

GREATER COPENHAGEN

2021

Strategisk
cykelplan
fra førende
cykelmetropol
til verdens
bedste



GREATER
COPENHAGEN

Forord

Cykling har en positiv indvirkning på folkesundheden, klimaet og trængslen og er en yndet indikator på den livskvalitet både på land og i by, som med internationale briller gør Greater Copenhagen metropolregionen så attraktiv og unik.

Hver 5. tur i Greater Copenhagen sker på cykel. Samtidig ligger tre af metropolregionens byer, København, Malmø og Lund, i toppen af ranglister over verdens bedste cykelbyer. Cyklen er blevet et internationalt vartegn for metropolregionen, og med et øget globalt fokus på grønne, bæredygtige løsninger er interessen for Greater Copenhagens cykelløsninger også øget.

I disse år er mange metropolregioner, særligt i Europa, gået fra interesse til handling på cykelområdet. Det skyldes at både klimakrisen og coronapandemien har nødvendiggjort ændringer mod en mere sund, grøn og pladsbesparende transportadfærd. Derfor er der investeret massivt i udrulningen af cykeltiltag Europa over, og udviklingen synes at være kommet for at blive.

Den fremfærende cykeludvikling i udlandet betyder på den ene side, at Greater Copenhagen har en enestående chance for at udnytte sin position som én af verdens førende cykelmetropolregioner og blive et internationalt cykelknowhow-hotspot for både eksport af viden, rådgivning og produkter såvel som tiltrækning af turisme, erhverv og arbejdskraft. På den anden side betyder den markante udvikling i udlandet en øget konkurrence, og at der skal mere til for at forblive en førende cykelmetropolregion end sige blive verdens bedste.

Uanset om du er i by eller på land, om du skal på arbejde eller ferie, så skal det grønne og sunde transportvalg være tilgængeligt, nemt og attraktivt i hele Greater Copenhagen. Det kræver ikke kun forbedringer lokalt. Det kræver forbedringer på tværs af metropolregionen – og det kræver samarbejde

Med denne plan fremlægges forslag til tværregionale initiativer, som med en stærk fælles indsats og en ambitiøs opgaveløsning er et afgørende skridt imod, at Greater Copenhagen kan blive verdens bedste cykelmetropolregion. Dette vil ikke kun være vigtigt for at styrke en grøn og sund region, det vil også have stor betydning for en international forankring af Greater Copenhagen som et globalt center for bæredygtig vækst og grøn innovation.

God læselyst!



Figur 1: I byer og regioner i resten af Europa sker der meget på cykelområdet både før og under corona-pandemien.



Indhold

Forord	03
Hvorfor en strategisk plan for cykeludvikling?	06
Cykelplanens opbygning	09
Cyklen som vækstgenerator	12
Indsats 1: Greater Copenhagen som verdenskendt cykeldestination	14
Indsats 2: Greater Copenhagen Cycling Cluster	16
Indsats 3: Målsætning og monitorering	18
Cyklen i det sammenhængende transportsystem	22
Indsats 4: Udpegning af strategisk vigtige forbindelser	24
Indsats 5: Cykelforbindelser i det Transeuropæiske transportnet (TEN-T)	26
Indsats 6: EuroVelo-ruter	28
Indsats 7: Supercykelsti-ruter	30
Indsats 8: Bedre integration af cykling i MaaS-løsninger	32
Indsats 9: Cykelparkering ved kollektive transportknudepunkter	34
Referenceliste	36
Tak til	37

Bilag
Potentialeanalyse
Hvidbog

Hvorfor en strategisk plan for cykeludvikling?



Greater Copenhagen ønsker at være et globalt center for bæredygtig vækst og grøn innovation. Det stiller store krav til nytænkning og fordrer samtidig, at alle nuværende bæredygtige styrkepositioner opdyrkes.

Allerede i dag står Greater Copenhagen i en unik position som én af verdens førende cykelmetropolregioner. Tre af regionens byer, København, Malmø og Lund ligger i toppen af ranglister over verdens bedste cykelbyer, og hver 5. tur i Greater Copenhagen sker på cykel.

Om det er hele turen til arbejde, turen til toget, turen med færgen, turen i skoven eller turen på ferie, så er cyklen en afgørende brik, som skaber sammenhæng i Greater Copenhagen's transportsystem. Og cykling kan med fordel få en endnu vigtigere rolle, når metropolregionen arbejder mod en mere tidssvarende og effektiv infrastruktur, der skal sikre et velintegreret arbejdsmarked kendetegnet ved bæredygtig vækst og grøn innovation.

Mens cykelturene sikrer en grøn og sund sammenhæng i transportsystemet, er der mange uudnyttede potentialer og plads til forbedring, når det gælder integrationen af cykling i Greater Copenhagen's sammenhængende transportsystem.

Derfor besluttede Greater Copenhagen's bestyrelse i juni 2019 at få udarbejdet en strategisk cykelplan, som kortlægger behov og potentialer for fælles tværregionale cykelindsatser og cykelmålsætninger for metropolregionen. På den baggrund har aktører og eksperter fra forskellige fagområder udpeget og kvalificeret relevante tværregionale cykelindsatser.

Planens formål er at fremlægge forslag til indsatser, som har interregional værdi, og hvor cyklen både kan være vækstgenerator for Greater Copenhagen og samtidig understøtte og styrke sammenhængen i metropolregionens transportsystem.

At styrke Greater Copenhagen's internationale position som grøn og bæredygtig cykelmetropolregion ligger godt i tråd med de globale tendenser. Særligt i Europa ses et voksende fokus på cykling. Samtidig har øget klimabevidsthed og behov for trafikalt nytænkning i forbindelse med coronapandemien betydet, at investeringer i cykelfremme og cykelinfrastruktur er steget kraftigt på europæisk plan.

Det øgede fokus på cykelfremme ses også i de forøgede muligheder for at få medfinansiering fra EU, hvilket er interessant for Greater Copenhagen som international metropolregion.

Et krav for at søge medfinansiering fra EU er nemlig ofte, at man samarbejder på tværs og kan referere til fælles strategier og planer. Den strategiske cykelplan for Greater Copenhagen kan være en hjælp til at efterleve disse krav og sikre fremtidige finansieringsmuligheder.

EU-medfinansiering

Der er følgende eksempler på muligheder for EU-medfinansiering:

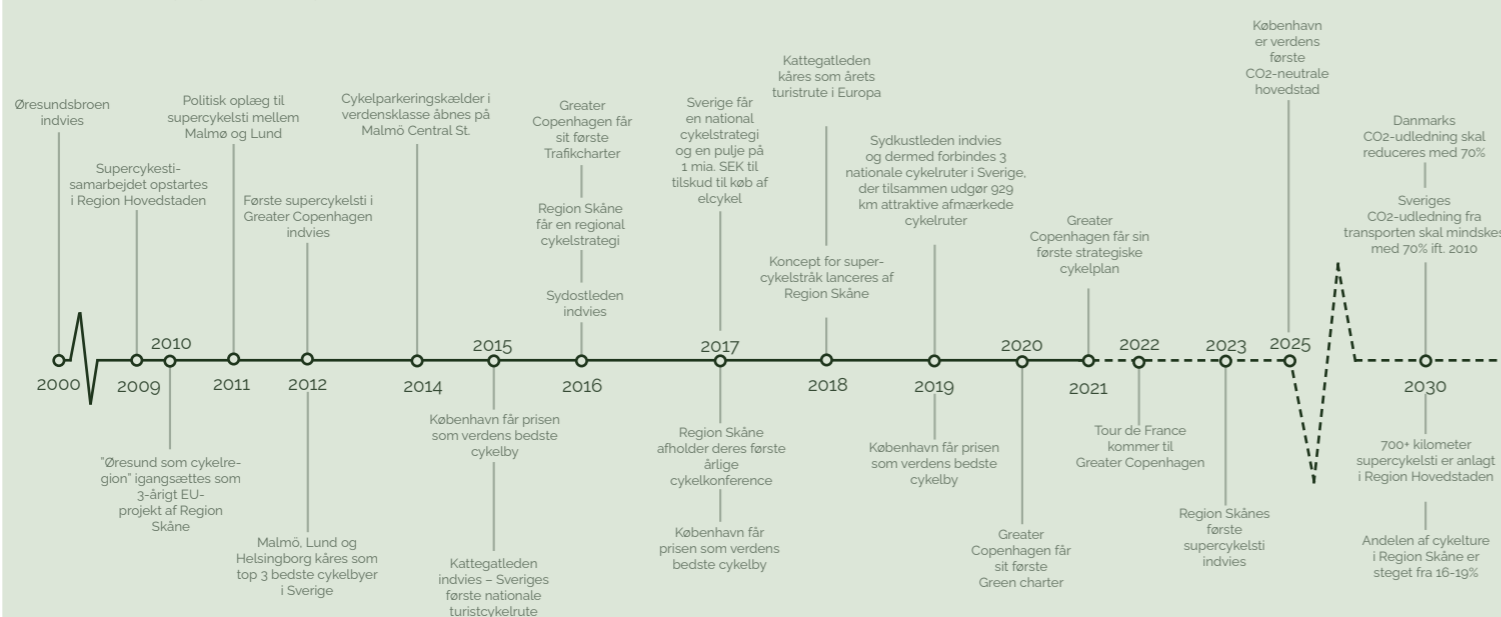
Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak 2021-2027 (Interreg ØKS): Denne fond har fire fokusområder: innovation, grøn økonomi, transport og beskæftigelse. Den støtter bl.a. projekter som har fokus på at udvikle bæredygtig, klimavenlig, intelligent og intermodal national, regional og lokal mobilitet, herunder forbedre adgangen til TEN-T samt grænseoverskridende mobilitet. Interreg ØKS 2021-2027 er særligt interessant for denne plan.

