd på trottoarer i förhållande till antal fotgängare vilket resulterar i fotgängare på cykelstråken
48. Arbete för goda upplevelser som turister känner är värda att besöka
49. Tydligare fokus på nationella leder och säkerställande av samarbete om dessa
50. Målsättning om antal skolelever som cyklar
51. Målsättning om antal cykelresor
52. Förbättring av själva färdmedelsskiftet: Både vid knutpunkter och på vägen dit. Exempelvis wayfinding vid knutpunkter, faciliteter (kvantitet, kvalitet och tillgänglighet) och service, flaggskeppsprojekt vid nya knutpunkter
53. Möjlighet att ta med cykeln på alla tåg: Det finns i dag lyckade projekt, såsom att det ingår i biljetten att ta med sig cykeln på S-togen, men detta innebär utmaningar för kapaciteten i rusningstider. Proaktiva åtgärder vid inköp av tåg i förhållande till att optimera cykelmedtagning
54. Ett gemensamt och tydligt definierat mål om fler cykel+kollektivresor: Det skulle kunna innebära en förbättring av cykelfaciliteter vid stationer
55. Optimerad trafikinformation: Så att Google Maps, Maps.me och reseplanen visar möjligheter för resor med cykel+kollektivtrafik
56. Biljettstrukturen: Krav på en biljettstruktur som inkluderar kombinationen cykel+kollektivtrafik - även vid längre cykelsträckor

Rekreativ cykling och cykelturism

1. Allemansrätten: Det är av stor vikt att alla turister respekterar allemansrätten
2. Möjlighet att cykla Öresund runt
3. Kombination av olika typer av leder: Exempelvis cykling, vandring och ridning
4. Konceptutveckling: Utveckling av konceptet ”cykelvenlig virksomhed” som inkluderar flera typer av verksamheter än vad ”Bed & Bike” gör
5. Möjlighet att ta med sig cykeln: Åtgärder för att göra det lättare att ta med cykeln på tåget
6. Göra förbildensen Fehmarn-Belt cykelvänlig: Om det är något som är möjligt att påverka
7. Formulera både mätbara och visionära mål
8. Utveckling av de tre regionala cykelturistlederna som Tourism in Skåne har tagit fram material till
9. En kontrollerad utveckling av mountainbike-leder: Med anpassning för lokala, nationella och internationella besökare
10. Sammankopplade cykelcykelturistleder som stöttar varandra
11. Gediget researcharbete
12. Målgruppsanalys: För att ta reda på potentialen och vilka målgrupper som bör arbetas med
13. Möjlighet att cykla i cirklar i stället för bara från punkt A till punkt B
14. Cykeluthyrning: Ökat samarbete mellan lånecykelsystem i Danmark och i Sverige
15. Gemensam cykelkarta över hela Greater Copenhagen
16. Gemensam marknadsföring: Hemsida med marknadsföring av hela regionens cykelleder
17. Målsättning att det ska finnas tillgång till ett säkert och rekreativt nätverk överallt
18. En sammanhängande region: Målsättning att Greater Copenhagen ska marknadsföras som en enhetlig destination
19. Möjlighet att ta med cykeln på tåg och bussar
20. Möjlighet till bagagetransport: For dem som cyklar från boende till boende
21. Bättre möjlighet för paketerade cykelupplevelser inom Greater Copenhagen
22. Utveckling av en guide-och cykelkarta med information om hela cykeldestinationen
23. Synliggöra/marknadsföra en sammanhängande cykelupplevelse i Greater Copenhagen: Arbete med entreprenörer som kan paketera upplevelser till konsumenter och organisatörer
24. Skapa digitalt material med kartor och information som kan användas till att skapa egna cykelupplevelser: Eventuellt i en språkanpassad app
25. Etablering av en Köpenhamn-Hamburg-led i samarbete med relevanta aktörer och kommuner
26. Marknadsföringsprojekt som kan generera fler cykelturister från Köpenhamnsområdet till Lolland-Falster

