

# CYKELPOTENTIALE I GREATER COPENHAGEN



# 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

**RAMBØLL**



# 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.

## 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.



# FORMÅL

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

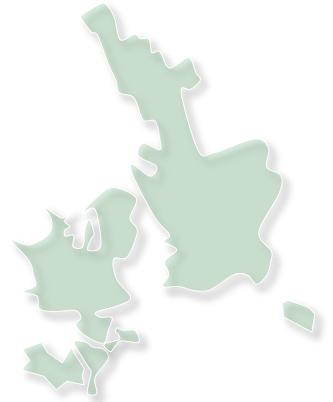
I denna studie fokuseras särskilt på potentialen inom tre områden:

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

# **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 viktig del av den framtida utvecklingen.



**GREATER  
COPENHAGEN**



# **TRAFIKCHARTER**

**FRA FØRENDE I SKANDINAVIEN TIL  
VERDENS BEDSTE CYKELMETROPOL**



## FRA FØRENDE I SKANDINAVIEN TIL VERDEN S 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

RAMBÖLL

Köpenhamn 1945  
(Nationalmuseum)



# 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
<b>1.Copenhagen</b>	<b>1.Copenhagen</b>	<b>1.Copenhagen</b>
2.Amsterdam	2.Utrecht	2.Amsterdam
3.Utrecht	3.Amsterdam	3.Utrecht
4.Antwerp	4(Strasbourg)	4.Eindhoven
5.Strasbourg	<b>5.Malmö</b>	<b>5.Malmö</b>
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.

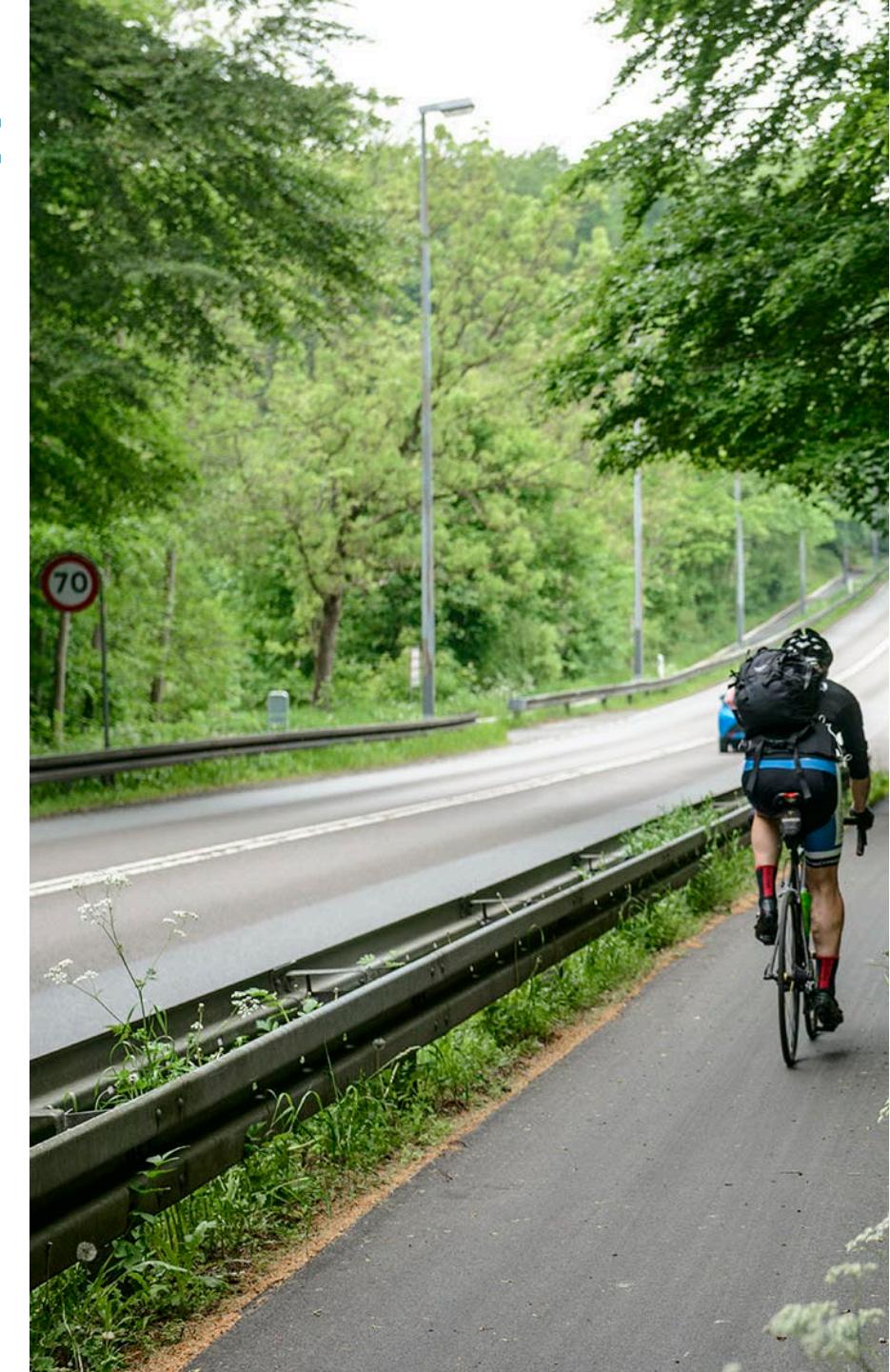
Farumrutten som etablerades 2013 är ett exempel på verlig framgång. Erfarenheterna från den visar på vikten av att skapa långa och sammanhängande cykelstråk utan stopp – vilket ofta med små medel kan göras parallellt med utbyggnad av järnvägar och motorvägar. Sedan rutten upprgraderades till supercykelstråk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



## 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.



# 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.



## Koncept för Supercykelstråk i Skåne

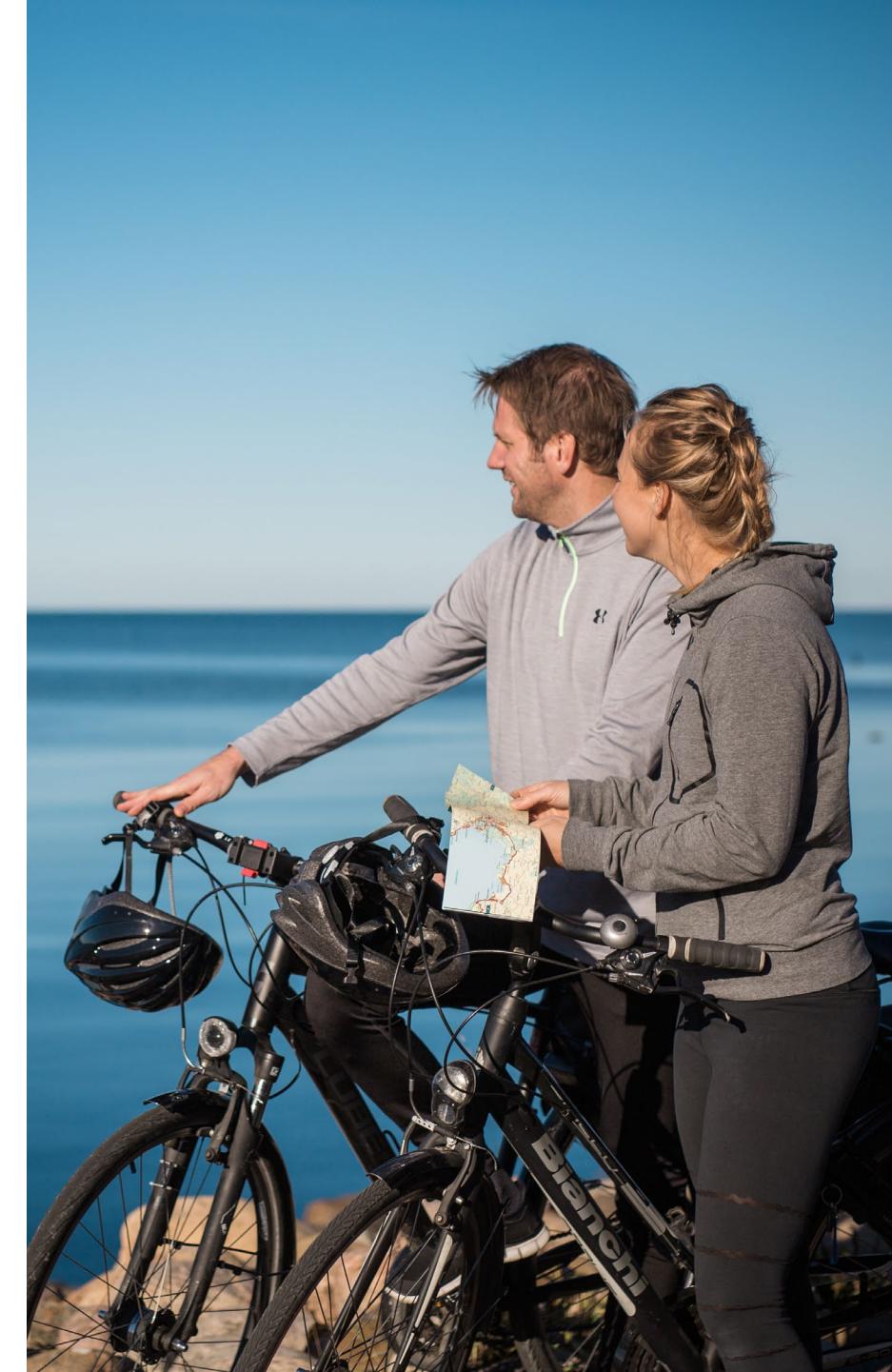


# REGION HALLAND – CYKELRUTER I EUROPÆISK TOPKLASSE

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 sammanhangde cykelleder 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 förbindar 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-tillväxt/samhallsplanering-och-trafik/vagnar-och-jamvagnar/regional-cykelplan/>
- Derudover er Region Hallands cykelruter koblet til et netværk af cykelruter videre i Region Skåne. Sydkustleden, der invigdes 2019 och forbinder Helsingborg med Simrishamn og Sydostleden, der invigdes 2016 og forbinder Simrishamn med Växjö i Småland.



# 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.



Sun route (Nordnorge – Malta)



Baltic Sea route (Östersjön runt)



Regional del av Sydkustleden



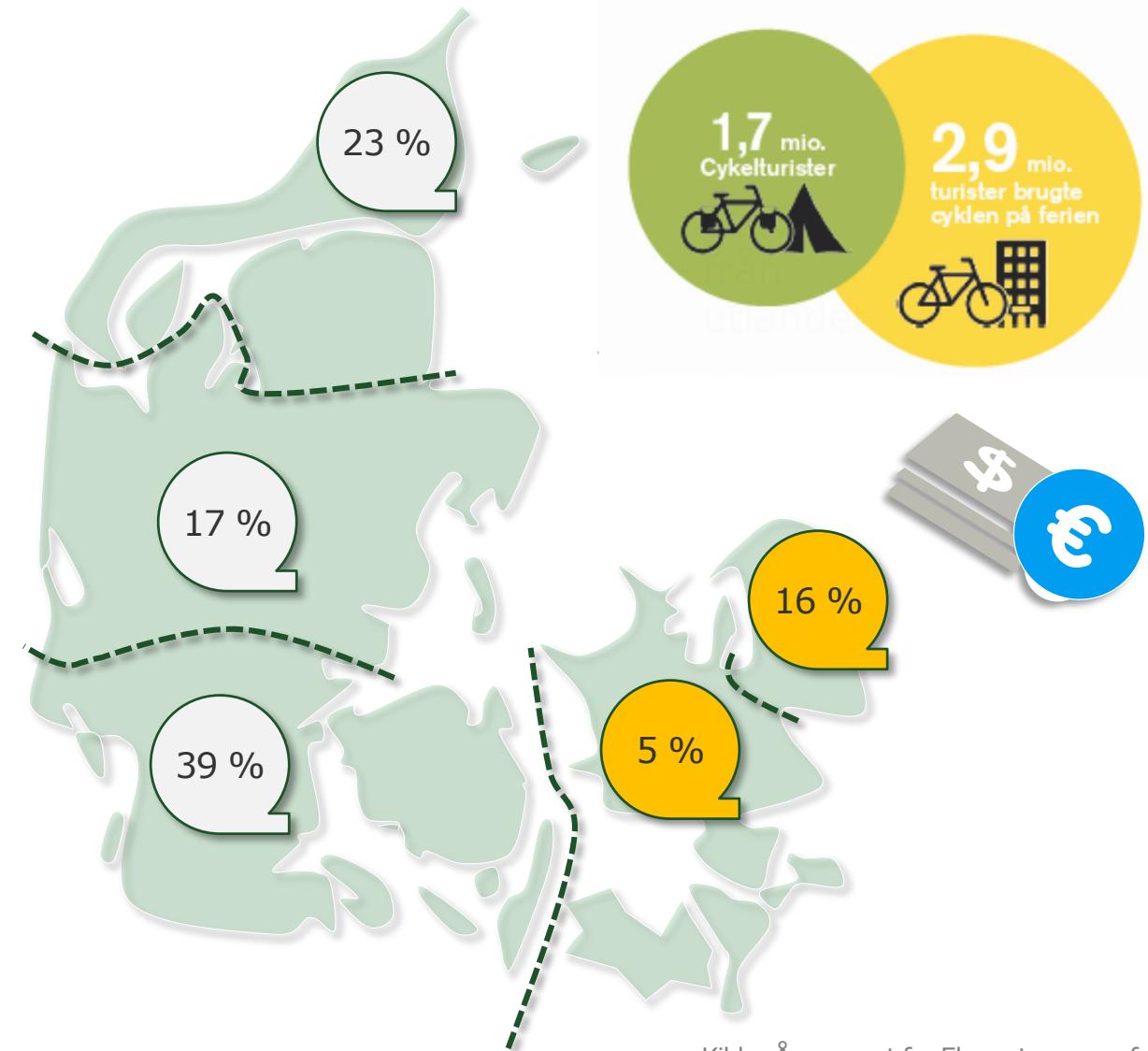
## CYKELTURISMENS BETYDNING

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 Sjælland och Hovedstaden har en stor utnyttjad potential när det gäller turistcykling. Majoriteten av cykelturisterna besöker idag Jylland.

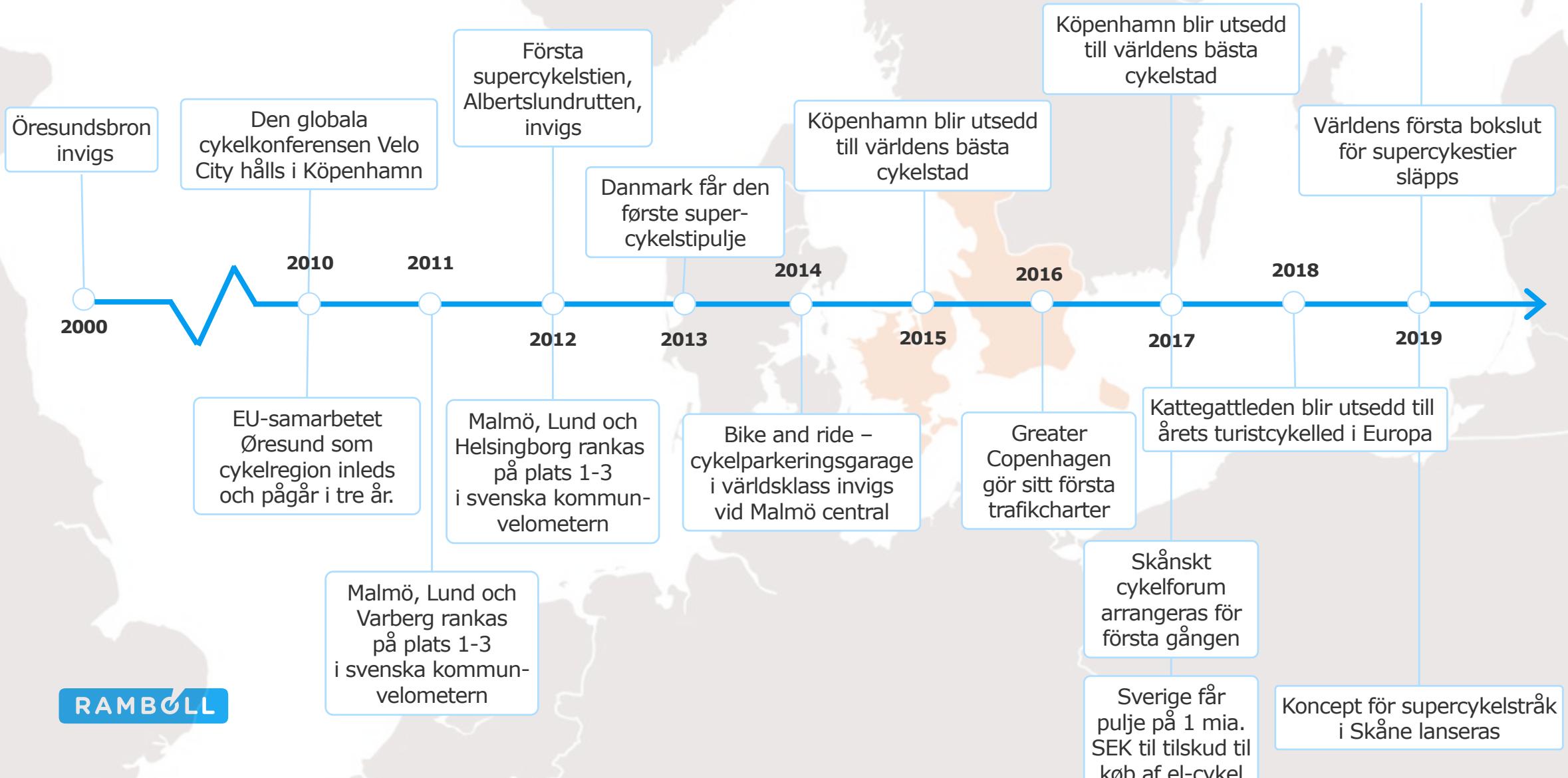
Längs Kattegattleden har Visit Halland gjort företagsenkäter. Där upplever hela 37 % av företagarna att cykelturisterna bidragit till ökad omsättning.

## Fordeling af cykelturister i Danmark



Kilde: Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019

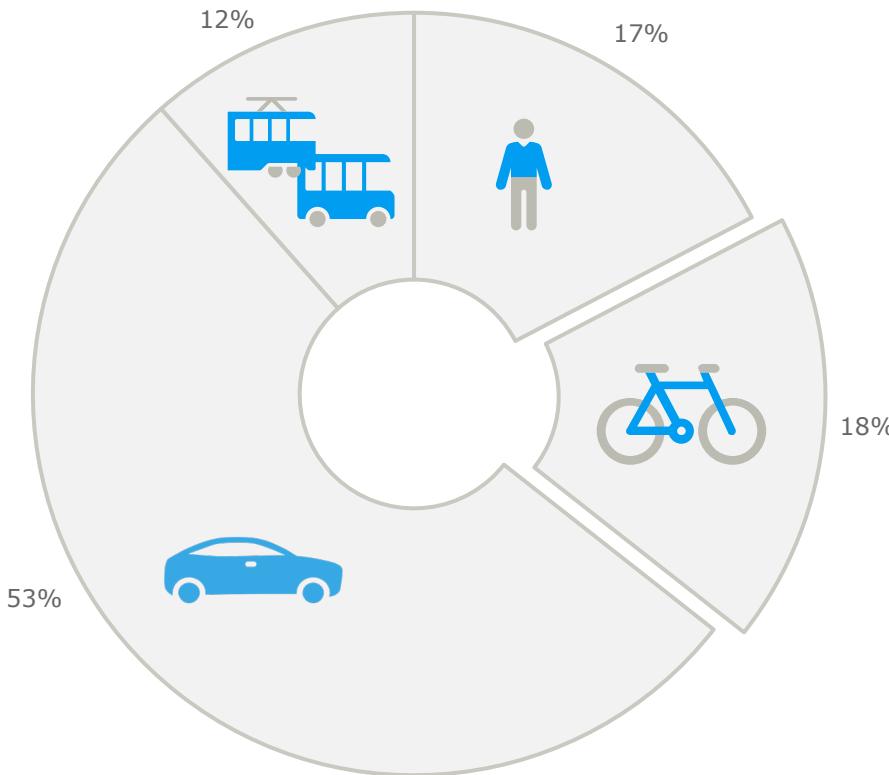
# CYKLING I GREATER COPENHAGEN DE SIDSTE 10 ÅR