Recovery and Resilience Fund: Formålet med denne fond er at give støtte til EU-lande til at komme ud af den økonomiske krise forårsaget af coronapandemien. Mindst 37% af fonden skal bruges på at fremme klimaløsninger. Fondens har samtidig særligt fokus på bæredygtig og smart mobilitet og bæredygtig turisme, hvor cyklen spiller en stor rolle. Denne fond bliver udmøntet nationalt. I Sverige og Danmark er det hhv. Finansdepartementet og Finansministeriet, der er ansvarlige for udmøntningen.

European Regional Development Fund (ERDF): Denne fond har til formål at understøtte regional udvikling på flere parametre. F.eks. erhvervsfremme og turisme. Her kan cyklen spille en rolle. ERDF bliver udmøntet nationalt. I Sverige og Danmark er det hhv. Tillväxtverket og Erhvervsstyrelsen, der er ansvarlige for udmøntningen.

Horizon Europe 2021-2027: Horizon Europe er et af EU's vigtigste finansieringsprogrammer og har fokus på at fremme forskning og innovation. Et af programmets undertemaer, hvor det er relevant at søge om finansiering af cykelprojekter, er Climate, Energy and Mobility. Der gives både tilskud til forskning, innovation, test- og pilotforsøg og projekter med koordinerings-, informations- og netværksaktiviteter m.m.

Figur 2: Tidslinje over milepæle på cykelområdet i Greater Copenhagen siden Øresundsbroens indvielse i 2000.






Cykelplanens opbygning

Planens indhold er blevet til på baggrund af en potentialeanalyse udarbejdet af Rambøll¹ og af input fra aktører og eksperter fra forskellige fagområder i Greater Copenhagen. De har udpeget og kvalificeret relevante tværregionale cykelindsatser med udgangspunkt i fire temaer: Viden, Rekreativ cykling og cykelturisme, Pendling og Kombinationsrejser.

Cykelplanen er inddelt i to centrale afsnit, som fra hver deres perspektiv belyser potentialer og mulige indsatser, hvor cyklen både kan være vækstgenerator for Greater Copenhagen og samtidig understøtte og styrke sammenhængen i metropolregionens transportsystem.

Under hvert afsnit listes en række forslag til indsatser, som bør prioriteres for at fremme cykling bredt i hele Greater Copenhagen metropolregionen. Indsatserne er handlingsorienterede og beskriver forslag til, hvad der skal gøres, hvordan det skal gøres, og hvem der skal gøre det.

Indsatserne kan sikre Greater Copenhagen pladsen som førende cykelmetropolregion – og med et højt ambitionsniveau gøre den til verdens bedste.



Se hvem der har
bidraget til pla-
nen i afsnittet
Tak til

¹ For at afdække potentialet for cykelfremme i Greater Copenhagen metropolregionen har Rambøll udarbejdet en potentialeanalyse. Størstedelen af handlingsplanens tal stammer herfra og rapporten kan findes som bilag.



CYKLENSOM VÄXSTGENERATOR

Cyklen som vækstgenerator

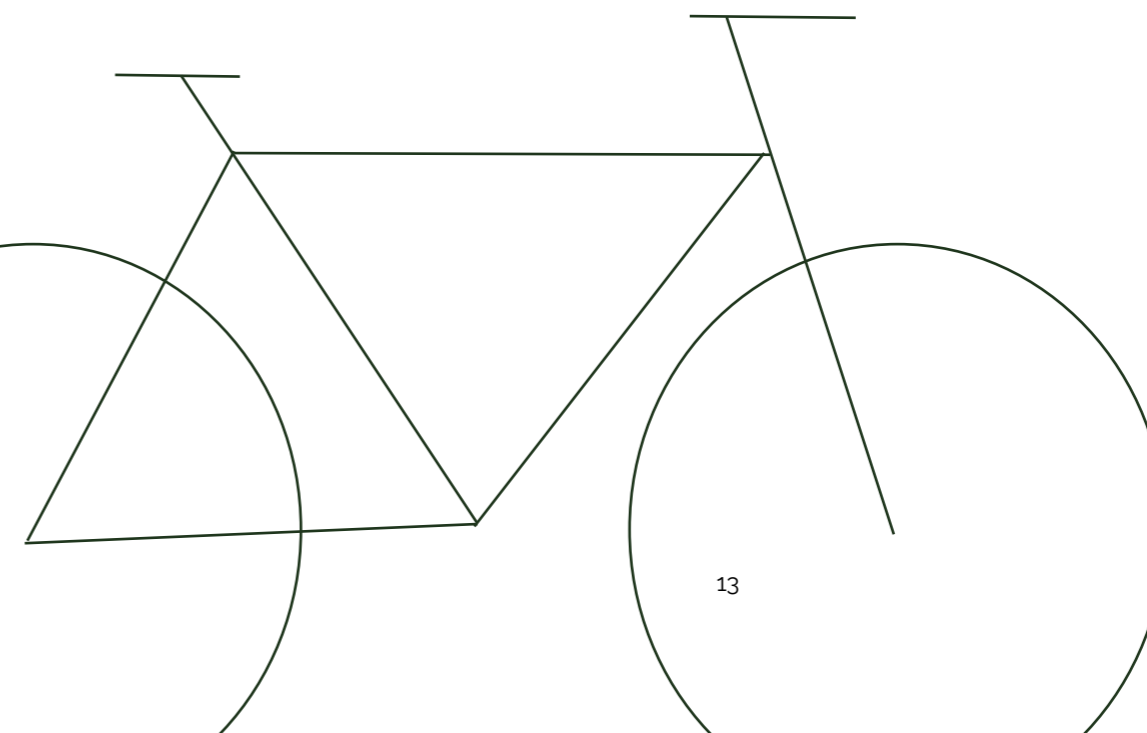
Greater Copenhagen som grøn cykeldestination og hotspot for cykel-knowhow

Netop nu er interessen for cykeludvikling og efterspørgslen på kvalificeret cykelerfaring og -knowhow stigende. Samtidig har cyklen som transportmiddel både til hverdag, i fritiden og på ferie fået en renæssance efter coronapandemiens globale ændringer i vores transportadfærd. Det skaber både et momentum for at fastsætte nogle fælles mål for cykeludviklingen og for at udnytte vækstpotentialet for Greater Copenhagen som cykelmetropolregion.

Greater Copenhagen har cykelbyer i verdensklasse, smukke og varierede landskaber og historiske og moderne kultur- og naturattraktioner. Sammen med den unikke cykelkultur og -infrastruktur er metropolregionen den ideelle cykeldestination, både for et grønt og sundt hverdagsliv og for aktive oplevelsesferier. Samtidig huser metropolregionen en lang række universiteter og vidensinstitutioner, der i international optik udgør en stærk vidensklynge indenfor cykel-knowhow. En knowhow som både kan bidrage til udviklingen af Greater Copenhagens egen cykelkultur og øge eksportpotentialet indenfor rådgivning og produktudvikling.

Den enestående cykelkultur i Greater Copenhagen kan ved fælles målsætning og indsats være med til at styrke regionens internationale image som grøn og innovativ metropol, som kan tiltrække virksomheder, turister og innovative kræfter til regionen og bidrage til øget ekspertiseeksport.

Følgende indsatser beskriver, hvordan aktører på tværs af sundet med fordel kan samarbejde om målrettet markedsføring, vidensnetværk og målsætninger på cykelområdet, der kan udvikle Greater Copenhagen til international cykeldestination og et hotspot for cykel-knowhow.



Indsats 1

Greater Copenhagen som verdenskendt cykeldestination

Netværk for målrettet markedsføring af Greater Copenhagen metropolregionen

Interessen for en fysisk aktiv hverdag og aktive, klimavenlige ferier har været stigende de seneste år, og cyklen har generelt fået en større rolle i hverdagslivets aktiviteter og oplevelser. I forlængelse af denne tendens har Greater Copenhagen en unik mulighed for at brande og markedsføre sig som en grøn cykel(turist)destination.

Der er mulighed for at tiltrække både de, der ønsker en aktiv hverdag og fritid, men også de turister, der udnytter cyklens oplevelsespotentiale på dagsture eller længere cykelferier. Ved at markedsføre Greater Copenhagen som én cykeldestination vil det tiltrække en bred vifte af brugere og styrke metropolens grønne image.