27. Etablering av digitala riktlinjer: Till kommunala ämbetsmän som har ansvar för cykelvägnätet med information om ekonomiska medel, skyltning, kontaktpersoner på Vejdirektoratet etc.
28. Anläggning av nya supercykelstråk som leder ut från Köpenhamn
29. Etablering av ett mindre system av cykelstråk vid Nationalparken Kongernes Nordsjælland
30. Klassificering av cykelstråken baserat på beläggning, skyltning etc.
31. Målsättning att öka antalet turister som semestercyklar från de större städerna
32. Optimering av säkerhet på cykellederna
33. Etablering av fler cykelvägar längs landsvägar
34. Organisering av aktiviteter och evenemang längs de olika lederna
35. Större synlighet vid etablerade leder
36. Affärsutveckling gällande bagagehantering, cykeluthyrning och bokningsbara produkter
37. Etablering av en nationell cykelfestival: Eventuellt någon gång mellan mars och juni
38. Etablering av knutpunktssystem
39. Koordinerande åtgärder med DSB: Så att regionerna hänger bättre samman för cykelturisterna
40. Utdelning av cykelmärkningssystem: Exempelvis Bike friends/Bike hotel
41. Utveckling av bokningsbara produkter på cykelsemester
42. Säkerhet: Målsättning om att Greater Copenhagen ska bli den säkraste cykeldestinationen i Europa
43. Målsättning om att destinationen ska vara flexibelt sammanbunden: Så att cyklister kan transportera sig på både kors och tvärs i hela metropolen
44. Konstruktion av nya cykelbroar
45. Etablering av nya cykelstråk
46. Cykelfärjor på Nakskov Fjord
47. Upprättande av nationell cykelledsförening hos Dansk turisme som utför gemensam drift, försäljning marknadsföring etc.
48. Målsättning om en ökning av antalet cykelturister
49. Nöjdhet: Målsättning om ökad nöjdhet bland cykelturister och verksamheter
50. Målsättning om ökade intäkter för verksamheter
51. Spännande cykelleder: Rika på natur, fikaplatser och kultur
52. Easy access: Det ska vara lätt att ta sig runt och att hyra cyklar
53. God tillgång till kartor och skyltar
54. Bättre skyltning: Exempelvis mer information om avstånd till olika platser, exempelvis Göteborg
55. Visit Danmark borde slå ett slag för cykelturism
56. Egen hemsida och app till Greater Copenhagen med fokus på cykelrelaterade upplevelser: Den kan innehålla marknadsföring av leder, uthyrning, övernattningsställen etc., vara mätbar utifrån antal klick och vara gratis att använda för alla aktörer
57. Utbyggnad av MTB-leder av hög kvalitet i både Danmark och i Sverige
58. Målsättning om gemensamt arbete i Greater Copenhagen för att till 2030 kunna bli en IMBA Silver Label Region och fokusera på att ha 500 000 årliga övernattningar kopplade till MTB-satsningen
59. Gemensam koordinering i regionen för att säkerställa kvalitet: Utveckla det arbete som görs med On Trail och MTB Skåne, skapa evenemang i Singletracker-appen samt uppdatering av information i Singletracker

Kunskap

1. Gemensamt cykelforum inom Greater Copenhagen
2. Kunskapscenter för cykelutveckling: Som exempelvis K2 i Sverige
3. Cykelparkering: Gemensam kunskapsbas för goda standarder inom cykelparkering i förbindelse med kollektivtrafik
4. Gemensamt koncept för Greater Copenhagen: Exempelivis formspråk så att samhörigheten är tydlig
5. Systematisk och komparativ kartläggning av infrastruktur och resvanor: I syfte att skapa ökad kunskap om samhällsplaneringsmässiga faktorer som påverkar cykling
6. Kunskap om stad vs. land, vägar, topografi etc.
7. Kunskap om hur människor påverkas till att göra cykel+kollektivtrafikresor och att cykla längre distanser: Vilka faktorer som gäller inom detta
8. Undersökning av potentiella cykelpendlare (bilister)
9. Undersökning av cykel-nöjdhet: Skapa en nationell enkät och en karta över resultatet