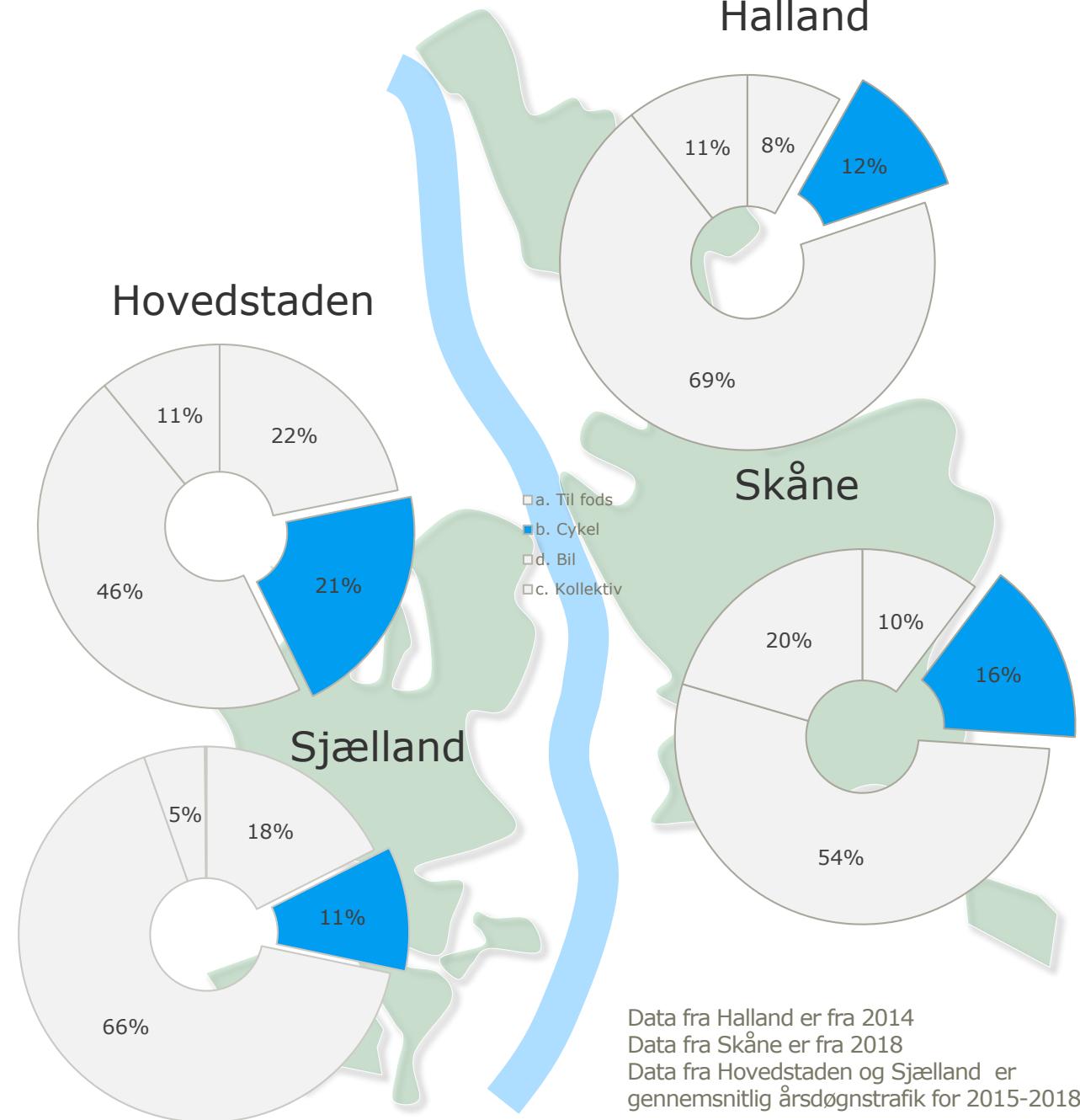
# DATAGRUNDLAGET I OVERBLIK



## CYKLENS ANDEL AF ALLE TURE I GREATER COPENHAGEN

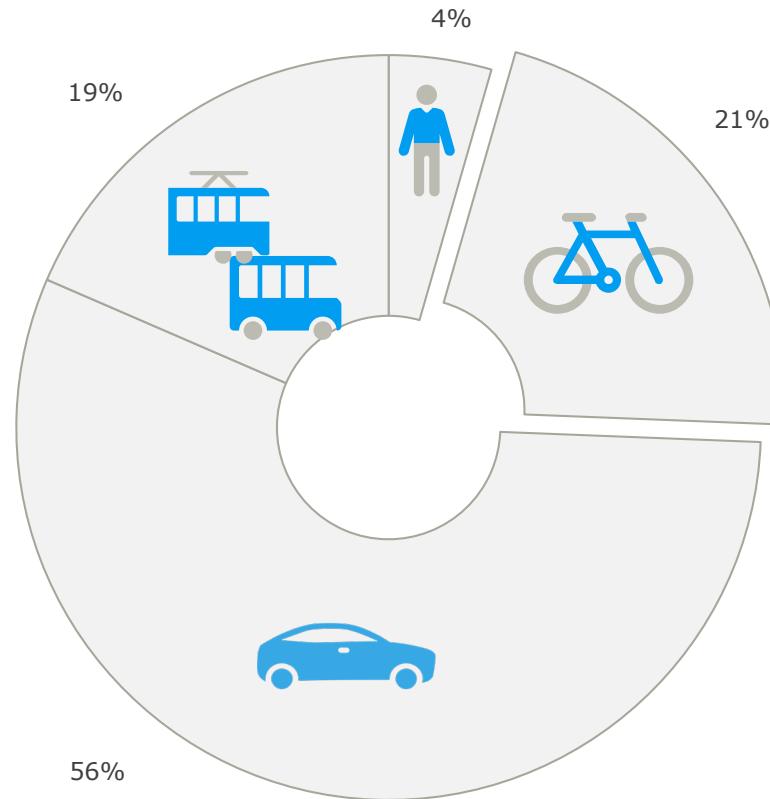


RAMBOLL

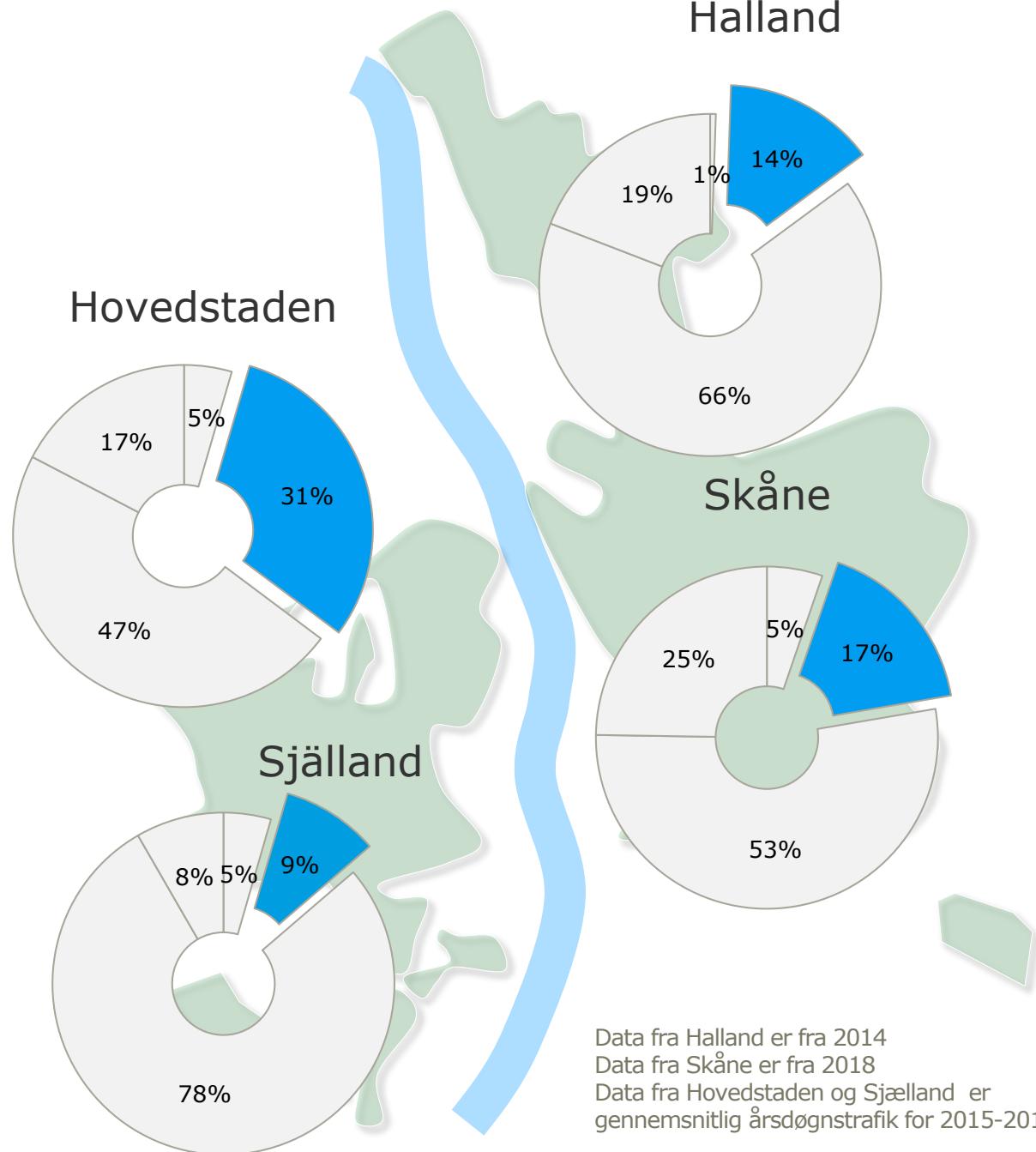


Data fra Halland er fra 2014  
Data fra Skåne er fra 2018  
Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

## CYKLENS ANDEL AF PENDLERTURE I GREATER COPENHAGEN



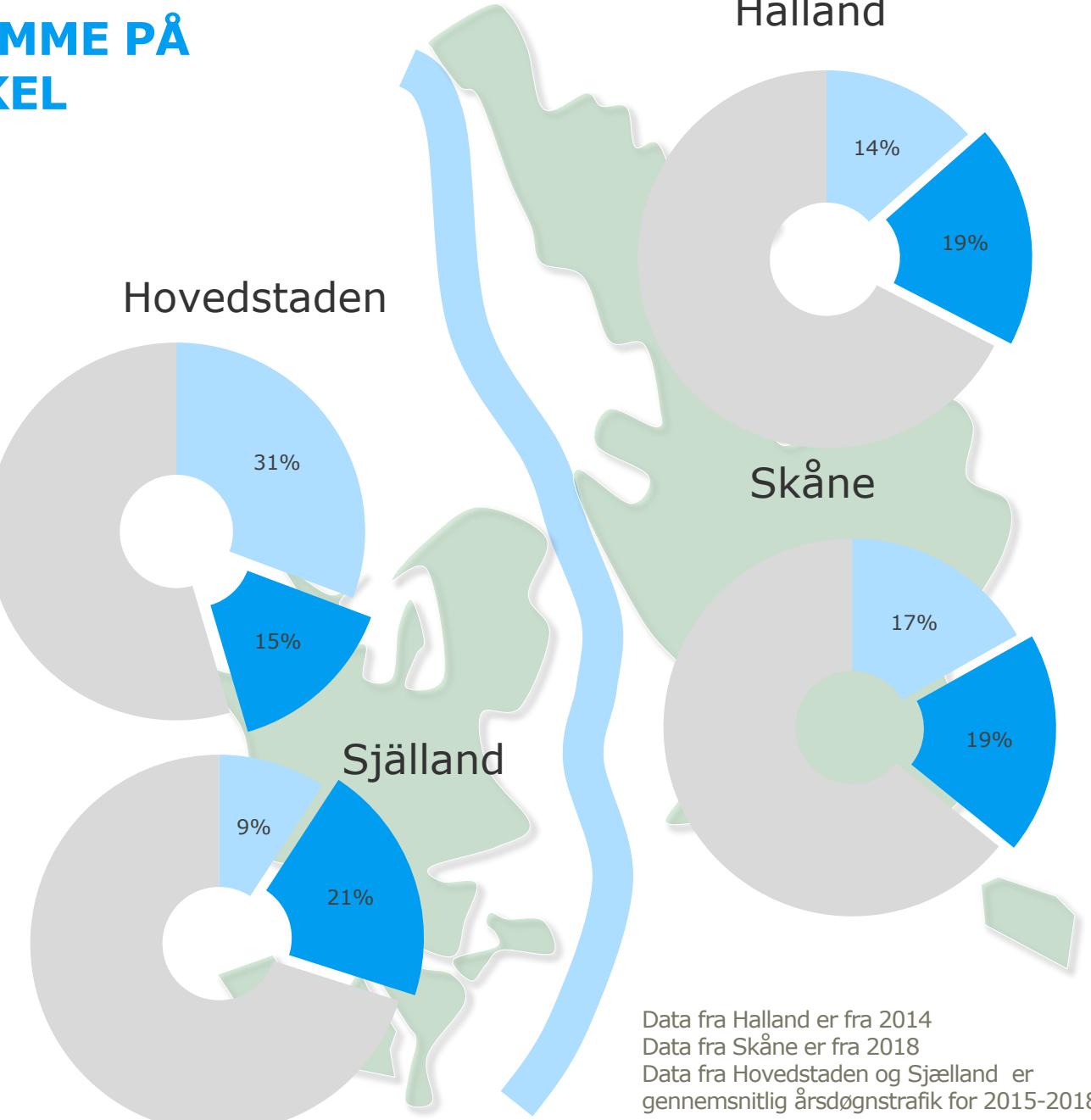
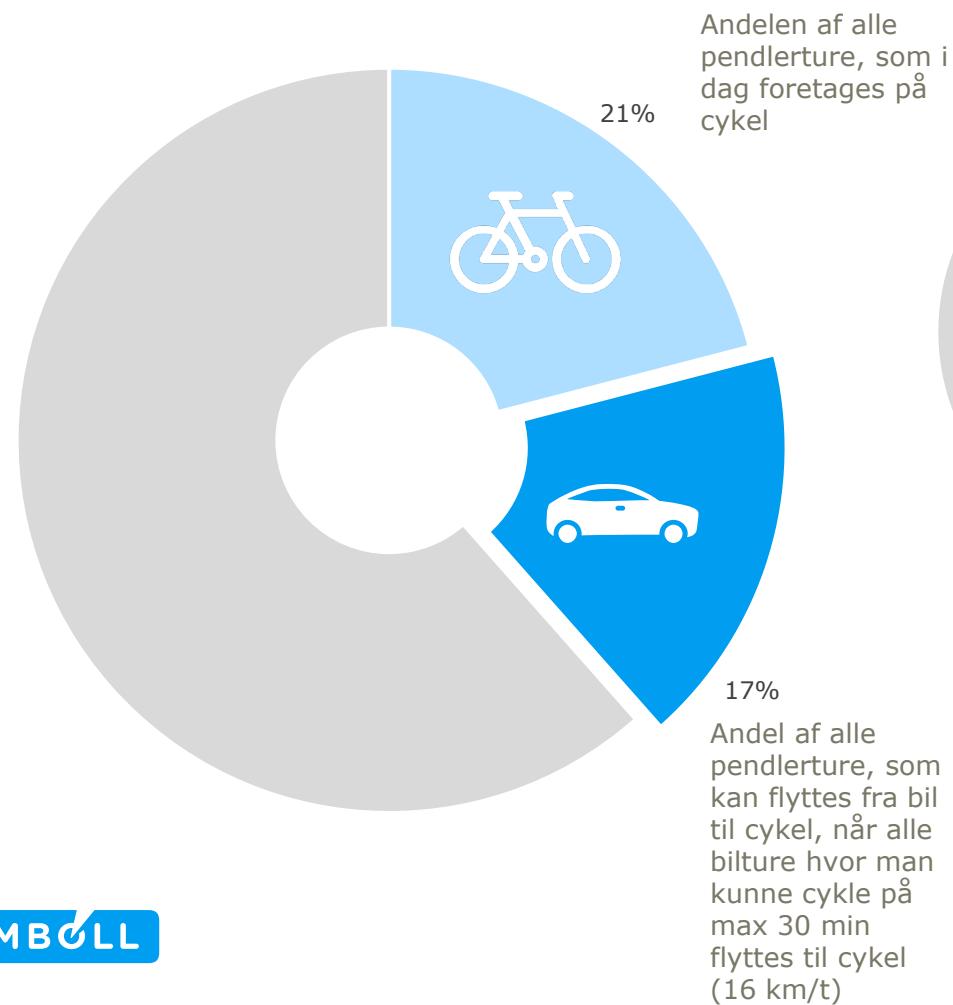
RAMBØLL



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



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



**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**



RAMBÖLL

33 % af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



**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**



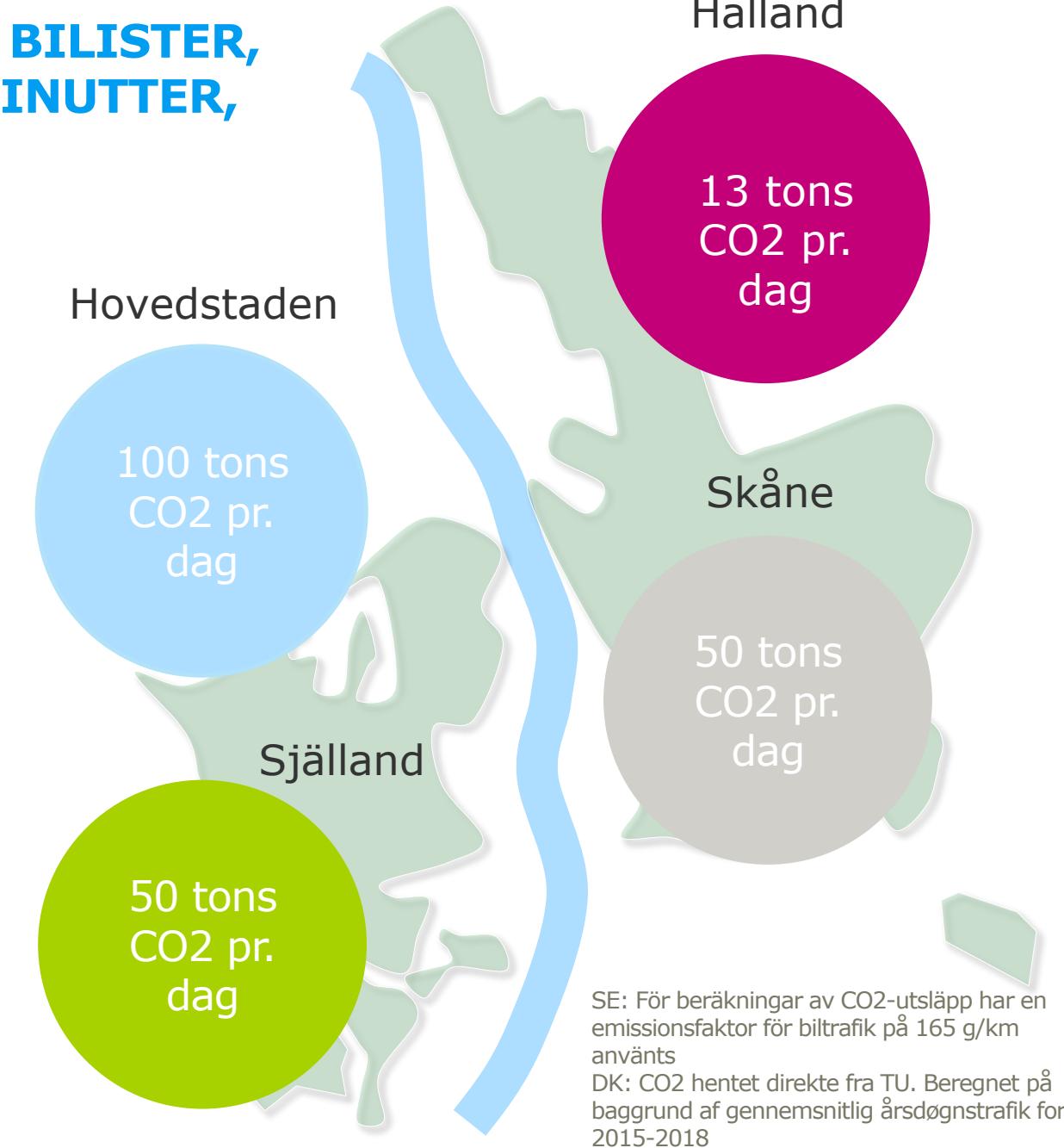
RAMBÖLL



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



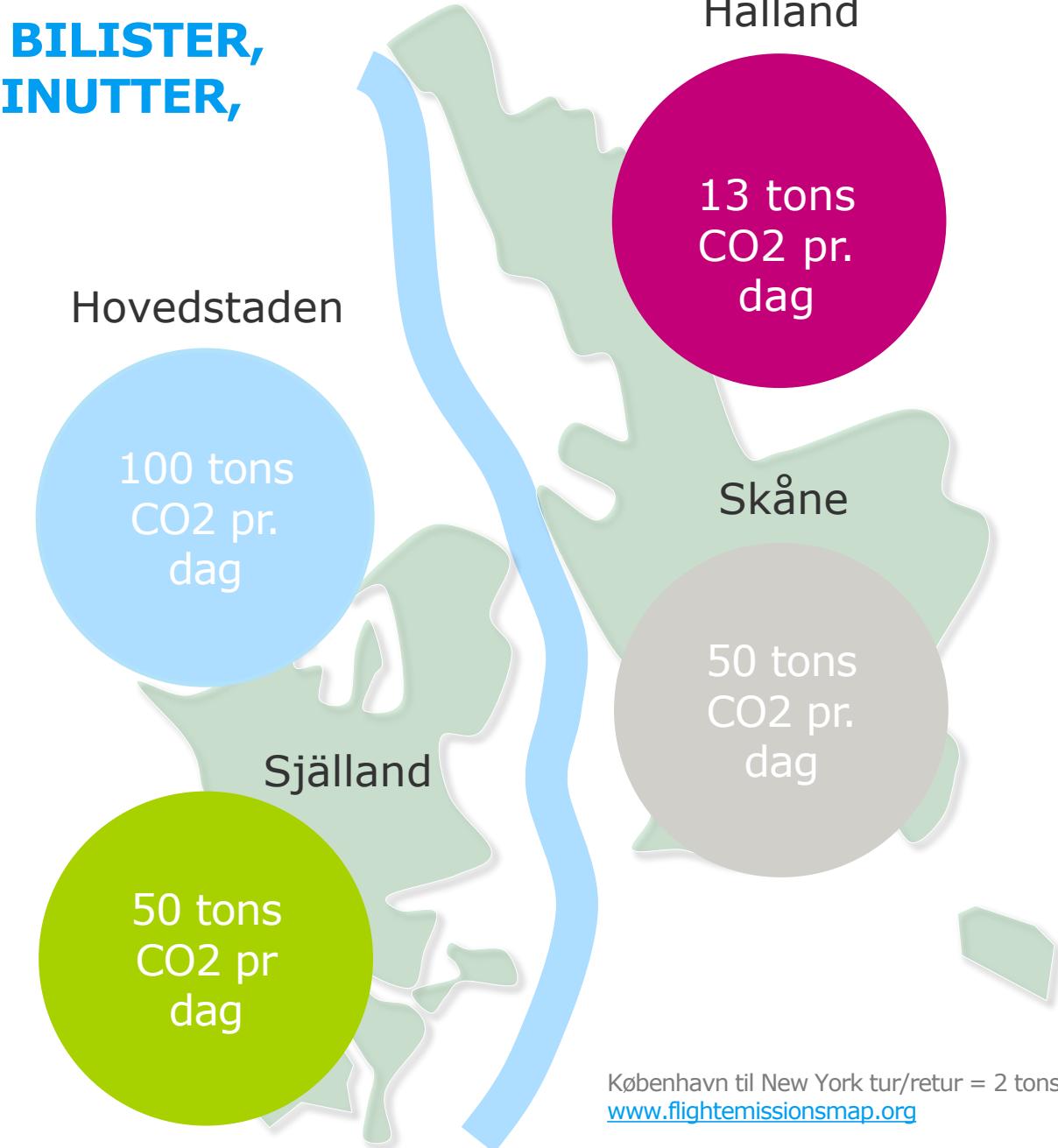
RAMBØLL



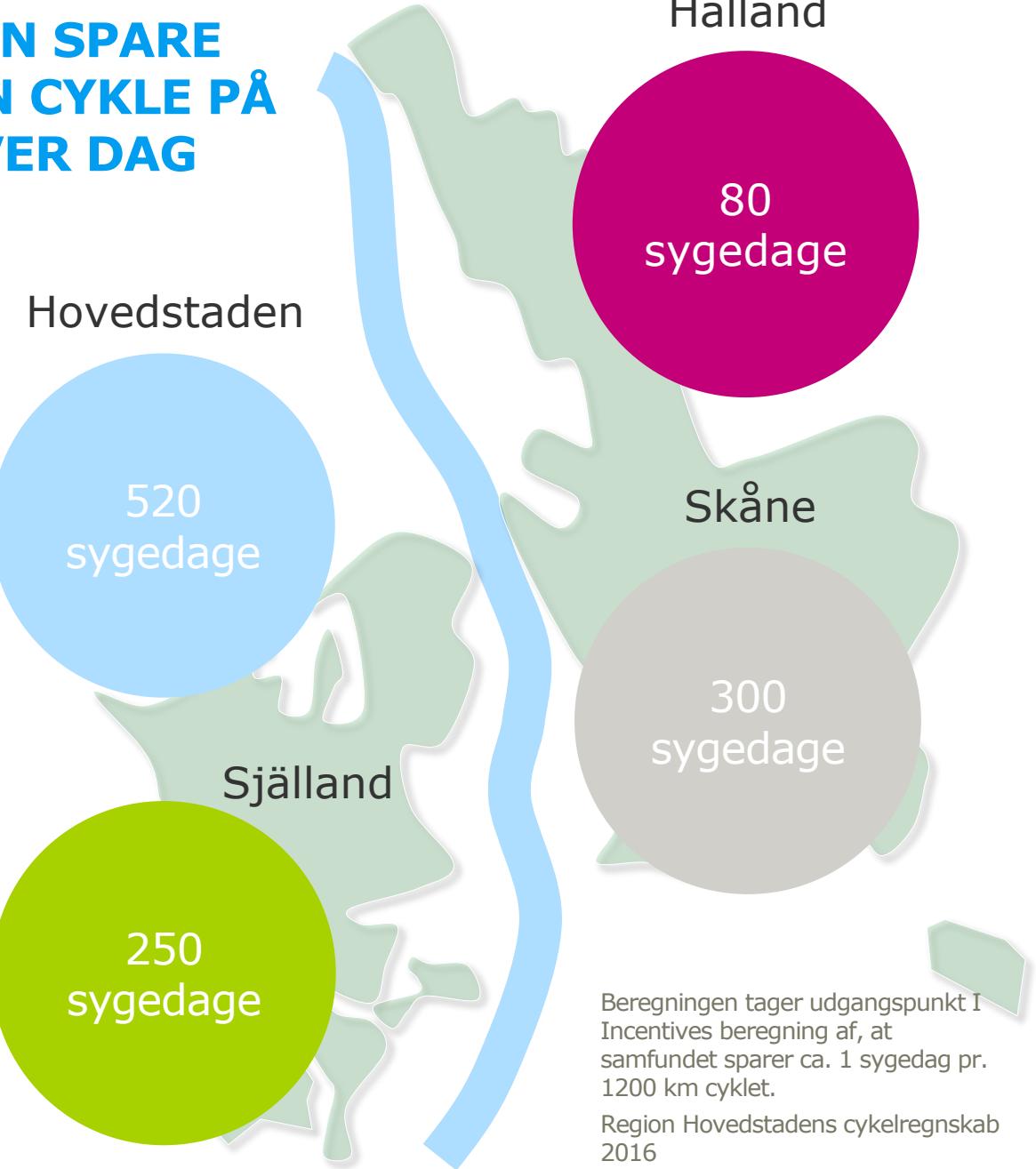
**CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER,  
SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER,  
GØR DET HVER DAG**



RAMBØLL



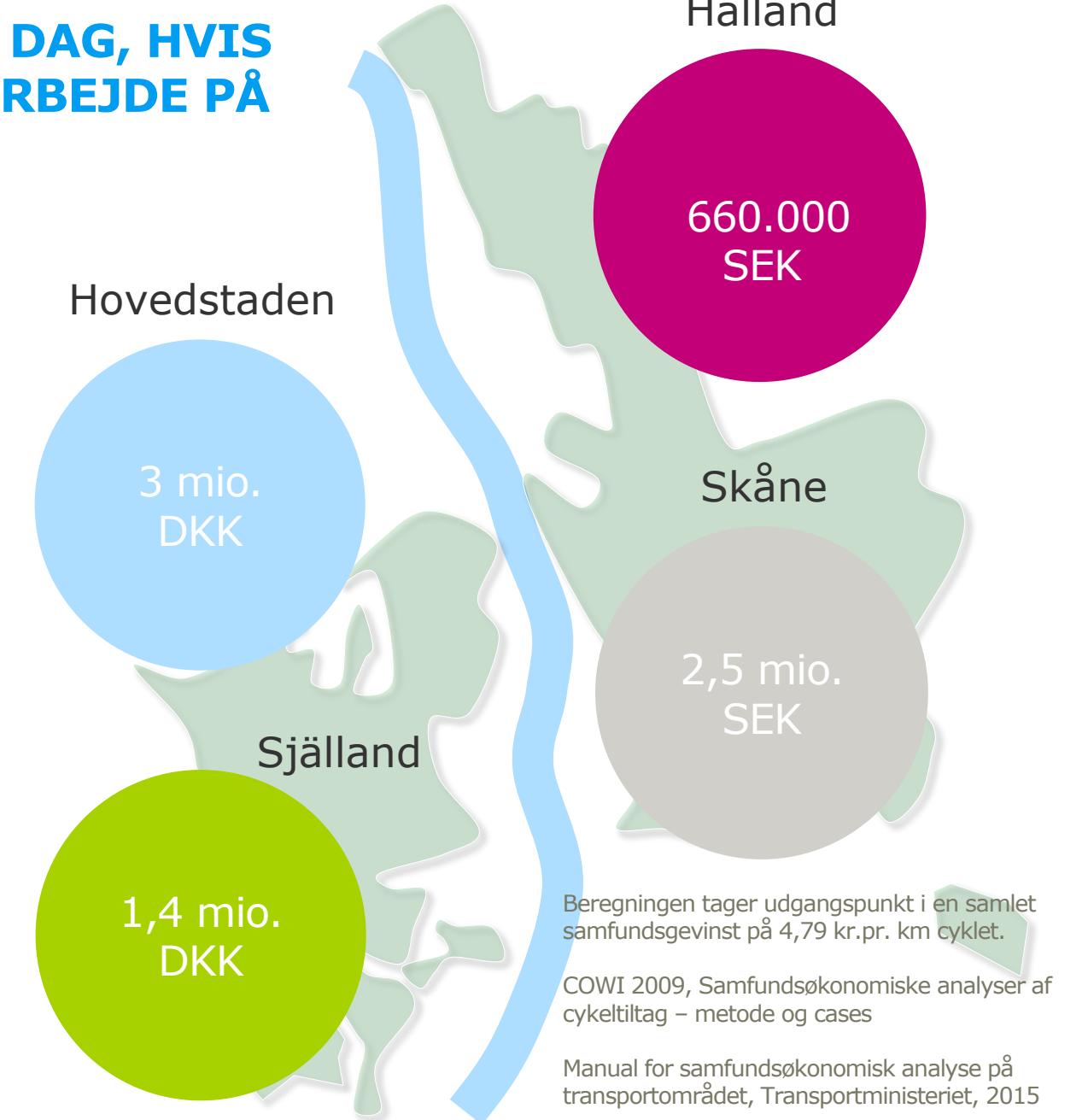
**ANTAL SYGEDAGE, SOM SAMFUNDET KAN SPARE  
PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER, SOM KAN CYKLE PÅ  
ARBEJDE PÅ 30 MINUTTER, GØR DET HVER DAG**