Handlingsforslag

Der bør etableres netværk om målgruppeorienteret markedsføring. Cykelturister er ikke en homogen målgruppe og har forskellige behov og krav til deres oplevelse. Det kan være i forhold til dags- eller flerdagesture, overnatningsmuligheder, turafstande, muligheder for transport af bagage eller behov for elcykel, mountainbike, ladcykel, racercykel eller turcykel. I netværkene kan der f.eks. udvikles markedsføringsindsatser med målrettet kommunikation og formidling af turistdestinationer, -attraktioner og -aktiviteter, der er tilpasset de forskellige målgruppers behov. Markedsføringsindsatserne kan også tage udgangspunkt i rekreative cykelruter som EuroVelo-ruterne (se indsats 6).

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

- Dansk Cykelturisme, CykelFrämjandet og Dansk Kyst- og Naturturisme: Bør facilitere og koordinere netværket.

SAMARBEJDSPARTNERE:

- Turisme organisationer som f.eks. Wonderful Copenhagen, Tourism in Skåne AB: Bør bidrage med relevant viden og kampagner.
- Region Skåne og Region Halland: Bør bidrage med relevant viden.

REFERENCEGRUPPE:

- Handelskammaren, Dansk Industri, Dansk Erhverv, brancheforeninger som f.eks. HORESTA og Naturturismföretagarna, målgruppespecifikke cykelaktivitetsvirksomheder som f.eks. MTB-tours.



I Region Sjælland er der også målt en stigning i cykeltrafikken i 2019-2020 på Lolland Dige, på trods af langt færre udenlandske besøgende som følge af coronapandemien.



Figur 3: Kort over effekt af stigning i cykelturismen i Europa.

Indsats 2

Greater Copenhagen Cycling Cluster

Klyngenetværk for cykelviden

Cykelforskning er et underudviklet felt i transportforskningen, og efterspørgslen på mere viden stiger i takt med, at cyklismen boomer verden over som følge af trængsels-, klima- og sundhedsudfordringerne.

Med de mange cyklister i regionen er Greater Copenhagen både en enestående showcase for udlandet og et unikt demografisk og geografisk område for cykelforskning og -innovation. Det er et godt udgangspunkt for at styrke cykelviden.

Allerede i dag har en lang række af metropolregionens forsknings- og vidensinstitutioner fokus på cykling, men potentialet er langt større. Ved at fremme flere forsknings- og udviklings-samarbejder kan universiteterne og vidensinstitutionerne få en international førerposition inden for cykel-knowhow.

Handlingsforslag

Der bør opstartes et klyngenetværk mellem universiteterne i Greater Copenhagen med fokus på at styrke samarbejdet og videndelingen imellem institutionerne.

Med sin tværnationale ekspertise bør netværket ligeledes styrke dialogen og samarbejdet med planlæggere, NGO'er og erhverv gennem bedre videndeling og formidling af cykel forskning og best practice løsninger indenfor cykelplanlægning, samt udvikling- og eksport af cykelløsninger.

Aktiviteter i netværket kan skaleres alt efter ressourcer og ambitioner men kan f.eks. indebære: Halvårlige møder, hvor nyeste forskning og viden præsenteres, en platform, hvor udenlandske interessenter kan finde frem til klyngenetværkets eksperter indenfor de forskellige cykelområder, en 'opgavebørs', hvor planlæggere og erhverv kan pitche problemstillinger, som studerende fra universiteterne kan bruge som case i deres projektopgaver.

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

- Danmarks Tekniske Universitet, Aalborg Universitet København og Statens väg- og transportforskningsinstitut (VTI): Bør tage initiativ til og koordinere netværket.

SAMARBEJDSPARTNERE:

- IT Universitetet, Lunds Universitet, Københavns Universitet, Malmö Universitet, Roskilde Universitet, Copenhagen Business School, Högskolan i Halmstad: Bør deltage i netværket.

REFERENCEGRUPPE:

- Svenske Cykelstæder, Det kommunale Cykelfagråd, Cyklistforbundet, Cykelfrämjandet, Den Danske Cykelambassade, rådgivnings- og produktudviklingsvirksomheder samt cykelplanlæggere i metropolregionen, Greater Copenhagen regioner, Vejdirektoratet og Trafikverket, Handelskammaren, Dansk Industri, Dansk Erhverv m.fl. kan også være relevante deltagere i netværket.

VIDSTE DU AT?

I Amsterdam er der etableret et Urban Cycling Institute, som udelukkende laver forskning indenfor cykelområdet, og som sætter Holland på verdenskortet for cykel-knowhow. Hver sommer rejser planlæggere og rådgivere til Amsterdam for at videreuddanne sig i én af verdens bedste cykelbyer.

Indsats 3

Målsætning og monitorering

Fælles mål om 20% øget cykling og cykelpendling i 2030

Hvis Greater Copenhagen ønsker at blive verdens bedste cykelmetropolregion, er det vigtigt med fælles visionære og målbare cykelmål. Både for at løfte niveauet for hele metropolregionen og for at hjælpe kommunerne med at sætte lokale mål. Potentialeanalysen har vist, at der er et potentiale for en 100% stigning i cykelpendlingen, hvorfor man med fordel kan indføre et mål for en minimumsstigning på 20% i cykeltrafikken frem mod 2030. Dette mål kan overføres til kommuner og regioner med både høj og lav cykeltrafik, da der er tale om en stigning på 20% uagtet andelen af cykelture i dag.

Det samme gælder på regionalt niveau. Region Skåne har et mål om at øge deres cykelandel fra 16 til 19%, hvilket cirka svarer til en 20% stigning, og Danske Regioner har vedtaget et fælles mål om 20% stigning i alle regioner i Danmark herunder Region Sjælland og Region Hovedstaden. Derudover er cykelandelen i Region Hovedstaden steget fra 29 til 34 % fra 2009 til 2018 svarende til en stigning på 17 %. Uanset hvilken cykelandel kommunerne eller regionerne har i dag, vil en 20 % stigning være en ambitiøs men også mulig målsætning på tværs af metropolregionen.

I Greater Copenhagen har nogle kommuner allerede deres egne visionære mål, mens andre kommuner gerne vil lægge sig op ad et fælles ambitiøst mål for cykelfremme i metropolregionen.

Handlingsforslag

Der bør vedtages et fælles mål, som kommuner kan indarbejde i deres cykelstrategier, kommuneplaner og øvrigt plangrundlag. Der foreslås 20%. Der bør løbende følges op på udviklingen, f.eks. hvert 2. år.

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

- Greater Copenhagen's Bestyrelse: Bør vedtage et fælles mål for Greater Copenhagen.
- Greater Copenhagen's regioner: Bør løbende følge udviklingen ift. om målet bliver nået.

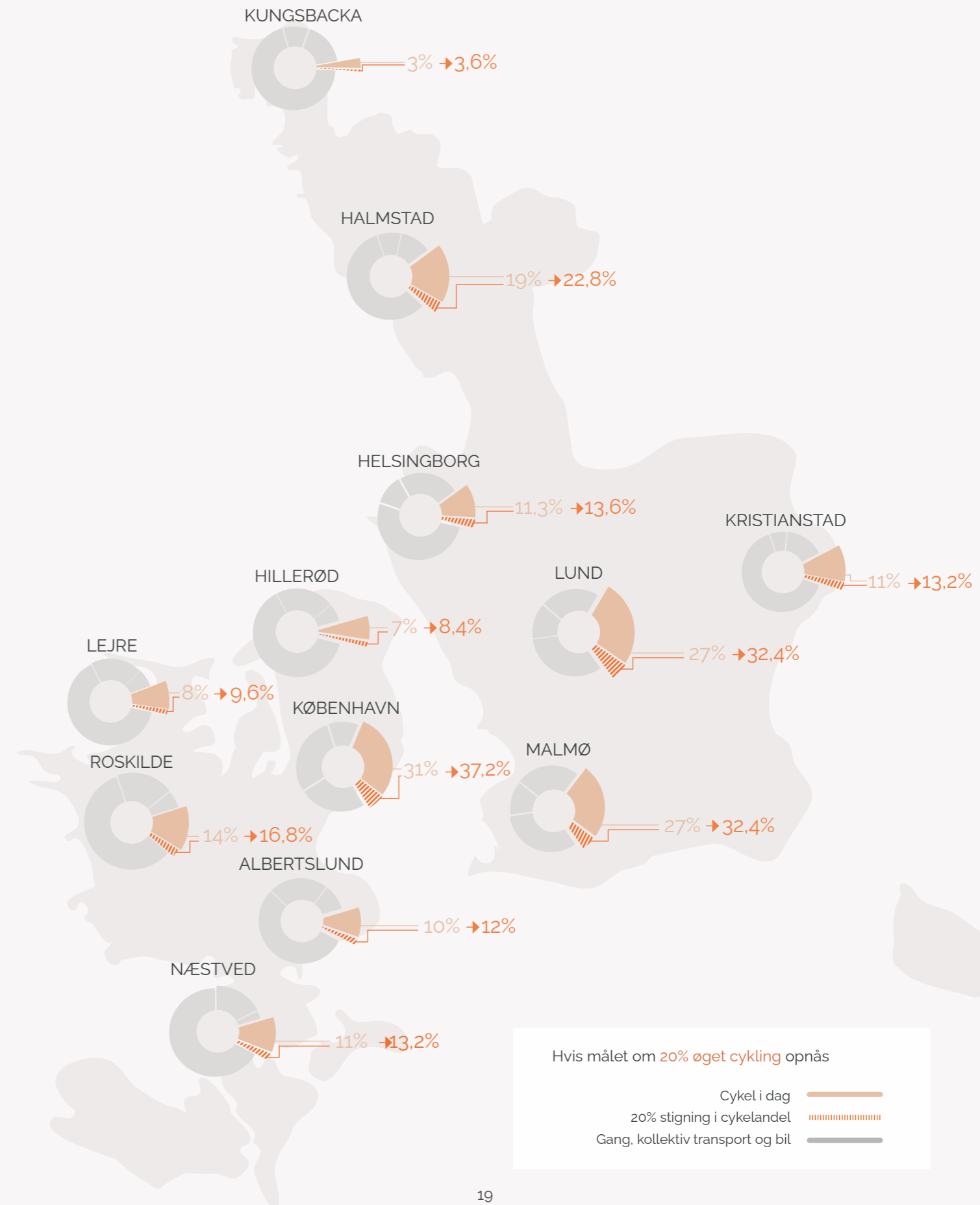
SAMARBEJDSPARTNERE:

