

15 år med supercykelstier

En supercykelsti fra A-Å

Sekretariatet for Supercykelstier

David Gaarsdal Rønnov

Diana Skyum

Mikkel de Vries Bækgaard

Vejforum

5. december 2024



SUPERCYKELSTI-
SEKRETARIATET



Signe Helledi
Sekretariatsleder
BL9X@kk.dk



Diana Skyum
Kommunikations- og presseansvarlig
JM8T@kk.dk



Andreas Skovby Ørbæk
Studertermedhjælper
V88B@kk.dk



Tobias Rosholm Larsen
Studertermedhjælper
D945@kk.dk



Ida Nygaard
Rute- og kommuneansvarlig
Q12Y@kk.dk



David Gaarsdal Rønnov
Rute- og kommuneansvarlig
IQ38@kk.dk



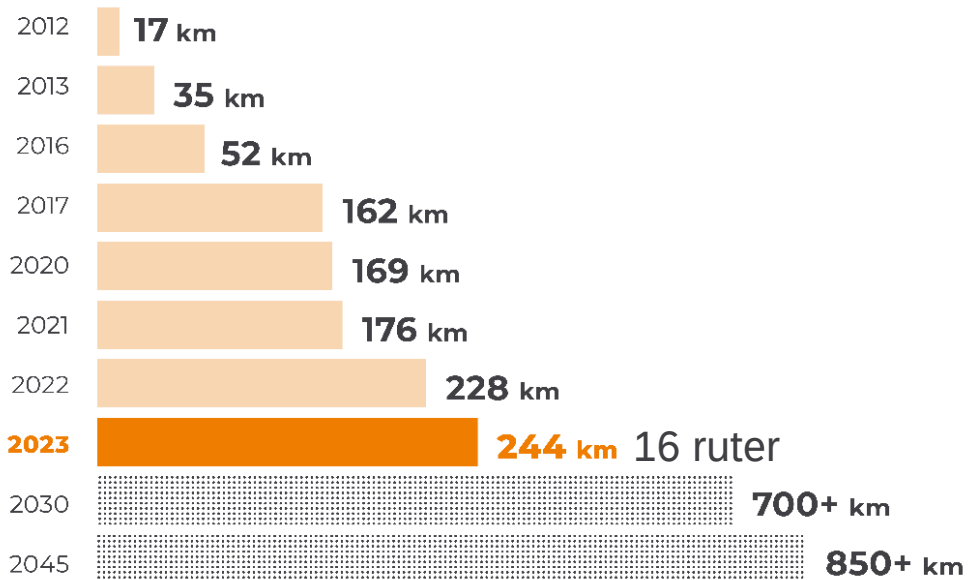
Mikkel de Vries Bækgaard
Rute- og kommuneansvarlig
CU8B@kk.dk



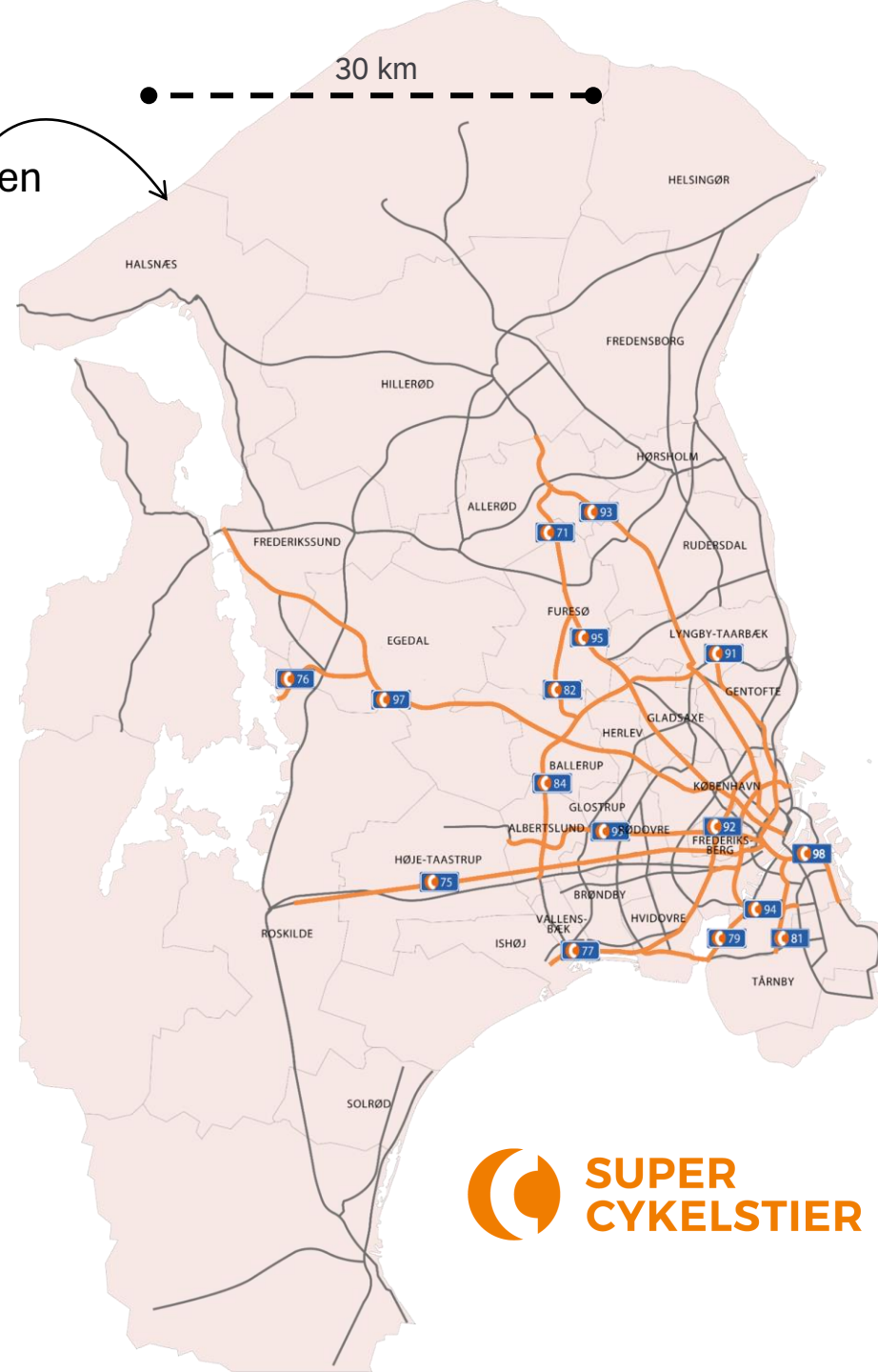
Helena Baggesgaard Pedersen
Praktikant
DC16@kk.dk

Supercykelstier er...

Højklassede **pendlerruter**, som forbinder boligområder og arbejds- og uddannelsesområder samt kollektive transportknudepunkter.



Supercykelstisamarbejdet består af Region Hovedstaden og **28 kommuner**



Dagsorden

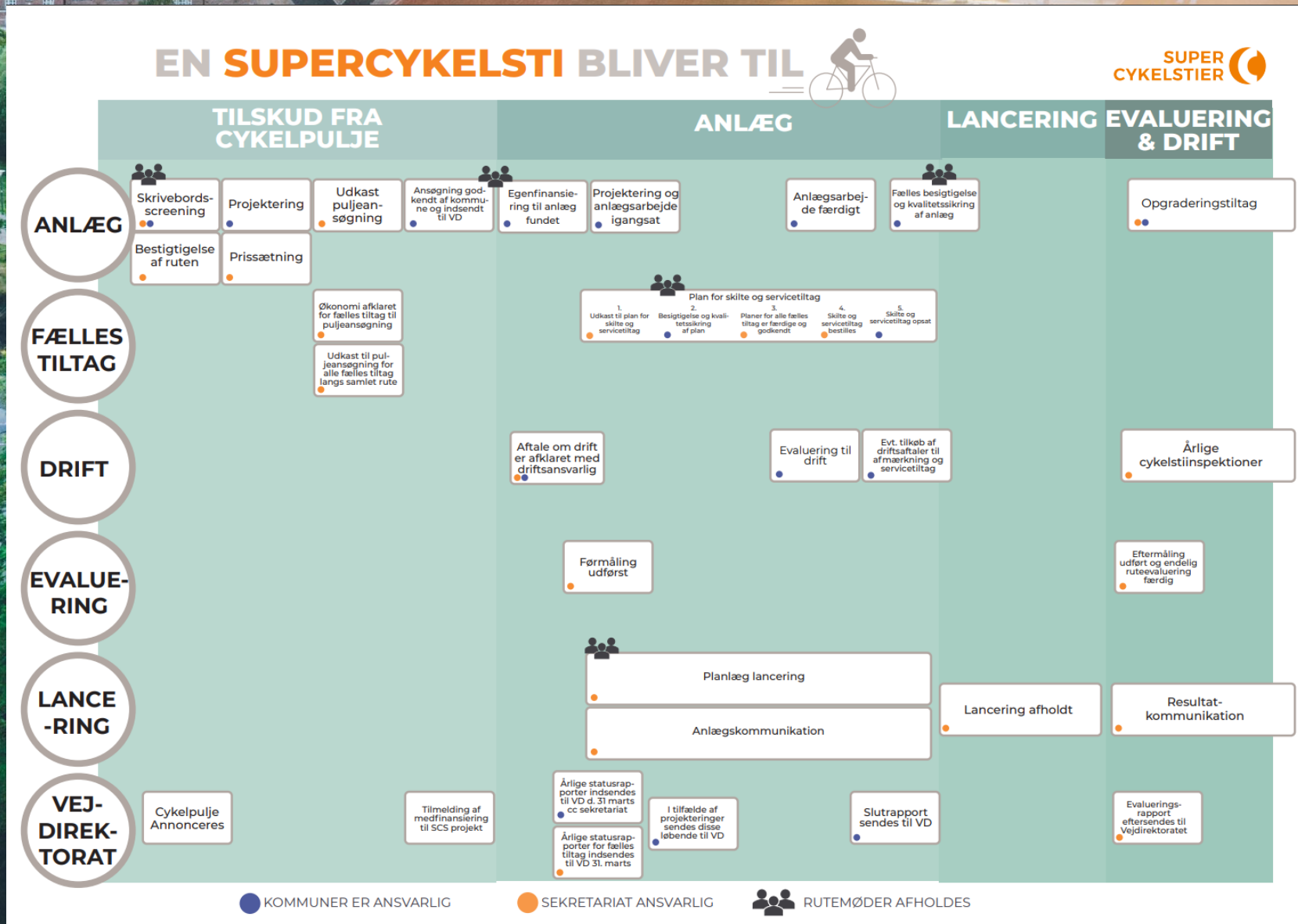
1. Hvordan realiserer man en supercykelsti?
2. Evaluering og løbende dataindsamling
3. Kommunikations erfaringer fra supercykelstierne med at få flere op på cyklen



1. Hvordan realiserer man en supercykelsti?



1. Screening, vurdering og realisering af supercykelstier



1. Screening, vurdering og realisering af supercykelstier

Trin 1:
Udvælg en rute

Trin 2:
Screening og
rutevurdering

Trin 3:
Besigtigelse

Trin 4:
Anlægsoverslag

Trin 5:
Cykelpuljeansøgning
og budgetindspil

Trin 6:
Koordinering af
anlæg og fællestiltag

Trin 7:
Indvielse

Trin 8:
Løbende
monitorering



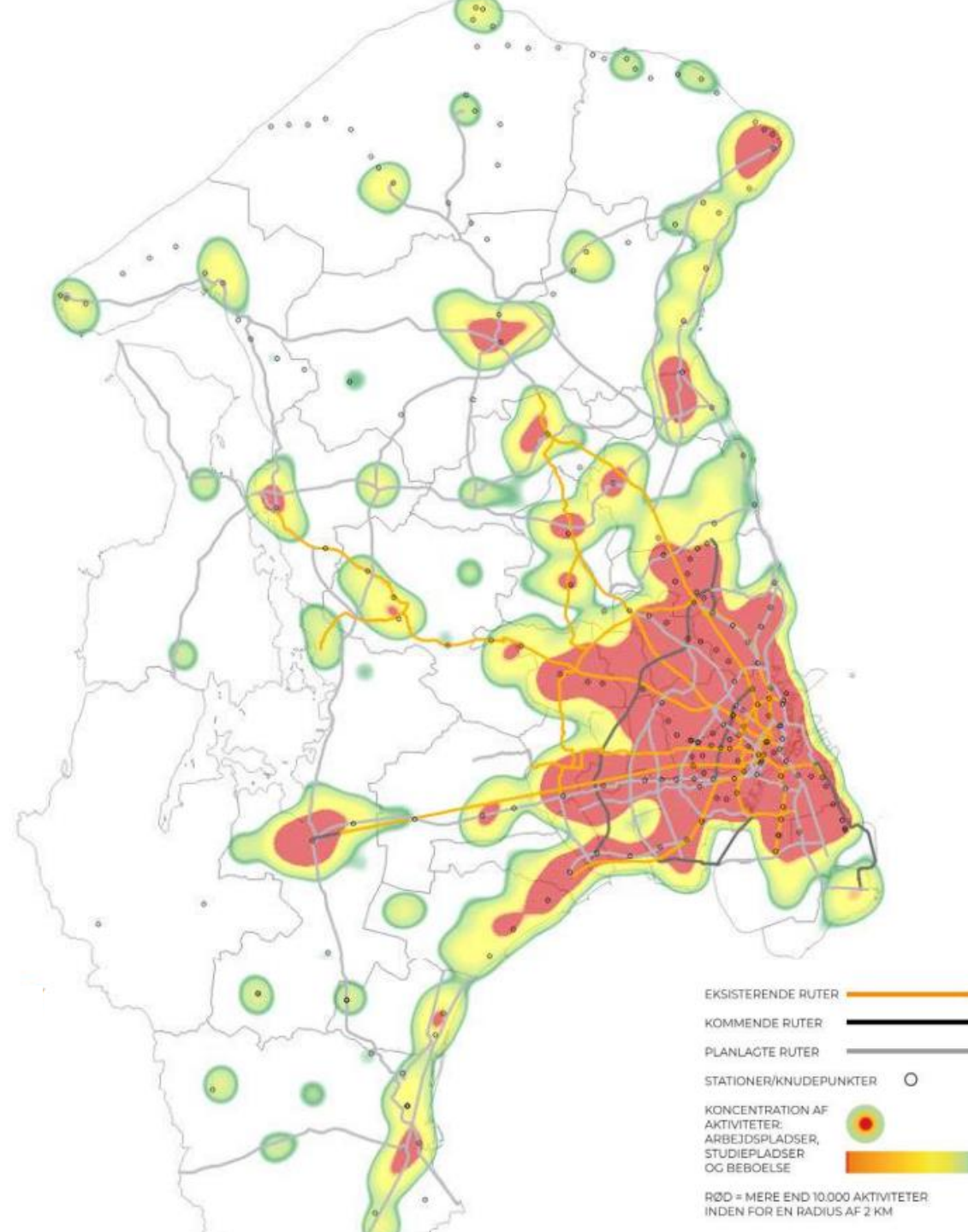
Trin 1: Udvælg en rute



Trin 1: Udvælg en rute

Data om aktiviteter, der er illustreret på aktivitetskortet, kommer fra:

- Antal ansatte i virksomheder jf. CVR-registeret 2020
- Antal elever/studerende på uddannelsesinstitutioner jf. Danmarks Statistik 2020
- Antal beboere i boliger. Boligerne er baseret på BBR-registeret 2020, og antal beboere er estimeret på baggrund af data fra Danmark Statistik