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



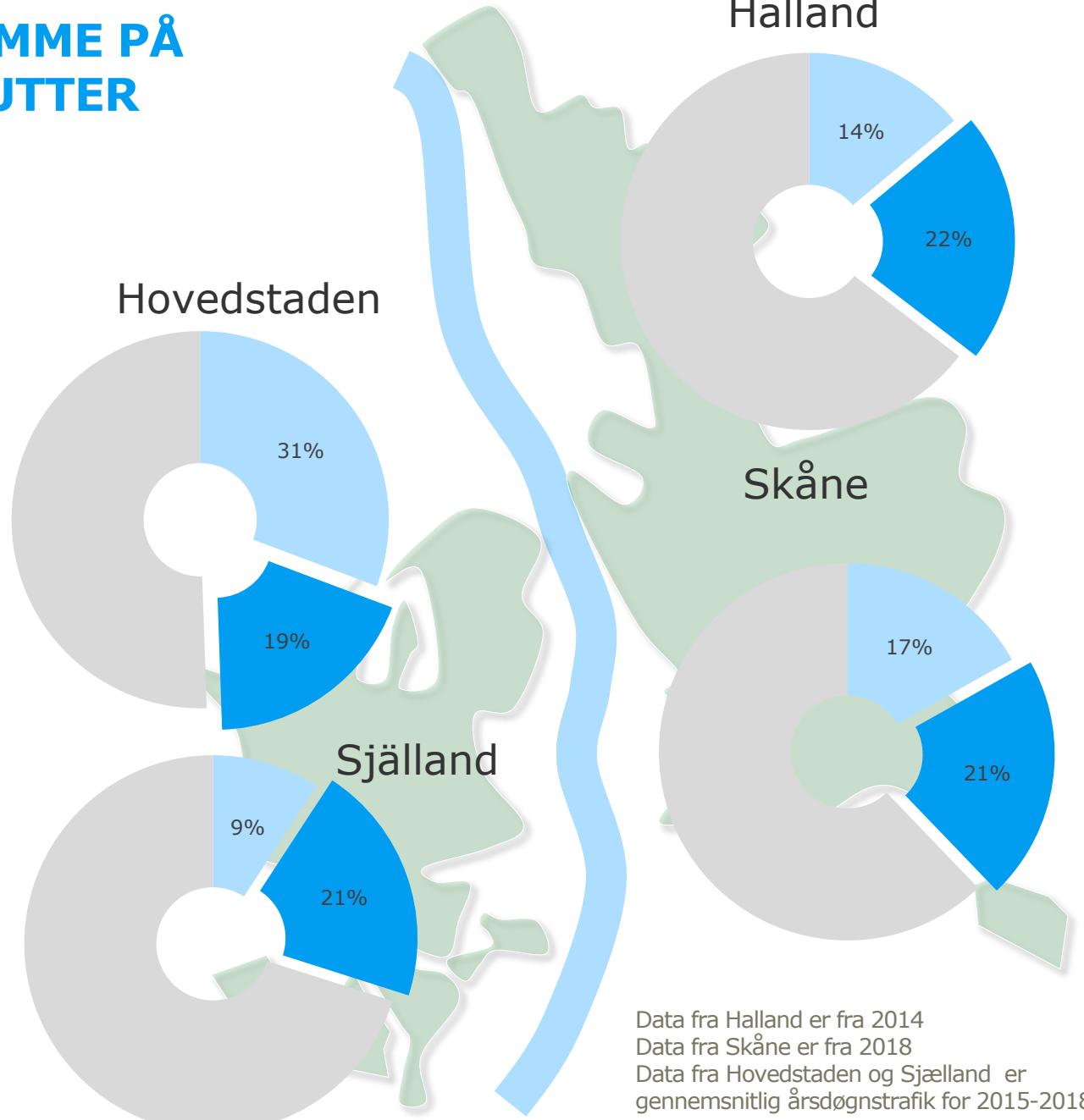
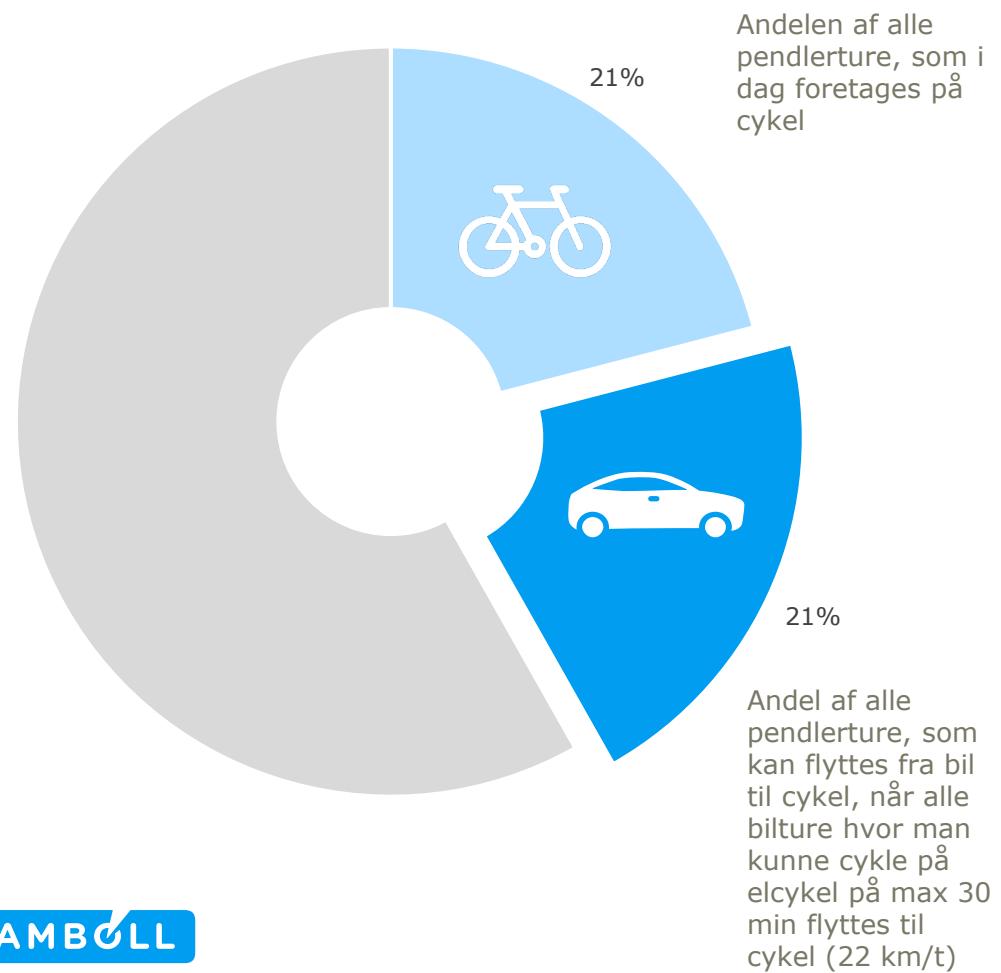
RAMBOLL



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?



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



**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**



RAMBÖLL

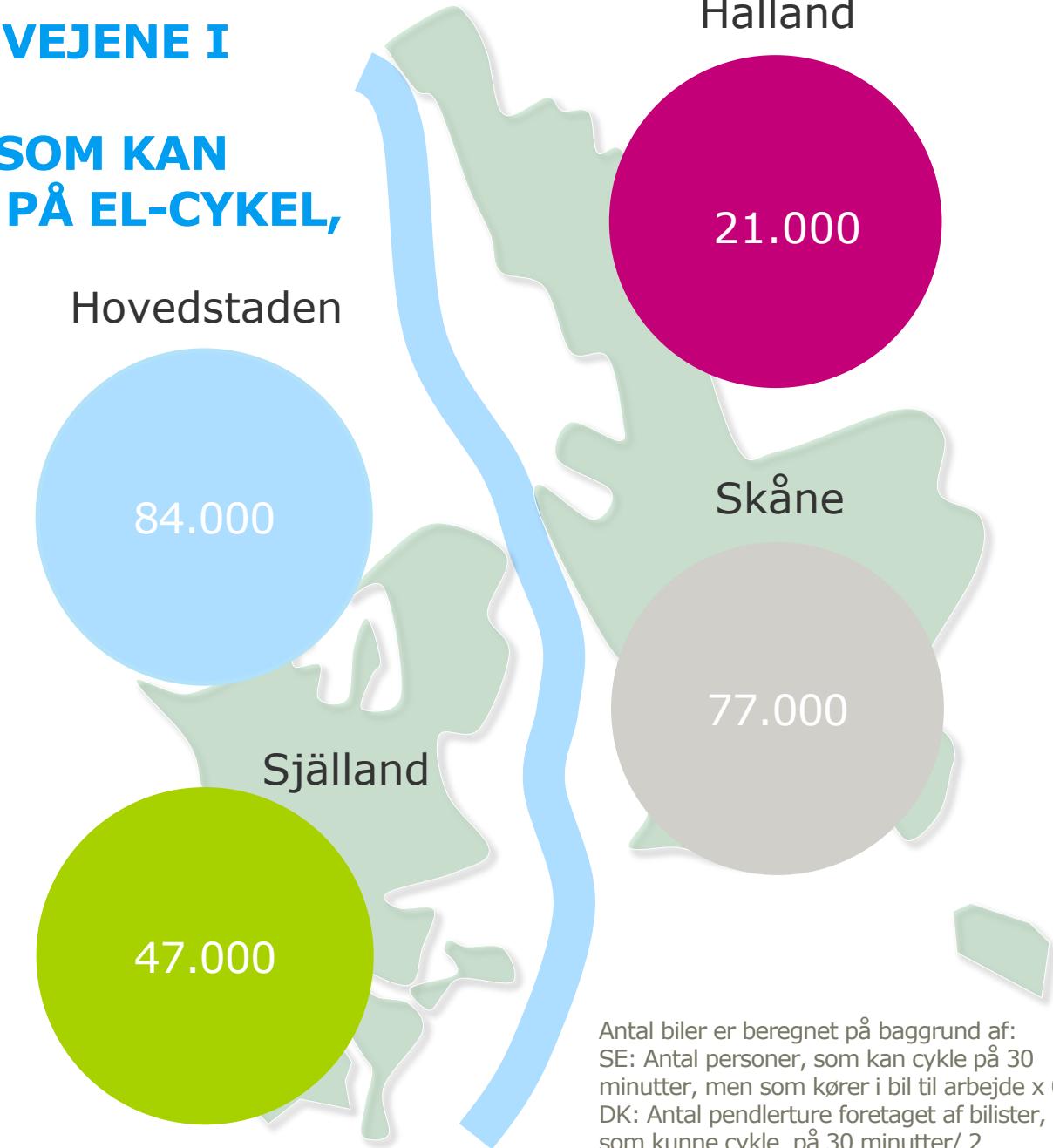
38% af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



**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**



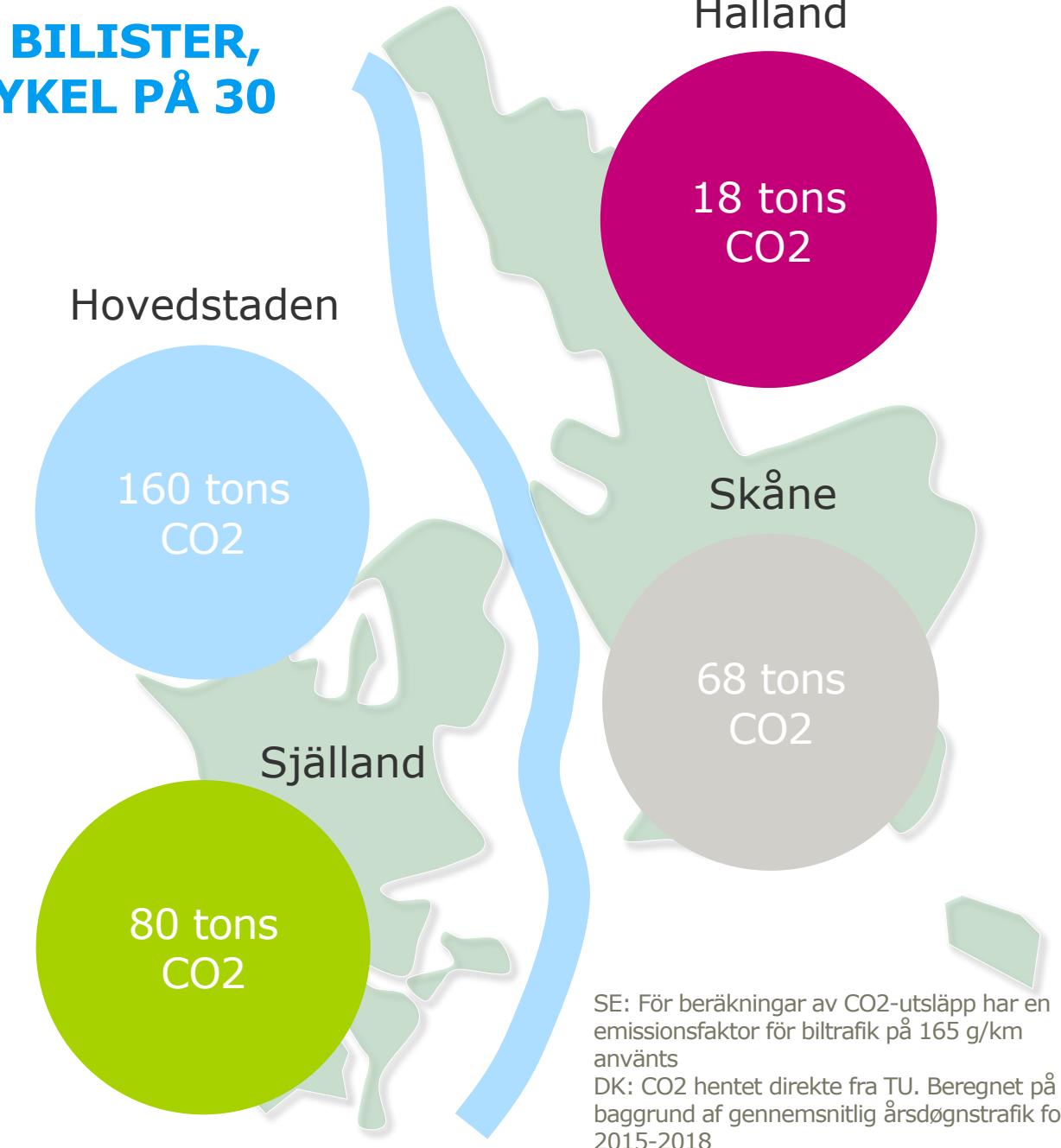
RAMBØLL



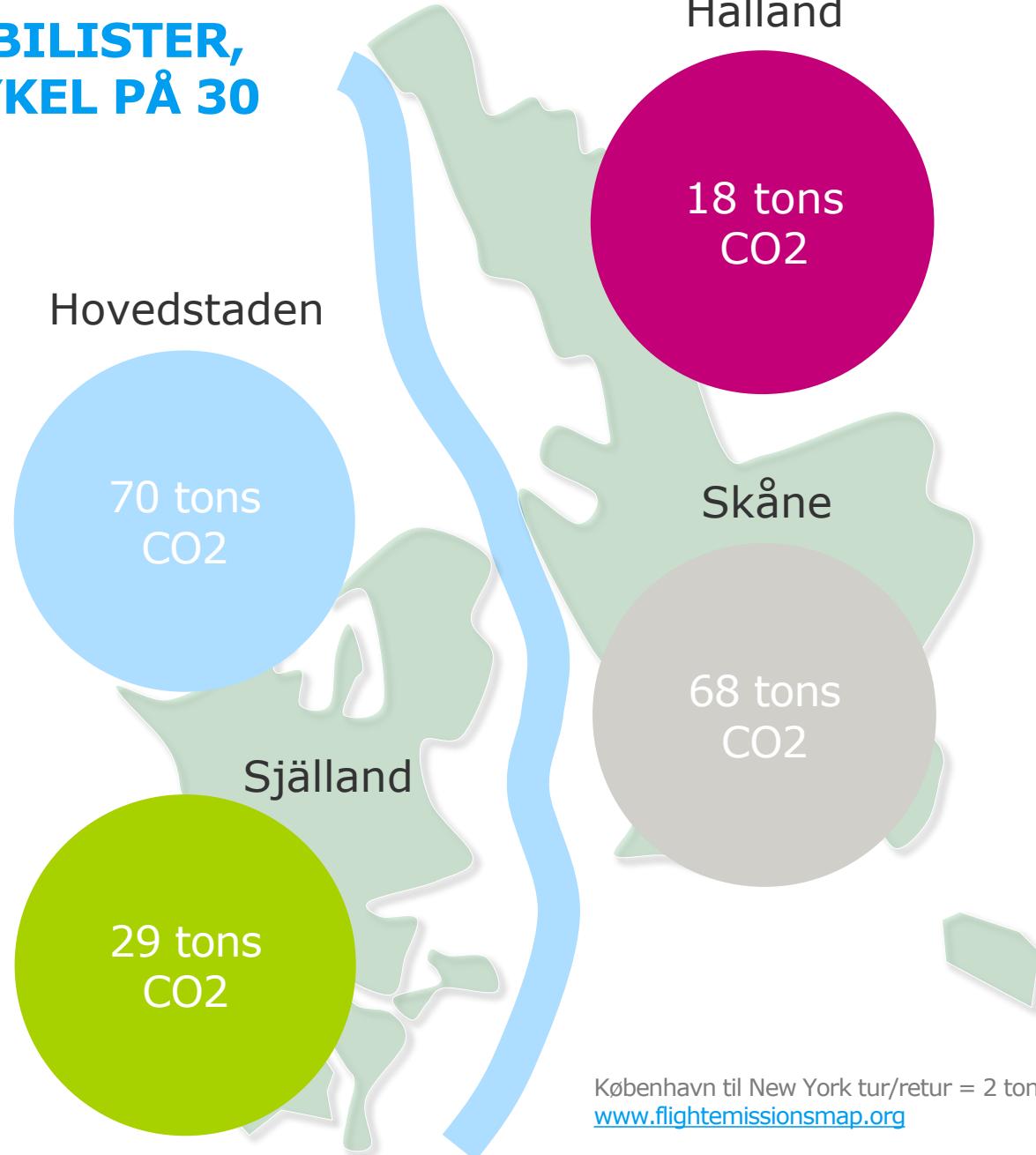
**CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER,  
SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30  
MINUTTER, GØR DET HVER DAG**



RAMBØLL



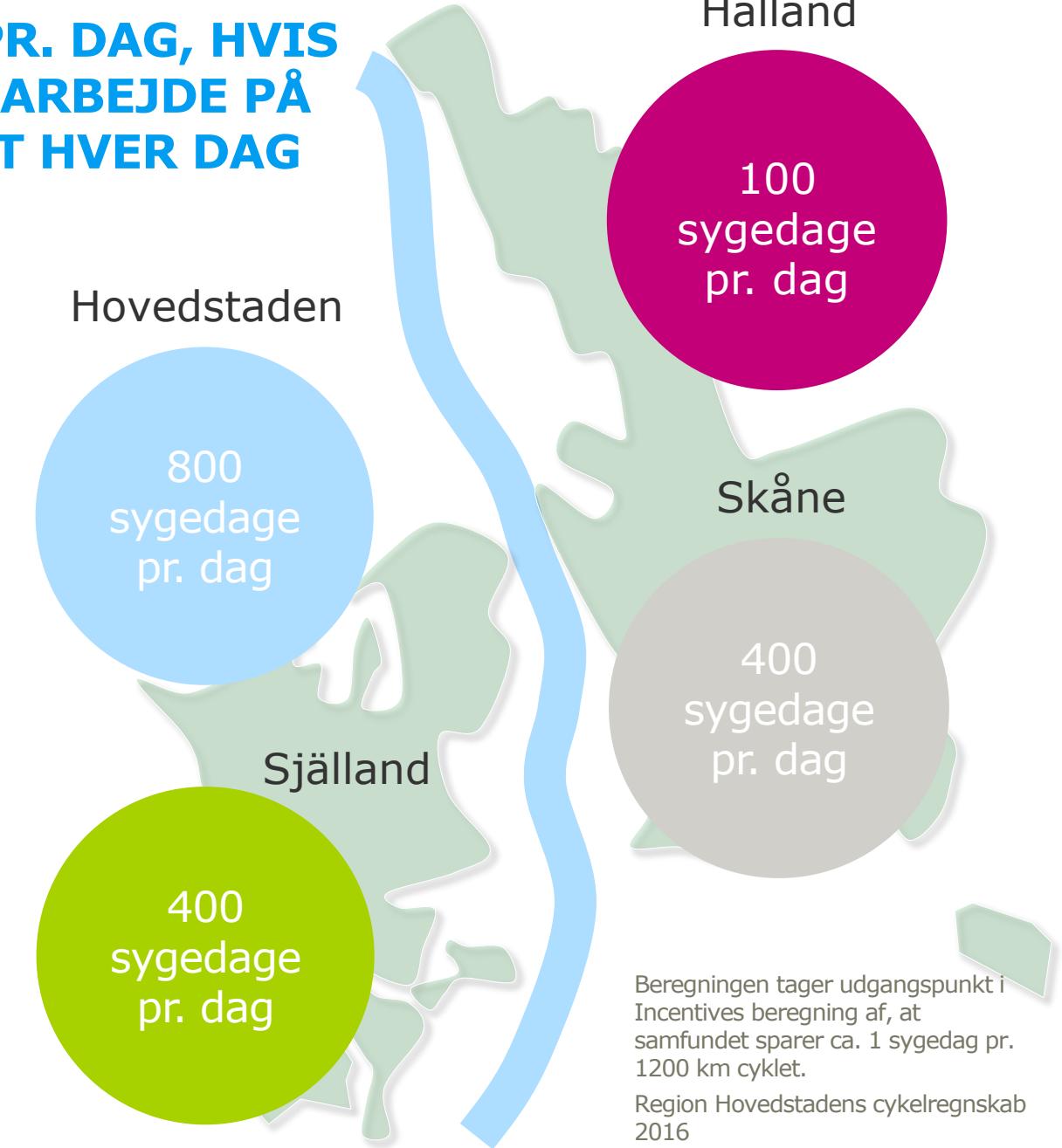
**CO2-REDUKTION PR. DAG, HVIS ALLE BILISTER,  
SOM KAN CYKLE PÅ ARBEJDE PÅ EL-CYKEL PÅ 30  
MINUTTER, GØR DET HVER DAG**