10. Undersökning av barns resvanor: Hur transporterar sig barn till skolan och vilka faktorer gör att föräldrar inte låter barnen cykla?
11. Genomgång av nya stadsområden och deras cykel-performance
12. Införande av årlig cykelräkningsvecka
13. Bätte kunskap om elcyklar och speedpedelecs: Vilken potential för överflyttning finns det?
14. Kunskap om ungas transportvanor
15. Samla all relevant data på samma ställe
16. Uppmärksamhet och medel från staten för att samla in kunskap - ett kunskapscenter bör etableras och kommunerna bör ha inrapporteringsplikt
17. Målsättning om att alla nya stadsutvecklingsområden ska ha dokumenterad färdmedelsfördelning med cykelresor, bilresor etc.
18. Målsättning om att alla infrastrukturprojekt ska bedömas utifrån en övergripande modell
19. Målsättning om hur stor andel av ny trafik som ska vara hållbar
20. Målsättning om att stadsrummet ska användas till högsta möjliga gemensamma nytta: Exempelvis reducering av bilparkeringsplatser
21. Ökad segmenterad kunskap om befolkningsgrupper så att det inkluderas i orsaker till och omfattning av olyckor för cyklister
22. Samarbete med People for Bikes om benchmarking av Greater Copenhagen: Exempelvis städers cykeldensitet baserat på OMS-data. People for Bikes har redan uttryckt intresse för att samarbeta om att inkludera några europeiska cykelstäder i sin benchmarking
23. Studie av cost-effectiveness för cykelåtgärder: Hur får man mest för pengarna?
24. Aktionsforskning om åtgärder och deras effekter: Exempelvis för att testa beteendepåverkande åtgärder på specifika befolkningsgrupper
25. Kunskap om betydelsen av tidsbesparande åtgärder och cykelns möjlighet till konkurrens med bilen och kollektivtrafiken: Finns det skillnad mellan faktisk tid och upplevd tid?
26. Forskning på samspelet mellan självkörande bilar och cyklister: Detta forskningsområde är i dag undermåligt
27. Forskning på elcyklar och speedpedelecs: Vilken inverkan har användandet av dessa på hälsan, trafiksäkerhet, befolkningsgrupper, infrastruktur etc.
28. Realtidsdata för cykeltrafiken
29. Vidareutveckling av cykelbokslut: Med konkreta fall från Greater Copenhagen
30. Kvalificering av mörkertal för allvarliga cykelolyckor i samarbete med ambulanser och akutmottagningar
31. Samarbete med privata firmor om användning av data: Exempelvis med Hövding och Endomondo
32. Forskning på cykling och hälsa: Kan det kvantifieras? Hur många levnadsår skulle kunna tjänas om cyklingen ökade? Vilka grupper skulle dra mest fördel av det?
33. Medel till långvarig cykelforskning: Exempelvis samarbete mellan universitet i olika regioner med olika vetenskapliga profiler såsom hälsa, samhällsplanering, förvaltning
34. Formulering av konkreta politiska mål om att stärka regionens forskning inom cykling samt effekterna för klimat, hälsa, miljö etc.
35. Utpekande av nyckeltal för cykling: Exempelvis cykelinfrastruktur, omfattning av cykeltrafik, nöjdhet med cykling, relaterade effekter, policy. KPIerna kan ligga till grund för politisk måluppsättning
36. Överväg att inkludera konsultfirmorna i ett framtida cykelkunskapuppsättning: De gör ofta mer omfattande analyser som de offentliga myndigheterna inte har tid till att själva ta fram
37. Målsättning om etablering av cykelkunskapscenter i samarbete med olika universitet: Med mål om att få 20 miljoner DKK till forskning om cykelfrämjande innan 2023 med särskild fokus på samhällsvinster från ökad cykling inom klimat, hälsa, miljö och växt
38. Det finns behov av att alla färdmedelsfördelningar görs med samma metoder
39. Ökat fokus på cykelparkering vid trafikknutpunkter: Exempelvis genom ökad finansiering från staten och genom att det finns experter som kan erbjuda rådgivning till de som har behov av det