3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING



3. BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING

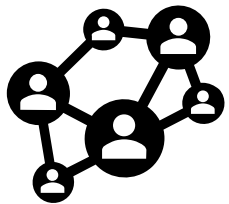


Statsligt eller regionalt forankrede institutioner

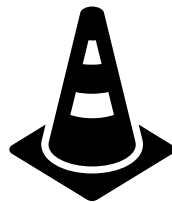
Kommunalt 'gentleman'-samarbejde



Anden forankring = andre præmisser



Organisering



Implementering

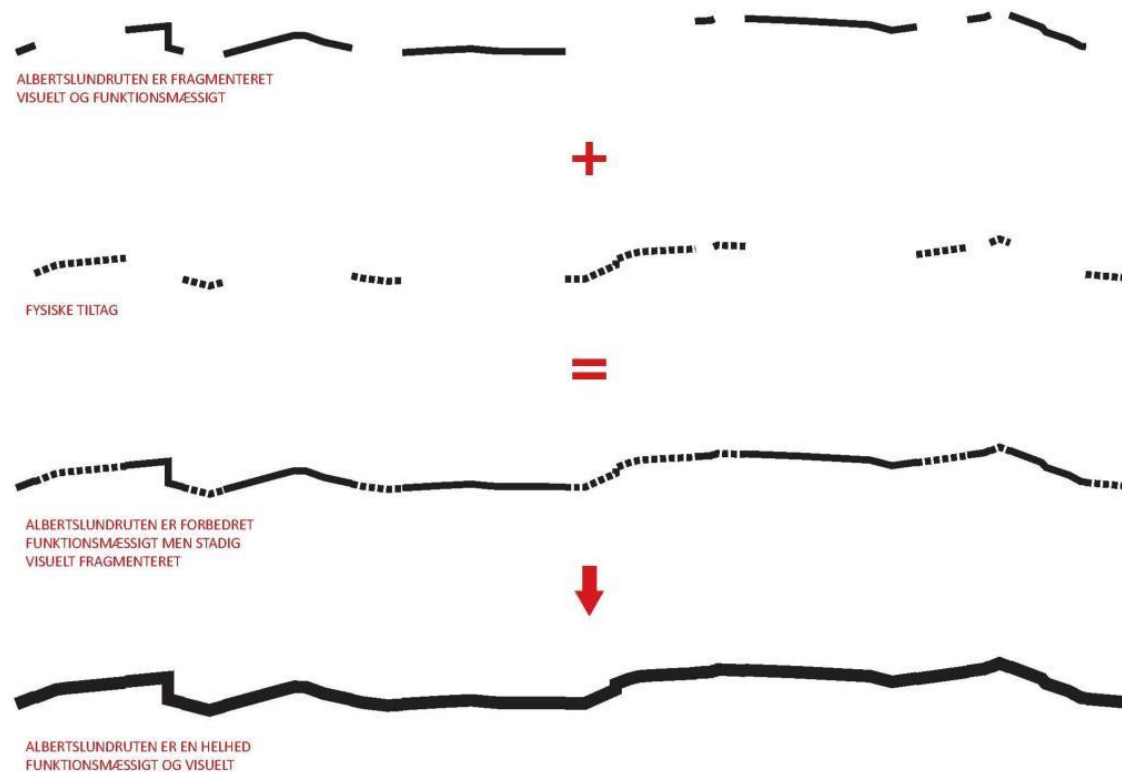


Kommunikation

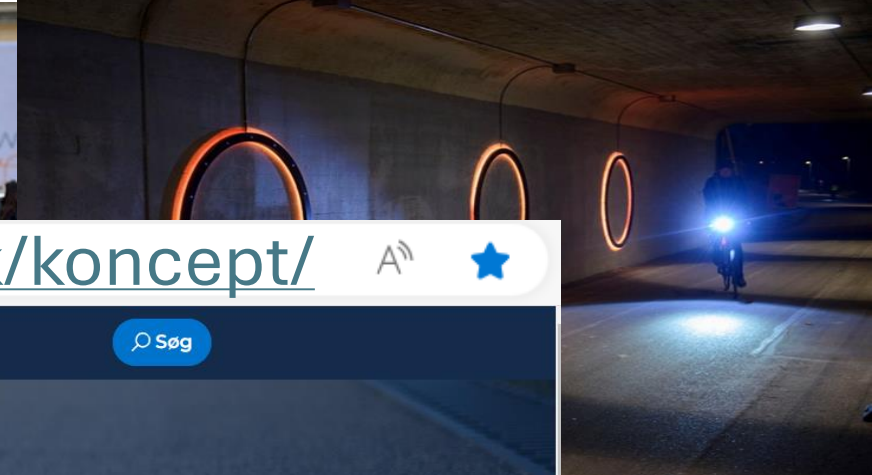
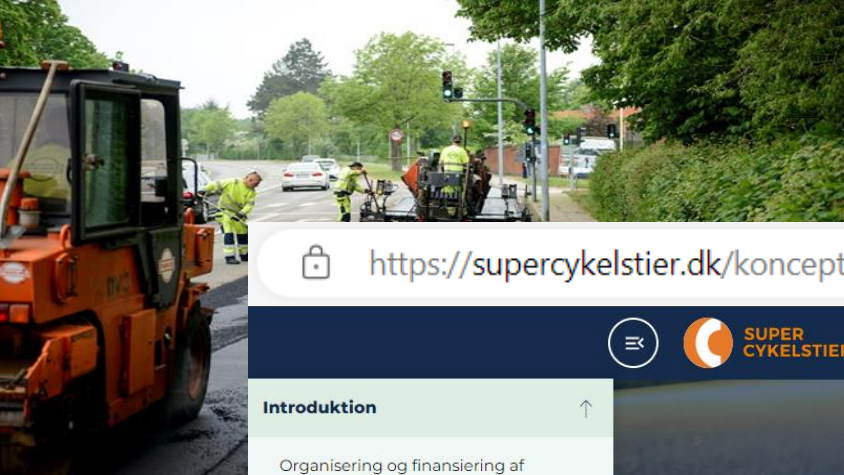




HVORDAN EN SUPERCYKELSTI BLIVER TIL







<https://supercykelstier.dk/koncept/> <https://supercykelstier.dk/koncept/>



Søg

Introduktion ↑

Organisering og finansiering af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Planlægning ↓

Design og anlæg ↓

Design og anlæg – særlige afsnit ↓

Rutevejledning og vejvisning

Kommunikation ↓

Effektmåling ↓

Vedligehold

Koncept for Supercykelstier

Et digitalt opslagsværk

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har udarbejdet et fælles koncept, som beskriver principper og anbefalinger for supercykelstier.

Konceptet omhandler alle trin i en supercykelstis livscyklus og beskriver derfor anbefalinger til flere forskellige supercykelsti procestrin. Du kan klikke dig rundt i de forskellige temaer, blive klogere, eller bruge søgefeltet til at finde et bestemt emne frem.

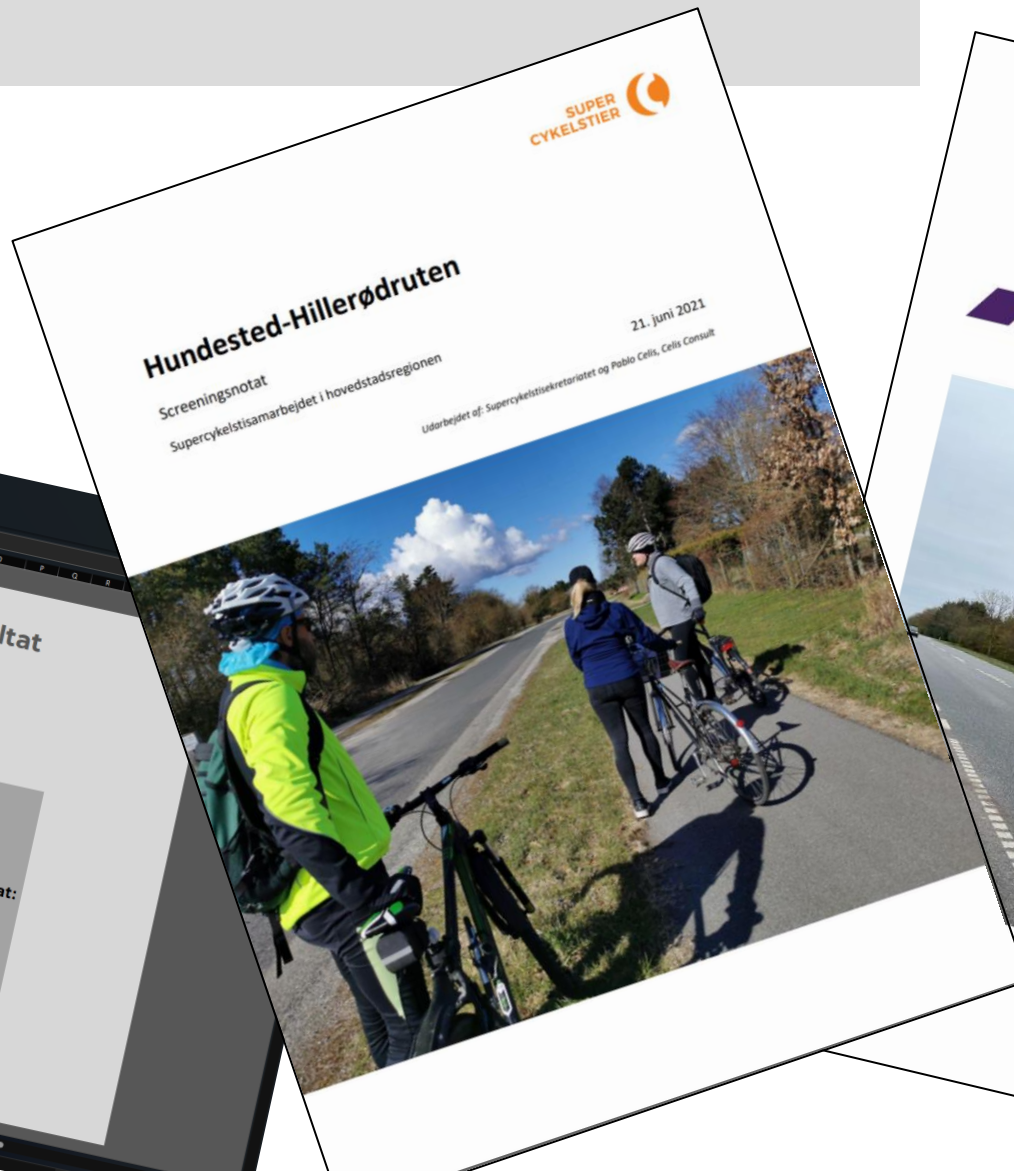
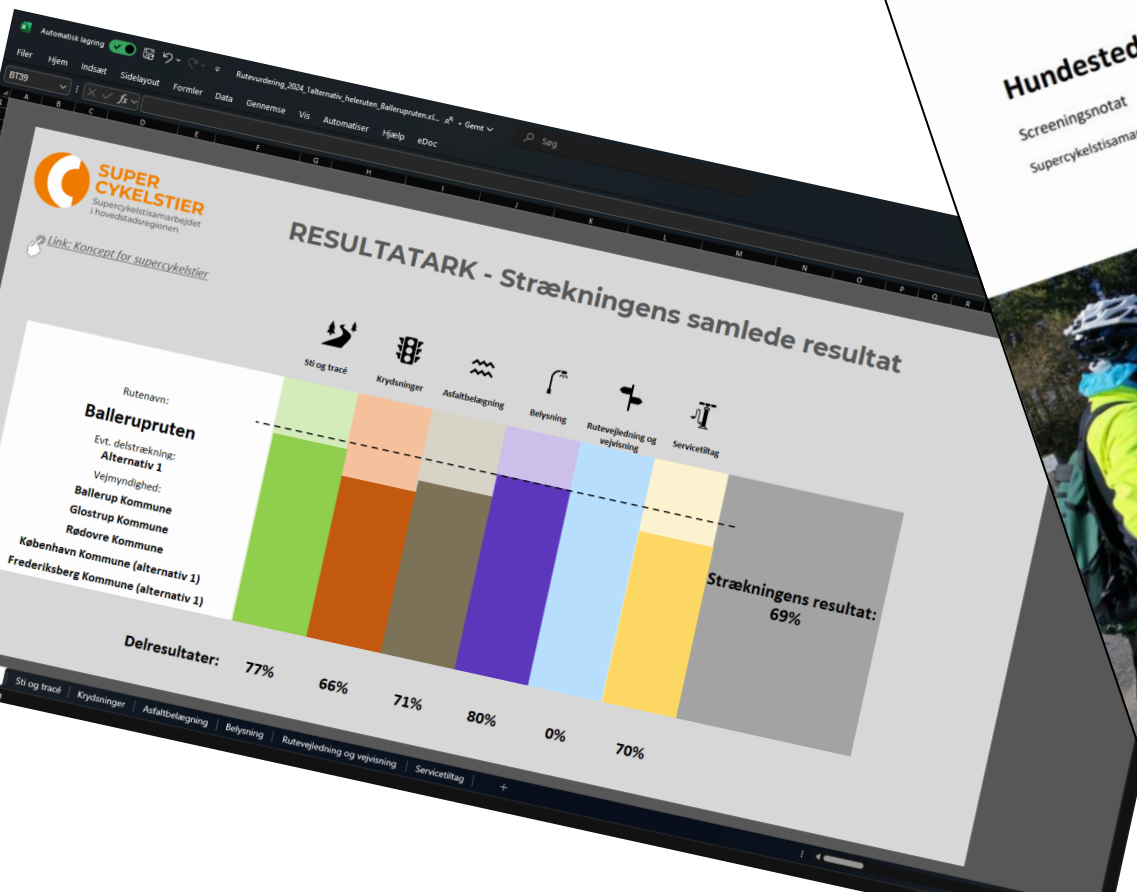
Vær opmærksom på, at konceptet udelukkende består af anbefalinger. Det er i sidste ende den enkelte vejmyndighed, som har beslutningskompetencen.

Hvad er en supercykelsti?

Supercykelstier skal gøre det mere attraktivt og give bedre mulighed for flere at tage cyklen på hele eller dele af deres rejse. På den måde vil flere mennesker vælge cyklen frem for bilen. Dette betyder, at der vil være flere cyklister på vejene, og det vil gøre det mere attraktivt at cykle. Derfor er det vigtigt at have gode supercykelstier, der gør det nemt og sikkert at cykle. Dette betyder, at der skal være gode cykelstier, der er sikre og attraktive. Dette betyder, at der skal være gode cykelstier, der er sikre og attraktive.



Trin 2: Screening og rutevurdering



OPDATERET 2022/23



Koncept for Supercykelstier
Et digitalt opslagsværk

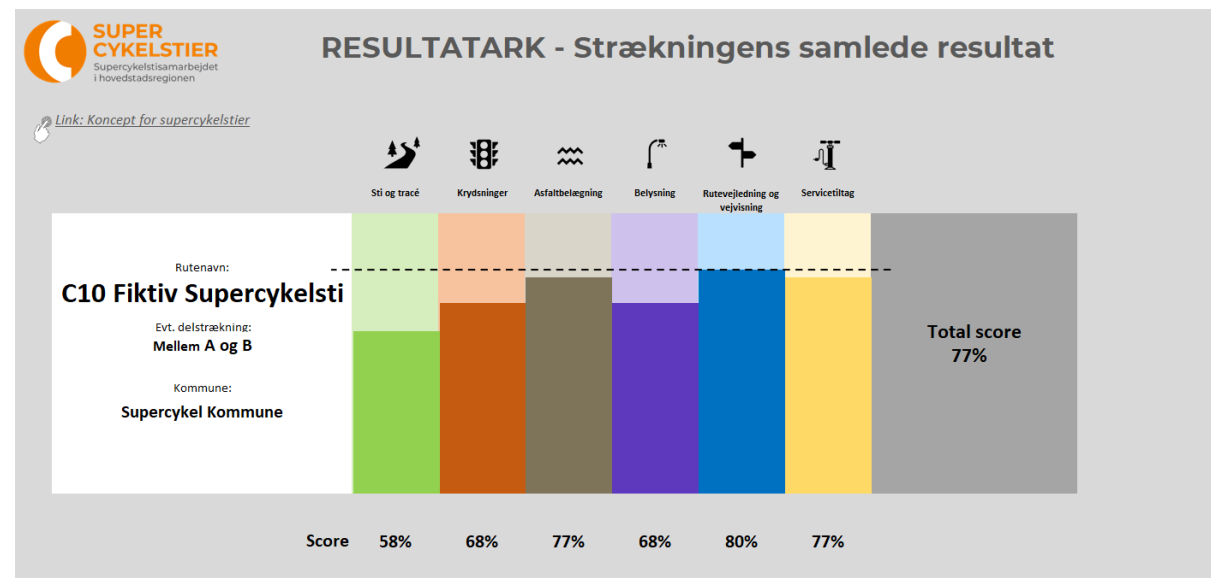
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har udarbejdet et fælles koncept, som beskriver principper og anbefalinger for supercykelstier.

Konceptet omhandler alle trin i en supercykelstis livscyklus og beskriver derfor anbefalinger til flere forskellige supercykelsti procestrin. Du kan klikke dig rundt i de forskellige temaer, blive klogere, eller bruge søgefeltet til at finde et bestemt emne frem.

Vær opmærksom på, at konceptet udelukkende består af anbefalinger. Det er i sidste ende den enkelte vejmyndighed, som har beslutningskompetencen.



OPDATERET 2023/24





KONCEPT
for



**SUPER
CYKELSTIER**

på
FORMEL



KONCEPT
for

**SUPER
CYKELSTIER**

på
FORMEL



Værktøj til planlægningsfasen



I hvor høj grad lever en strækning op til anbefalingerne i konceptet?



Hjælp til at finde ud af, hvilke skruer man kan dreje på, for at gøre cykelinfrastrukturen bedre og dermed understøtte den gode cykeloplevelse



Udpegning af forbedringspotentialer

Rutevurderingsværktøj

For at sikre, at supercykelstierne, så vidt det er muligt, lever op til de fælles principper og anbefalede standarder for design og infrastrukturløsninger, har Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen udviklet et værktøj til formålet.

Rutevurderingsværktøjet er udviklet til at vurdere, i hvor høj grad en cyklistrækning møder de anbefalede standarder til design og anlæg af supercykelstier, som står beskrevet i Koncept for Supercykelstier. Det betyder at alle vurderinger, som værktøjet beregner, er baseret på anbefalinger, der allerede står beskrevet i følgende afsnit i Koncept for Supercykelstier:

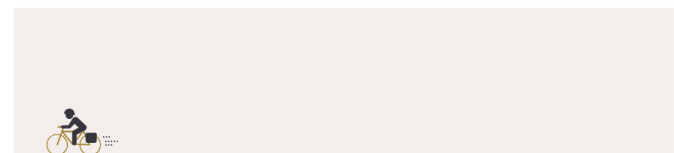
- Sti og tracé på supercykelstier
- Krydsninger på Supercykelstier
- Asfaltbelægning på supercykelstier
- Belysning på supercykelstier
- Servicetiltag på Supercykelstier
- Rutevejledning og vejvisning på supercykelstier

Værktøjet er godkendt af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen til anvendelse ved vurdering af planlagte, kommende og eksisterende supercykelstrækninger.

Værktøjet følger som minimum vejreglerne og gældende bekendtgørelser, og kan derfor også anvendes til vurdering af andre cyklistrækninger end supercykelstier til at vurdere i hvor høj grad forholdene på en strækning prioriterer cyklister.

Værktøjet kan bruges til...

- ... Screening af planlagte og kommende supercykelstier ↓
- ... Udpegning af forbedringspotentialer på eksisterende supercykelstier ↓



Download rutevurderingsværktøjet og registreringskema her:



Rutevurderingsværktøj
[Rutevurderingsværktøj til supercykelstier](#) [Download](#)
Sidst opdateret: 19-08-2024



Registreringskema
[Registreringskema til rutevurdering](#) [Download](#)
Sidst opdateret: 19-08-2024

- Rutevurderingsværktøjet kan downloades gratis på <https://supercykelstier.dk/koncept/rutevurderingsvaerktoej/>

- Rutevurderingsværktøjet kan downloades gratis på <https://supercykelstier.dk/koncept/rutevurderingsvaerktoej/>

Automatisk lagring Rutevurdering_2024_1alternativ_heleruten_Ballerupruten.xl... • Gemt Søg

Filer Hjem Indsæt Sidelayout Formler Data Gennemse Vis Automatiser Hjælp eDoc

M34

STI OG TRACÉ

Vægtning 25%

FORBEDRINGSPOTENTIALER

77%
Samlet score

Fordeling af infrastruktur på ruten [km]

Anbefalede stityper 2vrig infrastruktur

Rutens samlede længde: 25,78 km

Score fordelt på geografi

Geografi	Score
Indre byzone	75%
Ydre byzone	80%
Udenfor byzone	0%

Link: Koncept for Supercykelstier - Sti og tracé

I henhold til konceptet er registrering af stityperne opdelt i 3 geografiske områder:
 1) Indre byzone referer til håndfladen i Fingerplanen, 2) Ydre byzone referer til områder i byzone (inden for byskiltet), som ikke er indre byzone i, 3) Områder udenfor byzone, som referer til områder uden for byskilte. Se kort over områderne ved at holde musen hen over kort-ikonet ved hver geografi.
 Til sammenhængen mellem cyklistmængde og supercykelstiers bredde benyttes den forventede spidstimetrafik for cyklister i én retning. Spidstimetrafik er ofte mellem 5-10 % af hverdagsdøgtrafikken (HVDOT), men kan variere afhængig af lokale forhold.