**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**



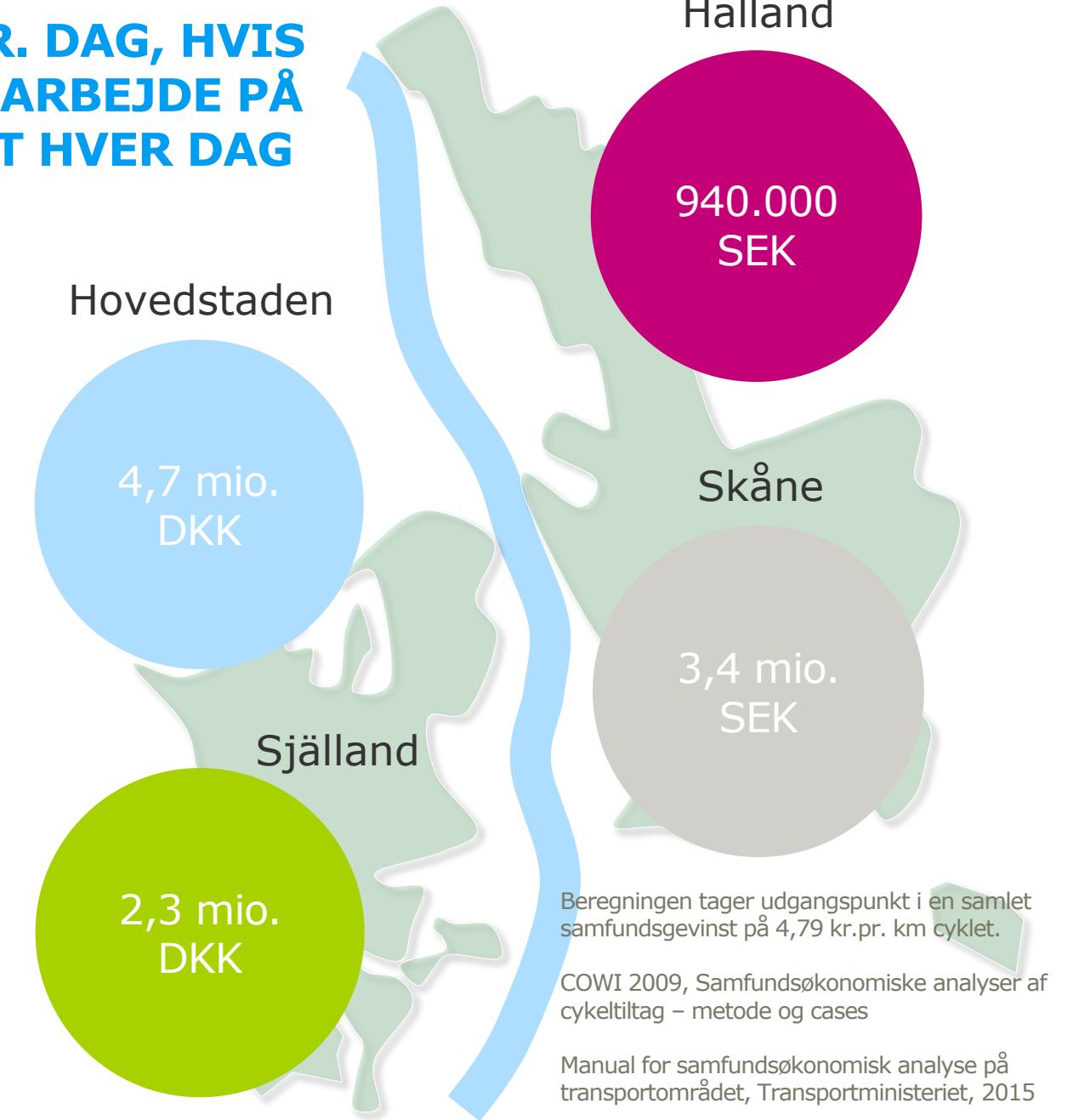
RAMBÖLL



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



RAMBOLL

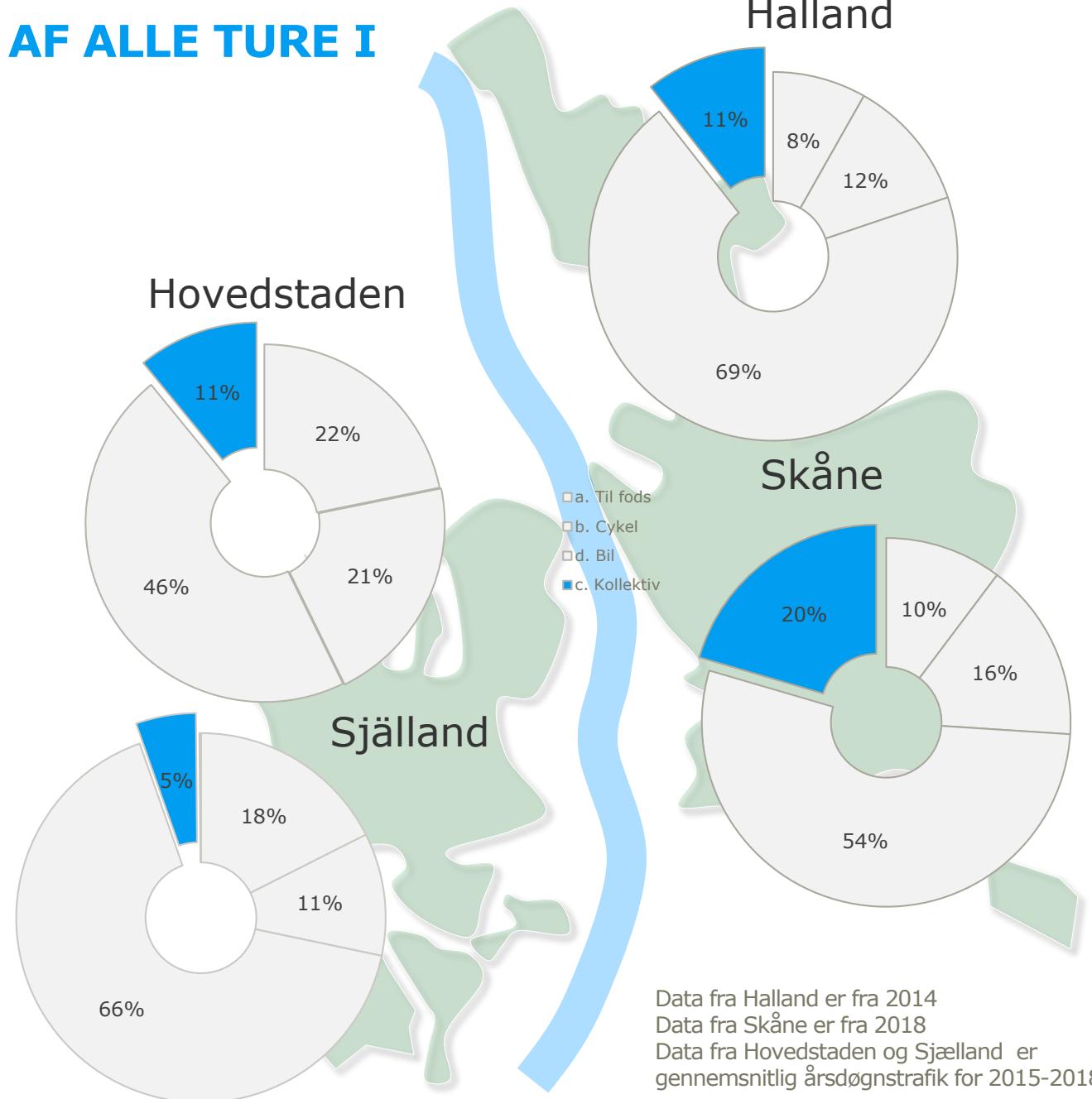
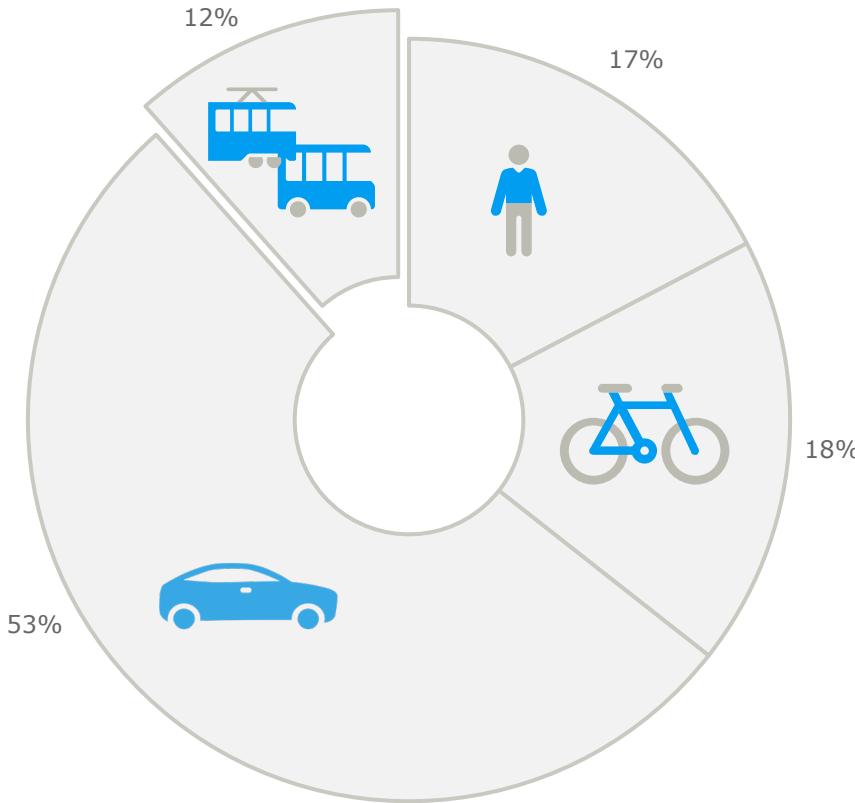




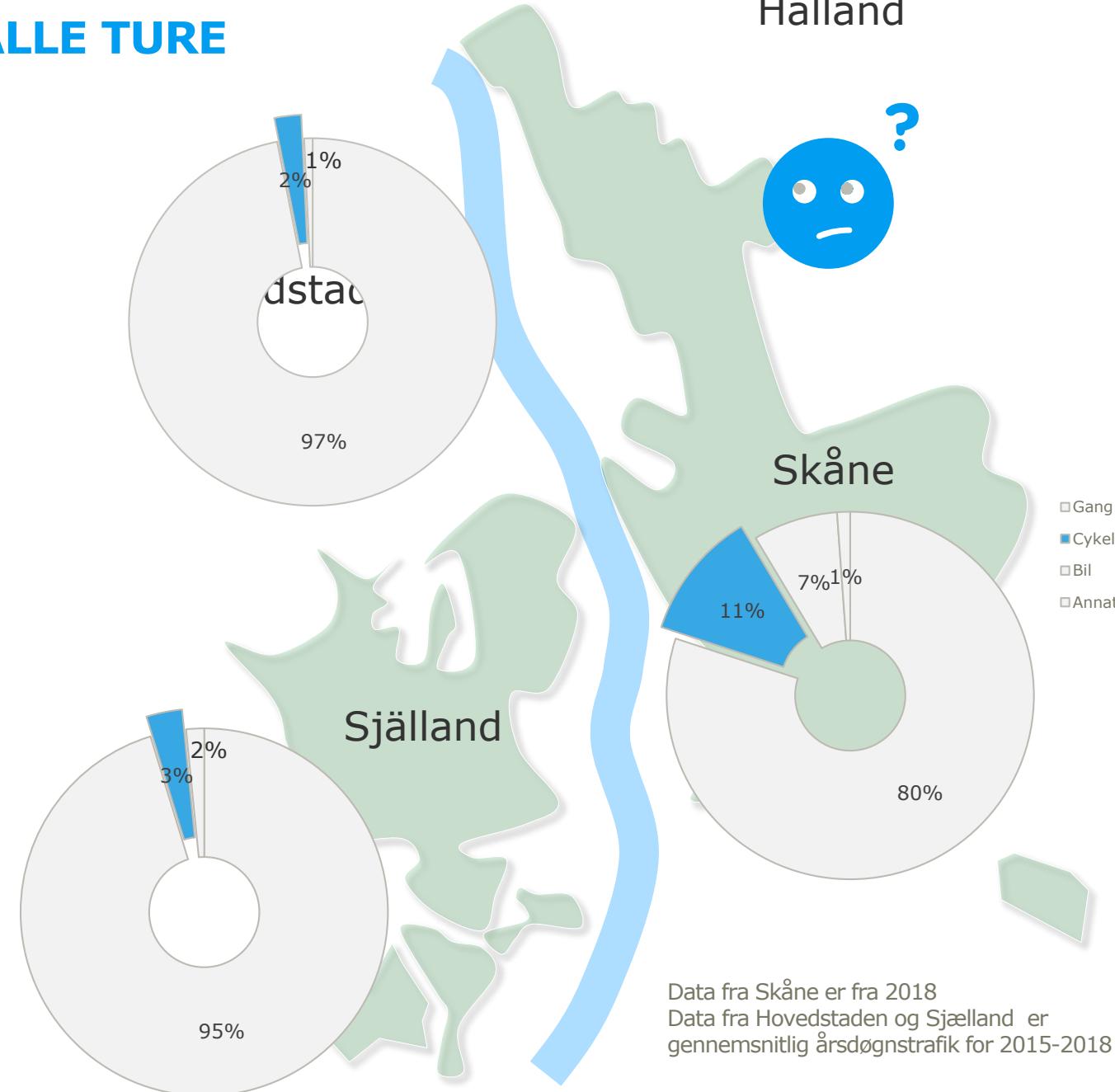
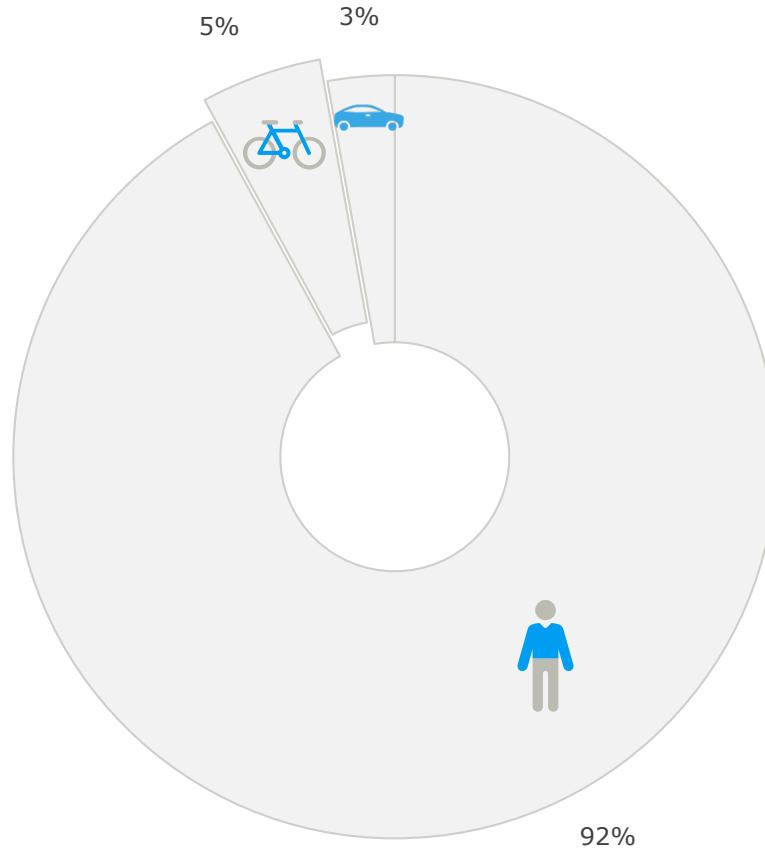
**HUR STOR ÄR POTENTIALEN FÖR ÖKAD  
ANDEL KOMBINATIONSRESOR MED  
CYKEL & KOLLEKTIVTRAFIK?**