- Kommuner: Har mulighed for at indarbejde målsætningen i egne cykelstrategier, kommuneplaner og øvrigt plangrundlag.

VIDSTE DU AT?

I Holland, som kalder sig verdens bedste cykelland, er der sat en national målsætning om at øge antallet af cyklede kilometer med 20% i 2027 sammenlignet med 2017.

Figur 4: Eksempler på 20% stigning i cykeltrafik i forskellige kommuner i Greater Copenhagen. Eksemplerne er baseret på regionale og kommunale rejse- og transportvaneundersøgelser.





CYKLENI I DET SAMMENHÆNGENDE TRANSPORTSYSTEM

Cyklen i det sammenhængende transportsystem

Effektive pendlerforbindelser, attraktive rekreative ruter og sømløse skift

Om det er hele turen til arbejde, turen til toget, turen med færgen, turen i skoven eller turen på ferie, så er cyklen en afgørende brik, der er med til at skabe sammenhæng i Greater Copenhagens transportsystem. Skal en mere tidssvarende og effektiv infrastruktur sikre et velintegreret arbejdsmarked, der er kendetegnet ved bæredygtig vækst og grøn innovation, bør cykling spille en endnu vigtigere rolle.

Selvom hver 5. tur er på cykel i Greater Copenhagen metropolregionen, er der potentiale til at få langt flere til at vælge cyklen. I disse år opleves et kraftigt stigende salg af elcykler, og med forbedrede regionale cykelforbindelser og koblinger til den kollektive transport kan både rækkevidden og brugen af cyklen øges, hvilket vil kunne få mærkbare positive konsekvenser for hele metropolregionen.

F.eks. ville antallet af bilpendlerture kunne reduceres med over en tredjedel, hvis alle, der

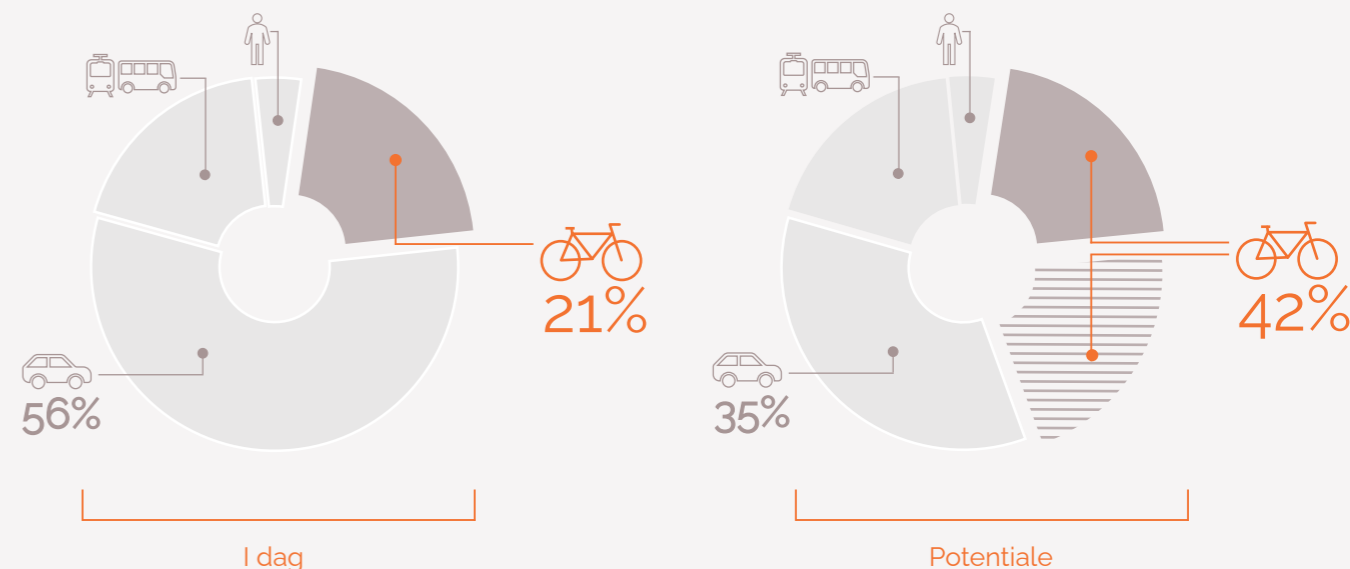
kunne nå deres arbejde indenfor en halv time på cykel, faktisk valgte cyklen. Det vil frigive plads på vejene særligt i myldretiden, mindske CO₂-udledningen og øge folkesundheden markant.

Også inden for rekreativ cykling og turisme findes store uudnyttede potentialer. Skal vi f.eks. cykle lige så meget som hollænderne i fritiden, ville vi cykle tre gange så meget.

Det gode samspil og de genkendelige ensartede løsninger er afgørende, hvis kombinationsrejsen og den længere cykeltur skal blive det mest attraktive transportvalg for flere. Derfor beskriver følgende initiativer, hvordan aktører på tværs af metropolregionen med fordel kan indgå i samarbejder om vigtige regionale forbindelser, både fysiske og digitale, der understøtter mere effektive pendlerforbindelser, attraktive rekreative ruter og sømløse skift på de store kollektive transportknudepunkter.



Potentiale for overflytning fra bil til cykel på ture til arbejde og uddannelse

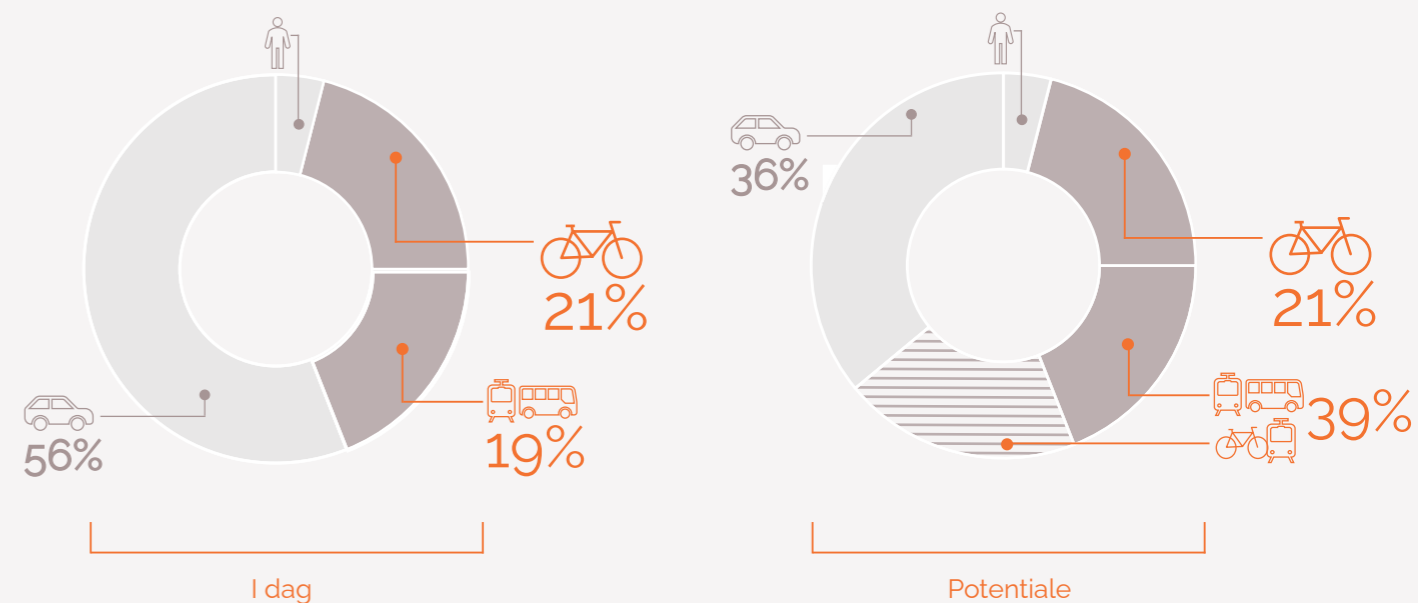


Grafen viser effekterne af, hvis alle bilpendlere, der kunne cykle deres tur til eller fra arbejde på under 30 minutter, på alm. cykel eller elcykel, tog cyklen i stedet for bilen.