Indre byzone

		Spidstimetrafik - cykler		
		< 200	< 1.500	> 1.500
		Stibredde		
Anbefalede stityper [km]	Vægtning	min 2,5 m	min 3,0 m	min 4,0 m
Dobbeltrettet cykelsti i eget tracé	100 %			
		min 2,25 m	min 2,5 m	min 3,0 m
Enkeltrettede cykelstier langs vej	100 %	6,63		
		min 2,5 m	min 3,0 m	
Dobbeltrettet cykelsti langs vej	80 %			

Anbefalede stityper mindre end anbefalede bredder [km]	Vægtning	Længde
Stibredden er mindre end anbefalet bredde for stitypen, men minimum 2 meter .	50 %	5,47
Stibredden er mindre end anbefalet bredde for stitypen, og smållere end 2 meter .	10 %	0,5

Øvrig infrastruktur [km]	Vægtning	Længde
Cykelbane med bredde, der følger anbefalede bredde for trafikmængden (inkl. kantlinje) eller bredere	70 %	
Enkeltrettet cykelsti som del af delt sti	50 %	
Forløb ad mindre befærdede veje uden cykelinfrastruktur, hvor hastigheden er maks. 40 km/t	30 %	
Cykelbane mindre end anbefalede bredde for trafikmængden, men mere end 1,5 m (inkl. kantlinje)	30 %	
Forløb ad veje uden cykelinfrastruktur, hvor hastigheden er maks. 50 km/t	20 %	
Fællessti	20 %	
2 minus 1-veje	10 %	
Cykelbane mindre end 1,5 m (inkl. kantlinje)	10 %	
Forløb ad veje uden cykelinfrastruktur, hvor der må køres 60 km/t eller derover	10 %	
Andet	10 %	

Indre byzone
 Samlet strækningsslængde i begge retninger: 12,66 km
 Strækningens længde (fra rutens ene ende til den anden): 6,33 km

Ydre byzone

		Spidstimetrafik - cykler		
		< 200	< 1.500	> 1.500
		Stibredde		
Anbefalede stityper [km]	Vægtning	min 2,5 m	min 3,0 m	min 4,0 m
Dobbeltrettet cykelsti i eget tracé	100 %			
		min 2,25 m	min 2,5 m	min 3,0 m
Enkeltrettede cykelstier langs vej	100 %	8,04		
		min 2,5 m	min 3,0 m	
Dobbeltrettet cykelsti langs vej	90 %			

Anbefalede stityper mindre end anbefalede bredder [km]	Vægtning	Længde
Stibredden er mindre end anbefalet bredde for stitypen, men minimum 2 meter .	60 %	3,63
Stibredden er mindre end anbefalet bredde for stitypen, og smållere end 2 meter .	20 %	1,35

Øvrig infrastruktur [km]	Vægtning	Længde
Cykelbane med bredde, der følger anbefalede bredde for trafikmængden (inkl. kantlinje) eller bredere	70 %	
Enkeltrettet cykelsti som del af delt sti	60 %	
Cykelbane mindre end anbefalede bredde for trafikmængden, men mere end 1,5 m (inkl. kantlinje)	40 %	
Forløb ad mindre befærdede veje uden cykelinfrastruktur, hvor hastigheden er maks 40 km/t	40 %	
Fællessti	40 %	
2 minus 1-veje	20 %	
Forløb ad veje uden cykelinfrastruktur, hvor hastigheden er maks 50 km/t	20 %	
Cykelbane mindre end 1,5 m (inkl. kantlinje)	10 %	
Forløb ad veje uden cykelinfrastruktur, hvor der må køres 60 km/t eller derover	10 %	
Andet	10 %	0,1

Ydre byzone
 Samlet strækningsslængde i begge retninger: 13,12 km
 Strækningens længde (fra rutens ene ende til den anden): 6,56 km

Områder udenfor byzone

		Spidstimetrafik - cykler		
		< 200	< 1.500	> 1.500
		Stibredde		
Anbefalede stityper [km]	Vægtning	min 2,5 m	min 3,0 m	min 4,0 m
Dobbeltrettet cykelsti i eget tracé	100 %			
		min 2,25 m	min 2,5 m	min 3,0 m
Enkeltrettede cykelstier langs vej	100 %			
		min 2,5 m	min 3,0 m	
Dobbeltrettet cykelsti langs vej	100 %			

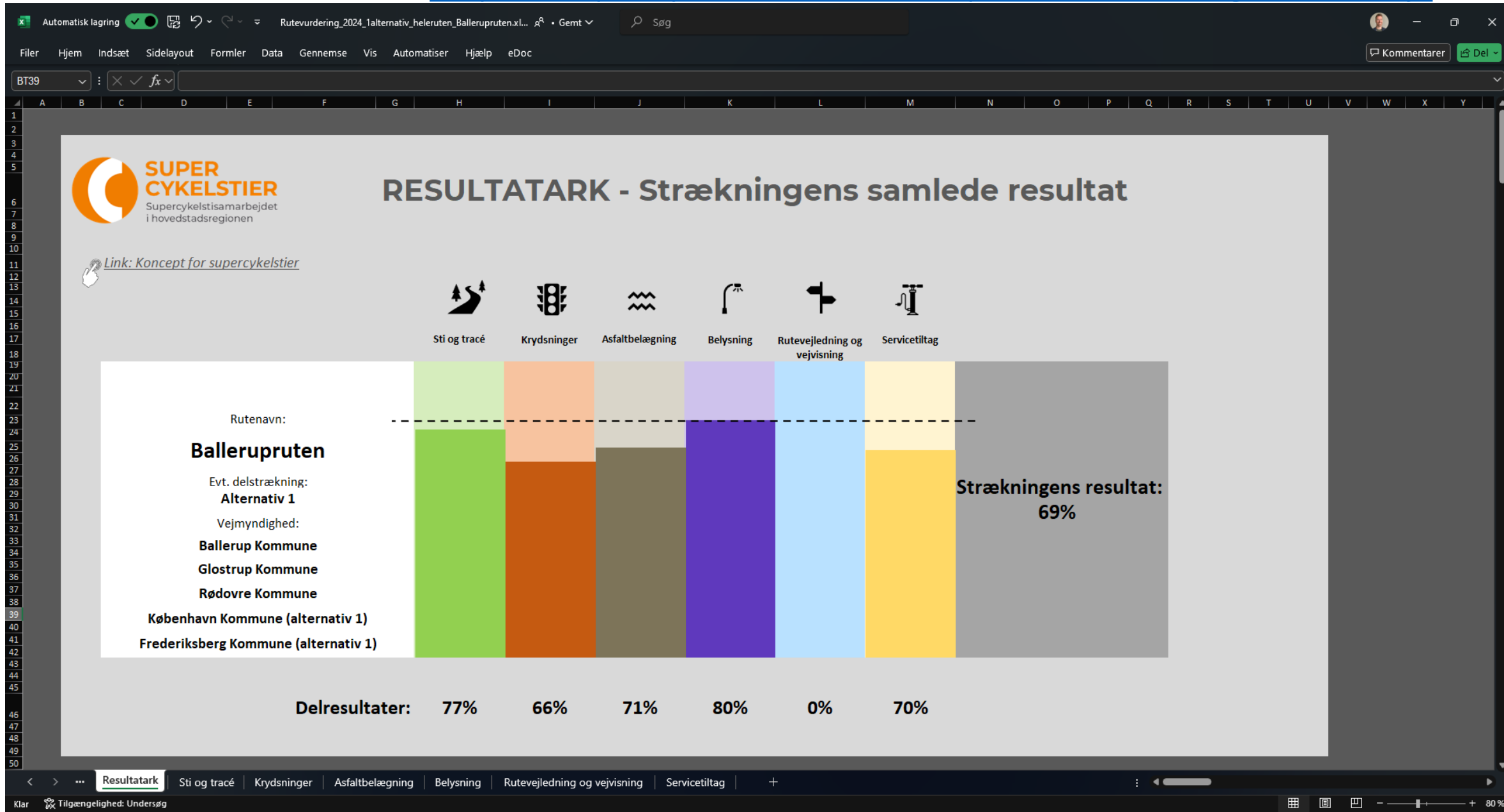
Anbefalede stityper mindre end anbefalede bredder [km]	Vægtning	Længde
Stibredden er mindre end anbefalet bredde for stitypen, men minimum 2 meter .	70 %	
Stibredden er mindre end anbefalet bredde for stitypen, og smållere end 2 meter .	30 %	

Øvrig infrastruktur [km]	Vægtning	Længde
Enkeltrettet cykelsti som del af delt sti	70 %	
Fællessti	70 %	
Cykelbane med bredde, der følger anbefalede bredde for trafikmængden (inkl. kantlinje) eller bredere	60 %	
2 minus 1-veje	50 %	
Forløb ad mindre befærdede veje uden cykelinfrastruktur, hvor hastigheden er maks 40 km/t	40 %	
Cykelbane mindre end anbefalede bredde for trafikmængden, men mere end 1,5 m (inkl. kantlinje)	30 %	
Forløb ad veje uden cykelinfrastruktur, hvor hastigheden er maks 50 km/t	20 %	
Cykelbane mindre end 1,5 m (inkl. kantlinje)	10 %	
Forløb ad veje uden cykelinfrastruktur, hvor der må køres 60 km/t eller derover	10 %	
Andet	10 %	

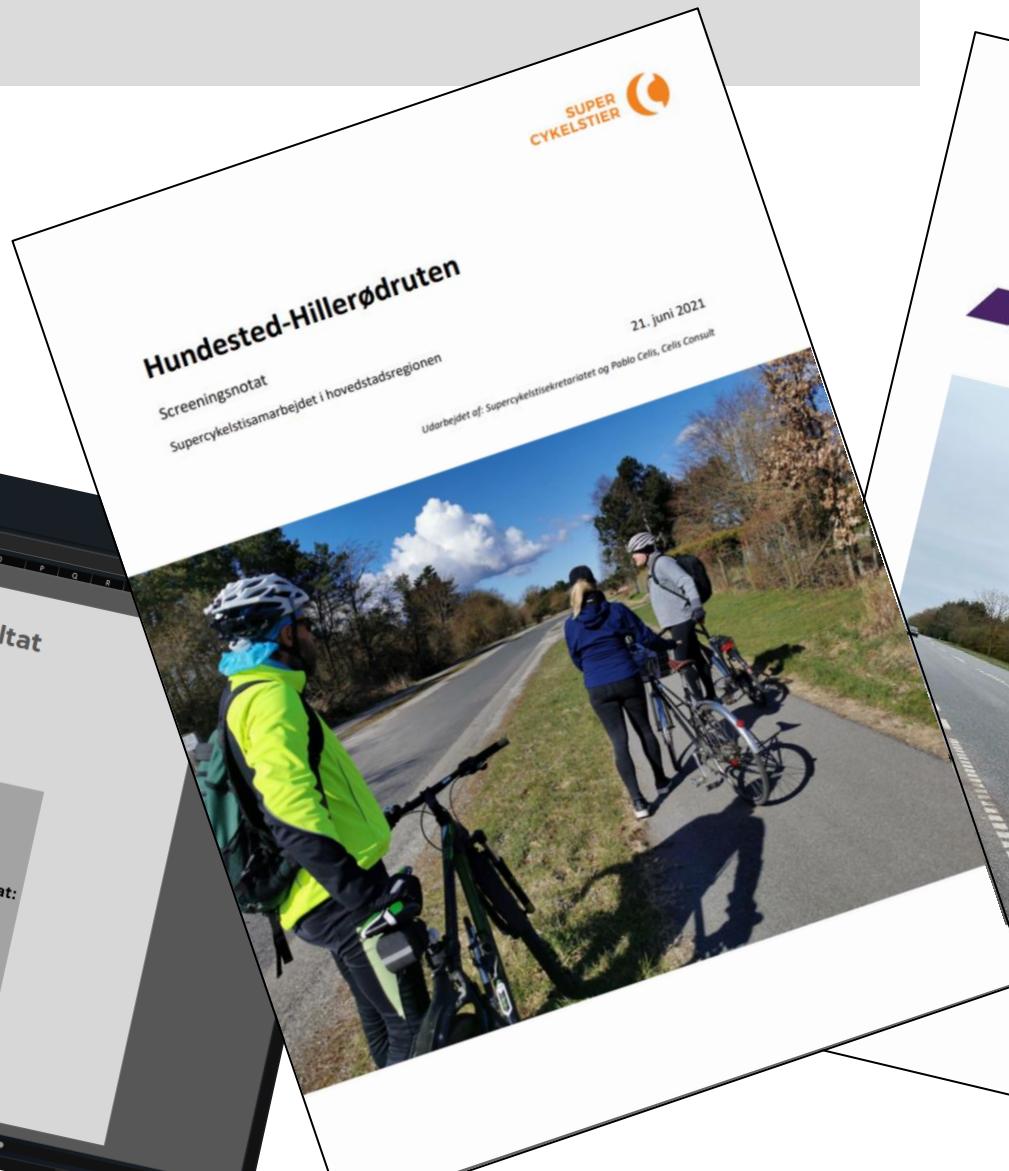
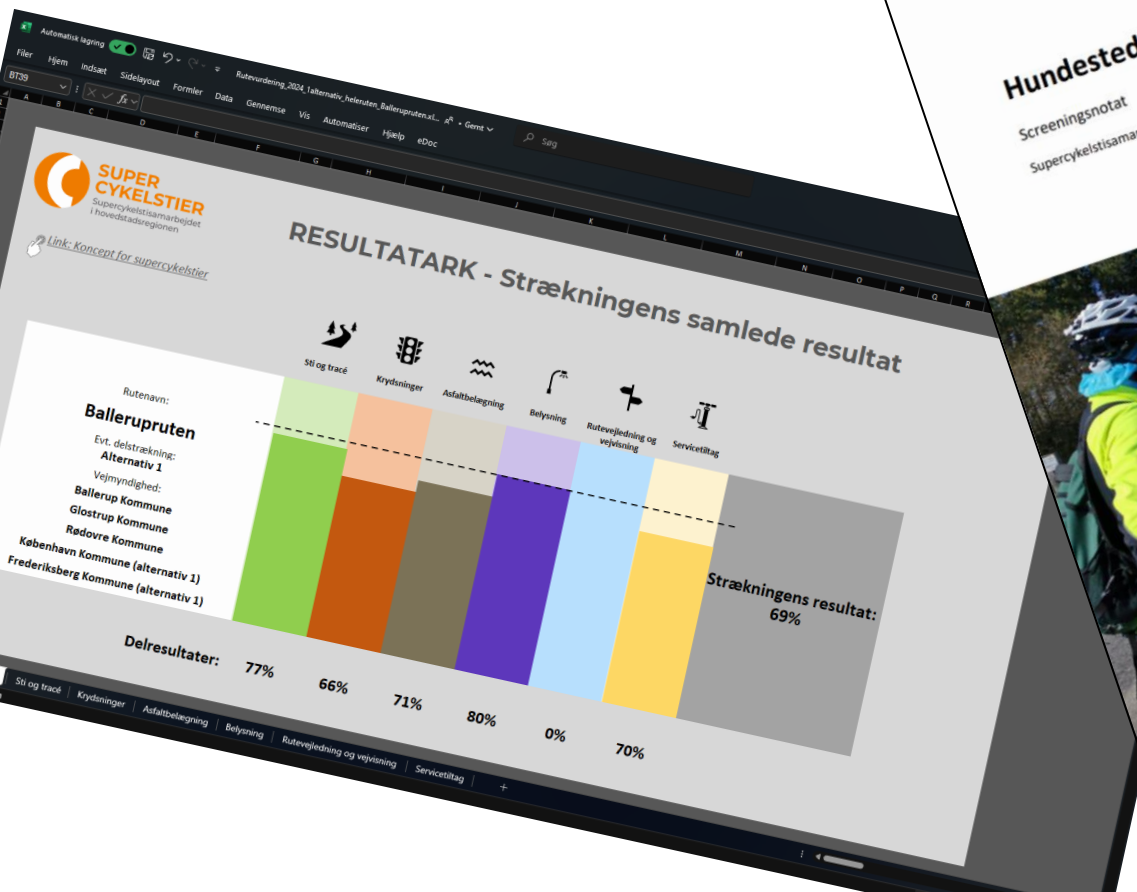
Områder udenfor byzone
 Samlet strækningsslængde i begge retninger: 0 km
 Strækningens længde (fra rutens ene ende til den anden): 0 km

Klar Tilgængelighed: Undersøg

- Rutevurderingsværktøjet kan downloades gratis på <https://supercykelstier.dk/koncept/rutevurderingsvaerktoej/>



Trin 2: Screening og rutevurdering



"Klausdalsbrovejruen"

Screeningsnotat

21. oktober 2024



Figur 31. Placering af busstop med direkte udstigning på dobbeltretret cykelsti (nordlig side) og kørselsret delvist på cykelsti på den sydlige side.



Figur 32. Det sydlige busstop med perron, hvor kørselsret er placeret delvist på cykelstien. Forslag etableres enkeltrettede cykelstier på 2,25 m på begge sider af vejen. Ved krydset med Søshaven skal den eksisterende højresvingbane og ligeudbane forskydes lidt mod nord, og der gives plads til en fremført cykelsti. Der kan skaffes plads til dette ved at indskrænke kørsletten i krydset.