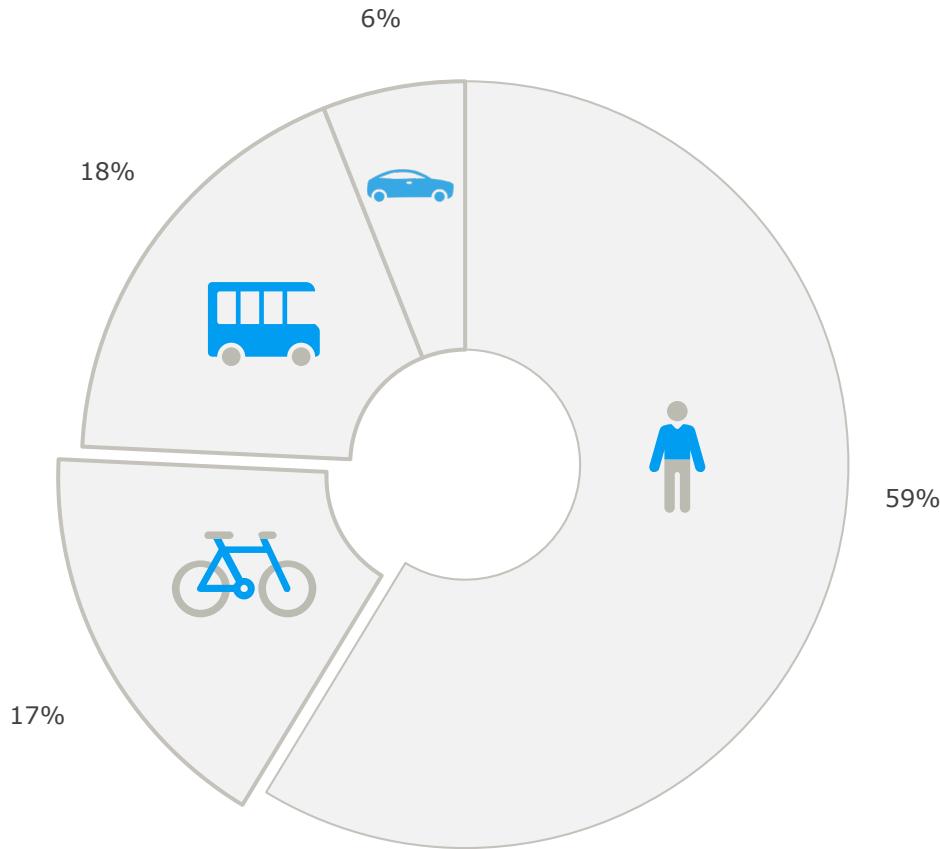
## KOLLEKTIV TRANSPORTS ANDEL AF ALLE TURE I GREATER COPENHAGEN



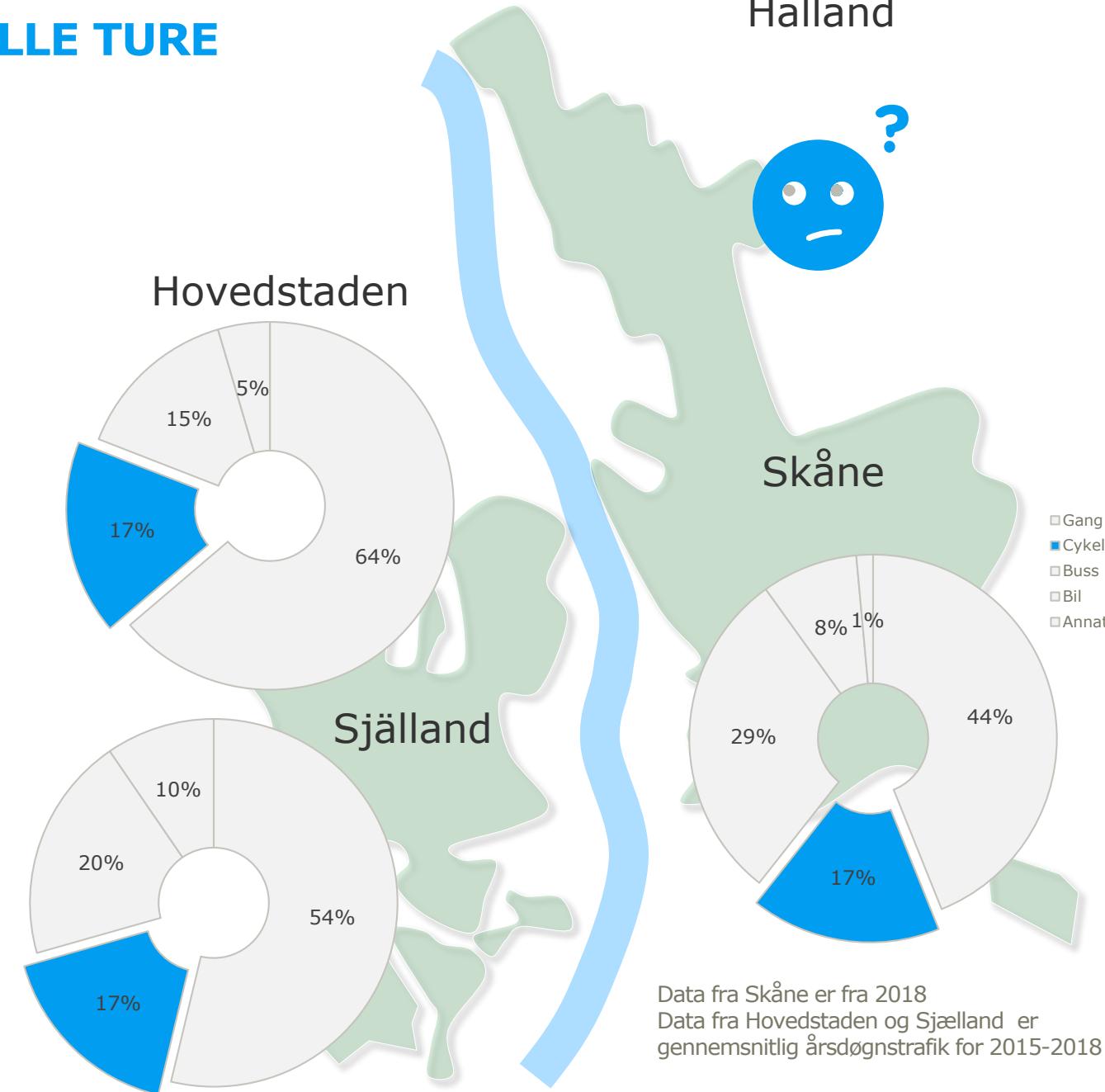
## TILBRINGERTRAFIK TIL BUS – ALLE TURE



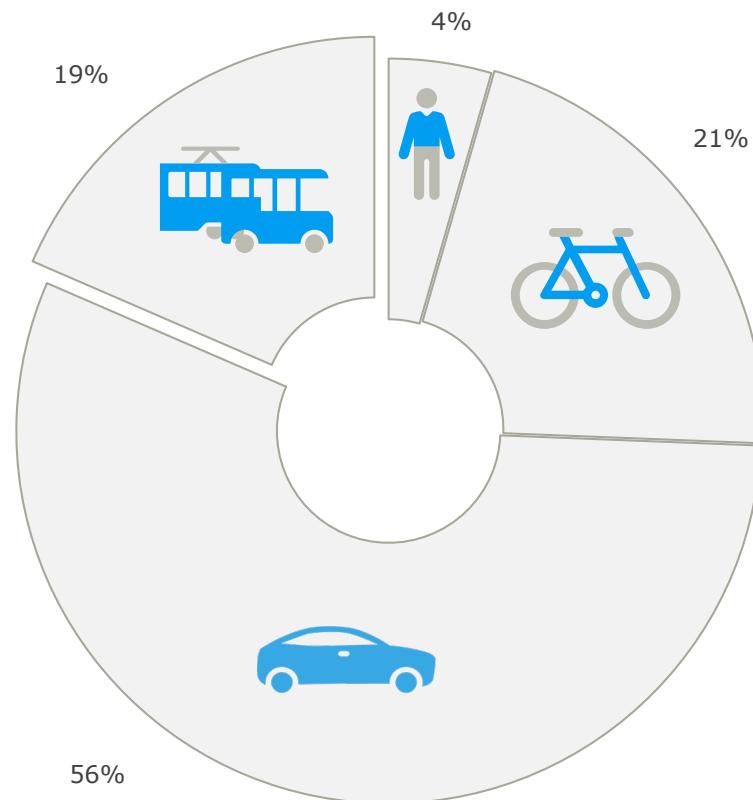
## TILBRINGERTRAFIK TIL TOG – ALLE TURE



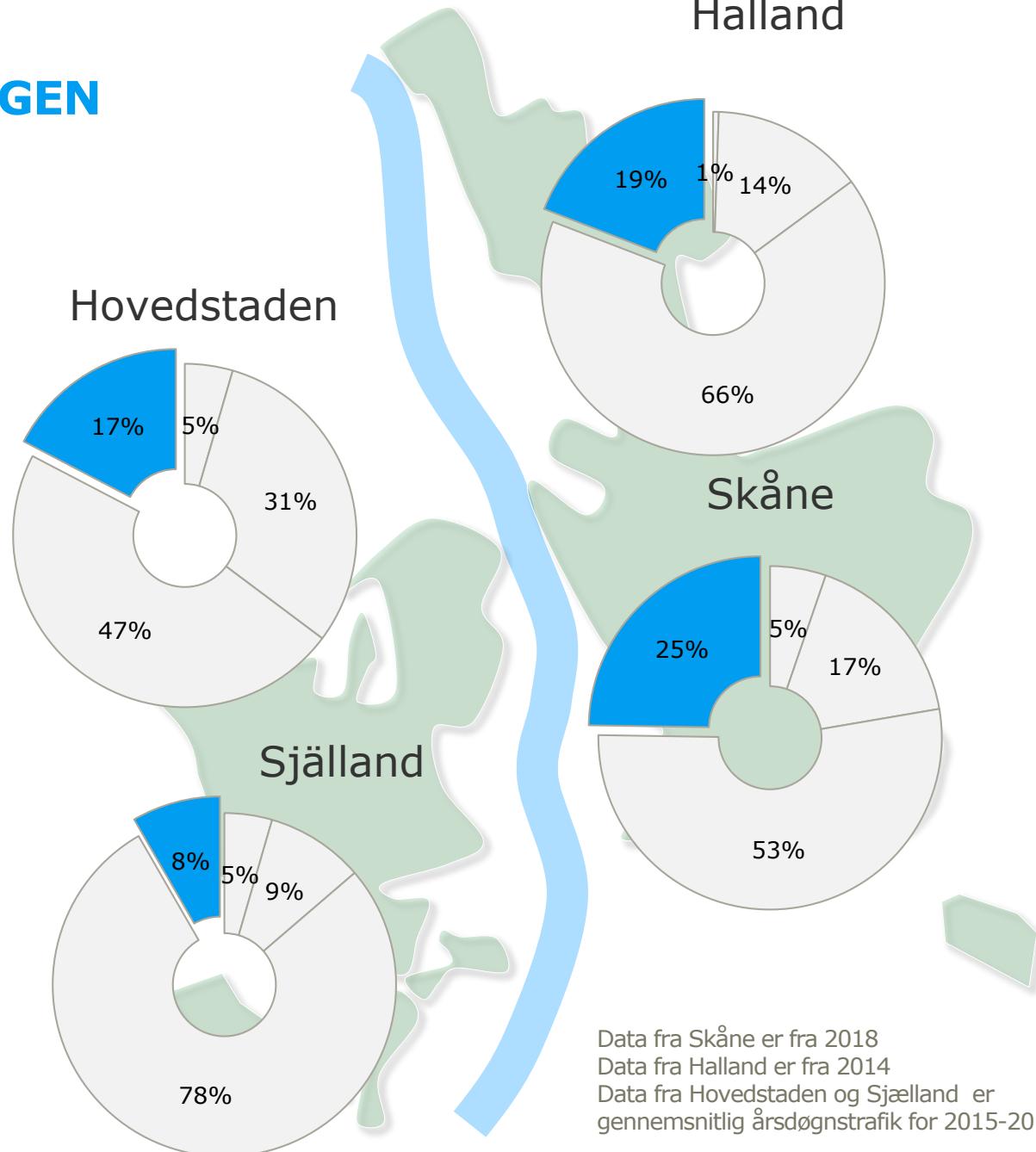
RAMBOLL



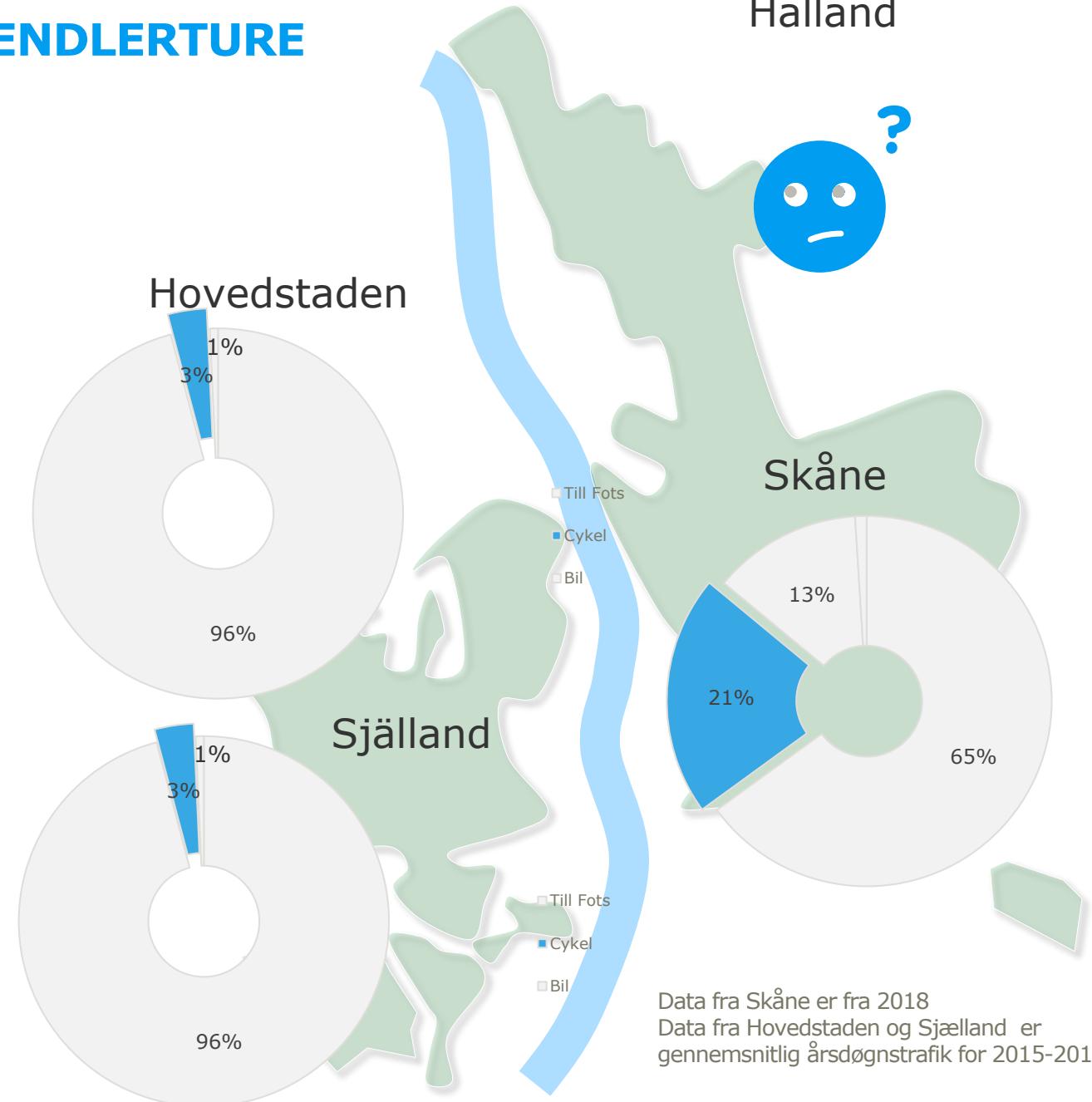
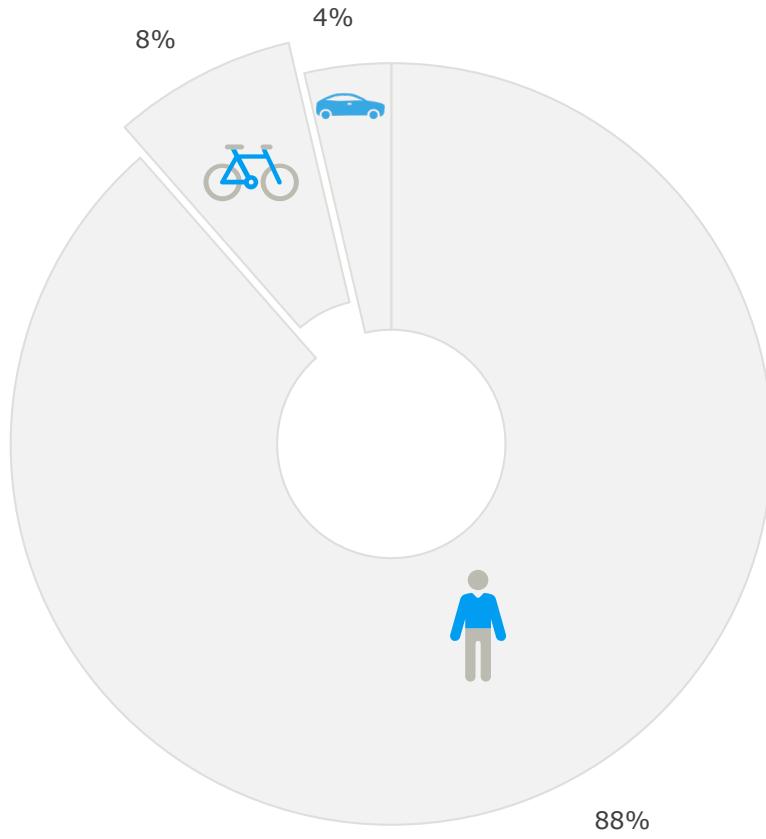
## KOLLEKTIVTRANSPORTS ANDEL AF PENDLERTURE I GREATER COPENHAGEN



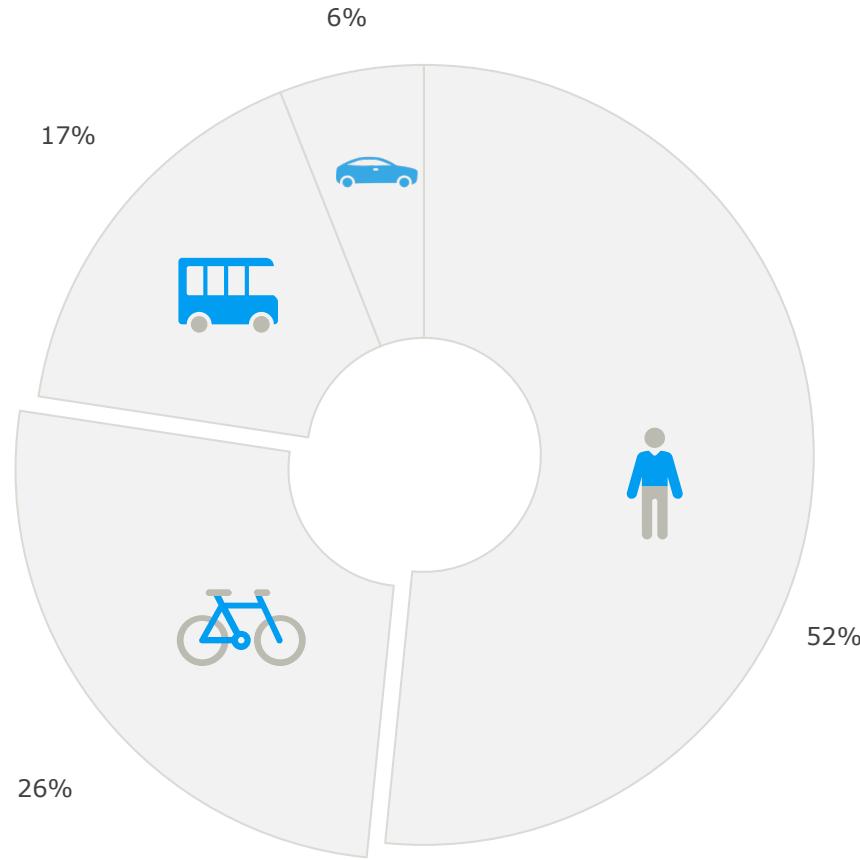
RAMBOLL



## TILBRINGERTRAFIK TIL BUS – PENDLERTURE

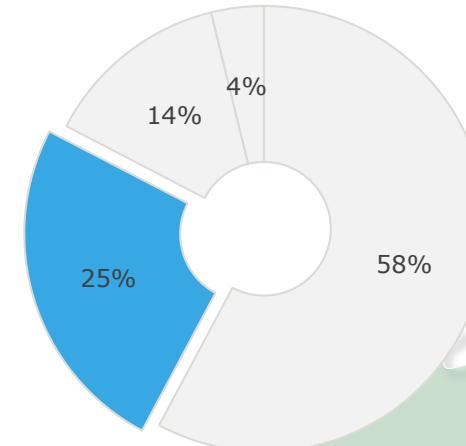


## TILBRINGERTRAFIK TIL TOG – PENDLERTURE

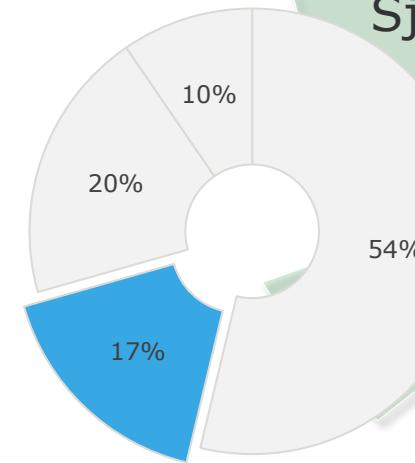


RAMBOLL

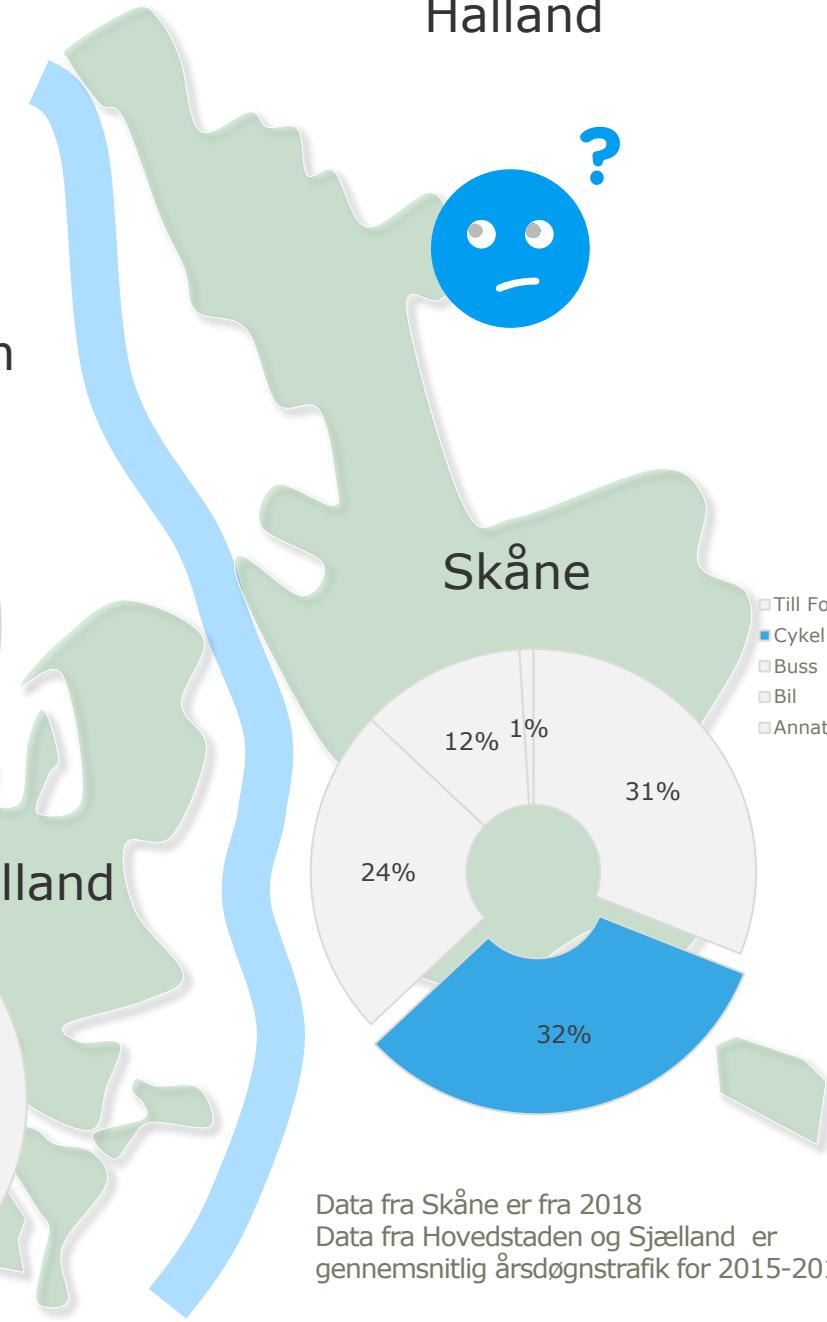
Hovedstaden



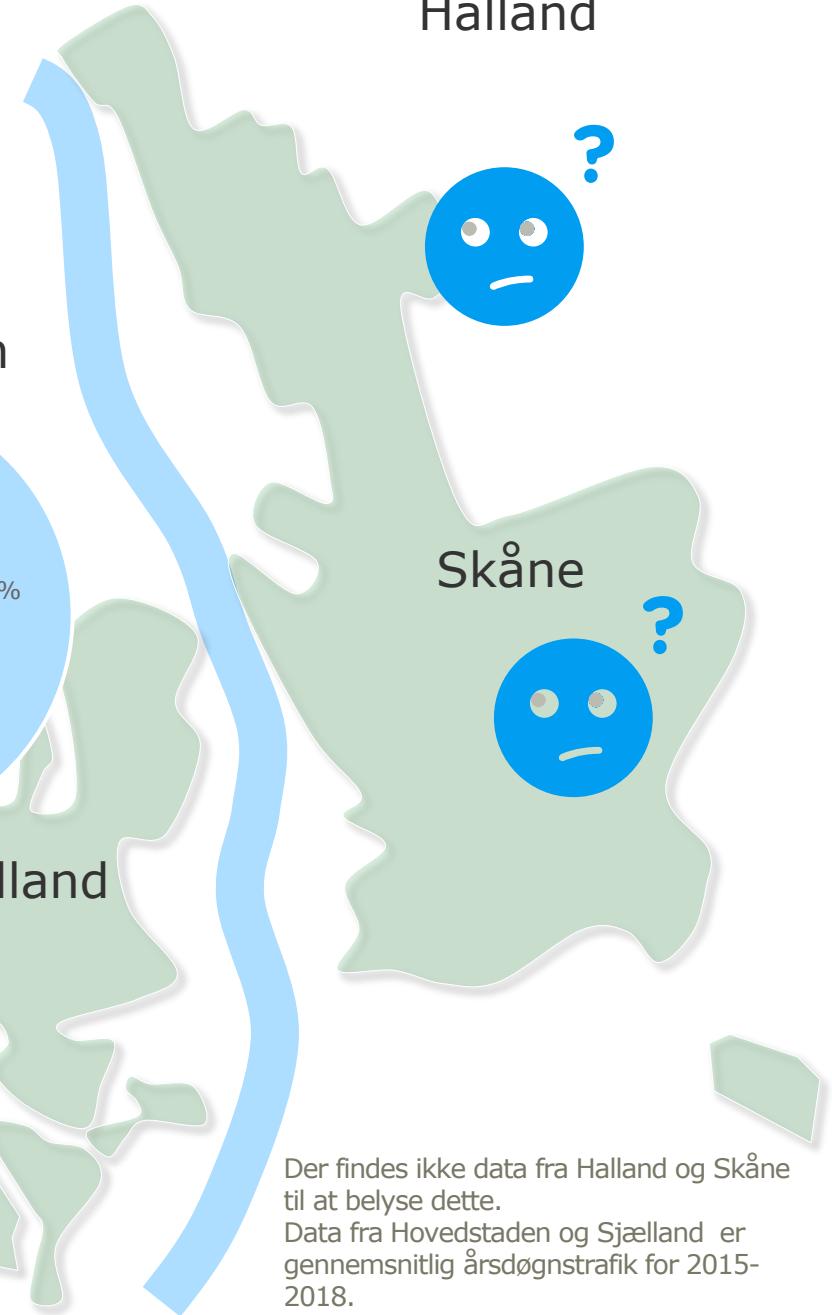
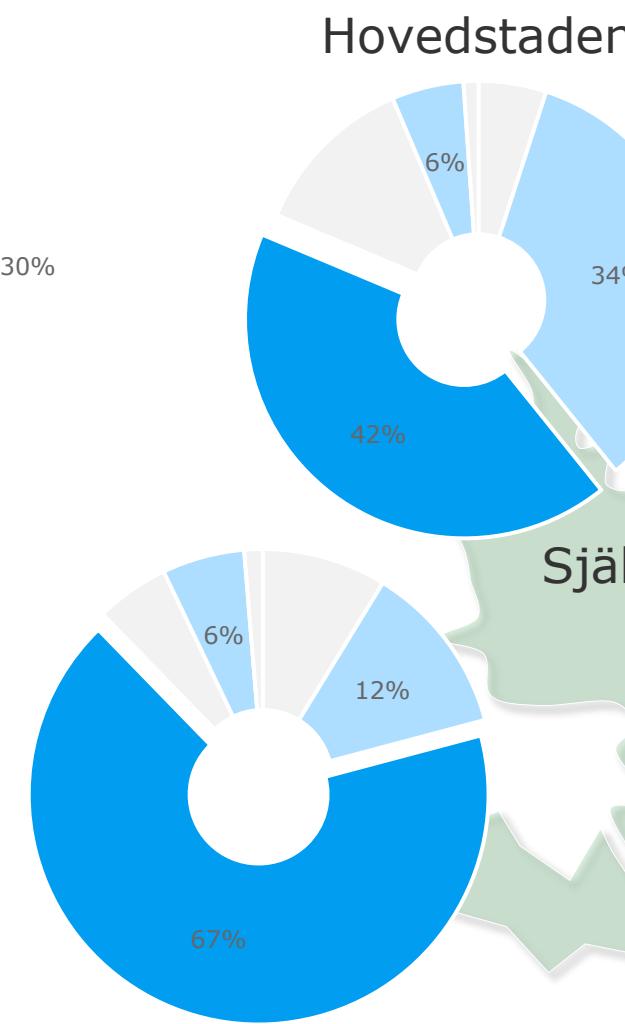
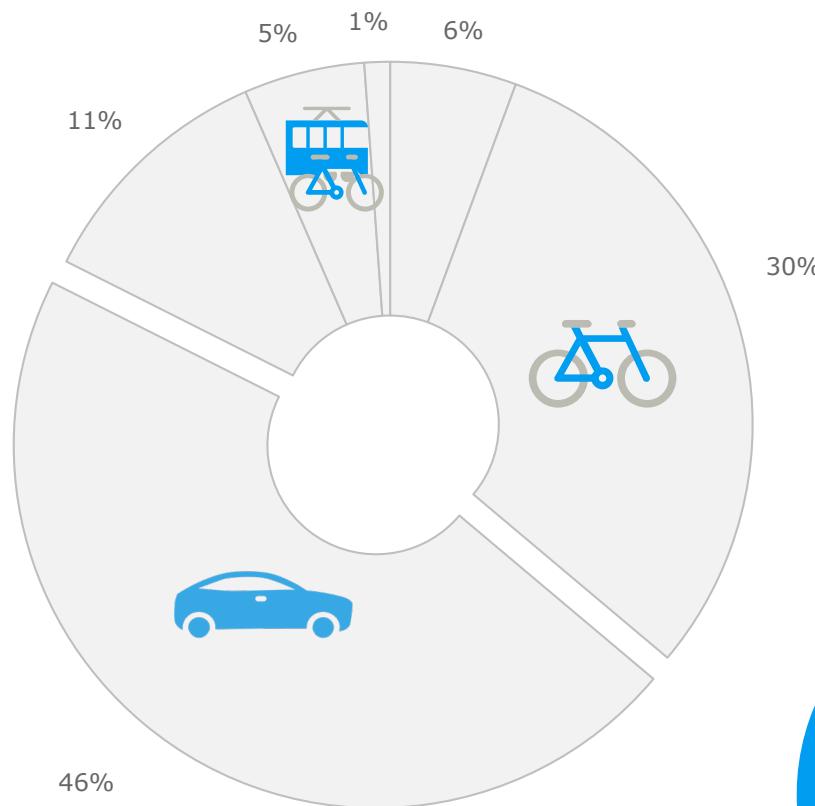
Sjælland



Halland



## 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



## 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 PENDLERREJSSEN KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



RAMBØLL

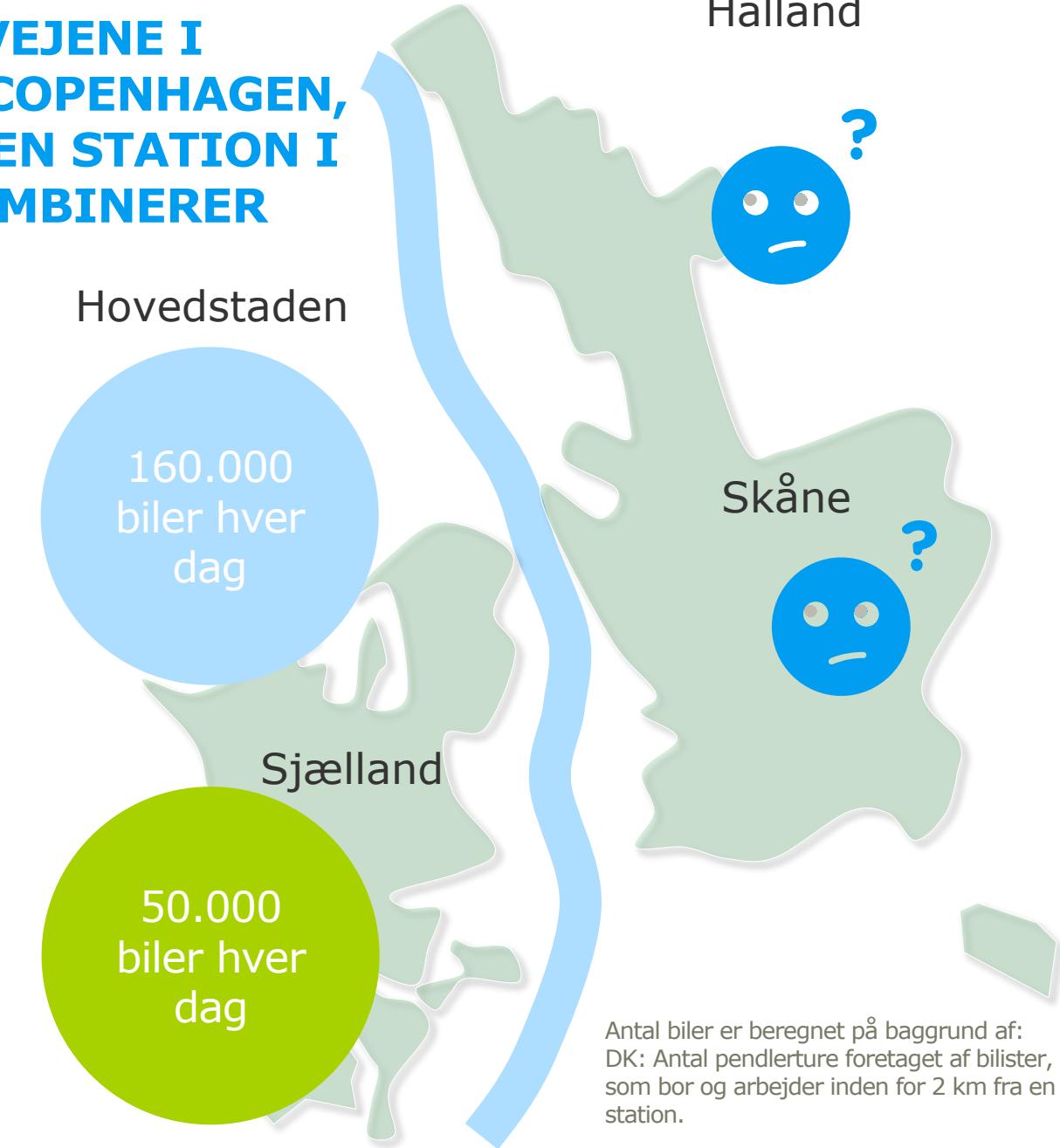
35 % af bilerne i myldretiden i Greater Copenhagen



## 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 PENDLERREJSSEN KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT



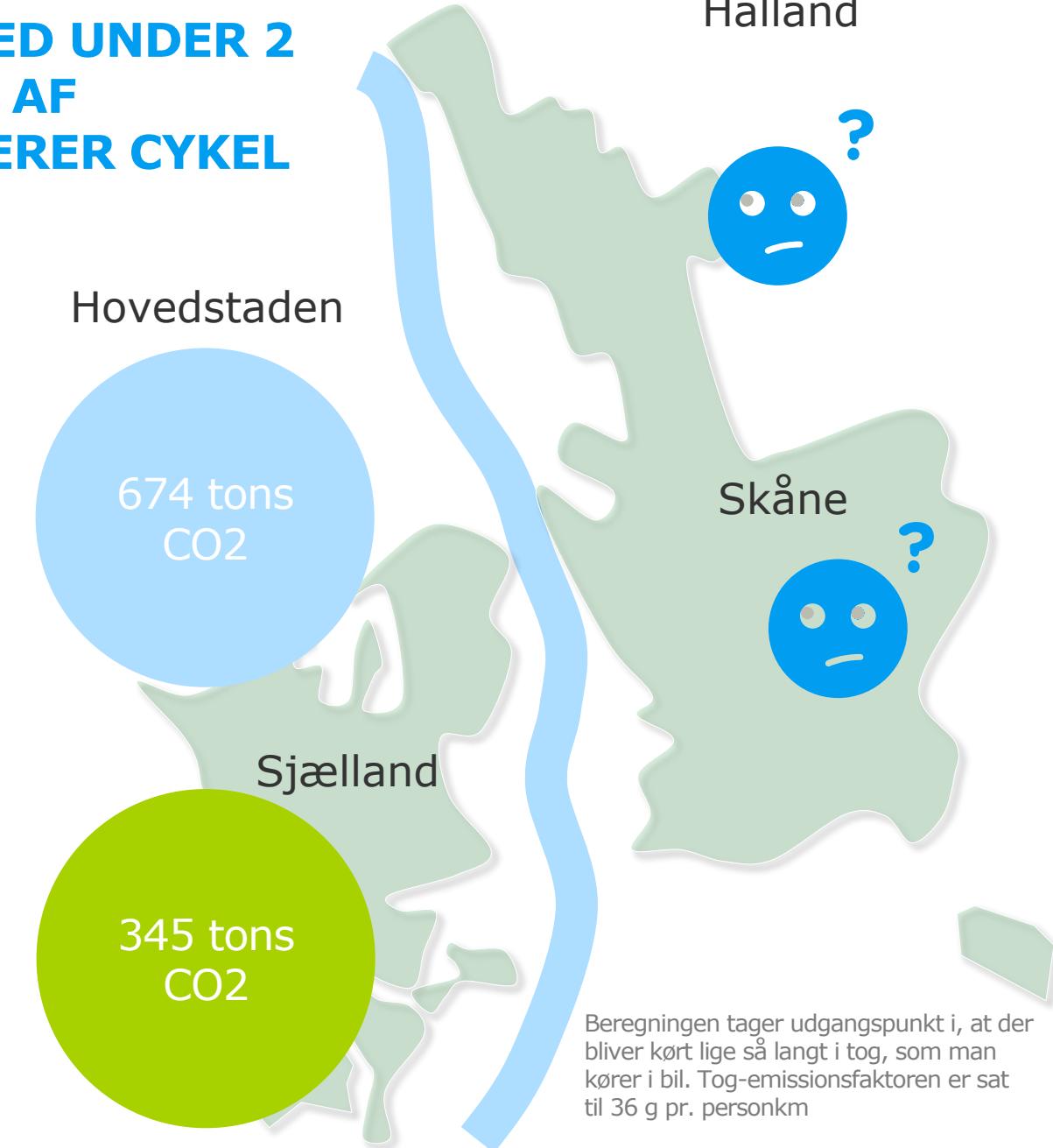
RAMBØLL



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



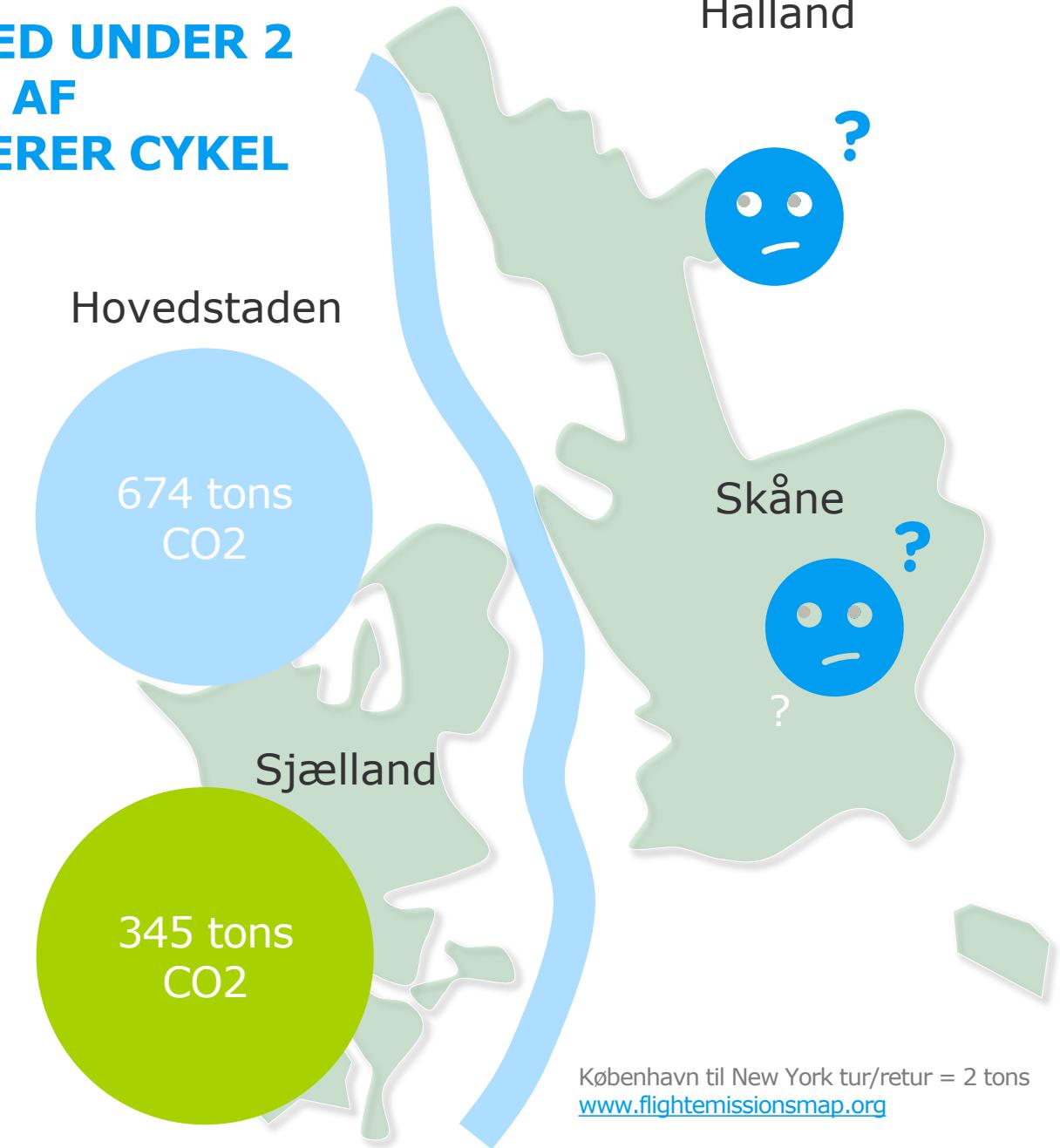
RAMBOLL



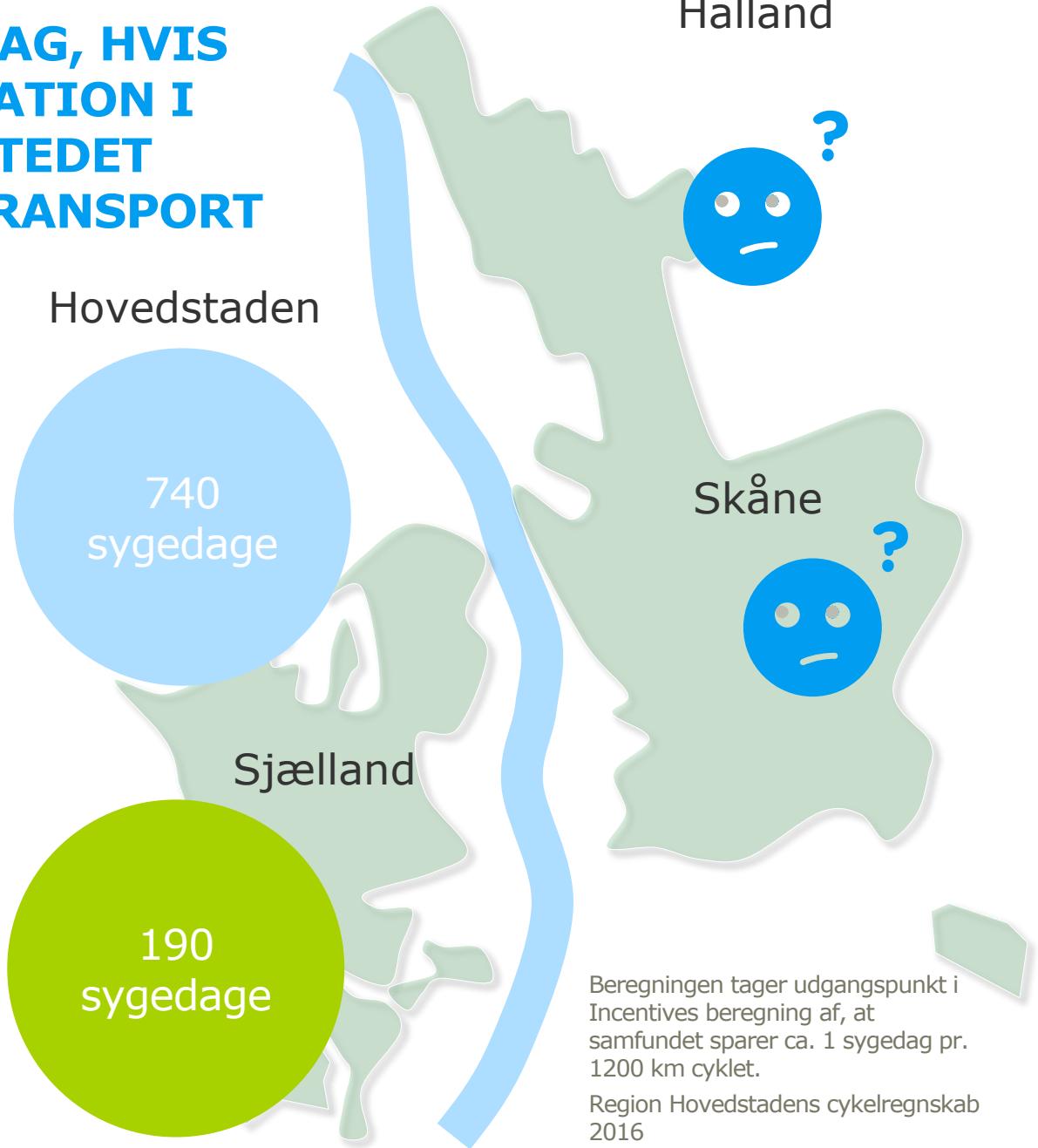
**CO2-REDUKTION, HVIS BILISTER MED UNDER 2 KM TIL EN STATION I BEGGE ENDER AF PENDLERREJSEN I STEDET KOMBINERER CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT**



RAMBOLL



**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**



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



Hovedstaden



Sjælland



Halland



Skåne

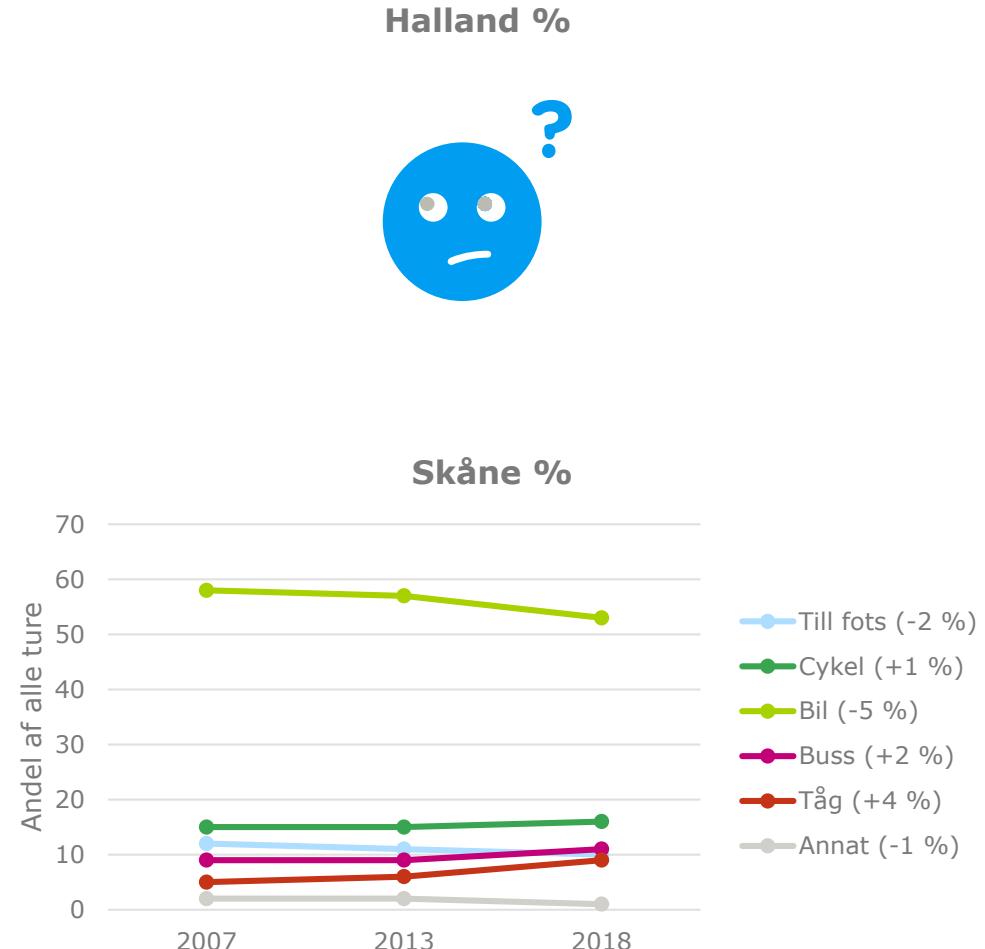
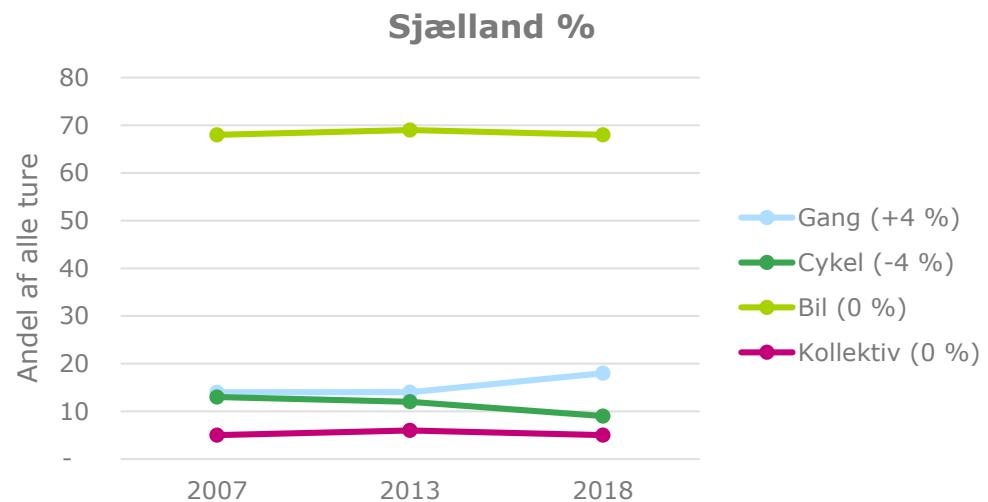
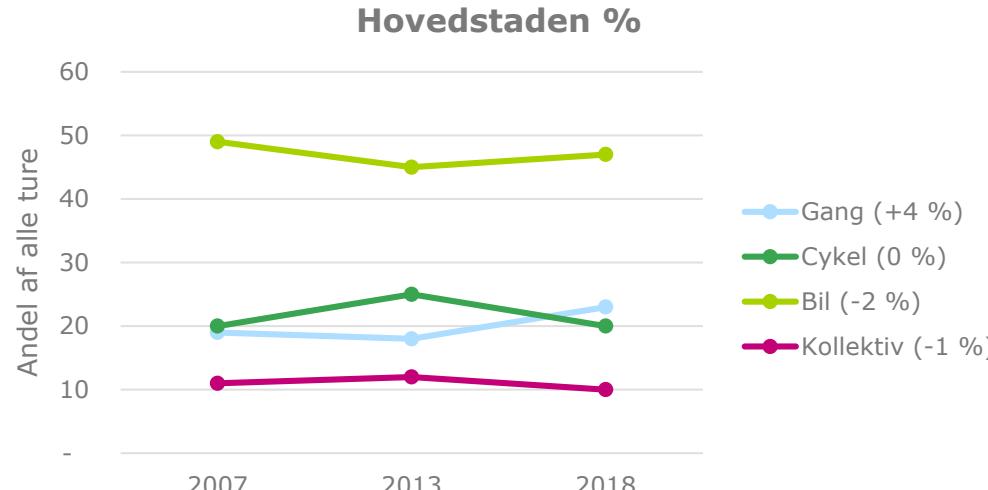


Beregningen tager udgangspunkt i en samlet  
samfundsgevinst på 4,79 kr.pr. km cyklet.

COWI 2009, Samfundsøkonomiske analyser af  
cykeltiltag – metode og cases

Manual for samfundsøkonomisk analyse på  
transportområdet, Transportministeriet, 2015