Det vil medføre:



Potentiale for overflytning fra bil til cykel og kollektiv på ture til arbejde og uddannelse



Grafen viser effekterne af, hvis bilister med under to kilometer til en station i begge ender af pendlerrejsen tog cykel og kollektiv transport i stedet for bilen.

Det vil medføre:



Indsats 4

Udpegning af strategisk vigtige forbindelser

For regionale cykelforbindelser og kollektive transportknudepunkter

Forbedrede cykelforbindelser kan sikre en styrket sammenhæng i Greater Copenhagens transportsystem og disse bør udpeges for at optimere cykelfremme i regionen. Det gælder både udpegning af strategiske regionale cykelnetværk og kollektive transportknudepunkter.

Ved udpegningen af disse bør der tages højde for potentialer ved og sammenspillet med inter-regionale transportkorridorer, rekreative ruter, regionale pendlerforbindelser og sammenspillet med den kollektive transport.

Handlingsforslag

De strategisk vigtige regionale cykelforbindelser som TEN-T-netværk (se indsats 5), EuroVelo-ruter (se indsats 6) og supercykelsti-ruter (se indsats 7) og kollektive transportknudepunkter bør udpeges.

Udpegningen bør ske på baggrund af en potentialekortlægning. Til at lave potentialekortlægningen kan der f.eks. inddrages data om pendlerstrømme, rejsetid med tog, bus, cykel, bil og gang, arbejdspladser, destinationer, cykelstiinfrastruktur og demografi.

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

- Greater Copenhagens Trafikchartergruppe eller Greater Copenhagens regioner: Bør tage det koordinerende ansvar for potentialevurderingerne og udpege de strategisk vigtigste forbindelser.

SAMARBEJDSPARTNERE:

- Kommuner: Kan stille relevant data til rådighed.
- Skånetrafiken, Movia, DSB, Metroselskabet: Kan stille relevant data til rådighed.
- Greater Copenhagen Cycling Cluster (se indsats 2): Kan hjælpe med at udarbejde potentialevurdering på baggrund af data.

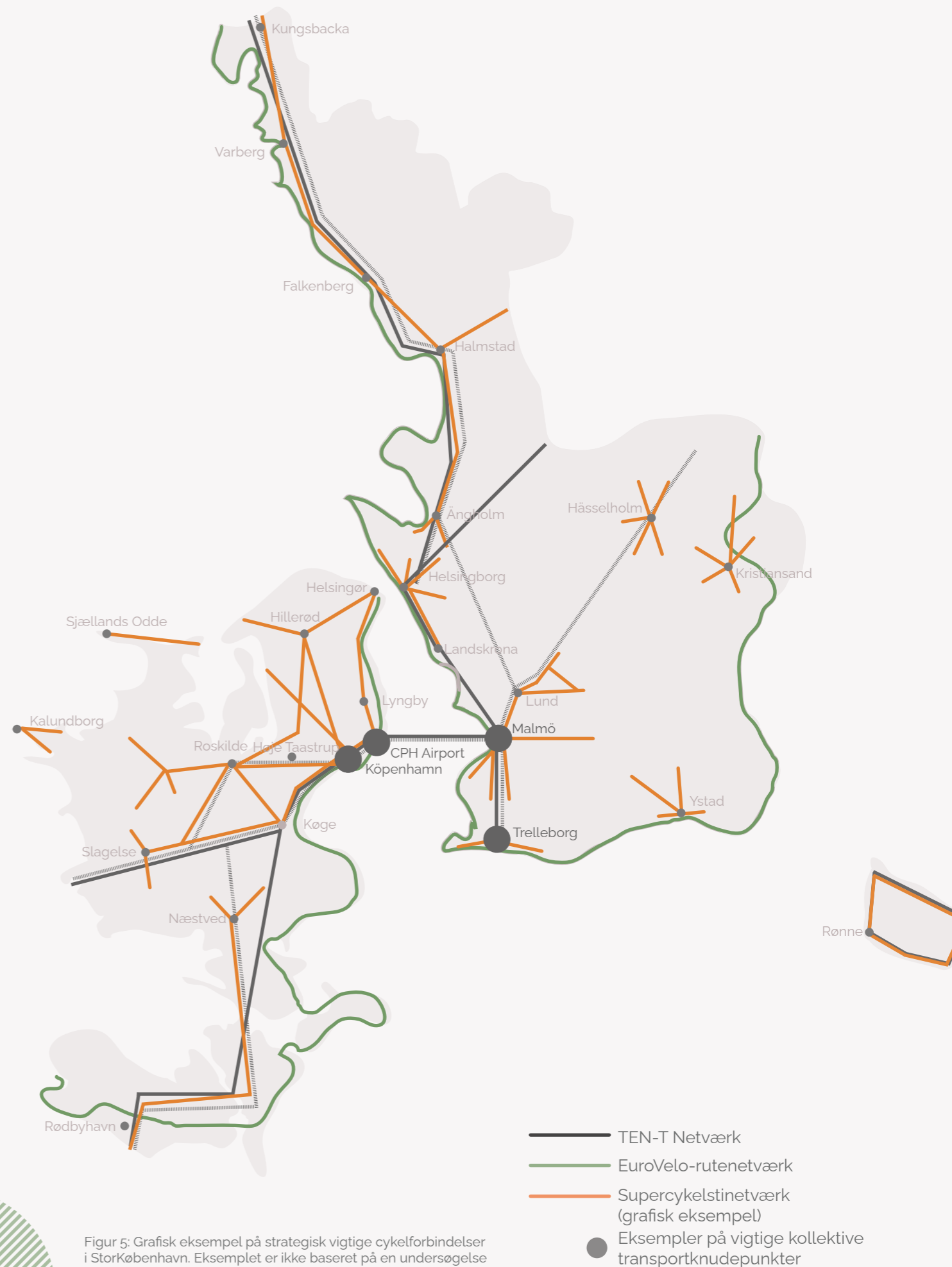
REFERENCEGRUPPE:

- Vejdirektoratet og Trafikverket

VIDSTE DU AT?

Der løber to EuroVelo-ruter igennem Greater Copenhagen – EuroVelo 7 og EuroVelo 10.

Der er allerede i dag en vision for et supercykelstinet på 1200 kilometer i Greater Copenhagen. I Region Skåne er der planlagte supercykelstier på i alt 376 kilometer, og i Region Hovedstaden er der et samlet visionsnet på over 850 kilometer supercykelsti.



Figur 5: Grafisk eksempel på strategisk vigtige cykelforbindelser i StorKøbenhavn. Eksemplet er ikke baseret på en undersøgelse af potentialer.

Indsats 5

Cykelforbindelser i det Transeuropæiske transportnet (TEN-T)

Integrering af cykelinfrastruktur i TEN-Ts motorvejs-, bane-, bro- og tunnelforbindelse

De interregionale TEN-T-korridorer kan være vigtige højklassede forbindelsesmuligheder for aktiv transport. F.eks. er supercykelstier langs TEN-T-banestrækninger blevet anlagt med stor succes i flere europæiske lande. Derfor bør cykelinfrastruktur også integreres i Greater Copen-

hagens TEN-T-netværk, for at understøtte mere effektive pendlerforbindelser attraktive rekreative ruter og sømløse skift på de store kollektive transportknudepunkter.

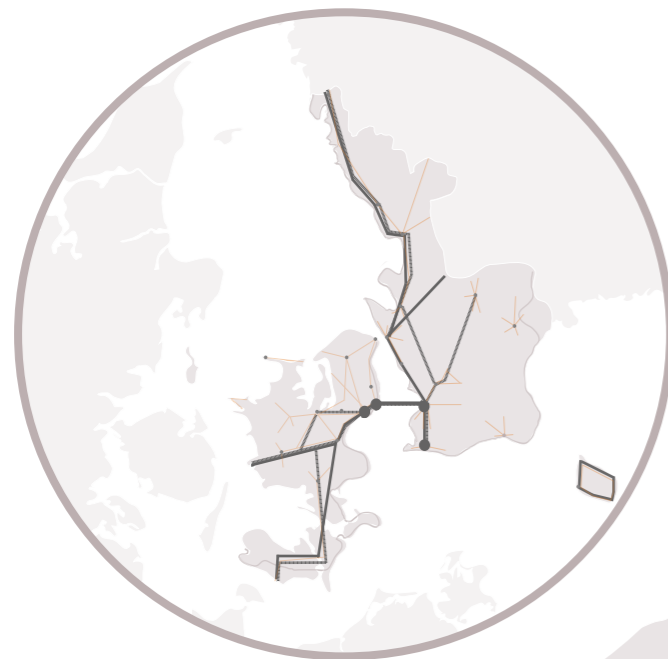
Handlingsforslag

På baggrund af udpegningen af de strategisk vigtige cykelforbindelser, der kan integreres i TEN-T-netværket (se indsats 4), bør der udarbejdes projektforslag og ansøges om midler til etablering af cykelinfrastrukturprojekter langs TEN-T-netværket i Greater Copenhagen. Projektforslagene kan med fordel indgå i Greater Copenhagen Trafikcharter.