Højbaner forskydes mod nord

Kystbaneruten

Screeningsnotat
Supercyklistisamarbejdet i Hovedstadsregionen



16. august 2021

Udarbejdet af: Supercyklistisekretariatet og Pablo Celis, Celis Consult



FORBEDRINGSTILTAG

Figur 22: På østsiden af Strandvejen skal kantstenen hæves på en strækning over 150 meter fra indkørslen til Charlottenlund Camping.



...skal cykelstien i sydlig retning føres bagom caféen for at sikre en sikker stikrydsning.

Ring 2 - Ruten

Københavns Kommune og Gentofte Kommune
Screeningsnotat 2024



19. januar 2024



Indsætter på Vigerslev mellem Hansstedvej og Valby Langgade.
forslåede forbedringstiltag. Den eksisterende midterafmærkning omfordes til siderne.
...egnere anlægsoverslag.

Ballrupruten

Ballrupruten - Screeningsnotat



Figur 22. Placering af stoppesteder på strækningen, hvor der er små busperroner eller direkte udstigning.
De tre sidevejstilslutninger ændres til overkørsler.



Figur 23. Eksisterende forhold på Slotsherrensvej ved sidevejen Torbisvej, hvor fortovet bør gøres så udformningen ændres til en overkørsel.

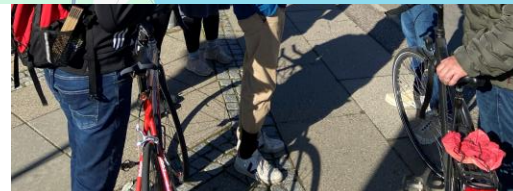
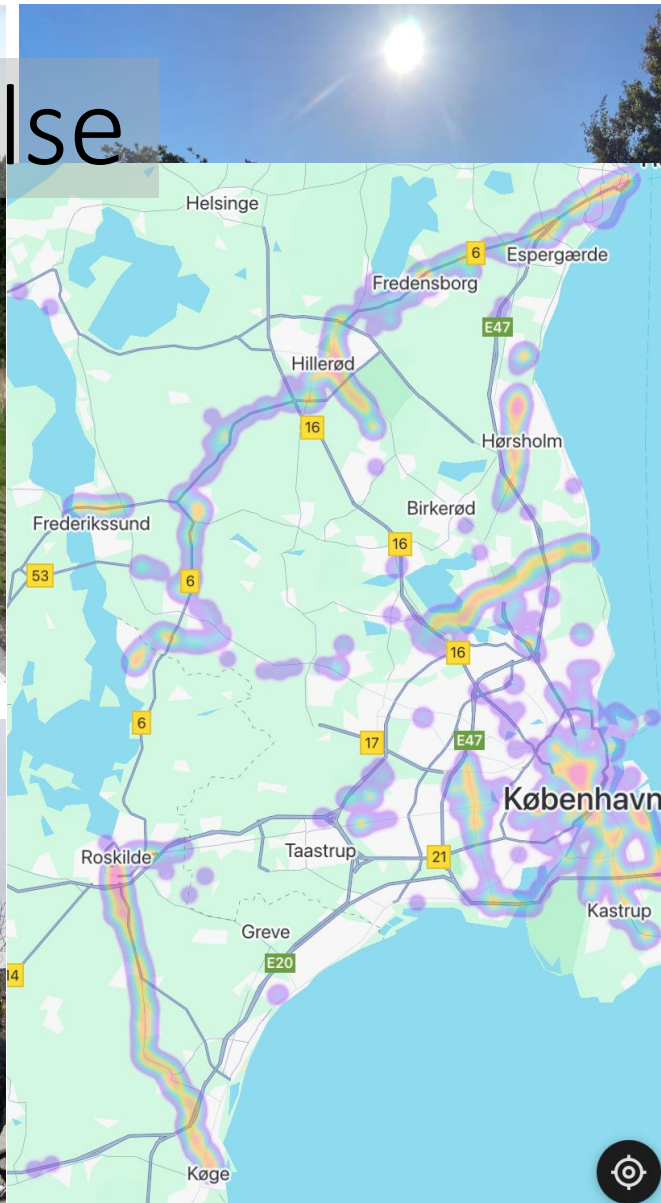
Droftelse: Ved Tårnvej bør der ses på om der er mulighed for at nåes med ét ligeudspå kørsel på højre side af kørebanelen, og de eksisterende stoppesteder omgivet af busperroner. Dette er en vurdering, som kræver en nærmere analyse, da trafikanten i krydset i forskellige svingretninger.

Ballrupruten

Supercyklistisekretariatet
Ballrupruten
Screeningsnotat

21. oktober 2024

Trin 3: Besigtigelse



Trin 4: Anlægsoverslag

Automatisk lagring Anlægsoverslag Kulhuse-Skibbyruten_2024.xlsx • Gemt

Filer Hjem Indsæt Sidelayout Formler Data Gennemse Vis Automatiser Hjælp eDoc

L7 : fx

ANLÆGSOVERSLAG PÅ KULHUSE SKIBBY RUTEN

Udarbejdet af Celis Consult ApS i marts 2024
Udarbejdet på baggrund af input fra Sekretariatet for supercykelstier (skalabeloner, enhedspriser og screeningnotater)

Dette regneark indeholder anlægsoverslag for følgende ruter:

Rute	Længde/km	Etape	Kommuner	Vejmyndigheder
Kulhuse-Skibbyruten	29		Frederikssund (29 km)	Vejdirektoratet (13,4 km), Frederikssund (15,6 km)
I alt	29			

KULHUSE SKIBBYRUTEN - FREDERIKSSUND KOMMUNE OG VEJDIREKTORATET

Automatisk lagring Anlægsoverslag Kulhuse-Skibbyruten_2024.xlsx • Gemt

Filer Hjem Indsæt Sidelayout Formler Data Gennemse Vis Automatiser Hjælp eDoc

J54 : fx

ETAPE 2 Kulhuse - Frederikssund - ALTERNATIV A (med eksisterende enkeltrettede cykelstier langs Møllevej)

Projekt/Lokalitet	Løsningsforslag	Stedbetegnelse	Strækning	Bemærkning	Længde/meter	Enhedspris	Anlægsoverslag	Udgift fordelt på vejbestyrelser	
								Vejdirektoratet	Frederikssund Kommune
Frederikssund Kommune									
ALTERNATIV LINJEFØRING									
A	Etablering af støttehelle på Færgelundsvej inkl. belysning	Færgelundsvej				300.000	300.000 kr.		300.000 kr.
B	Etablering af ny dobbeltrettet cykelsti med belysning (2,5 meter)	Gennem skoven	Fra Færgelundsvej og frem til Svanemosevej	Som overgang til sti gennem skoven	1.200	3.200	3.840.000 kr.		3.840.000 kr.
C	Støttehelle	Møllevej/Duemosevej				250.000	250.000 kr.		250.000 kr.
D	Støttehelle	Møllevej/Møllehegn		Forlængelse af eksisterende fodgængerovergang med supplerende helle		100.000	100.000 kr.		100.000 kr.
E	Dobbeltrettet cykelsti (2,5 m) langs Møllehegn på sydsiden inkl. belysning	Møllehegn	Fra Møllevej og frem til den eksisterende dobbeltrettede cykelsti		190	3.200	608.000 kr.		608.000 kr.
F	Ny dobbeltrettet cykelsti (2,5 meter) inklusiv belysning		Mellem Parkvej og Hovedgaden	OBS på tilslutning til rundkørsel	250	3.200	800.000 kr.		800.000 kr.
16	Etablering af fortov samt støttehelle vest for Parkvej		Strækningen langs Hovedgaden fra Parkvej og frem til Slotsgården		525	1.500	787.500 kr.		787.500 kr.
17	Etablering af belysning		Strækningen langs Kulhusevej fra Slotsgården og frem til Gammel Kulhusevej		7.000	650	4.550.000 kr.		4.550.000 kr.
18	Etablering af 2,5 m dobbeltrettet cykelsti samt belysning		Strækningen langs Kulhusevej fra Gammel Kulhusevej og frem til bygrænsen ved Kulhuse		1.300	3.200	4.160.000 kr.		4.160.000 kr.
19	Etablering af 2 minus 1 vej med forstætninger				2.000	750	1.500.000 kr.		1.500.000 kr.
ANLÆGSOMKOSTNINGER									
	Projektstyring (15 procent)					12.465	2.534.325 kr.	- kr.	2.534.325 kr.
	Uforudsigelige udgifter (20 procent)						3.379.100 kr.	- kr.	3.379.100 kr.
I alt							22.808.925 kr.	- kr.	22.808.925 kr.
Samlede udgifter fordelt på kommune									
Aktivitet	I ALT	Vejdirektoratet	Frederikssund Kommune						
Anlægsoverslag	22.808.925 kr.	- kr.	16.895.500 kr.						
Projektstyring	2.534.325 kr.	- kr.	2.534.325 kr.						
Uforudsigelige udgifter	3.379.100 kr.	- kr.	3.379.100 kr.						
I alt	22.808.925 kr.	- kr.	22.808.925 kr.						

Klar Tilgængelighed: Undersøg

Forside Enhedspriser Kulhuse-Frederikssund Frederikssund-Skibby - A Frederikssund-Skibby - B

+ 90%

Trin 5: Cykelpuljeansøgning og budgetindspil

Bilag 1, Projektbeskrivelse: Supercyklisti Espergærde-Holteruten – fælles tiltag

Sekretariatet for Supercyklistier i hovedstadsregionen søger på vegne af Rudersdal Kommune, Hørsholm Kommune, Fredensborg Kommune og Helsingør Kommune om 50 % tilskud fra Cykelpuljen 2024 til fælles tiltag langs supercyklistien Espergærde-Holteruten. For denne rute skal de ansøgninger, som indsendes af Hørsholm og Fredensborg Kommuner samt Sekretariatet for Supercyklistier i hovedstadsregionen, derfor ses som et samlet projekt.

Baggrund

Region Hovedstaden og 28 kommuner samarbejder om at udbygge et regionalt net af højklassede Supercyklistier i hovedstadsregionen. Ambitionen er, at hovedstadsregionen skal være verdens bedste cykelregion, hvor cyklen er et seriøst transportalternativ – også på strækninger over fem kilometer.

Fiere skal vælge cyklen og lade bilen stå når de skal til og fra arbejde, og det er allerede sket på de eksisterende supercyklistier. I dag er 16 supercyklistier indviet i hovedstadsregionen, der har et samlet rutenet på 244 km. På de 16 eksisterende ruter er der målt en stigning på 75 % i cykeltrafikken i 2023, og en gennemsnitstr på 12 km. Blandt de nye cyklistier på supercyklistierne kørte 14 % tidligere bil. Supercyklistierne har altså et potentiale for overflytning fra bil til cykel.

Supercyklistier kan være nye cyklistier, men kan også være opgraderinger af eksisterende cyklistier og bedre sammenhæng mellem eksisterende strækninger, så ruten kommer til at leve op til Supercyklistisamarbejdets fem kvalitetsmål: Sammenhæng, fremkommelighed, komfort, sikkerhed og tryghed¹.

Formål

Espergærde-Holteruten er en planlagt supercyklisti på 22 km, der forløber gennem Rudersdal, Hørsholm, Fredensborg og Helsingør kommuner. Udover de fire kommuner er Vejdirektoratet vejmyndighed på en strækning på 0,1 km i Rudersdal Kommune. Ruten forbinder større byområder som Espergærde, Humlebæk, Hørsholm og Holte. Ruten løber fra kysten i Espergærde i nord langs Strandvejen, derefter sydvest ind i landet parallelt med kysten og gennem Rude Skov, hvorefter den binder på Allerød-ruten i den sydlige ende.

Ruten passerer følgende knudepunkter:

- Humlebæk St. (Lokal tog og Regional tog)
- Nivå St. (Lokal tog og Regional tog)
- Kokkedal St. (Lokal tog og Regional tog)



Figur 1. Espergærde-Holteruten. Oversigtskort fremgår også af bilag 4.

¹ De fem kvalitetsmål er beskrevet i Supercyklistisamarbejdets Koncept for Supercyklistier, der kan findes på <https://supercyklistier.dk/koncept/>.

Bilag 2, Budget: Supercyklisti Hillerød-Helsingør-ruten – fælles tiltag

Sekretariatet for Supercyklistier i hovedstadsregionen søger på vegne af Hillerød, Fredensborg og Helsingør Kommuner om 50 % tilskud fra Cykelpuljen 2024 til fælles tiltag langs supercyklistien Hillerød-Helsingør-ruten. For denne rute skal de ansøgninger, som indsendes af Hillerød og Helsingør Kommuner samt Sekretariatet for Supercyklistier i hovedstadsregionen, derfor ses som et samlet projekt.

Budget for fælles tiltag på Hillerød-Helsingør-ruten	
Budgetpost	Eksterne leverancer, ekskl. moms
Skilte og afmærkning	615.000 kr.
Serviceiltag	684.000 kr.
Kampagne	100.000 kr.
Evaluering	210.000 kr.
Ekstern revision	20.000 kr.
I alt	1.629.000 kr.
Egenfinansiering (50 %)	814.500 kr.
Tilskud fra Cykelpuljen (50 %)	814.500 kr.

Bilag 3, Forventede effekter og evalueringsplan: Supercyklisti Hillerød-Helsingør-ruten – fælles tiltag

Dette bilag beskriver de forventede effekter, som vurderes at indtræffe på baggrund af de planlagte aktiviteter langs strækningen, som er beskrevet i bilag 1. Først præsenteres den overordnede evalueringsplan. Herefter uddybes effekterne i forhold til Supercyklisternes kvalitetsmål og endelig beskrives yderligere de metoder, der anvendes til at måle effekten.

Evalueringen finansieres som en del af de fælles tiltag langs ruten, som der ansøges tilskud til i ansøgningen fra Sekretariatet for Supercyklistier i hovedstadsregionen. Evalueringsindsatsen er således kun relevant, såfremt der gives tilsagn til både Hillerød Kommunes, Helsingør Kommunes og Supercyklistisekretariatets ansøgninger.

1. Evalueringsplan

Nedenstående tabel er en opsummering af forventede effekter i forhold til Supercyklisternes kvalitetsmål, samt de metoder der benyttes til at måle effekterne.

Kvalitetsmål og øvrige mål	Forventning om effekt	Metode
Fremkommelighed	Der forventes en reduktion i rejsetid på ruten Der forventes en reduktion i antallet af stop på ruten	Registrering af cyklisters rejsetid på hele ruten med GPS-udstyr, udført både før og efter gennemførelse af anlægstiltag i samme periode som udførelsen af tællinger.
Sammenhæng	Der forventes at ske en stigning i antallet af cyklistere på ruten Der forventes at cyklisternes gennemsnitlige cykeltur bliver længere Der forventes at være cyklistere, der har kombineret med kollektiv transport på deres tur	Tælling af cyklistere minimum 1 sted hver kommune både før og efter gennemførelse af anlægstiltag Spørgeskemaundersøgelser blandt brugere på ruten både før og efter gennemførelse af anlægstiltag Spørgeskemaundersøgelser blandt brugere på ruten både før og efter gennemførelse af anlægstiltag
Komfort	Der forventes at blive målt en forbedret komfort, med dertilhørende højere komforttal for underlagets kvalitet Der forventes øget tilfredshed blandt brugere med belægningen	Komfortmåling ved gennemkørsel af ruten på cykel med påmonteret måleudstyr. Spørgeskemaundersøgelser blandt brugere på ruten både før og efter gennemførelse af anlægstiltag
Tryghed	Der forventes at ske en øget tryghed blandt cyklistere på ruten	Spørgeskemaundersøgelser blandt brugere på ruten både før og efter gennemførelse af anlægstiltag
Sikkerhed	Der forventes at ske færre uheld, hvor cyklistere er involveret på ruten	Spørgeskemaundersøgelser blandt brugere på ruten både før og efter gennemførelse af anlægstiltag

Trin 6: Koordinering af anlæg og fællestiltag

Tidsplan

Hvis der gives tilsagn til ansøgningerne om støtte til Hillerød-Helsingørruten fra Cykelpuljen, forventes startdato for projektet at være primo 2025. Der er en vis usikkerhed forbundet med hvornår Vejdirektoratets projekt afsluttes, og dermed hvornår den samlede supercykelsti kan lanceres.