# UDVIKLING I ANDEL AF TURE I %

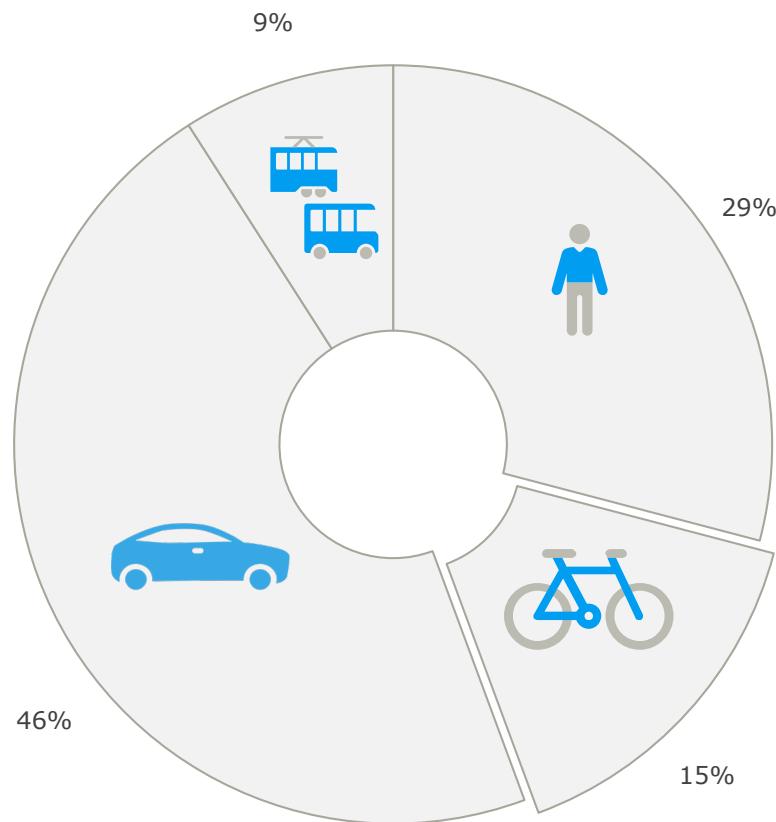


# CYKELTURISME OG REKREATIV CYKLING



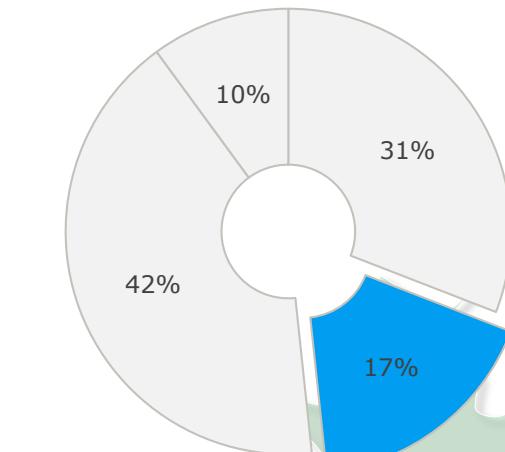
RAMBOLL

## MODAL SPLIT FRITIDSTURE

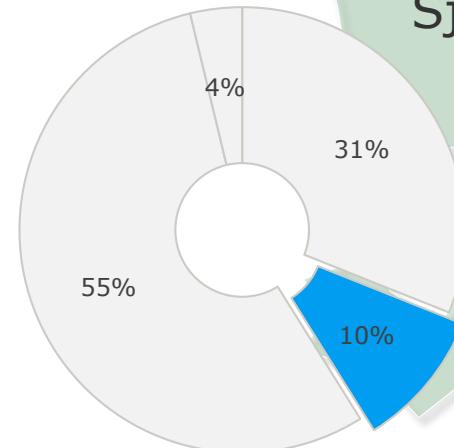


**RAMBØLL**

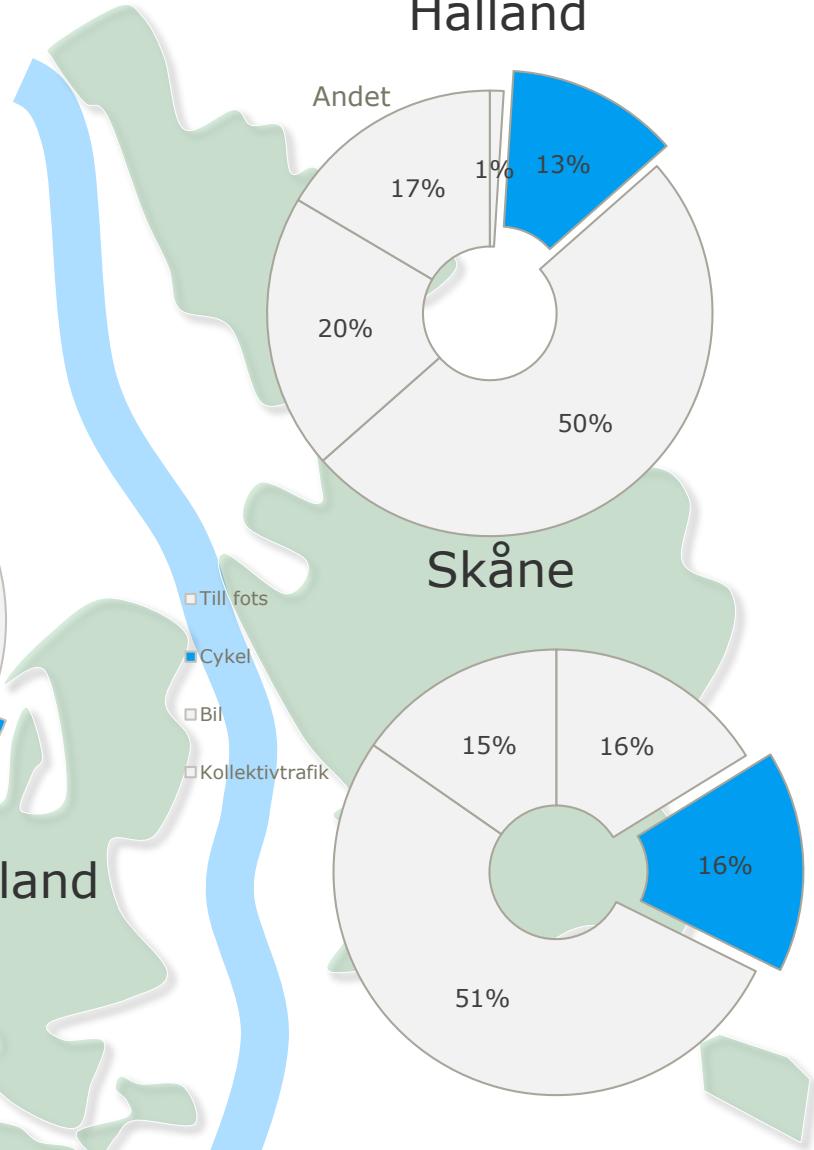
## Hovedstaden



## Sjælland

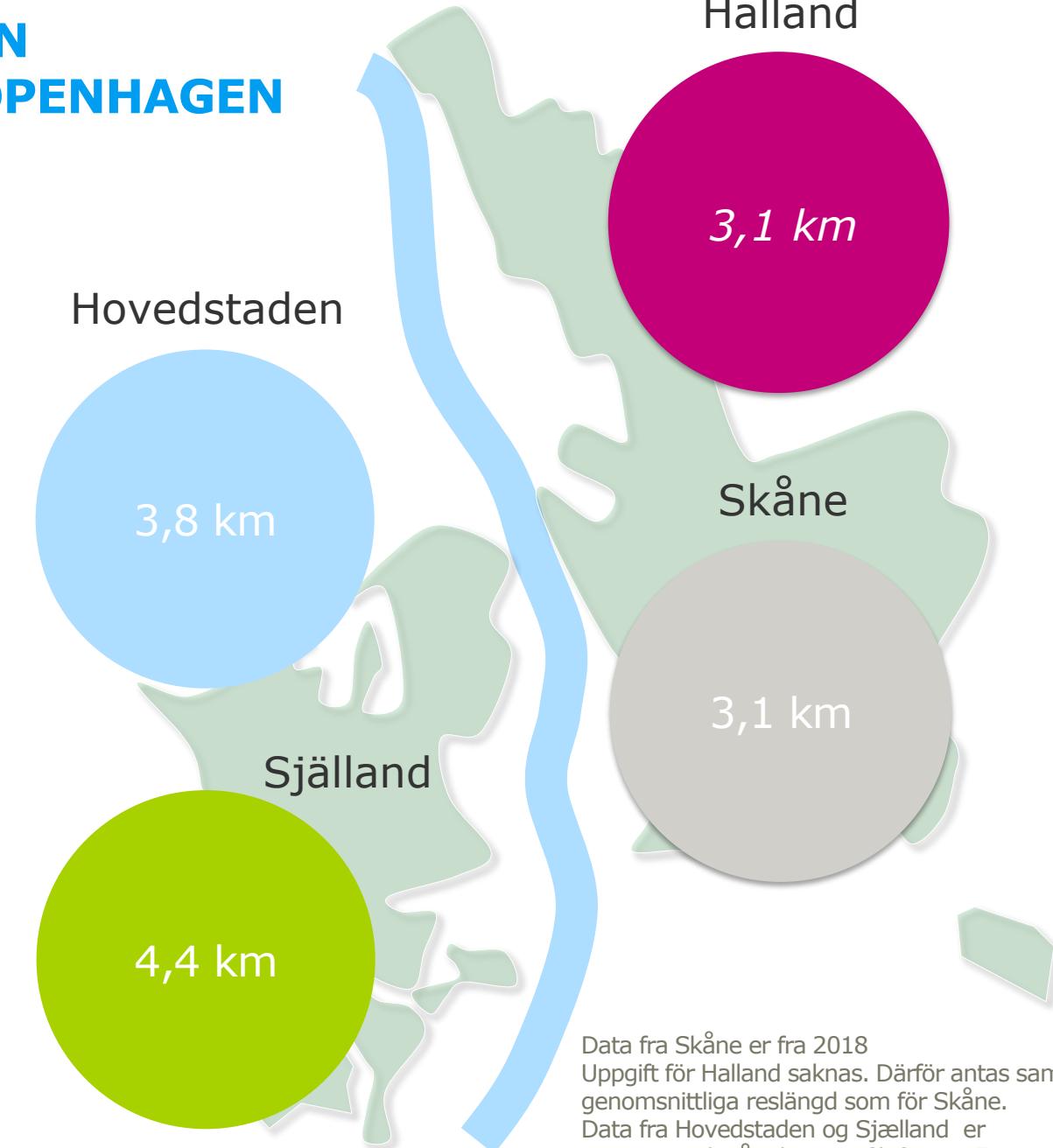


## Halland

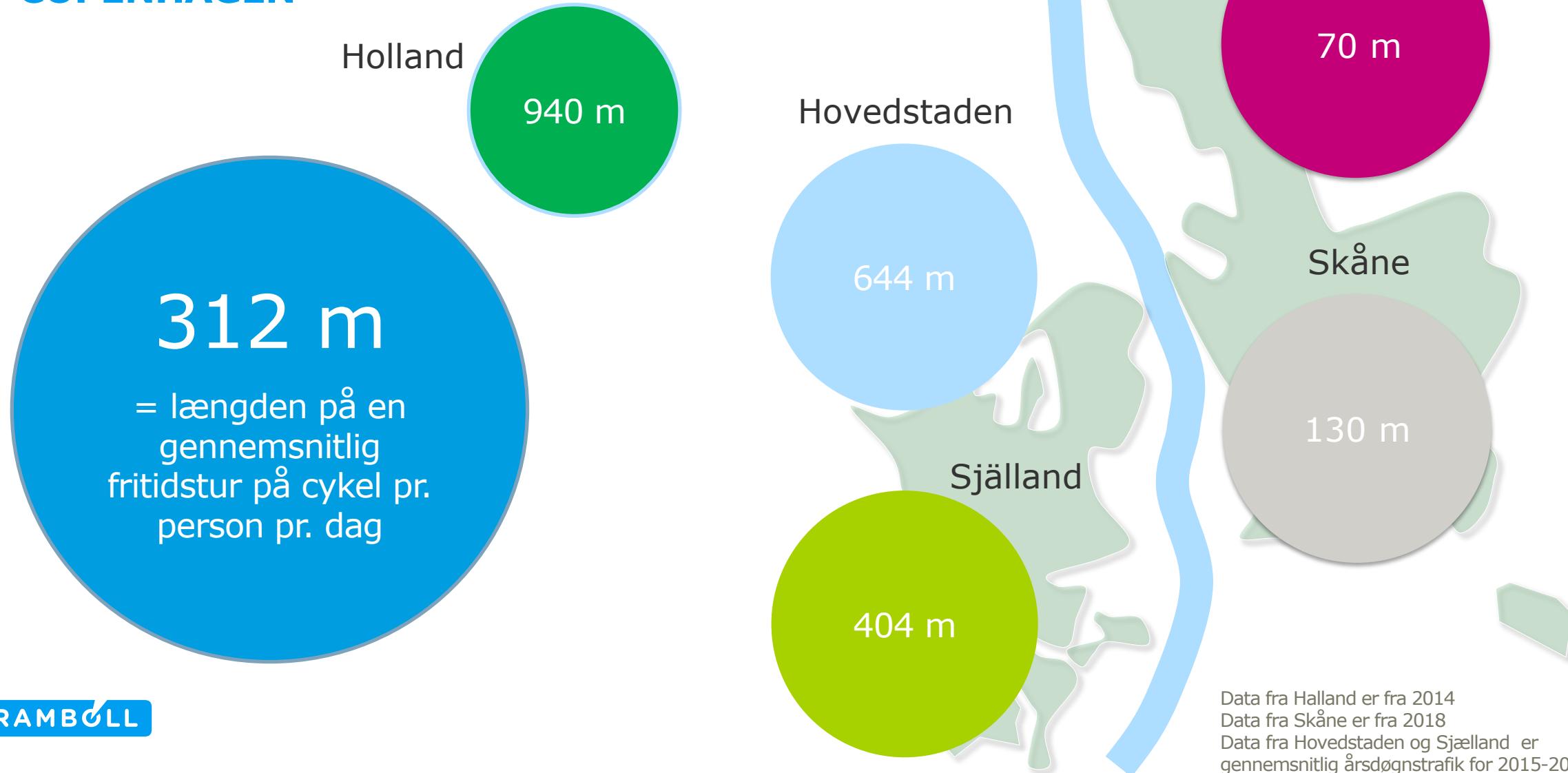


Data fra Halland er fra 2014  
 Data fra Skåne er fra 2018  
 Data fra Hovedstaden og Sjælland er gennemsnitlig årsdøgnstrafik for 2015-2018

## GENNEMSNITLIG TURLÄNGDE FOR EN FRITIDSTUR PÅ CYKEL I GREATER COPENHAGEN

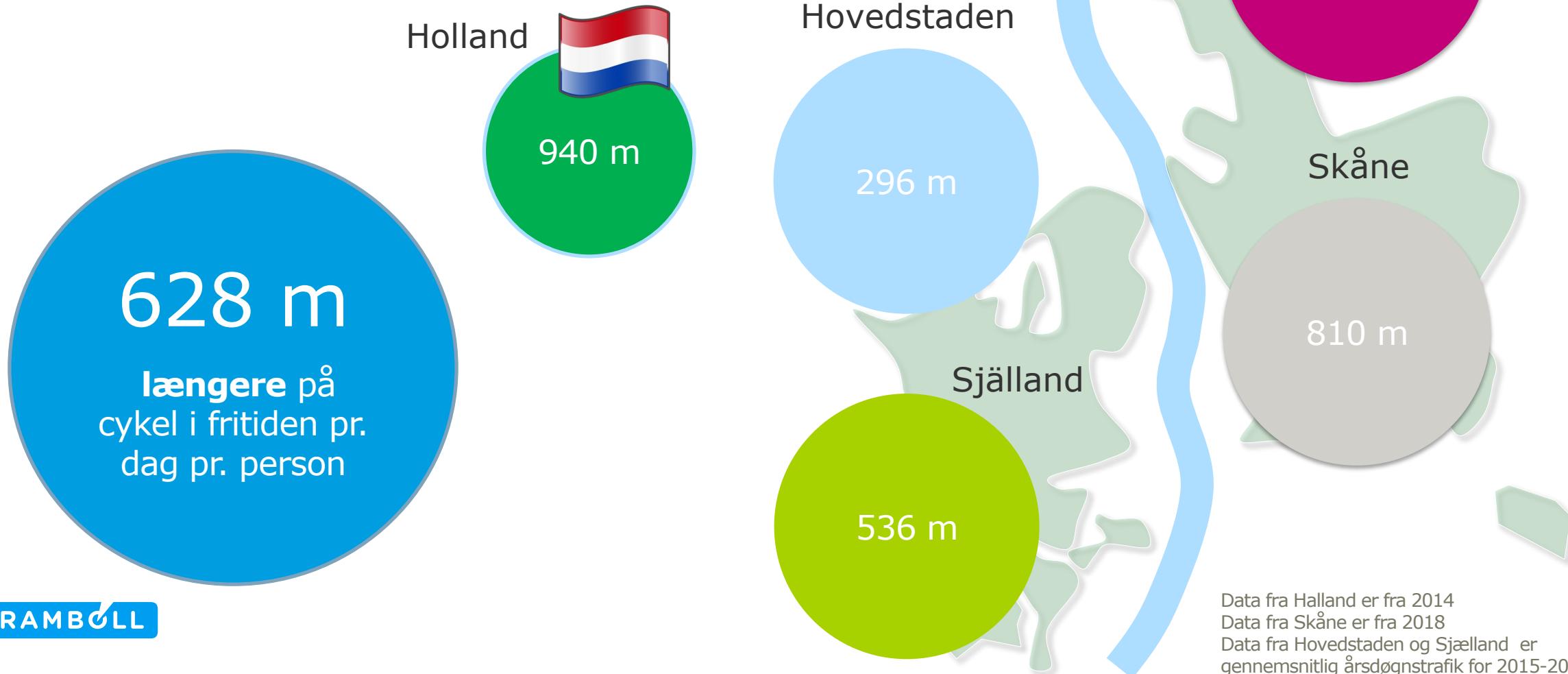


## GENNEMSNITLIG TURLÆNGDE FOR EN FRITIDSTUR PR. PERSON PR. DAG I GREATER COPENHAGEN



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

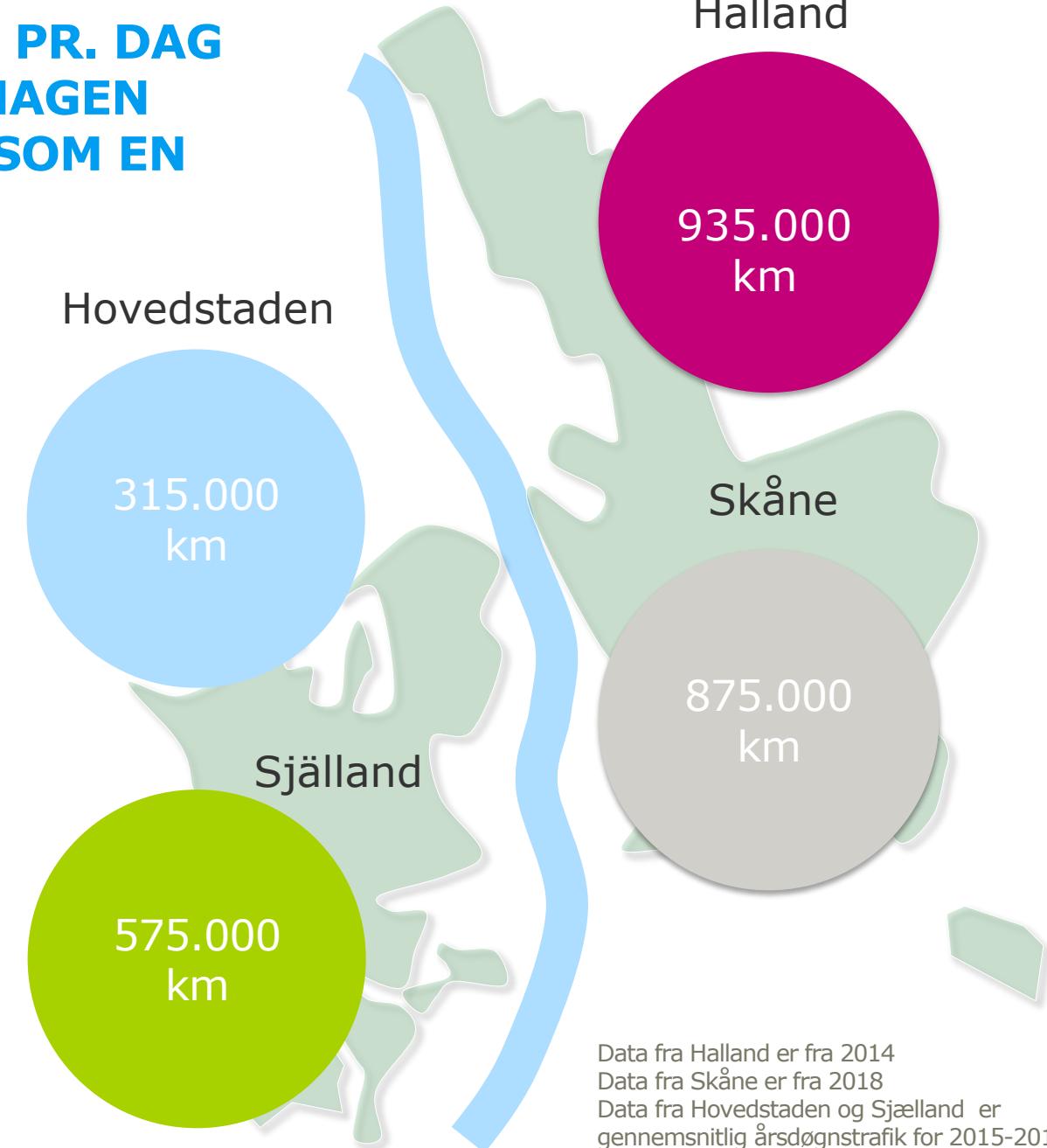
HVIS GREATER COPENHAGEN SKAL NÅ SAMME NIVEAU, SKAL DER CYKLES SÅ MEGET MERE PR. PERSON PR. DAG



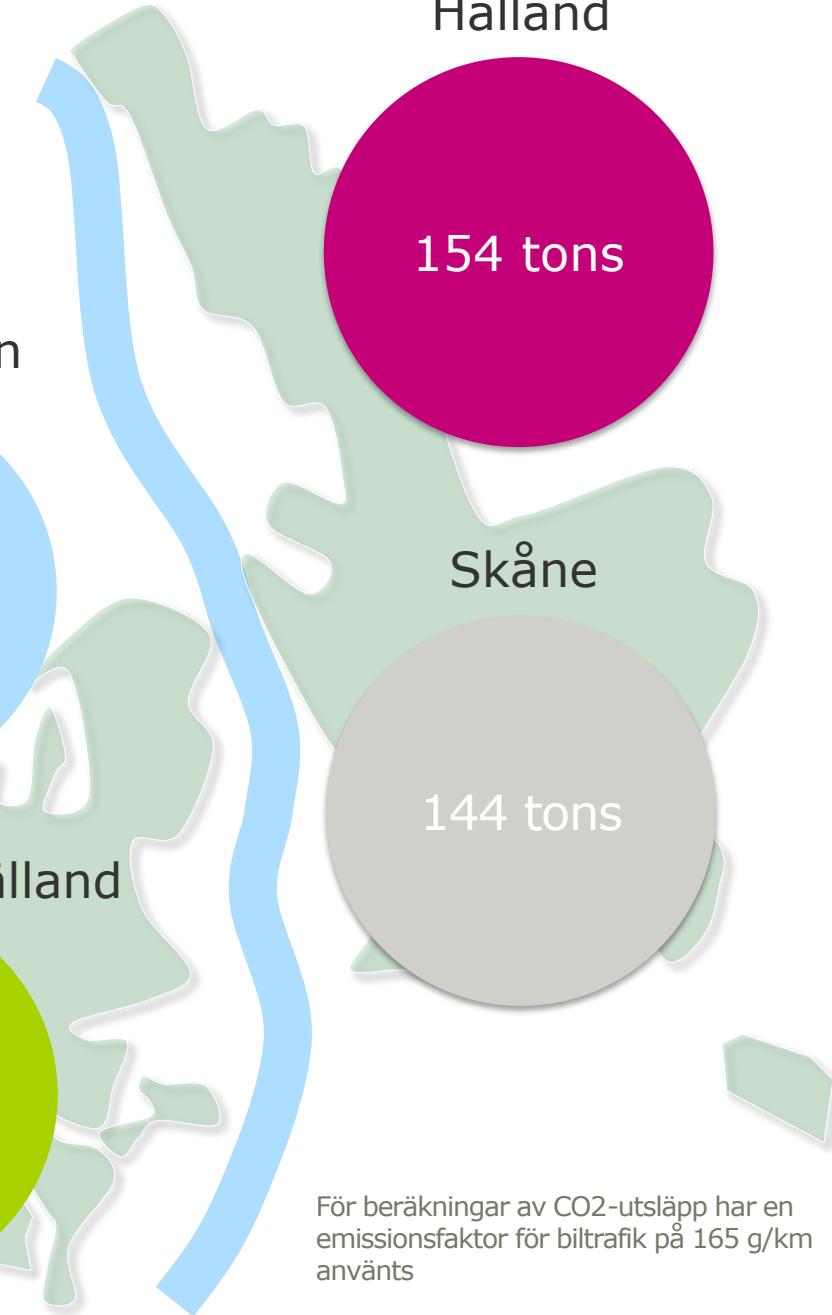
**EKSTRA KILOMETER CYKLET EKSTRA PR. DAG  
HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN  
CYKLER LIGE SÅ MEGET I FRITIDEN SOM EN  
HOLLÆNDER**



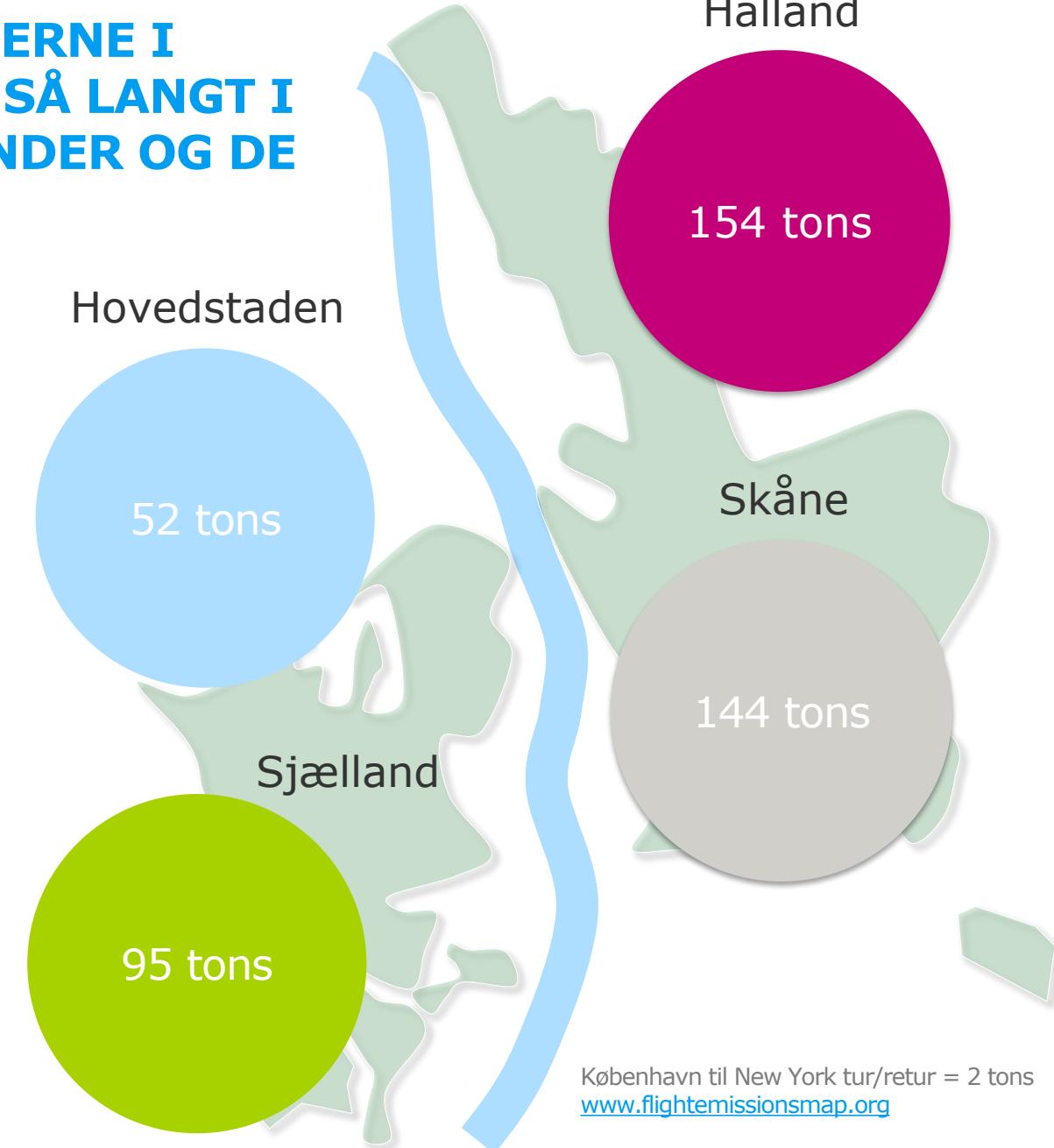
RAMBØLL



**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**



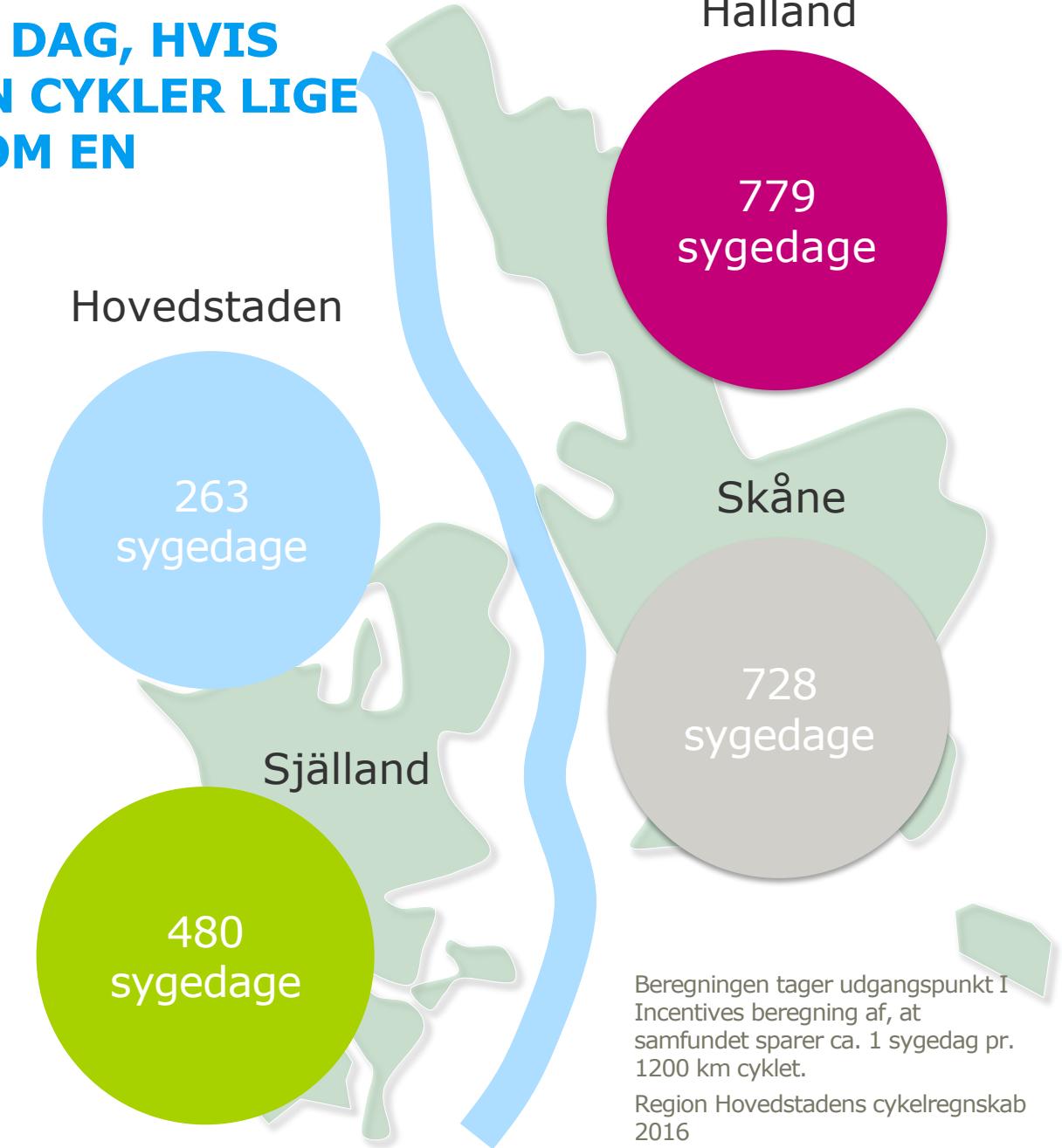
## CO2-REDUKTION PR. DAG HVIS BORGERNE I GREATER COPENHAGEN CYKLER LIGE SÅ LANGT I FRITIDEN HVER DAG SOM EN HOLLÆNDER OG DE CYKLEDE KM ERSTATTER BILKM