Hvis der i den forventede europæiske revision af TEN-T i 2023 arbejdes for, at Helsingør-Helsingborgforbindelsen integreres i netværket, bør en cykelforbindelse undersøges nærmere i sammenhæng med en mulig tunnelforbindelse.

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

- Greater Copenhagen Trafikchartergruppe eller Greater Copenhagen regioner: Bør koordinere projektforslagsindsatsen og undersøge ansøgningsmuligheder.
- Vejdirektoratet, Trafikverket og kommunerne: Bør som vejmyndighed anlægge projekterne.



TEN-T-netværk



Cykelbroen Muiderfietbrug nær Amsterdam, Holland, blev etableret som en del af et TEN-T reetableringsprojekt.



Banebroen over Waal floden i Nijmegen. Både baneforbindelsen og floden er en del af TEN-T-netværket.



Eksempel på cykelforbindelse langs TEN-T-broforbindelsen E6/E20 over Lagan, Sverige

VIDSTE DU AT?

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er en EU-politik, der retter sig mod implementering og udvikling af et sammenhængende europæisk netværk af veje, jernbanelinjer, indre vandveje, søtransportruter, havne, lufthavne og jernbaneterminaler.

Indsats 6

EuroVelo-ruter

Organiseret samarbejde om EuroVelo-rute 7 og 10 i Greater Copenhagen

Hvis Greater Copenhagen som grøn cykeldestination skal fremmes, er der behov for at arbejde strategisk sammen på tværs af hele metropolregionen omkring infrastruktur, der fremmer oplevelsespotentialet ved cyklen. Rekreative cykelruter understøtter både hverdagscykling, fritidscykling og cykelturisme og er med til at styrke Greater Copenhagen som grøn cykeldestination.

dighederne er organiseret forskelligt i Danmark og Sverige. Men igennem Greater Copenhagen løber to europæiske rekreative cykelruter; EuroVelo-rute 7 og EuroVelo-rute 10. Begge ruter er gode og oplagte cases til at fremme samarbejdet om rekreativ cykling og oplevelsescykling i metropolregionen. I Danmark er Dansk Cykelturisme officiel EuroVelo-koordinator. Der er endnu ikke en officiel koordinator i Sverige.

Der er i dag mange aktører, der beskæftiger sig med rekreativ cykling og cykelturisme, og myn-

Handlingsforslag

Der bør oprettes et organiseret samarbejde om EuroVelo-ruterne på begge sider af sundet. Samarbejdet kan f.eks. stå for at udvikle fælles koncepter for wayfinding og skiltning og udarbejde guidelines til vejmyndighederne for at sikre en ensartet planlægning og standard.

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

- Cykelfrämjandet: Bør oprette en organisering, der har ansvaret for EuroVelo-ruterne i Sverige. Denne organisering bør sammen med Dansk Cykelturisme koordinere og facilitere samarbejdet.
- Dansk Cykelturisme: Bør koordinere og facilitere samarbejdet sammen med den svenske koordinator.

SAMARBEJDSPARTNERE:

- Trafikverket, Vejdirektoratet og kommuner: Bør deltage i samarbejdet som vejmyndighed.

REFERENCEGRUPPE:

- Dansk Kyst- og Naturturisme, Region Skåne, Region Halland, Tourism in Skåne AB, Wonderful Copenhagen, Dansk Erhverv, Dansk Industri og Handelskammaren.

— EuroVelo-rutenetværk



Kattegatleden som er en del af EuroVelo-rute 7 i Region Skåne og Region Halland, blev kåret som årets cykelrute i Europa i 2018. Ruten har oplevet en stigning i cykeltrafikken på 57% fra 2017-2019.

VIDSTE DU AT?

EuroVelo er det europæiske cykelrutenetværk. EuroVelo integrerer eksisterende og planlagte nationale og regionale cykelruter i et enkelt europæisk net. EuroVelo-netværket består af 17 ruter på tværs af Europa, i alt over 90.000 km. Inspiration til opstart af samarbejde kan findes på www.pro.eurovelo.com

Indsats 7

Supercykelstiruter

Organiseret samarbejde om regionale pendlerforbindelser i Greater Copenhagen

I dag bliver 21% af alle pendlerture i Greater Copenhagen foretaget på cykel. Hvis Greater Copenhagen vil skabe et velintegreret arbejdsmarked med et sammenhængende transportsystem, spiller cyklen en vigtig rolle. Den regionale cykelinfrastruktur i regionen bør optimeres for at fremme cykling på alle dele af pendlerturen – både hvis det gælder hele turen til arbejde eller turen til toget eller færgen på cykel.

Derfor bør der udpeges supercykelstinetværk i hele Greater Copenhagen (se indsats 4). I både Region Skåne og Region Hovedstaden er der i dag etableret samarbejder om regionale supercykelstinetværk mellem kommuner og regioner. Det kan med fordel også etableres i Region Sjælland og Region Halland.

Handlingsforslag

Der bør organiseres samarbejder omkring regionale cykelpendlerforbindelser i Region Sjælland og Region Halland. På baggrund af de udpegede strategisk vigtige forbindelser (se indsats 4) bør regioner og kommuner samarbejde om at etablere supercykelstier og udarbejde fælles koncepter f.eks. for wayfinding og kommunikation.

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

- Region Sjælland og Region Halland: Bør oprette organiserede samarbejder omkring regionale cykelpendlerstier og støtte kommunerne i etableringsarbejdet.

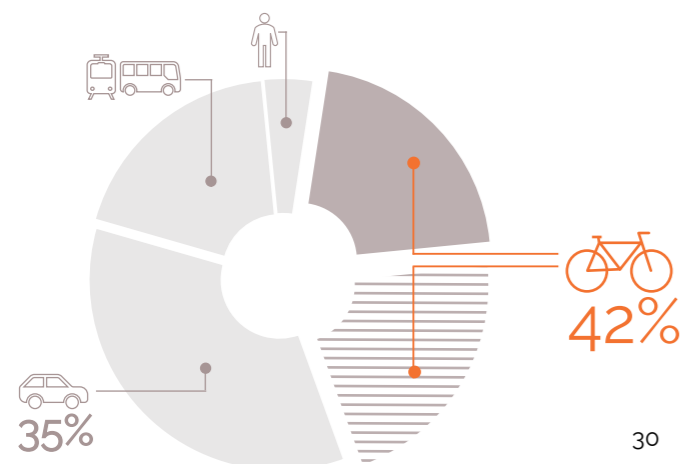
SAMARBEJDSPARTNERE:

- Kommuner: Bør etablere supercykelstier.
- Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden og Samarbejdet om Supercykelstråk i Region Skåne: Bør hjælpe med videndeling og sparring.

REFERENCEGRUPPE:

- Vejdirektoratet og Trafikverket.

Potentiale for overflytning fra bil til cykel på ture til arbejde og uddannelse



Supercykelstinetværk (Grafisk eksempel)



VIDSTE DU AT?

Supercykelstier er højklasede regionale pendlerforbindelser, som skaber mulighed for at vælge cyklen til arbejde på længere distancer.

Samarbejdet om Supercykelstråk i Region Skåne lancerede i 2019 koncept for Supercykelstråk. Samarbejdet koordineres af Region Skåne.

Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden startede i 2009. Samarbejdet koordineres af et sekretariat, som hovedsageligt er finansieret af Region Hovedstaden.

Indsats 8

Bedre integration af cykling i MaaS-løsninger

Cyklen skal integreres i Mobility as a Service-løsninger

En vigtig del af Greater Copenhagens sammenhængende transportsystem er udviklingen af fælles MaaS-løsninger. Greater Copenhagen har en ambition om, at det skal være lige så naturligt for en person bosat i Halmstad at søge job i Hillerød, som det er at søge job i Helsingborg. Her spiller let tilgængelig information og en nem rejse en væsentlig rolle. Digitale informationsløsninger er med til at skabe sammenhæng i metropolregionen og for at sikre integration af "the last mile"-løsninger, bør cykelinformation indtænkes i MaaS-løsninger på tværs af Øresund.

Særligt er den kombinerede tur med cykel og kollektiv transport oftest en regional eller inter-regional tur. Her kan f.eks. digital information om mulighed for eller billetpris for cykelmedtagning i kollektiv transport og ens information om cykelparkeringsmuligheder ved knudepunkter være med til at understøtte mulighederne for kombinationsrejser.