Side 3 af 4



	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Evaluering (førmåling)								
Politisk behandling								
Projektering og udbud								
Anlægsperiode								
Lancering og kampagne								
Evaluering (eftermåling)								

Anlægsprojekt



Anlægsprojekt



Anlægsprojekt



Kommune 1

Kommune 2

Kommune 3



Fællestiltagsprojekt

(Administreres af sekretariatet)



Evaluering (før- og eftermåling)



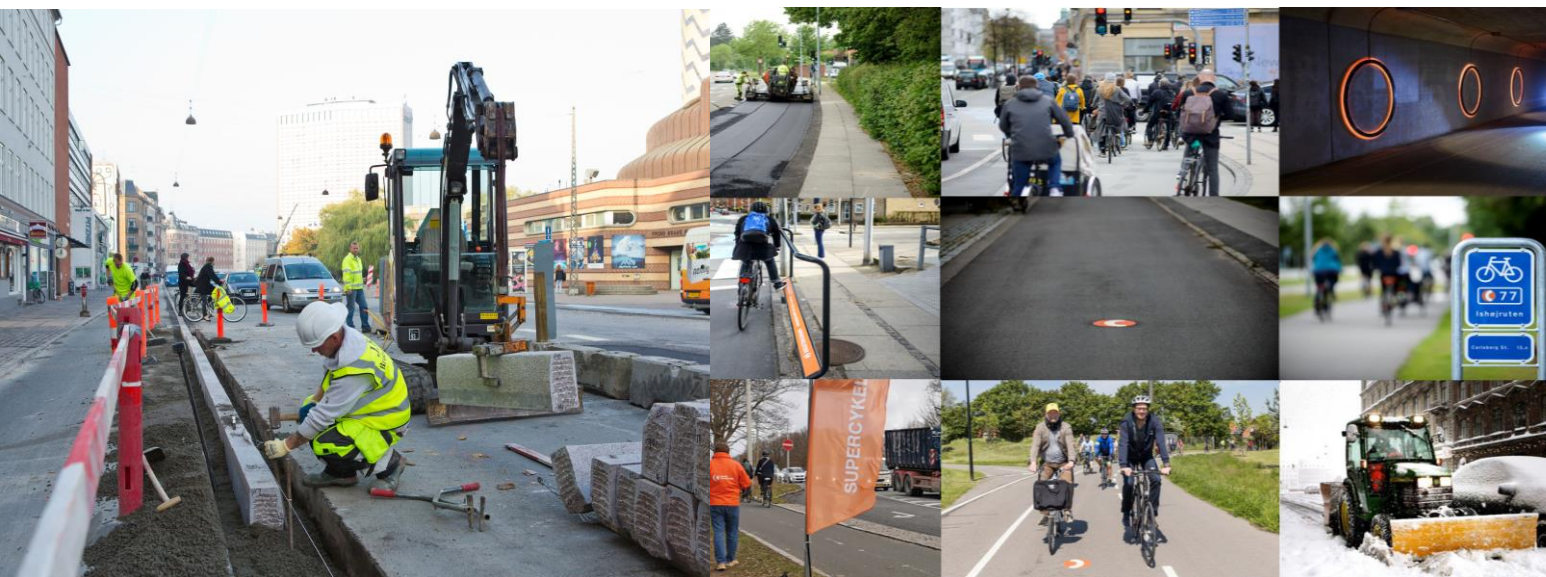
Skiltning og afmærkning



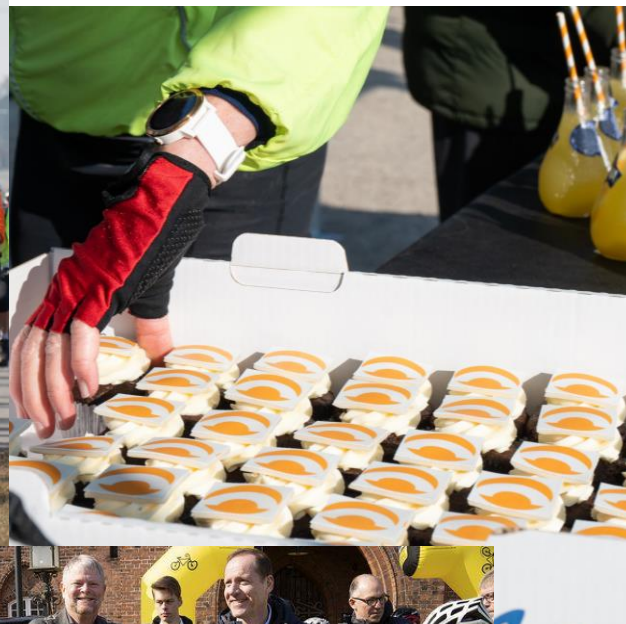
Servicetiltag (fx fodhvilere)



Kampagne (lancering og kommunikation)



Trin 7: Indvielse



An aerial photograph of a city street scene. A large, multi-story brick building with a red-tiled roof and many windows is the central focus. A bridge with a white railing spans across a road in the foreground. A cyclist is riding on the bridge. The background shows a cityscape with various buildings and trees under a bright sky.

2. Evaluering og løbende dataindsamling

Supercykelsti database

”Supercykelstisamarbejdet dokumenterer effekterne ved supercykelstierne og underbygger udviklingsprojekter med analyse og evaluering.”

16 ruter

- ✓ Ca. 11.000 respondenter spørgeskema (2010-2024)
- ✓ Ca. 600 slangetællinger (2010-2024)
- ✓ Ca. 10 mio. cyklister (2019-2024)
- ✓ **Brugerundersøgelse**



Evaluering af ruter

Sammenhæng

En supercykelsti skal give pendlere adgang til en logisk og direkte rute, som forbinder arbejds-, uddannelses- og boligområder samt kollektive transportknudepunkter. Den skal være sammenhængende, forbinde på tværs af kommuner og være nem at finde for pendlere.

Fremkommelighed

På en supercykelsti skal det være nemt at komme frem uanset hastighed. En supercykelsti skal gøre det muligt at opretholde sit eget flow med så få stop og forhindringer som muligt. Fremkommelighed skal også sikres gennem brede cykelstier med mulighed for, at cyklister trygt kan passere hinanden

Komfort

En supercykelsti skal gøre pendlerturen til en behagelig oplevelse ved at have jævn belægning og høj grad af drift og vedligehold. Den skal mindske gener fra omgivelserne og tilbyde god service til pendlere

Sikkerhed

En supercykelsti skal være sikker og nem at forstå. Der skal tilbydes et højt niveau af sikkerhed gennem sikre infrastrukturløsninger, belysning og gode oversigtsforhold. Supercykelstien skal være synlig for omgivelserne og understøtte sikker interaktion mellem trafikanter.

Tryghed

På en supercykelsti skal cyklister kunne føle sig trygge. Det stiller krav til både infrastruktur og vedligehold hele året. Supercykelstien skal desuden forløbe i omgivelser, der bidrager til følelsen af tryghed.

Metoder til ruteevalering

- Cykeltællinger
- Komfortmålinger
 - Rejsetid og stopfrekvens
 - Uhedsregistrering
- Stopinterviews



Cykeltællinger

- Slangetællinger
- Før og efter
- Tæller i september (alternativt maj)
- 1 tælling per kommune
- Mastra

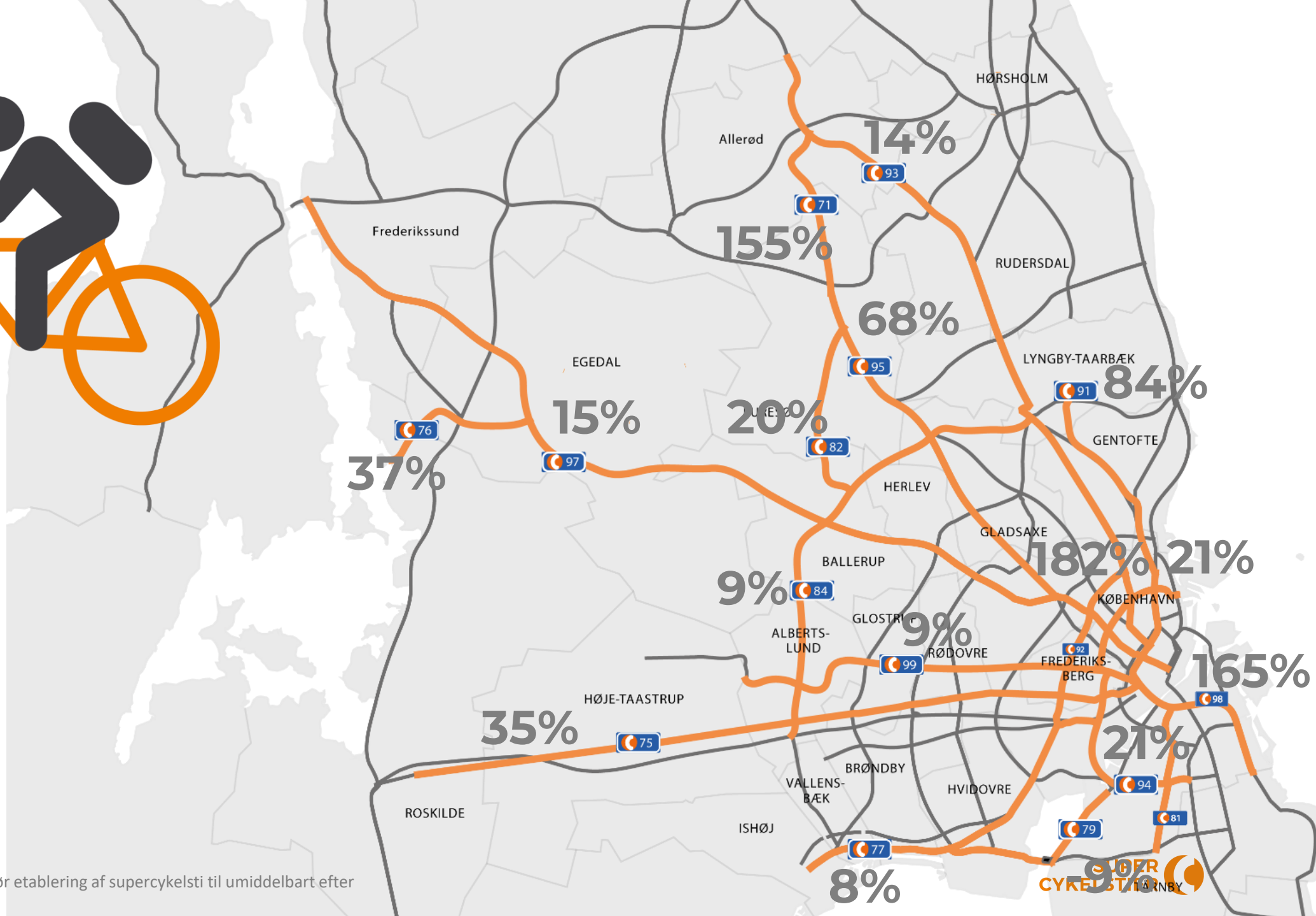




FØR VS. EFTER

52%

Stigningsprocent i cykeltrafikken fra før etablering af supercykelsti til umiddelbart efter



Komfortmåling

- Accelerometer → måler ujævnheder i belægningen
- 5 gange i hver retning
- Registrering af hele cykelstien?

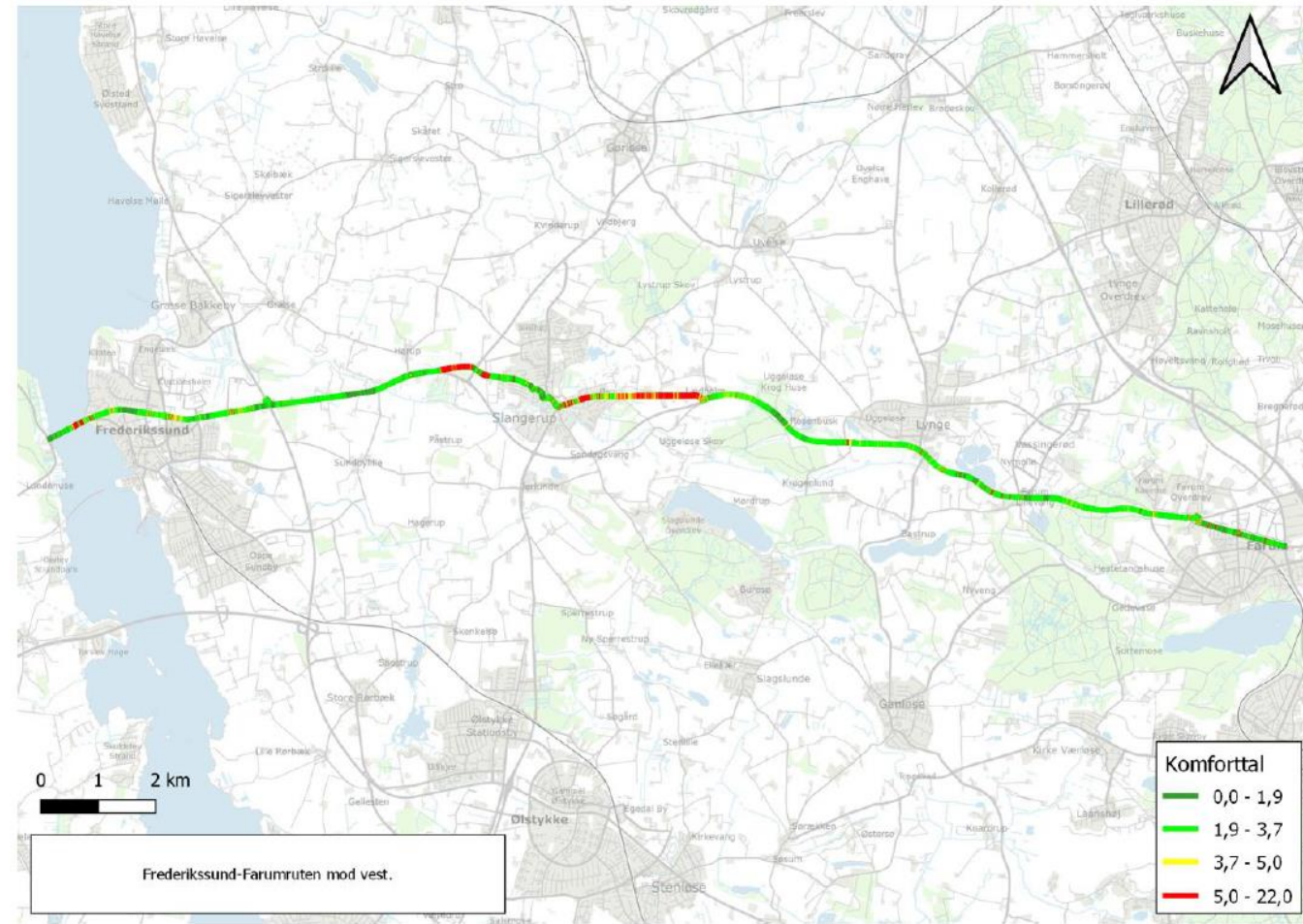
Kategori	Lodret acceleration	Beskrivelse	Billedeksempel
God asfalt (Mørk grøn)	0 – 1,9	Nylagt slidlag uden huller, sprækker, reetablering osv.	
Middelgod asfalt (Lys grøn)	2,0 - 3,7	Slidlag uden huller og sprækker. Få reetableringer i stiens fulde bredde og i samme niveau som resten af stien eller meget små reparationer.	
Middeldårlig asfalt (Gul)	3,8 – 5,0	Slidlag med mange reetableringer / reparationer efter hinanden, reetableringer / reparationer der ikke er i stiens fulde bredde.	
Dårlig asfalt (Rød)	> 5,0	Huller og sprækker i asfalten.	

Tabel 1: Komforttal

Komfortmåling - resultater

	Mod øst		Mod vest	
	Længde	Gns. Komfortal	Længde	Gns. Komfortal
Allerød	6,0	2,8	6,0	2,7
Frederikssund	12,9	3,0	12,8	3,5
Furesø	4,0	2,4	4,0	2,7
Totalt	22,9	2,9	22,8	3,1

Figur 9
rt i vestgående
retning i 2023.



Stopinterviews

- Min. 400 respondenter
- Email-adresser
- Myldretiden
- **Formål:** belyse brugerens oplevelse, tilfredshed og baggrund for at vælge ruten
- Sammenligne på tværs af ruter



Stopinterviews – resultater - Roskilderuten

Resumé

ROSKILDERUTEN

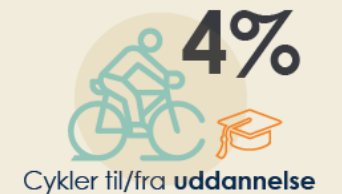
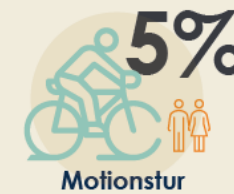
MÅLINGER AUGUST - SEPTEMBER 2019 og 2023
1/4

Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen baserer sig på data fra 541 respondenter i førmålingen og 774 respondenter i eftermåling. Respondenterne er blevet stoppet forskellige steder på ruten i morgen- og eftermiddagsmyldretiden i hverdage.



TURENS FORMÅL

87 % af respondenterne i 2023 angav, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde. Derudover benyttede 5 % ruten til at motionere og 4 % cyklede til og fra uddannelse. Spørgeskemaerne er udleveret i myldretiden på hverdage.

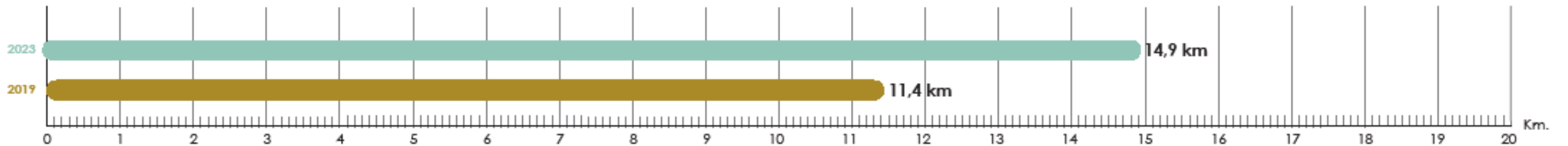


Stopinterviews – resultater - Roskilderuten

GENNEMSNITSTURLÆNGDE

2019

2023



Gennemsnitlig turlængde for respondenternes aktuelle cykeltur.
Baseret på besvarelser i spørgeskema.

Beregningerne er foretaget af Via Trafik Rådgivning A/S for Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen.

Stopinterviews – resultater - Roskilderuten

CYKELTYPEFORDELING

"Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?"