40. Etablering av centrala KPI'er för cykling i regionen: Dessa kan utgöra grunden för politiska mål med målsättningen att kartlägga cykelrelaterade aspekter som exempelvis vad som görs för att främja cykling i Greater Copenhagen
41. Kunskapsutbyte mellan olika aktörer: Med fokus på att främja vetenskapligt baserad planering med målet att organisera årligt vetenskaplig konferens och utgivning av årlig cykelredovisning
42. Kommunala cykelredovisningar för att kunna följa utvecklingen av antal cyklister och nöjdhet
43. Projekt om räckvidd eller möjligheter att öka handlingsradien för cykling
44. Projekt om vilka olika användargrupper och användarpreferenser som finns
45. Undersökning av icke-cyklisters upplevelse av cykelmöjligheter och cykelinfrastruktur
46. Gemensam datastandard för cykelinfrastrukturrelaterad data i hela Köpenhamnsregionen - För att underlätta för analyser och bedömningar
47. Inkludering av andra transportformer i målsättningarna, exempelvis gång: Hur många barn går eller cyklar till skolan?
48. Inkludering av andra grupper: För att få en indikation på hur tolerant och rymlig infrastrukturen är
49. I förhållande till cykelkunskap kan man ha en målsättning om samarbete med kunskapsinstitutioner för att stärka kunskapsunderlaget och säkra evidensbaserade åtgärder: I Danmark går processen till policy lite väl fort
50. Bättre representation av cykeln i de transportmodeller som används i trafikplaneringen: Många av de existerande metoderna är utvecklade för biltrafik och kan inte användas på cykel
51. Bättre möjlighet att kombinera cykel och kollektiva transporter: Särskilt på de snabba förbindelserna mellan städer
52. Kunskapsutbyte mellan olika kunskapsinstitutioner: Exempelvis i samband med trafikdagar eller den Nederländska cykelkonferensen Cycling Research Board Annual Meeting (CRBAM)
53. Ökat fokus på de pendlare som gör längre resor, exempelvis från förorterna in till Köpenhamn
54. Studera cykling som en fundamental förändring av vår relation med tid och rum
55. Socia-data: Insamling av data om utrymmet för ny cykelinfrastrukturutveckling i syfte att undersöka om cykelpendlare bibehåller sina teknologiska och infrastrukturrelaterade behov när de pendlar med cykel
56. Mobila konferenser som möjliggör för deltagarna att vara involverade i upplevelsen av att cykla medan de kan använda de upplevelser som denna mobilitetestyp tillåter
57. Definiera infrastrukturrelaterade mål
58. Projekt med analyser av hur det kan planeras för ett minskat bilanvändande vilket i sin tur kan leda till ökad cykling
59. Projekt som analyserar hela planprocessen för att generera kunskap om varför det är en utmaning att skifta resandelsfördelningen
60. Ett minskat bilanvändande
61. Tvärvetenskapliga forskningsprojekt i syfte att generera kunskap om cykling och planeringen: Forskningen kan presenteras på årliga konferenser där även tjänstemän och politiker deltar. Detta då kommunikationen med politiker är viktig
62. Samordning inom forskning: Det är viktigt att samla alla forskare i syfte att undersöka vilka områden som det forskas inom samt vilka behov som finns. Forskarna kan antingen söka finansiering enskilt eller tillsammans
63. En plattform för kunskapsutbyte i regionen: Med exempelvis regelbundna konferenser och workshops
64. Tjänsteutbyte för forskare, doktorander och tjänstemän för kunskapsutbyte
65. Målsättning att minst 20 forskningsprojekt inom cykling ska ha blivit genomförda till 2030 i syfte att förbättra cyklingen i Greater Copenhagen
66. Vision om att till 2040 ska cykeln användas som det primära transportmedlet i Greater Copenhagen med låg olycksstatistik
67. Målsättning att ta fram gemensamma indikatorer för Greater Copenhagen: Även riktlinjer för vad hög kvalitet innebär

68. Undersöka hur det bör arbetas i syfte att öka de cykelresor som inte är arbetsrelaterade: Exempelvis serviceresor och fritidsresor
69. Gemensamma indikatorer, metoder och data så att resultat inom Greater Copenhagen är jämförbara
70. Kunskap om god standard för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik
71. Målsättning att andelen cykelresor i Skåne ska öka till 19% av alla resor till 2030
72. Målsättning att alla skånska kommuner ska ha en aktuell cykelstrategi
73. Målsättning att hela det prioriterade vägnätet ska vara utbyggt till 2030
74. Undersöka hur många som har möjlighet att göra kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik mellan Köpenhamn och Malmö
75. Undersöka hur handeln påverkas av planering som prioriterar cykeln
76. Gemensam cykeluthyrning inom Greater Copenhagen
77. Målsättning om ökat utbyte av cykelturister inom Greater Copenhagen