Handlingsforslag

For at få cyklen bedre integreret i MaaS-løsninger er det vigtigt, at den relevante information er tilgængelig på de eksisterende platforme som f.eks. Rejseplaneren og Rejseplanen. Når der arbejdes med et sammenhængende system til kollektiv transport, billetsystemer og trafikinformation bør følgende delelementer derfor indarbejdes:

- Regler for cykelmedtagning i busser og tog
- Priser for cykelmedtagning i busser og tog
- Information om cykelparkeringsmuligheder ved kollektive transportknudepunkter
- Cykelinfrastruktur i forbindelse med kollektive transportknudepunkter

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

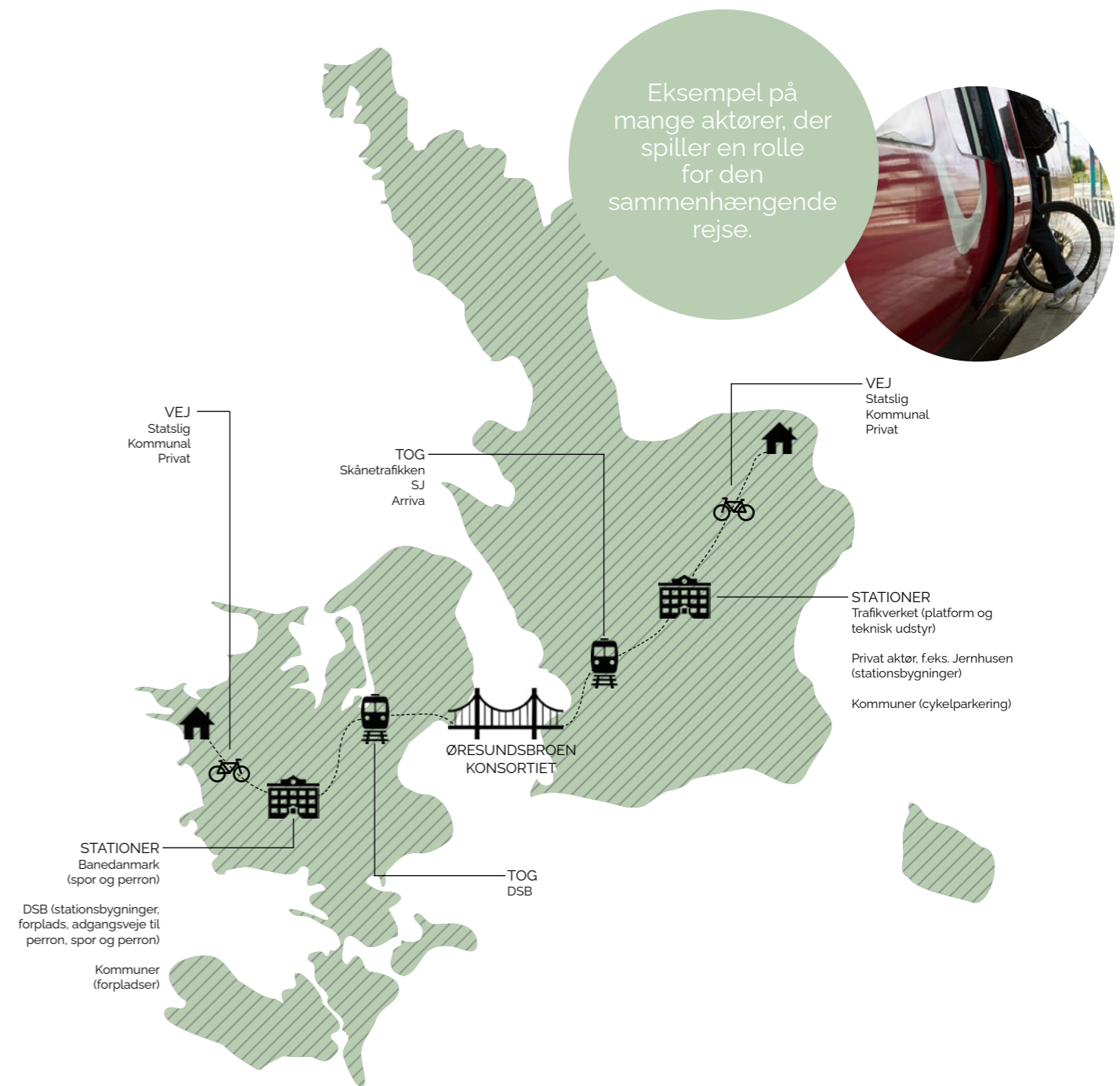
- Greater Copenhagens Trafikcharter: Bør sikre, at cyklen bliver tænkt med i projekter om et sammenhængende system til kollektiv transport, billetsystemer og trafikinformation.
- Greater Copenhagens regioner: Bør påtage sig den koordinerende rolle og indsamle og opdatere information fra relevante aktører.

SAMARBEJDSPARTNERE:

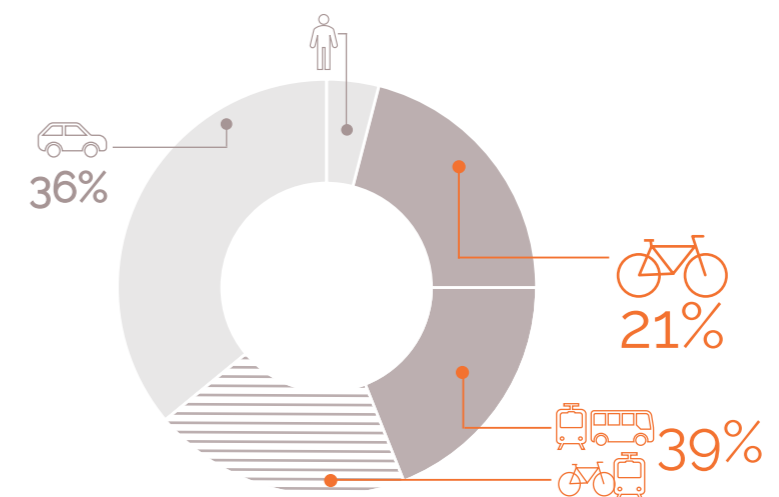
- Rejseplaneren og Rejseplanen: Bør integrere information i deres serviceplatforme.

REFERENCEGRUPPE:

- Skånetrafikken, Movia, DSB, Metroselskabet og kommuner.



Potentiale for overflytning fra bil til cykel og kollektiv på ture til arbejde og uddannelse



Indsats 9

Cykelparkering ved kollektive transportknudepunkter

Anbefalinger til retningslinjer for cykelparkering

Greater Copenhagen har et ønske om at skabe et mere velintegreret arbejdsmarked og et sammenhængende transportsystem i metropolregionen. Den kollektive transport står for 19% af pendlerturene i regionen. Den andel har potentiale til at blive fordoblet ved at fremme kombinationsrejser. For at fremme kombinationsrejser bør man fokusere på sømløse rejser på de store kollektive transportknudepunkter.

Her er gode, sikre, nemt tilgængelige og let genkendelige løsninger i skiftet mellem cykel og kollektiv transport på tværs af hele metropolregionen afgørende. Et vigtigt element i at skabe genkendelige løsninger på tværs af Greater Copenhagen er udformningen af cykelparkering.

Handlingsforslag

Der bør udarbejdes fælles retningslinjer for etablering og opgradering af cykelparkering ved strategisk vigtige kollektive transportknudepunkter (se indsats 4).

Retningslinjerne bør differentieres alt efter eksempelvis type af geografi og kollektiv transportform m.m. De skal være så klare og brugervenlige som muligt og en reel hjælp til både trafikskaber, kommuner og bygherrer, når der skal anlægges cykelparkering. Det betyder, at retningslinjerne skal give svar på spørgsmål som: Hvor mange stativer bør cykelparkeringen have i forhold til antal passagerer? Hvilken type cykler skal stativerne tage hensyn til? Hvad er anbefalingerne til aflåsning, belysning, placering osv.?

TOVHOLDER OG NÆSTE SKRIDT:

- Greater Copenhagen's Trafikchartergruppe eller Greater Copenhagen's regioner: Bør udarbejde anbefalingerne.

SAMARBEJDSPARTNERE:

- Kommuner: Bør bidrage med viden til retningslinjerne.
- Skånetrafiken, Movia, DSB, Metroselskabet: Bør bidrage med viden til retningslinjerne.

REFERENCEGRUPPE:

- Passagerpuls, Greater Copenhagen Cycling Cluster (se indsats 2).



LYNGBY STATION



© Foto Gottlieb Paludan Architects

MALMÖ CENTRALSTATION



© Foto Andreas Larsson



© Foto Andreas Larsson

UTRECHT CENTRALSTATION



© Foto CU2030.nl



© Foto Petra Appelho

De mest ambitiøse eksempler på cykelparkering i metropolregionen findes på Malmö Central St. og Lyngby St. I Holland etableres højklasset cykelparkering i konstruktion systematisk på togstationer i et samarbejde mellem staten, regioner, kommuner og trafikskaber. Nederst ses Utrecht Centraal Stations nye cykelparkeringskælder på tre etager under stationen med plads til over 12.500 cykler.

VIDSTE DU AT?

Movia har dokumenteret, at bedre cykelforhold og cykelparkering ved de regionale busstoppesteder øger antallet af passagerer med op til 19%.

En fjerdedel af alle togpendlere ankommer til stationerne på cykel i Greater Copenhagen. I Holland er det halvdelen af alle togpendlere.