2023

STIGNING I BRUG AF ELCYKEL

40%



Klassisk cykel/Citybike

35%



Elykkel/EI-ladcykel/
Speed Pedelec

18%



Racercykel

4%



Gravelcykel

4%

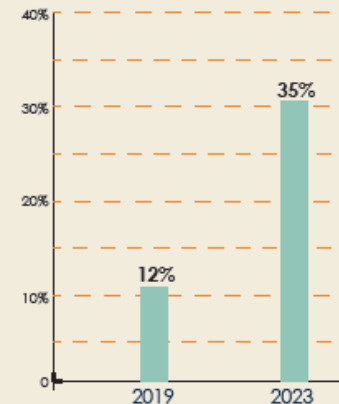


Mountainbike

1%



Ladcykel



20%

af respondenterne
betegner sig som

**nye cyklister
på strækningen**

29%

af de nye cyklister

**benyttede
tidligere bilen**

Løbende monitorering

- Cykelstiinspektioner
- Årlige tællinger
- Barometerdata

Cykelstiinspektioner

- 16 ruter, halvdelen inspiceres hvert år

Cykelstiinspektører

- Afmærkning og skiltning
- Belægning
- Beplantning
- Servicefunktioner- og belysning



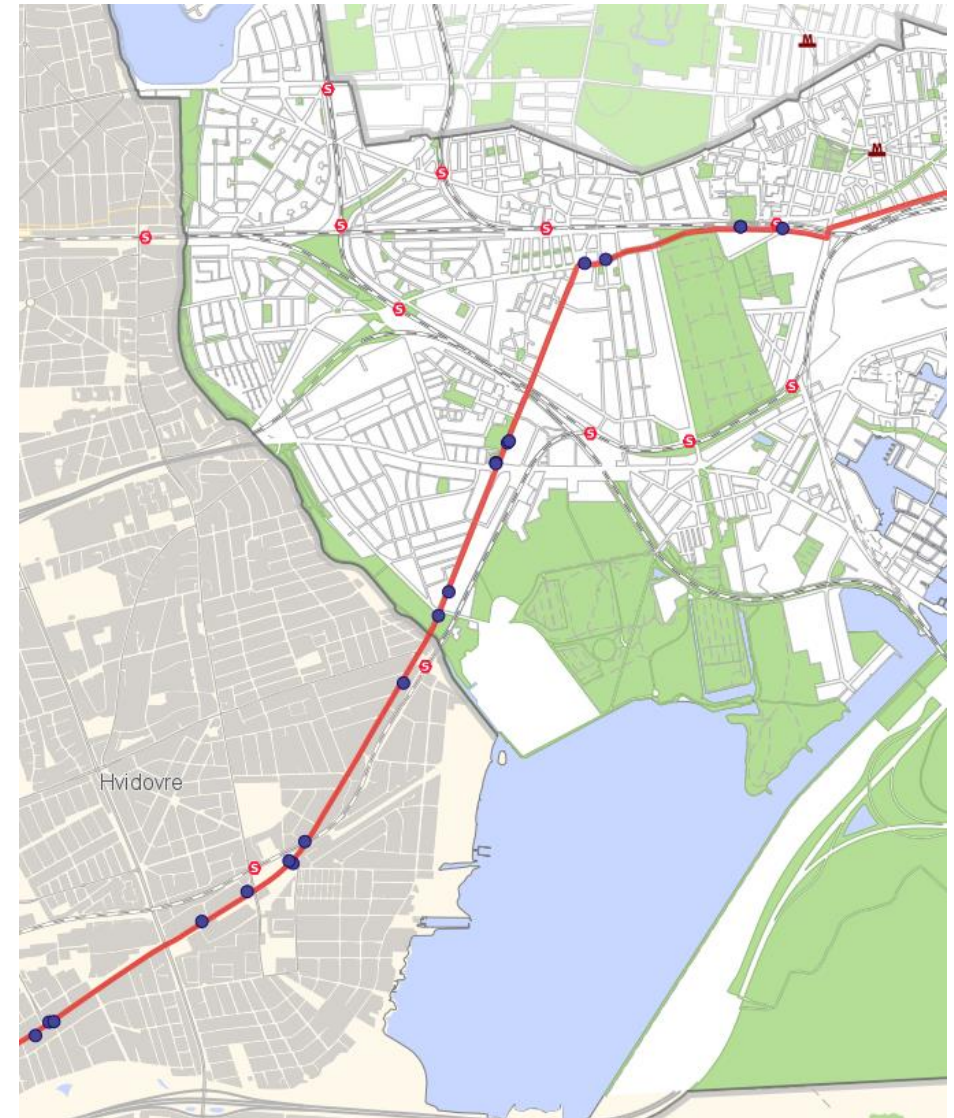
Cykelstiinspektioner



Ishøjruten			
Rutens længde: 14 km	Hele ruten	Procent	Gennemsnit pr. kilometer
Registreringer i alt	78	100	2,97
Afmærkning, skiltning og striber	23	29	0,82
Belægning	51	65	1,82
Beplantning	1	1	0,04
Servicefunktioner og belysning	3	4	0,11

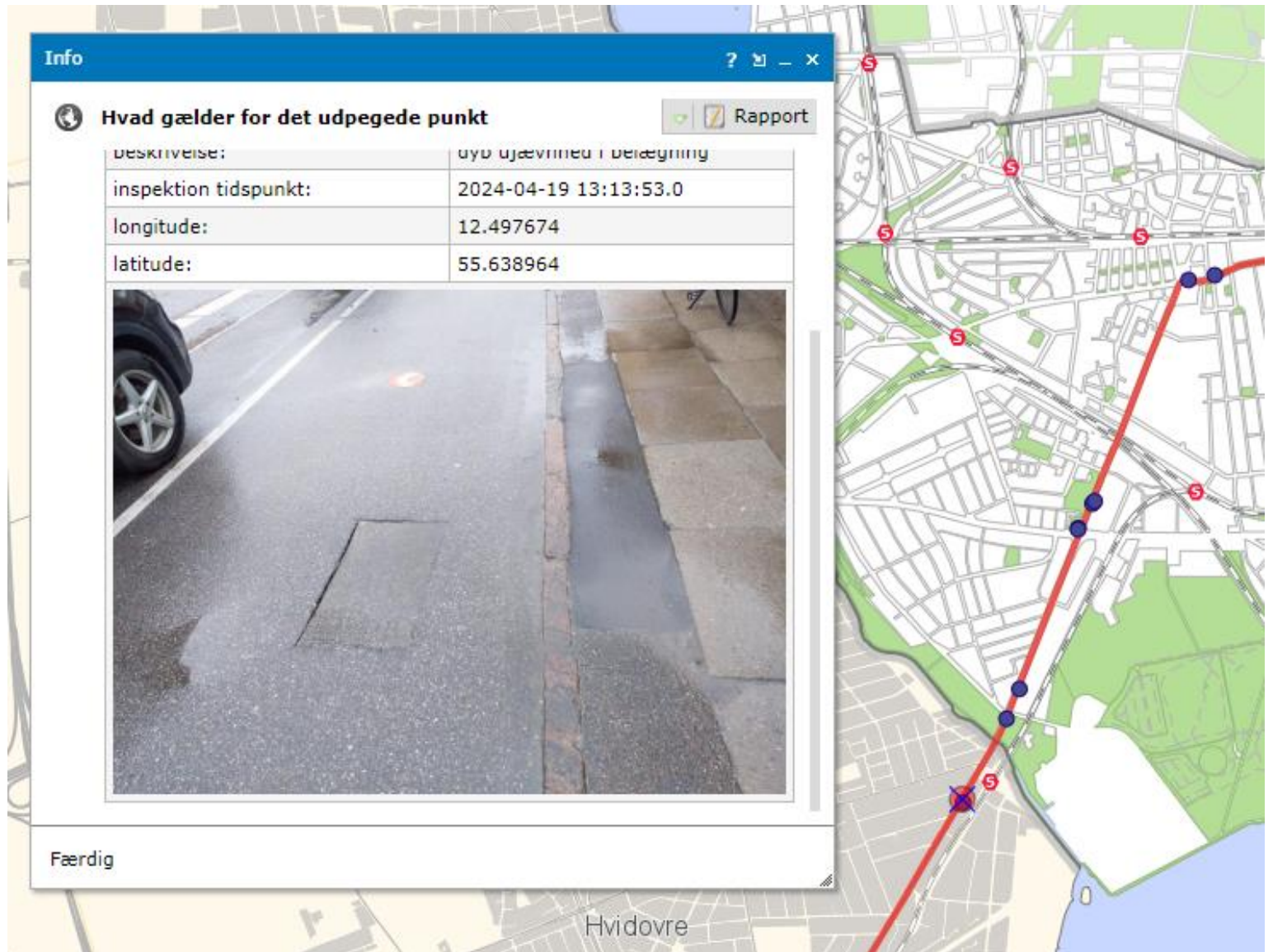


Link til kort:
[Supercykelstier \(kk.dk\)](http://kk.dk)



Link til kort:


[Supercykelstier \(kk.dk\)](https://kk.dk)



Info

Hvad gælder for det udpegede punkt Rapport

beskrivelse:	uyd ujævnhed i belægning
inspektion tidspunkt:	2024-04-19 13:13:53.0
longitude:	12.497674
latitude:	55.638964

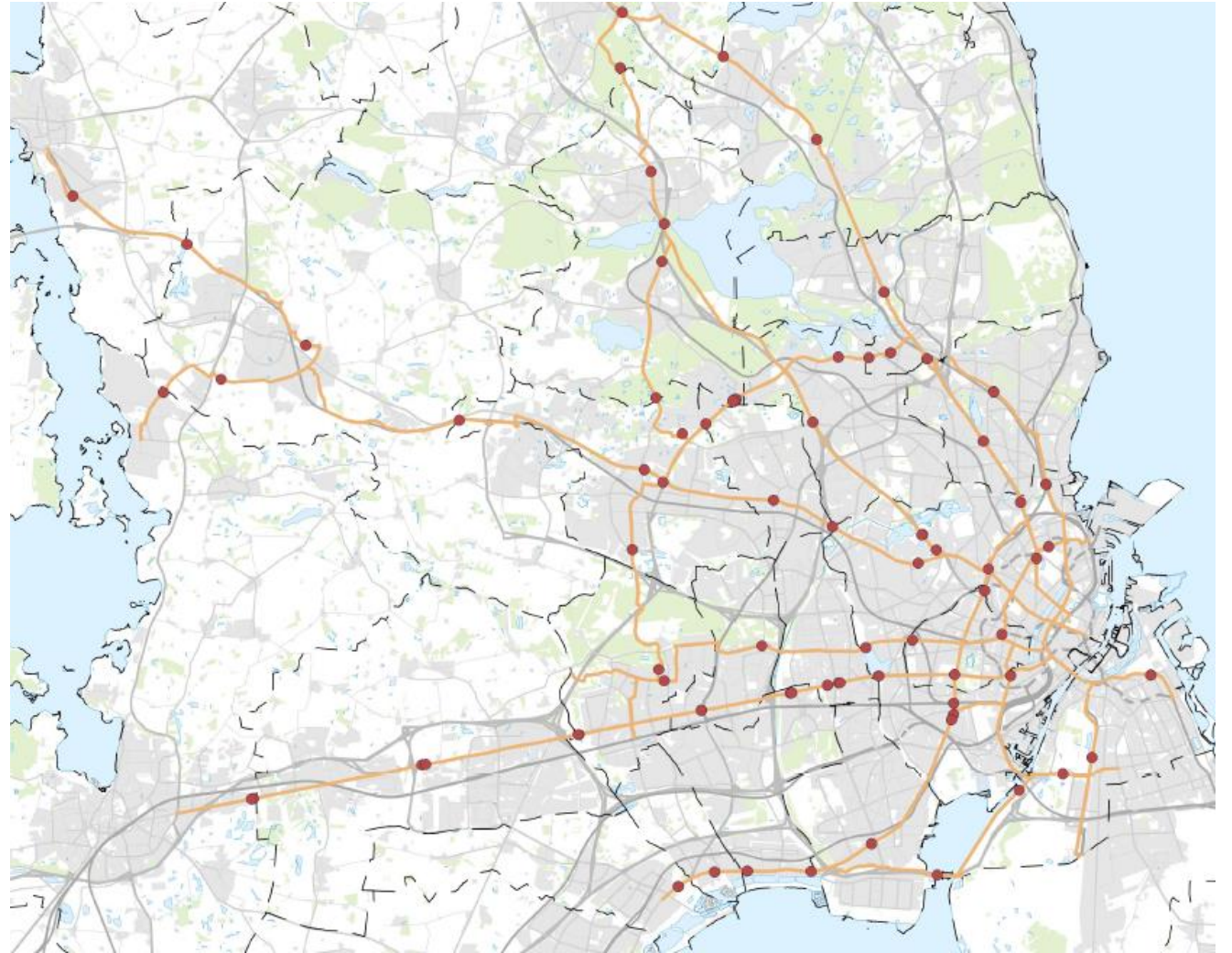


Færdig

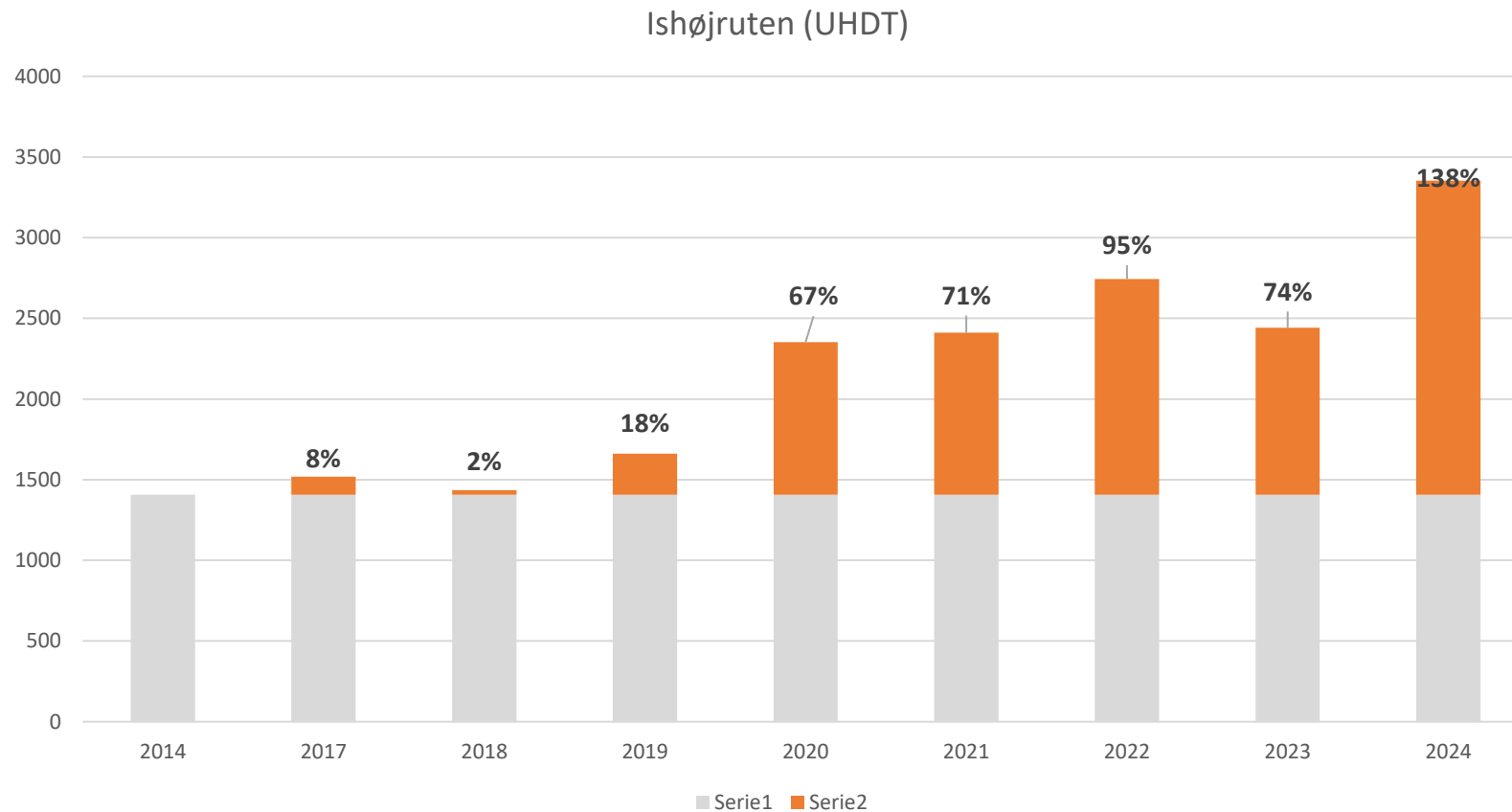
Hvidovre

Årlige tællinger

- 2013-2024
- 69 tællesteder i 2024
- Slangetællinger
- Uge 36



Årlige tællinger – Ishøjruten



DET VIRKER!