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



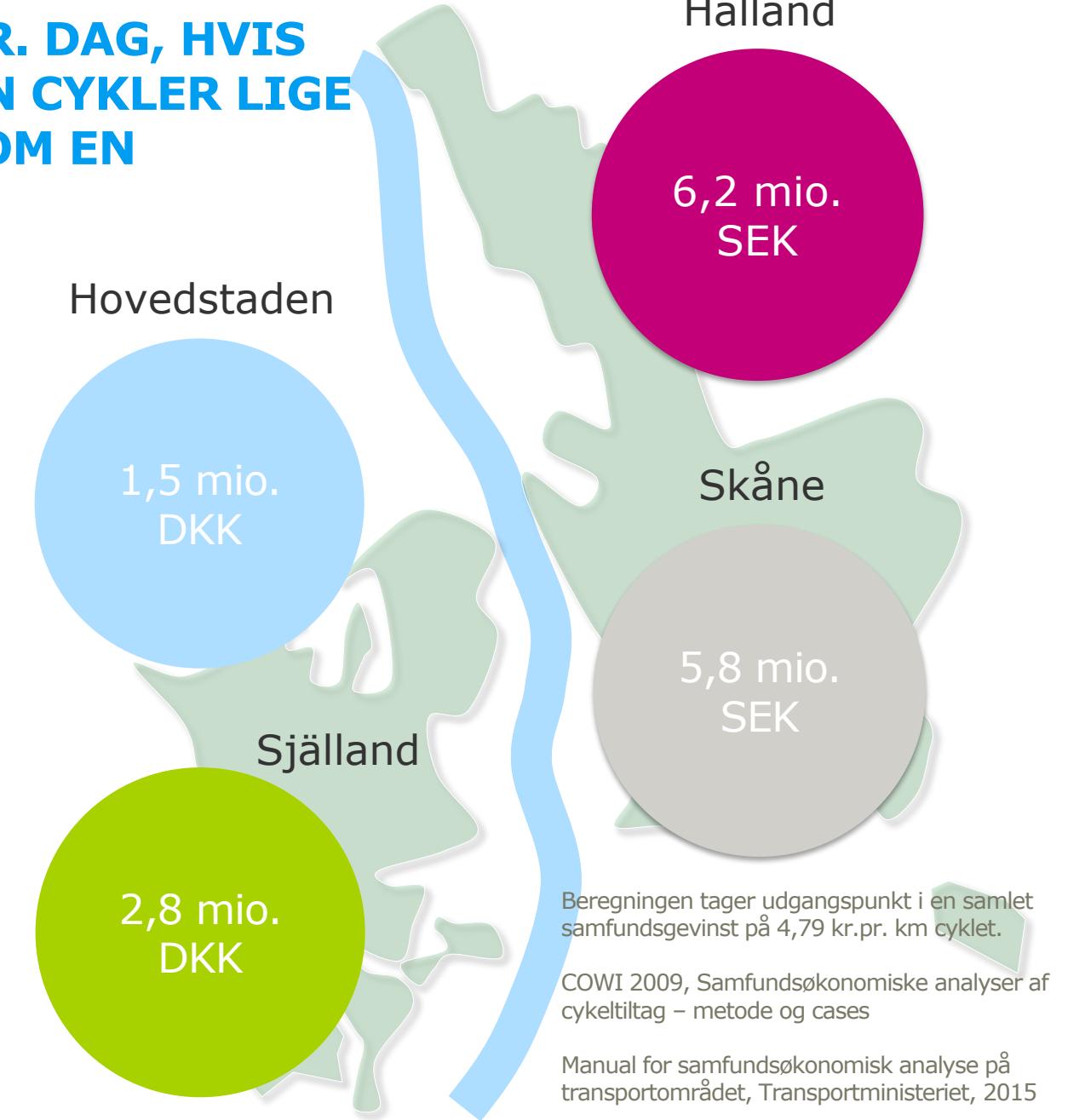
RAMBØLL



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



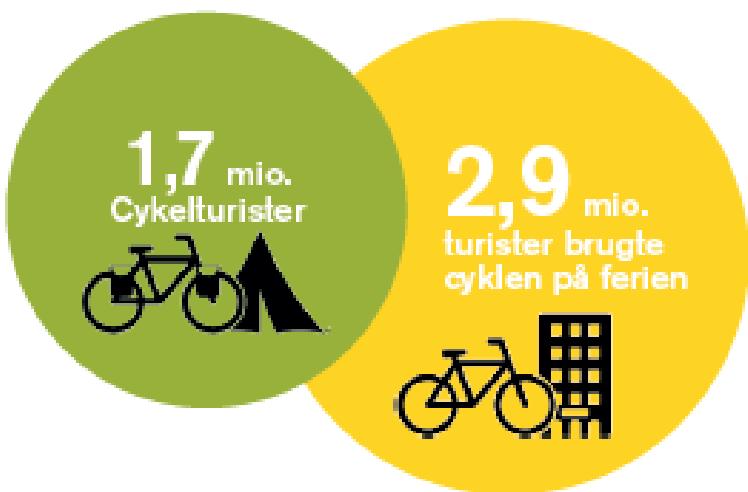
RAMBØLL





# HUR STOR ÄR POTENTIALEN FÖR ÖKAD CYKELTURISM I GREATER COPENHAGEN?

RAMBÖLL



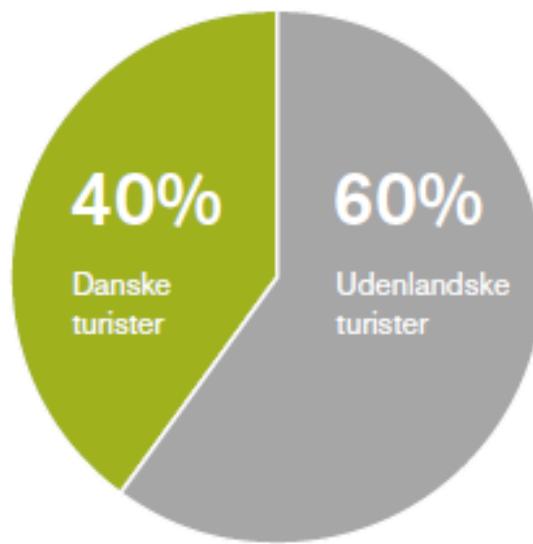
Stigning på 13 % fra 2014 til 2017

**Danske cykelturisters dagsforbrug: 950 kr.**

**Udenlandske cykelturisters dagsforbrug: 850 kr.**

**RAMBOLL**

**Figur 2**  
Cykelturister fordelt på nationalitet, 2017



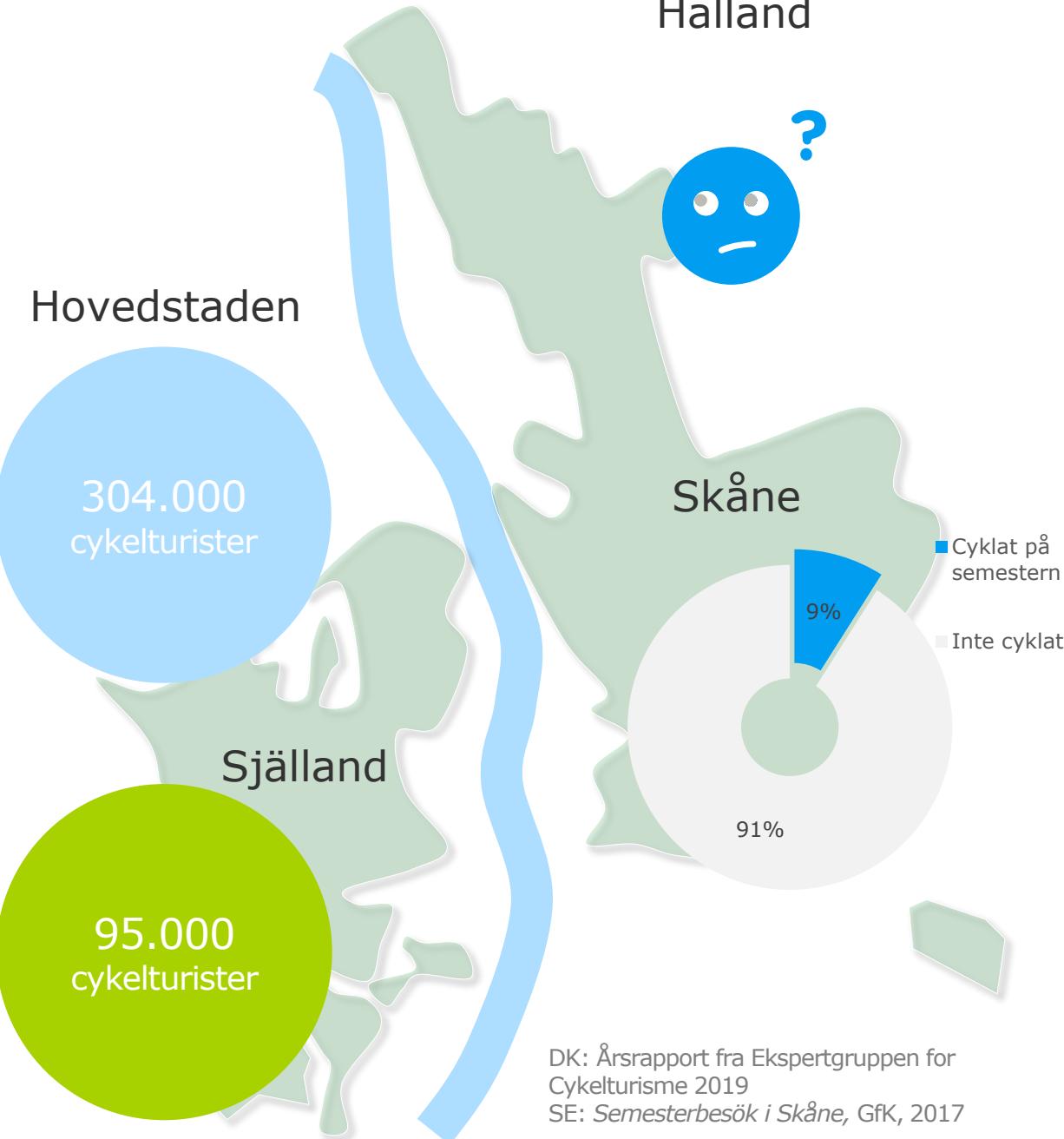
Tyskland	40%
Norge	5%
Sverige	3%
Holland	2%
Øvrige udland	11%

**Figur 3**  
Andel af cykelturister pr landsdel

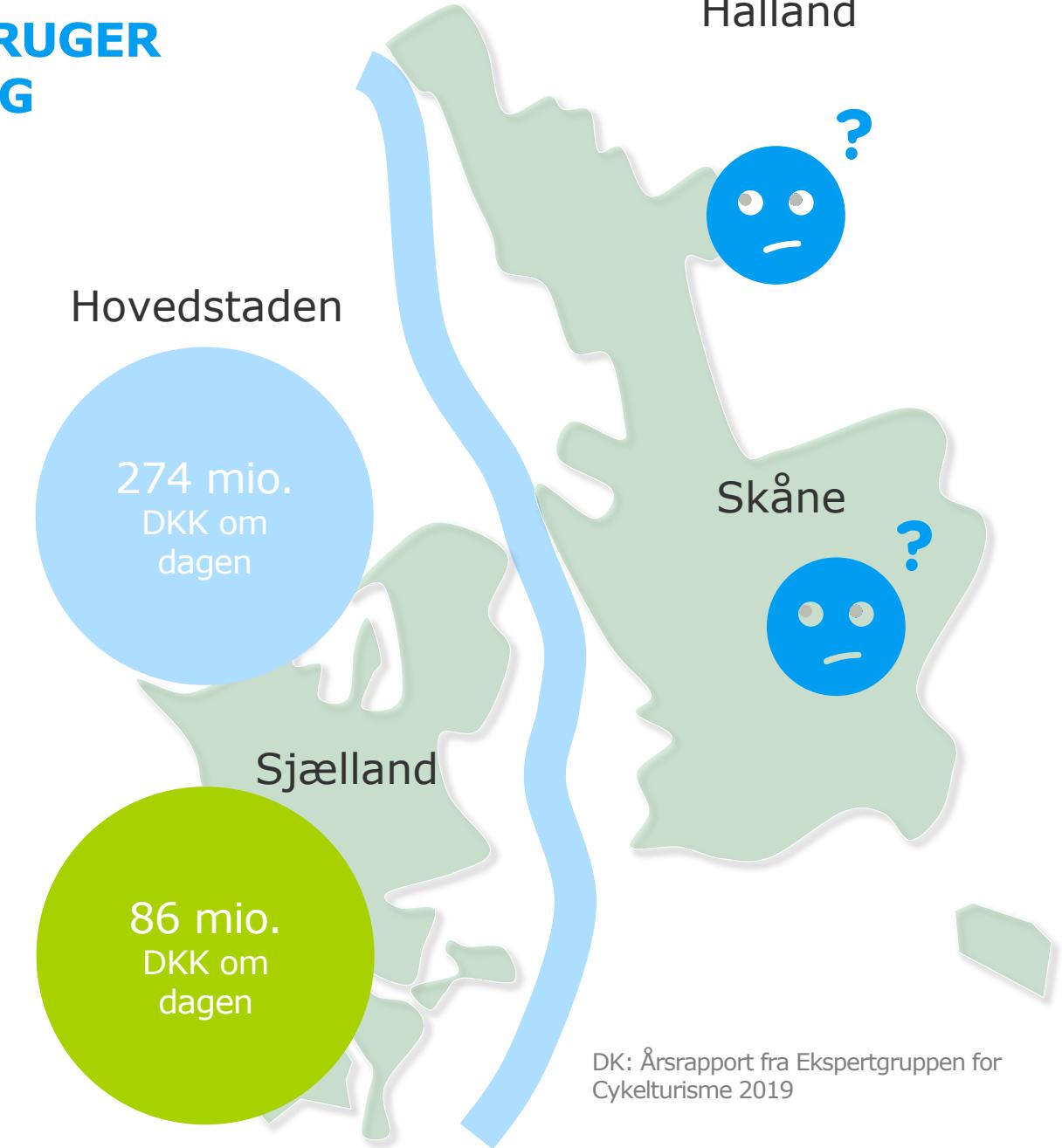


DK: Årsrapport fra Ekspertgruppen for  
Cykelturisme 2019

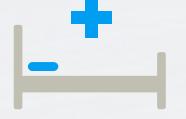
## ANTAL CYKELTURISTER ÅRLIGT I REGION HOVEDSTADEN OG REGION SJÆLLAND



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



# 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 <i>minimum*</i>	-
 Mindre CO2	-213 ton	-325 ton	-1.000 ton <i>minimum*</i>	-445 ton <i>minimum*</i>
 Færre sygedage	-1.150 dage	-1.700 dage	-930 dage <i>minimum*</i>	-2.250 dage <i>minimum*</i>
 Samfundsøkonomisk gevinst	+7,5 mio. DKK	+11 mio. DKK	+5 mio. DKK <i>minimum*</i>	+13 mio. DKK <i>minimum*</i>

RAMBØLL

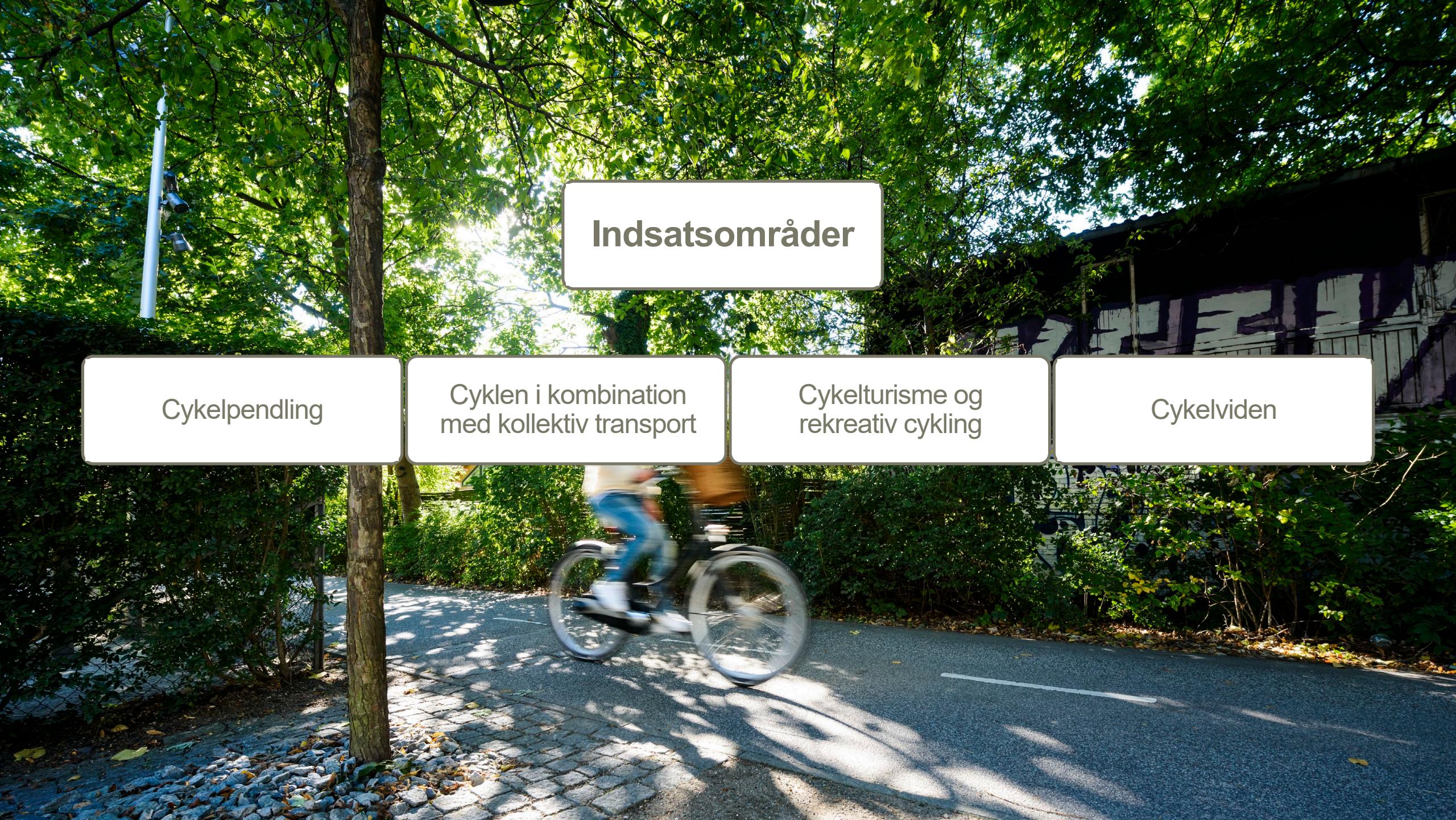
\* Potentialet er udregnet for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Der er tilsvarende potentialer i Region Skåne og Region Halland, hvorfor potentialerne vil være tilsvarende højere. Der er dog ikke datagrundlag til at beregne potentialerne i de to svenske regioner.

## 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



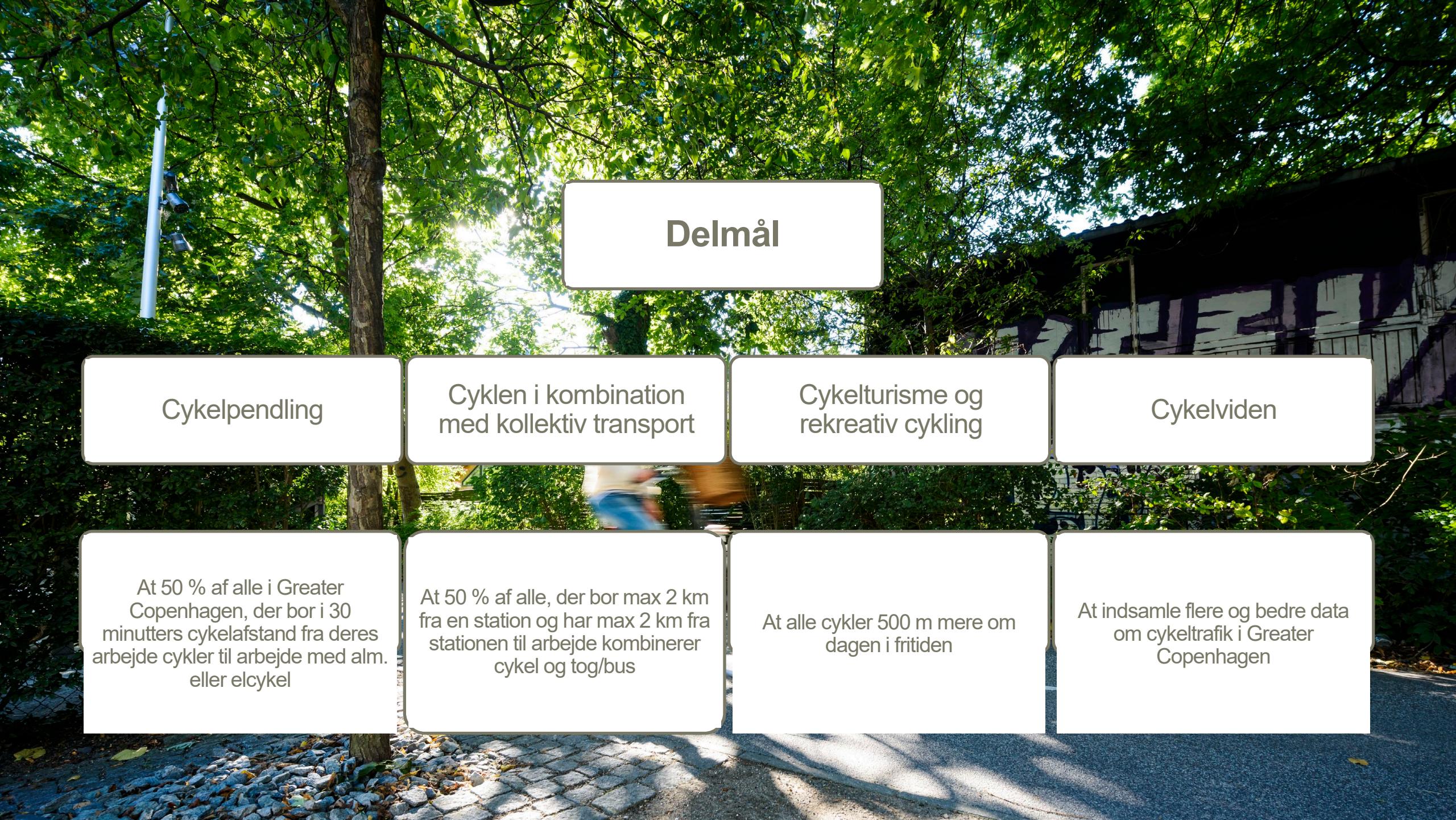
## Indsatsområder

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

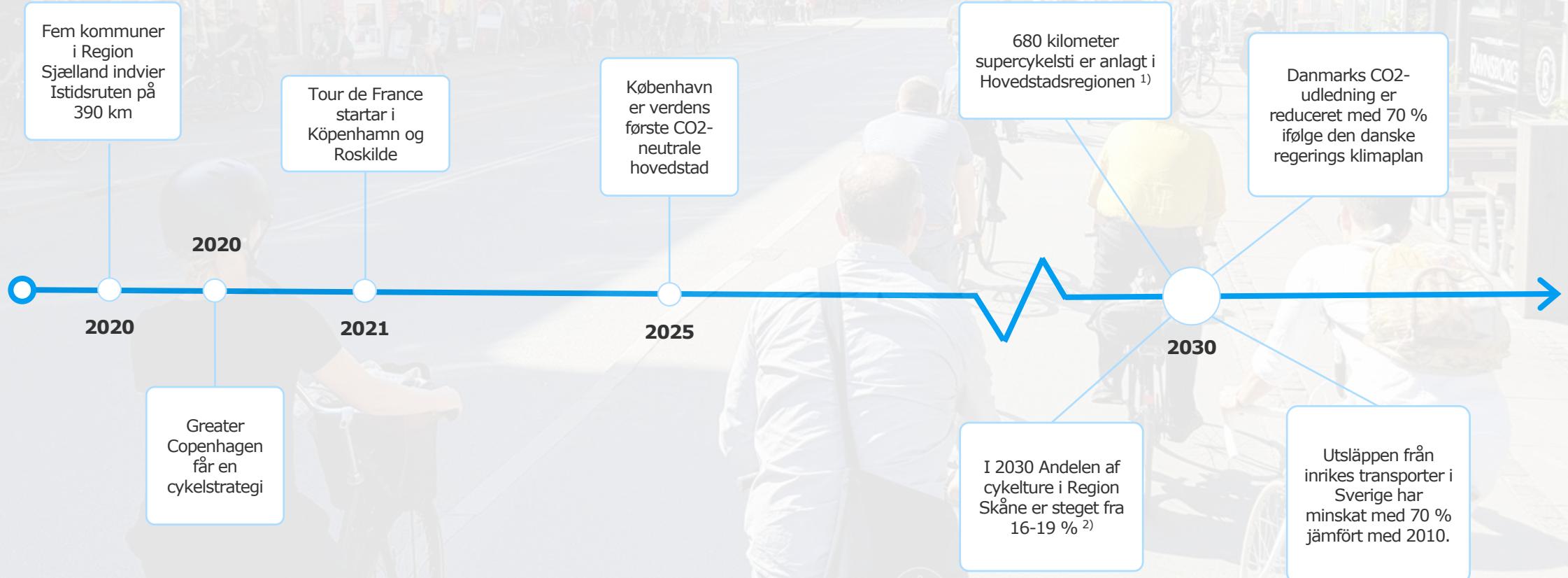
At 50 % af alle i Greater Copenhagen, der bor i 30 minutters cykelafstand fra deres arbejde cykler til arbejde med alm. eller elcykel

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



# 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 CO<sub>2</sub> 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

At 50 % af alle i Region Hovedstaden, der bor i 30 minutters cykelafstand fra deres arbejde cykler

Virkemidler

## Cykel i kombination med kollektiv transport

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

Virkemidler

## Cykelturisme og rekreativ cykling

At alle cykler 500 m mere i fritiden hver dag

Virkemidler

## Cykelviden

At indsamle flere og bedre data om cykeltrafik i Greater Copenhagen

Virkemidler

Vision

Overordnede målsætninger

Indsatsområde

Indsatsområde

Indsatsområde

Indsatsområde

Delmål

Delmål

Delmål

Delmål

Virkemidler

## 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 och 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 CO<sub>2</sub> 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 sparar 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. CO<sub>2</sub> CPH-NY: [www.flightemissionsmap.org](http://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
Halland	55.027	110053,3
I alt	962.089	1.213.920

# 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.

## **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 ärendet "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.**