GREATER COPENHAGENS STRATEGISKE CYKELPLAN 2020
www.greatercph.dk

PROJEKTLEDELSE: Supercykelstisekretariatet i Region Hovedstaden.

PROJEKTPARTNERE: Region Hovedstaden og Region Skåne.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: ADFC Bicycle Travel Analysis 2020, 2020. [Link](#)
COWI: Transportøkonomiske enhedspriser for cykling, 2020. [Link](#)
Danmarks Tekniske Universitet: Transportvaneundersøgelsen - om transportens CO2 emissioner, Hjalmar Christiansen, 22-10-2020.
Danmarks Tekniske Universitet: Transportøkonomiske Enhedspriser 1.95, 2020. [Link](#)
Danmarks Tekniske Universitet: TU Kommunerapporter for Albertslund Kommune og Næstved Kommune 2017-2019, 2020.
Danmarks Tekniske Universitet: TU Kommunerapporter for Lejre Kommune, Roskilde Kommune, Københavns Kommune, Hillerød Kommune 2018-2020, 2021.
Dansk Cykelturisme: Nyhedsbrev November, 2020. [Link](#)
El Pais: Bike lanes: How cities across the world are responding to the pandemic, 6-11-2020. [Link](#)
Erhvervsstyrelsen: Regional udvikling, Om fondene. [Link](#)
European Commission: Horizon Europe, Research and innovation funding programme until 2027. [Link](#)
European Commission: The Recovery and Resilience Facility, 2021. [Link](#)
European Commission - Mobility and Transport: Det transeuropæiske transportnetværk (TEN-T), 2018. [Link](#)
European Cyclists' Federation: A two-kilometre long bicycle bridge, 08-08-2020. [Link](#)
European Cyclists' Federation: COVID-19 Cycling Measures Tracker, 2020. [Link](#)
European Cyclists' Federation: How much CO2 does Cycling really Save?, 2013. [Link](#)
European Cyclists' Federation: Integrating EuroVelo, the European cycle route network, and cycling into the TEN-T. ECF Position Paper, 2020. [Link](#)
European Cyclists' Federation: Projects, EuroVelo. [Link](#)
European Cyclists' Federation: TEN-T, EuroVelo and cycling, 18-11-2020. [Link](#)
European Cyclists' Federation: Three reasons to integrate cycling into the TEN-T network, 26-11-2018. [Link](#)
European Cyclists' Federation: Unlocking cycle investments from EU Structural Funds - ECF Guide. [Link](#)
European Parliament - Think Tank: The European Cycle Route Network EuroVelo - Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism, 2012. [Link](#)
European Regional Development Fund: Programmetts indsatsområder og mål. Interreg Öresun-Kattegat-Skagerrak, 13-10-2020. [Link](#)
European Tourism Manifesto alliance: Call for action: Accelerate social and economic recovery by investing in Sustainable Tourism Development, Tourism Manifesto, 09-02-2021. [Link](#)
EuroVelo for Professionals: New study highlights the significant economic impact of cycling in France 2020, 04-06 2020. [Link](#)
EuroVelo the European cycle route network: EuroVelo 7 Sun Route. [Link](#)
EuroVelo the European cycle route network: 10 Baltic Sea Cycle Route. [Link](#)
EuroVelo the European cycle route network: Roads and countries. [Link](#)
Fiets.nl: NBTC-NIPO Research 2014, Anderhalf miljoen Nederlanders op fietsvakantie, 11-02-2015. [Link](#)
Forbes: Ireland's Green Party Leader, A Former Bike Shop Owner, Secures 'Astonishing' Boost For Walking And Cycling, 05-06-2020. [Link](#)
Göteborgs Stad: Resvaneundersökning 2017, Västsvenska paketet, 2018. [Link](#)
Greater Copenhagen: Sammen skaber vi vækst og udvikling. [Link](#)
Greater Copenhagen: Infrastruktur - Mobilitet og tilgængelighed. [Link](#)
Luxury Bike Hotels: The upswing of cycle tourism in Italy: all the things you should know, 10-04-2019. [Link](#)
MOE, Tetraplan, Atkins: Trafikale scenarier for hovedstadsområdet. Hovedstadens Letbane, 2018. [Link](#)
Movia: Mobilitetsplan 2020, 2020. [Link](#)
NL-Times: Dutch railways want more bike parking at train stations; Public bike share struggles to meet demand, 16-6-2017. [Link](#)
Region Halland: Regional cykelplan 2020-2029, 2020. [Link](#)
Region Halland: Kattegattleden - Sammanställning av statistik Cykelräknare på Kattegattleden år 2020, 10-02-2021 [Link](#)
Region Hovedstaden: Regionalt cykelregnskab 2016, 2017. [Link](#)
Region Skåne: Cykelstrategi för Skåne, 2017. [Link](#)
Region Skåne: Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029, 2018. [Link](#)
Region Skåne: Koncept for supercykelstråk, 2019. [Link](#)
Region Skåne: Potential för hållbart resande, ArcGis. [Link](#)
Region Skåne: Resevaneundersökning 2018. [Link](#)
Region Skåne: Skånsk cykelbarhetsklassning - Metodrapport, 2021. [Link](#)
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen: Koncept for supercykelstier, 2018. [Link](#)
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen: Salget af elcykler brager derudad - og det kan ses på supercykelstierne, 2020. [Link](#)
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen: Supercykelsti cykelregnskab 2019, 2019. [Link](#)
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen: Visionsplan for supercykelstier 2017-2045. [Link](#)
Tilvækstverket: EU-program, För dig og din organisation som driver ett EU-projekt eller tänker söka stöd. [Link](#)
Tour de Force: Bicycle Agenda 2nd stage - Scale up Cycling 2017-2027, 2017. [Link](#)
Transport-, Bygnings- og Boligudvalget: Analyse af de danske jernbanestationer - udvikling, organisering og sikring af effektiv drift, 2017. [Link](#)
Transform Scotland: The Value of Cycle Tourism - Opportunities for the Scottish economy, 2013. [Link](#)
Transportministeriet: Transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe Facility (CEF), 08-03-2021. [Link](#)
Urban Cycling Institute: Bringing cycling knowledge from science to practice and back, 2020. [Link](#)
Vejdirektoratet: Cykelturismen i vækst, Årsrapport fra Ekspertgruppen for Cykelturisme, 2019. [Link](#)
Vejdirektoratet: Elcykling i Danmark, 2019. [Link](#)
Vlaanderen Fietsland: Vlaanderen Fietsland zomerrapport 2020, 22-09-2020. [Link](#)
WSP Analys & Strategi: Så resar halländingarna - Resvaneundersökning Halland 2014, 2014. [Link](#)

Forsidefoto: Sydkustleden ved Øresundsbroen © Apelöga

Tak til

Følgende aktører har været involveret i tilblivelsen af denne handlingsplan. Tusind tak for jeres deltagelse i arbejdsgrupper, indsendelse af hørings svar, deltagelse i møder samt kvalificeret og relevant sparring undervejs.

Aalborg Universitet København (DK)
Albertslund Kommune (DK)
Celis Consult (DK)
Cykelfrämjandet (SE)
Cykelfrämjandet - Malmö-Lund (SE)
Cyklistforbundet (DK)
Danmarks Tekniske Universitet (DK)
Dansk Cykelturisme (DK)
Dansk Erhverv (DK)
Dansk Industri (DK)
Destination Sjælland (DK)
DSB (DK)
European Cyclist' Federation (EU)
Greater Copenhagen projekt "Et sammenhængende transportsystem" (DK/SE)
Frederiksberg Kommune (DK)
Frederikssund Kommune (DK)
Glostrup Kommune (DK)
Guldborgsund Kommune (DK)
Helsingborg Stad (SE)
Hillerød Kommune (DK)
Högskolan i Halmstad (SE)
IT Universitetet (DK)
Jens Falk Trafik (DK)
KKR Hovedstaden (DK)
KKR Sjælland (DK)
Kristianstad Kommun (SE)
Københavns Kommune (DK)
Københavns Universitet (DK)
Landskrona Stad (SE)
Lolland Kommune (DK)
Lund Kommun (SE)
Lunds Universitet (SE)
Malmö Stad (SE)
Movia (DK)
MTB Skåne (SE)
MTB-tours (DK)
Nordisk Minister Råd (DK/FI/FO/NO/SE)
Passagerpuls (DK)
Region Halland (SE)
Region Hovedstaden (DK)
Region Skåne (SE)
Region Sjælland (DK)
Rødovre Kommune (DK)
Roskilde Kommune (DK)
Skånetrafiken (SE)
Simrishamn Kommun (SE)
Supercykelstisamarbejdet i Hovedstadsregionen (DK)
Svenske Cykelstäder (SE)
Tourism in Skåne AB (SE)
Trelleborg Kommun (SE)
Vejdirektoratet (DK)
Visit Lolland-Falster (SDK)
Visit Nordsjælland (DK)
Vordingborg Kommune (DK)
Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (SE)
Wonderful Copenhagen (DK)
Ystad Kommun (SE)

GREATER COPENHAGEN

GREATER
COPENHAGEN