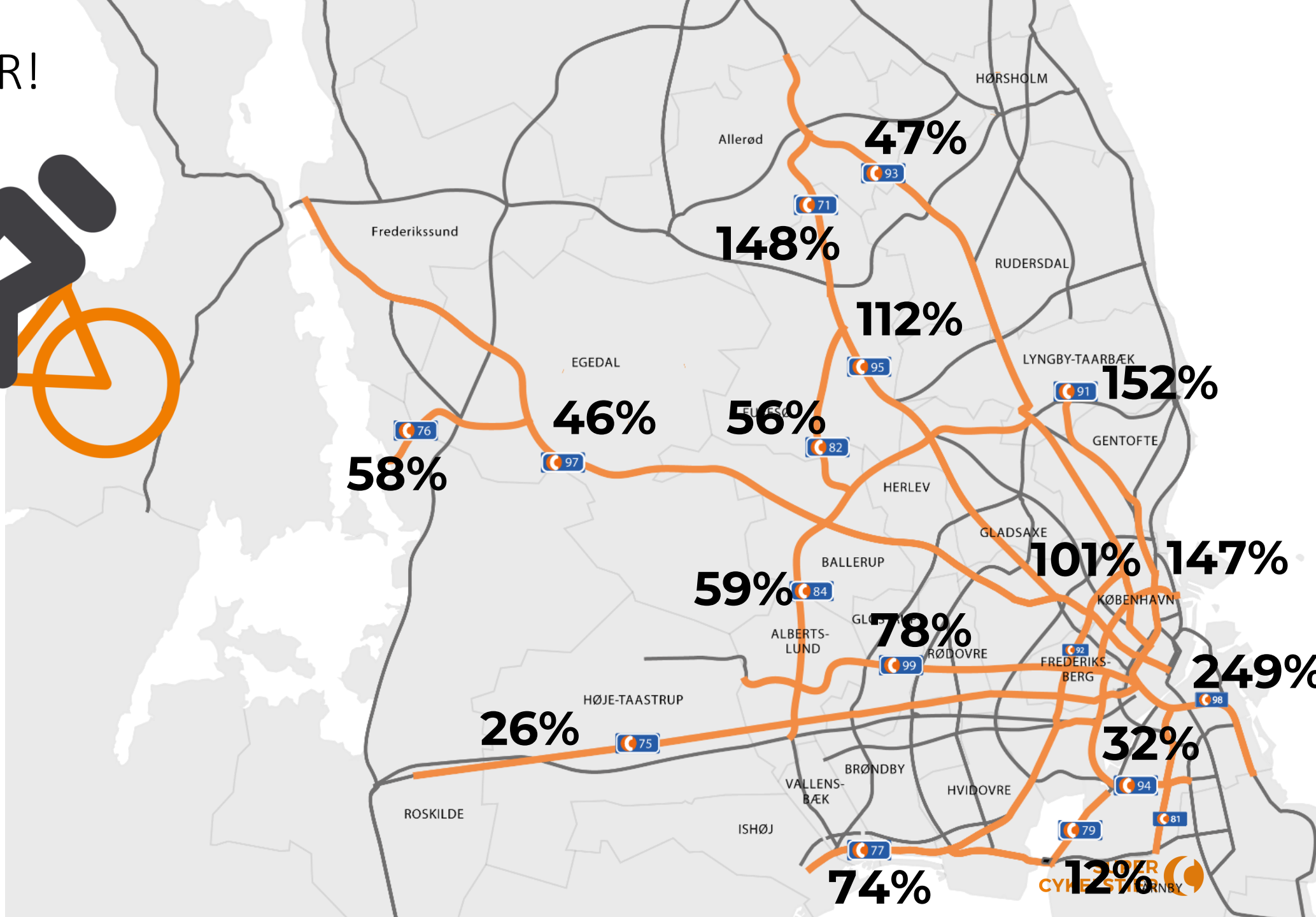


FØR VS. 2024

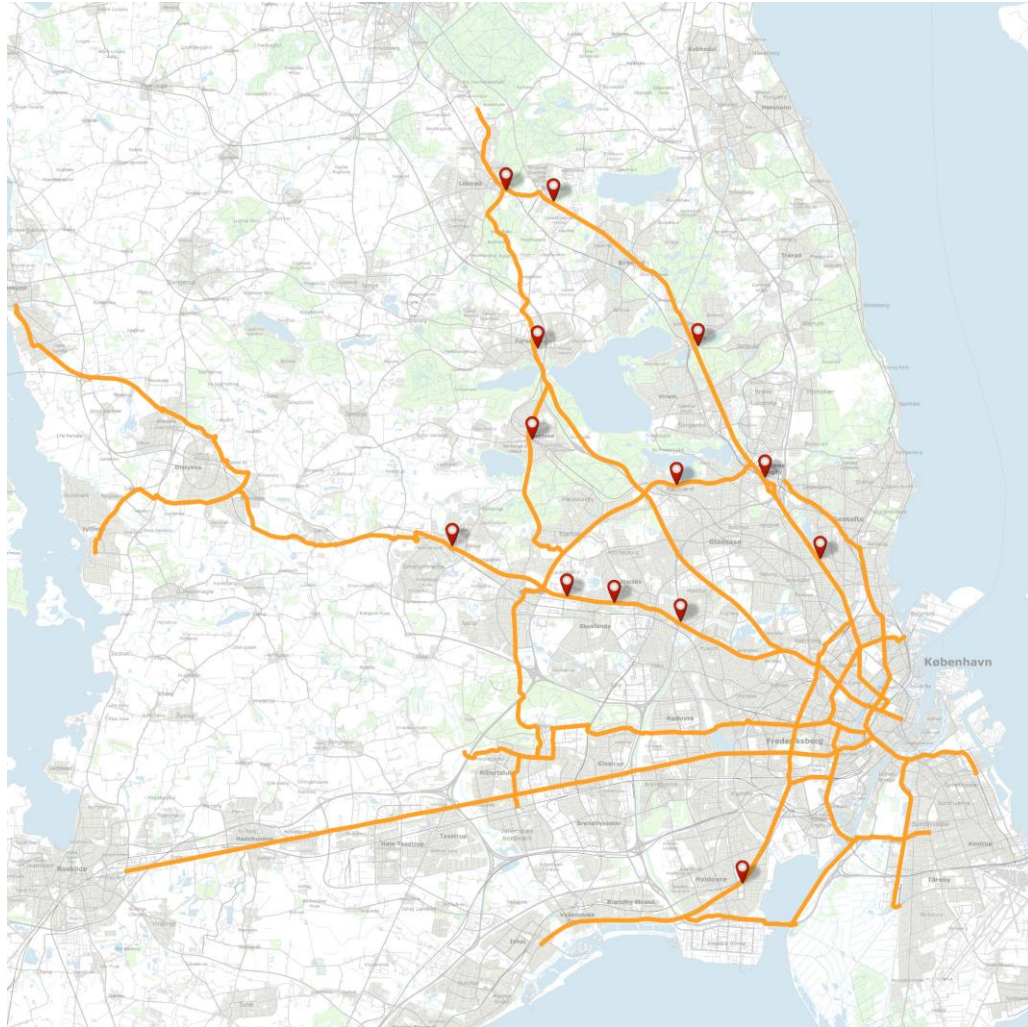
87%

FØR VS. EFTER

52%

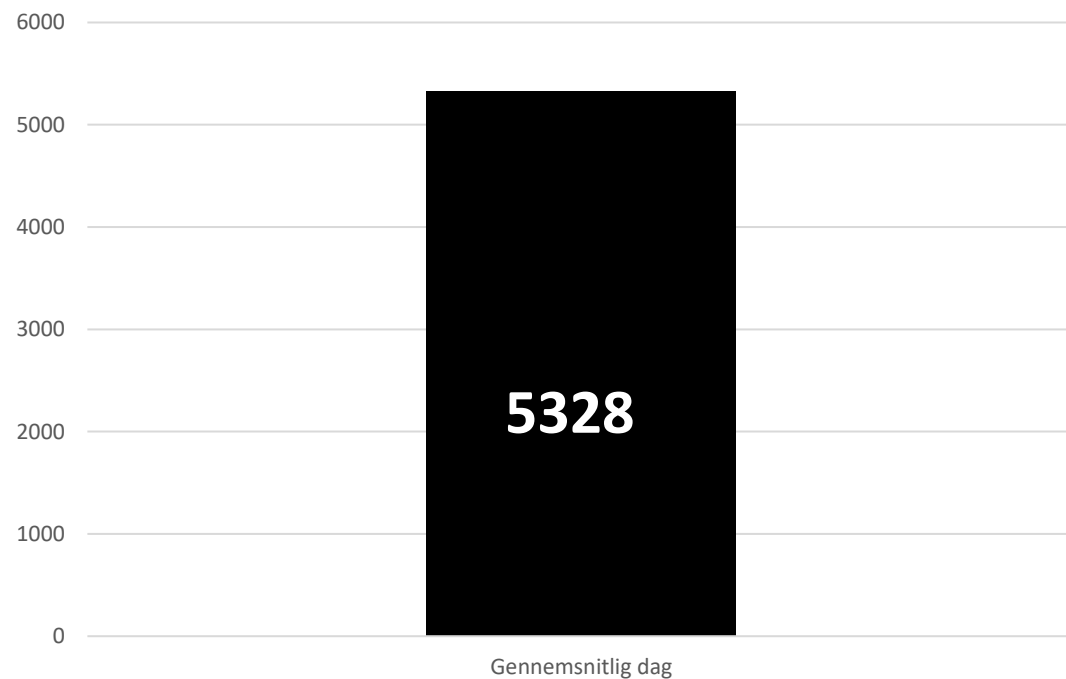


13 cykelbarometre på SCS-nettet



Ejer	Placering	Sted-ID, mastra	Opsat
Furesø	Farum Bytorv	SC200520-1	2014
Hvidovre	Friheden st.	SC150508-1	2016
Herlev	Herlev Hovedgade, ved M3	SC150503-2	2017
Ballerup	Malmparken st.	SC150503-3	2017
Gentofte	Lyngbyvej/ Merianvej	SC150505-1	2017
Gladsaxe	Bindeledet	SC150512-1	2019
Furesø	Fiskebækvej v. Væreløse st	SC150520-1	2017
Rudersdal	Øverødvej/Kongevejen	SC200545-1	2017
Allerød	Ny Møllevej	SC5131282	2017
Ballerup	Måløv st.	SC522-1	2017
Herlev	Herlev Hovedgade v Fitness World (retning mod København)	SC150503-1	2017
Lyngby-Taarbæk	Lyngby Hovedgade/Hollandsvej	SC1730535-1	2017
Allerød	Kongevejen ved Cirkel K	SC200545-2	2017

Antal cyklister på en gennemsnitlig dag (alle år)



410 daglige cyklister per barometer

1.944.720 årlige cyklister

Over 10 mio. cyklister mellem 2019-2024



Velkommen til det Regionale Cykelregnskab



Seneste opdatering: 23. September 2024

- [Microsoft Power BI](#)





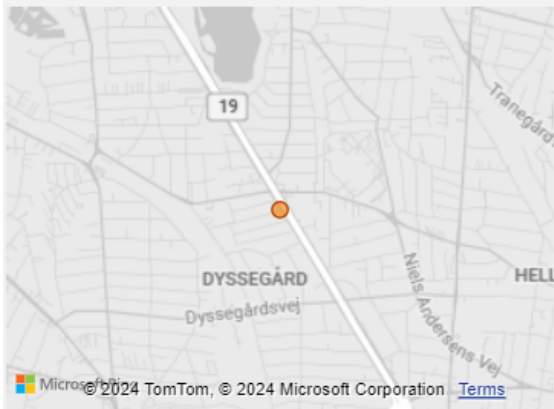
Barometerdata på Supercykelstierne

Data senest opdateret: 29/06/2024 09:00 (Automatisk opdatering ude af drift)



Tællestation

Allerødruen - Lyngbyvej mod S



Vælg specifikt år, for at se nærmere på tællinger og vejrmålinger i det pågældende år

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

Vejrmåling

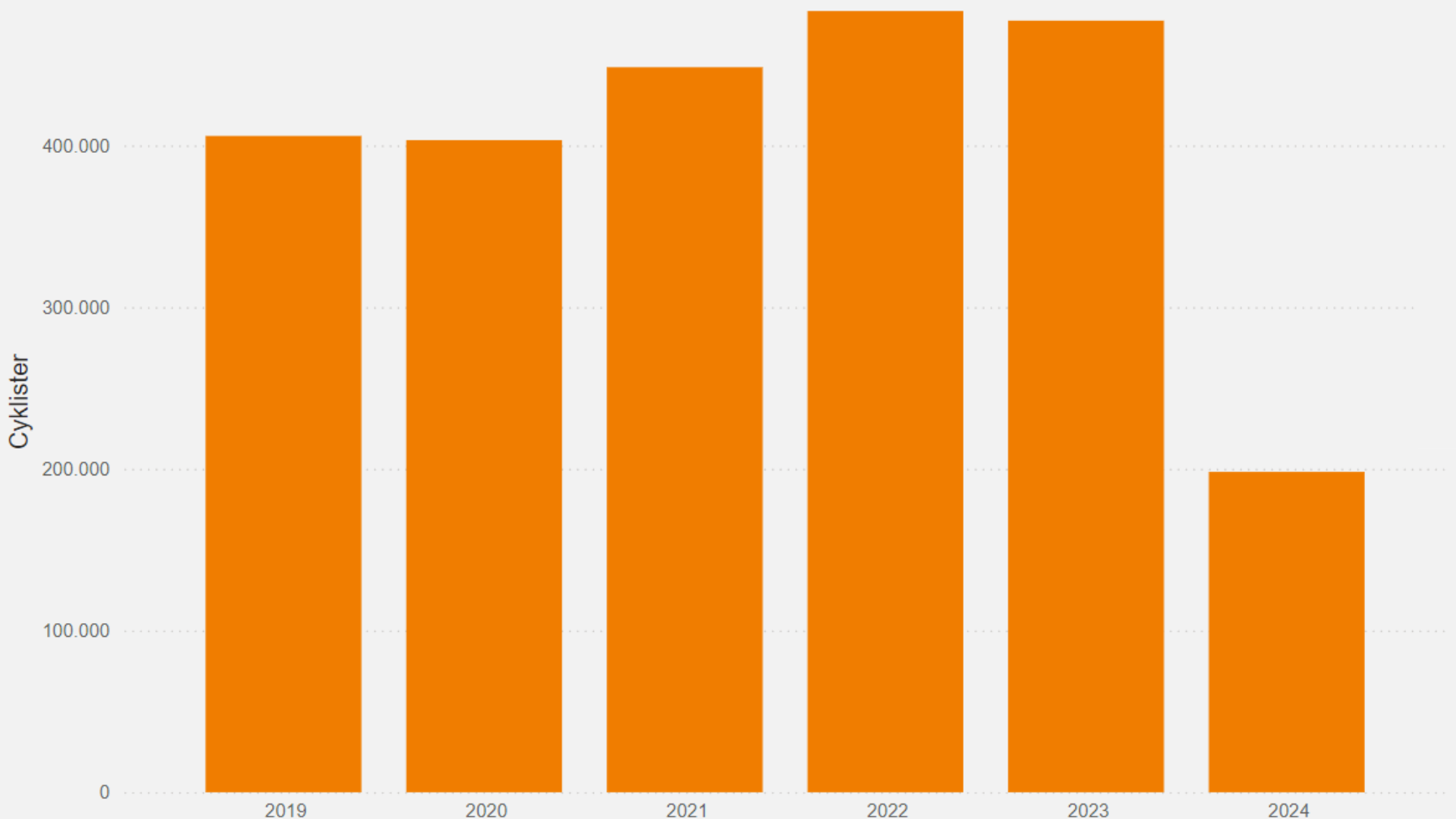
Nedbør

Temperatur

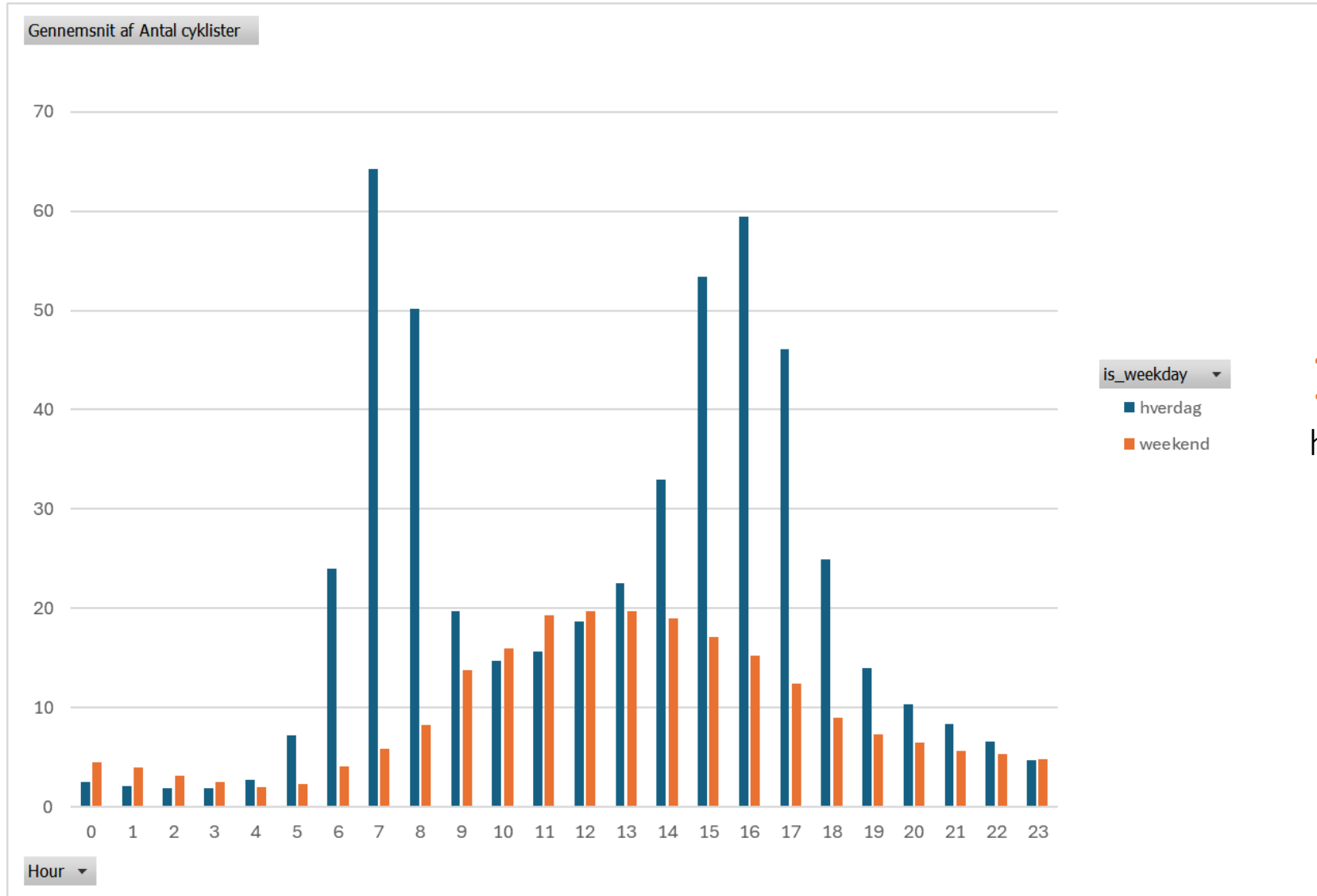
Vindhastighed

Cyklister pr. år på Allerødruen - Lyngbyvej mod S

Cyklister Ingen vejrmåling

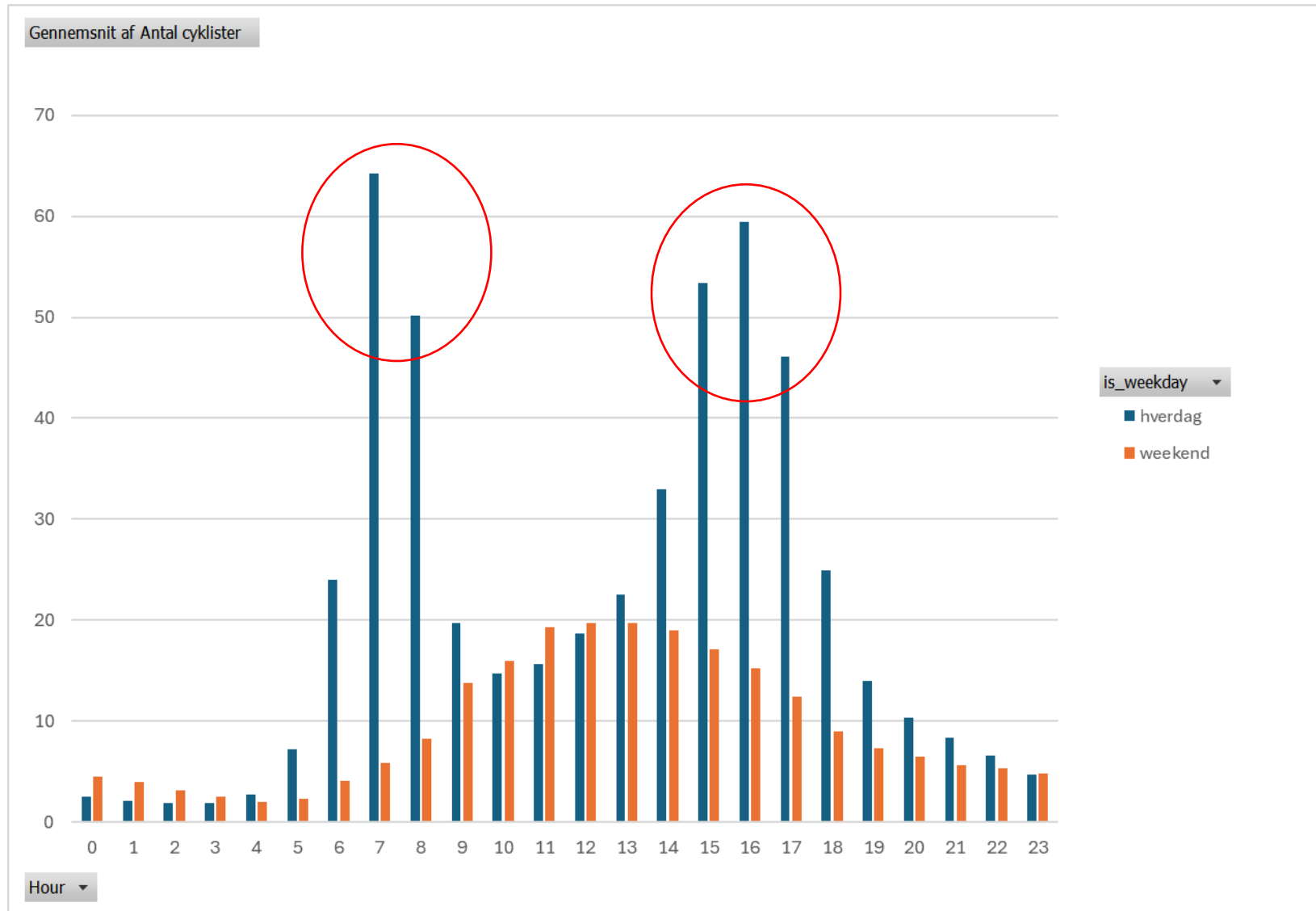


Resultater – Fordeling over døgnet



119 % flere cyklister på en hverdag end på en weekenddag

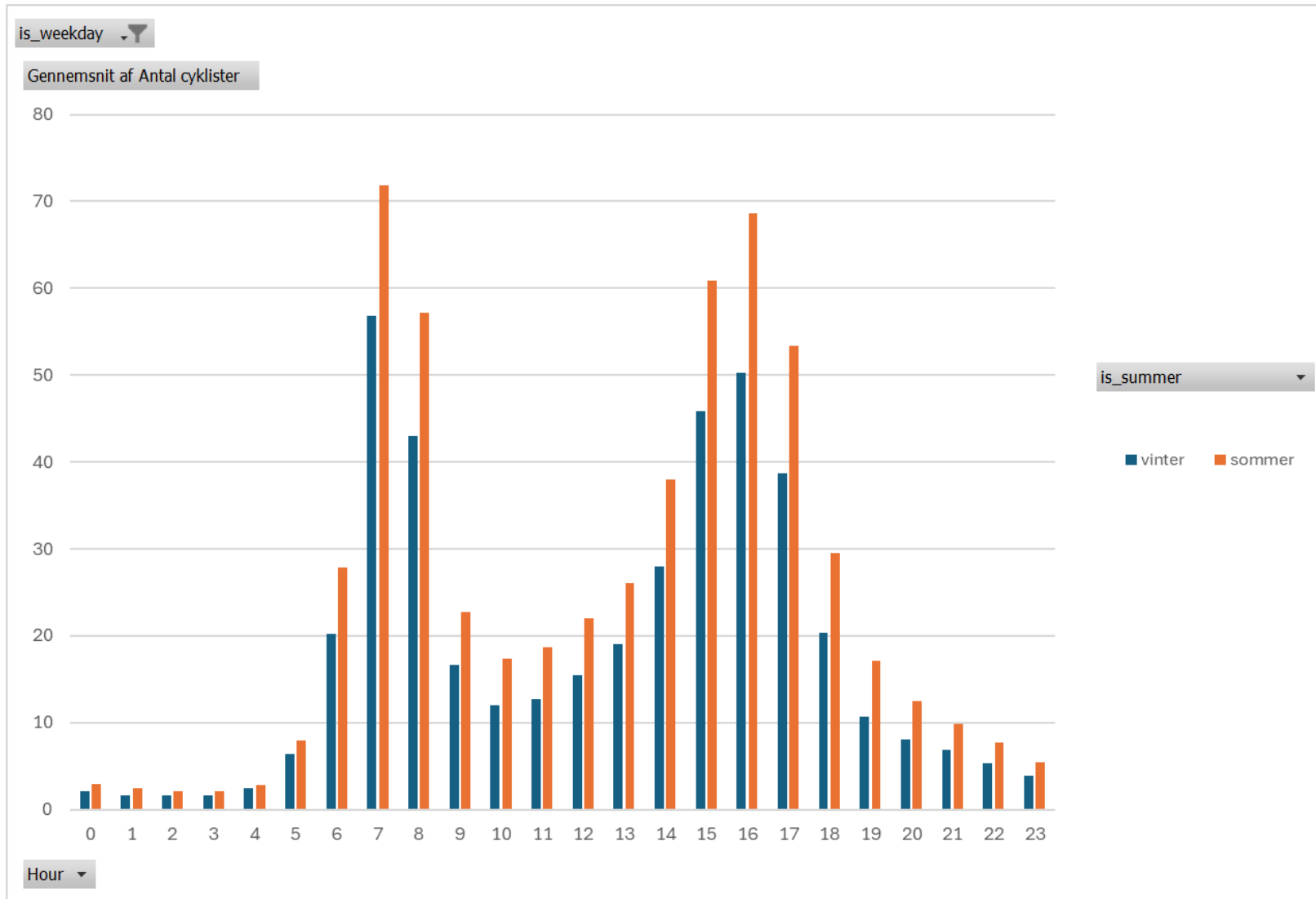
Resultater – Fordeling over døgnet



Myldretid =
kl. 7-9.00 + 15-18.00

22 % flere cyklister
i myldretiden end i de
resterende 19 timer af
døgnet

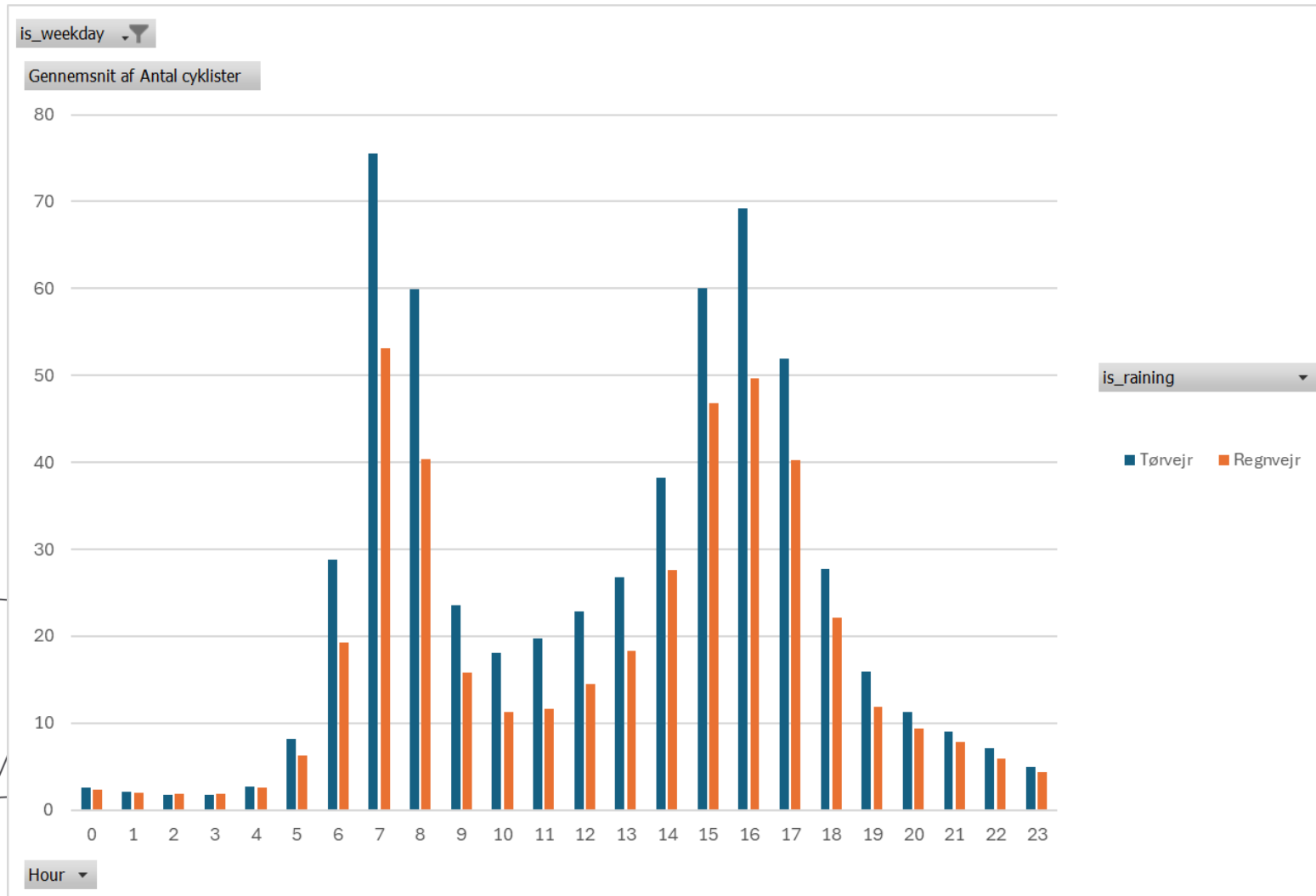
Resultater – Vejrdata vinter vs. sommer (hverdage)



Sommerhalvår (april-september)
Vinterhalvår (oktober-marts)

74 % af cyklisterne
fortsætter med at cykle i
vinterhalvåret

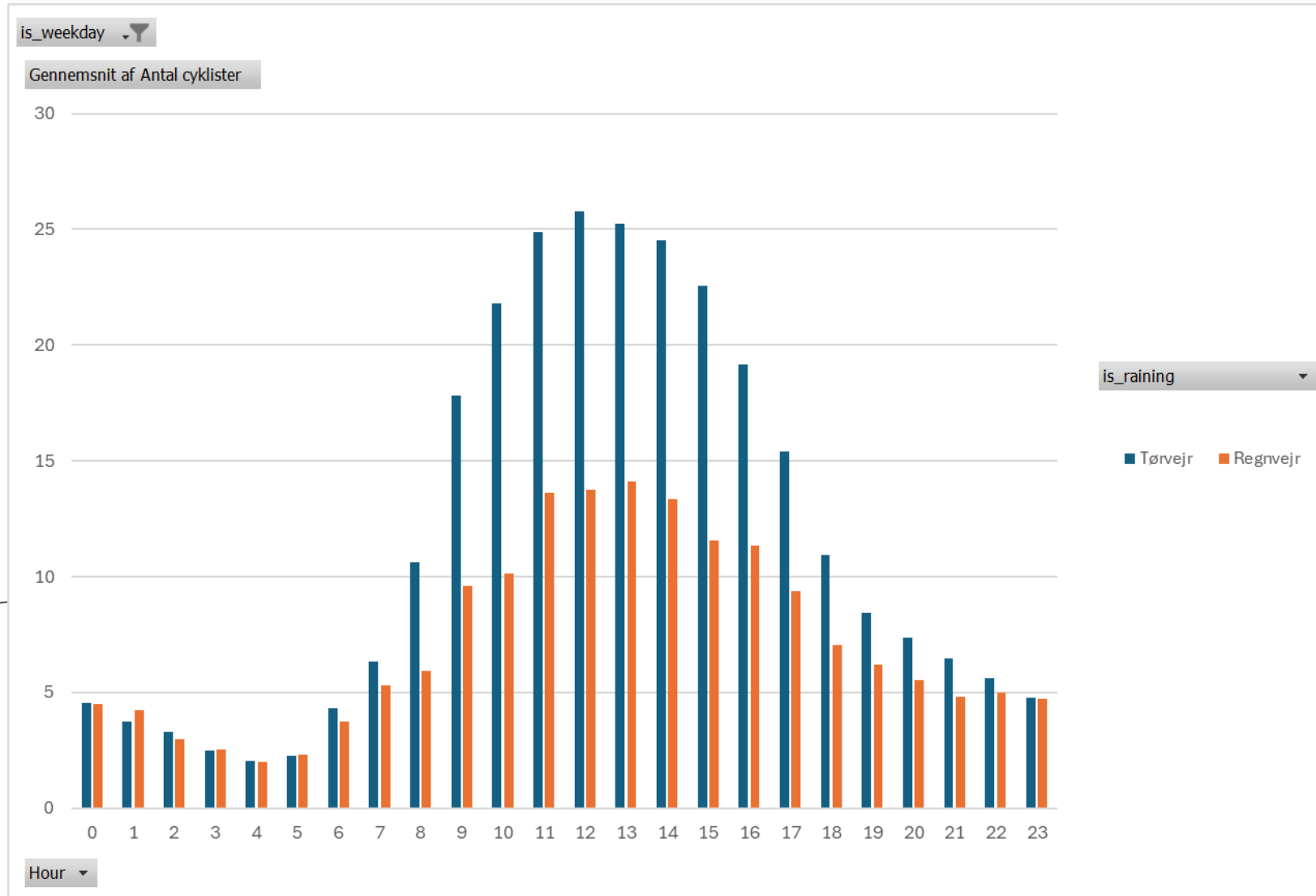
Resultater – Vejrdata nedbør (gns. hverdag)



Regnvejr defineres som 0,5 mm i timen: [Link](#)

83 % cykler fortsat på supercykelstinet, når det regner på hverdage (sammenlignet med tørvejr).

Resultater – Vejrdata nedbør (gns. weekend)



Regnvej defineres som 0,5 mm i timen: [Link](#)

75 % cykler fortsat på supercykelstinetet i weekend-dage med regnvej (sammenlignet med tørvej)

15 års KOM-erfaringer fra Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Diana Skyum
Kommunikations- og presseansvarlig
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen
jm8t@kk.dk, tlf. 29 45 32 07





2007-2008: Et potentiale skitseres
Kommunalreform og trængselsring
Københavns Kommunes 50 %-mål



2009: Supercykelstisamarbejdet skabes
16 kommuner og Region Hovedstaden



2009-2012: En ny kategori af infrastruktur
Koncept, vision og kommunikation



2012-2017: De formative år
Ruterne åbner, samarbejdet vokser,
resultaterne begynder at vise sig



2017: 5 nye ruter åbner
Danmark får sit første net
af supercykelstier



2017-2025: Den skærpede fortælling
Det virker! Supercykelstier er det tredje
ben i regional infrastruktur



2007-2008: Et potentiale skitseres
Kommunalreform og trængselsring
Københavns Kommunes 50 %-mål



2009: Supercykelstisamarbejdet skabes
16 kommuner og Region Hovedstaden



2009-2012: En ny kategori af infrastruktur
Koncept, vision og kommunikation

2012-2017: De formative år
Ruterne åbner, samarbejdet vokser,
resultaterne begynder at vise sig



2017: 5 nye ruter åbner
Danmark får sit første net
af supercykelstier



2017-2025: Den skærpede fortælling
Det virker! Supercykelstier er det tredje
ben i regional infrastruktur



2009 → 2024

Motorveje for cyklister → Gode cykelpendlerforbindelser

Hurtigt og effektivt → Så få stop som muligt og godt flow

Hurtigt og nemt → Tidseffektivt

Cyklister → Pendlere

Helt almindelig → Helt almindelig

2009-2012

En ny kategori af infrastruktur



26 CYKELSUPERSTIER TIL HOVEDSTADSREGIONEN

INVESTERING MED OVERSKUD

Danmarks hovedstadsregion skal have verdens stærkeste net af pendlerruter til cyklister, hvor ekstra gode forhold får flere trafikanter til at vælge to hjul frem for fire til arbejde og uddannelse.

18 kommuner og Region Hovedstaden arbejder sammen om at gøre projektet til virkelighed og har udarbejdet et fælles forslag til 300 km Cykelsuperstier i hovedstadsområdet. I alt 26 ruter i en afstand på 15 kilometer fra Københavns centrum.

Nettet af Cykelsuperstier kan potentielt set øge antallet af pendlercyklister i hovedstadsregionen med mere end 30 pct. eller 15.160 cyklister. Hver gang én trafikant tager 10 km på cykel i stedet for i bilen, sparer samfundet 55 kroner og et kilo CO₂. Det betyder, at hovedstadsregionen samlet set kan spare 307 mio. kroner og 6974 ton CO₂ om året. Anlægsoverslaget for de 26 Cykelsuperstier er på godt 400 mio. kroner for basisløsningen og knap 900 mio. kroner for den ideelle løsning*. Cykelsuperstierne er med andre ord tjent ind på få år.

HØJERE KVALITET, MINDRE REJSETID

For alle ruterne gælder en målsætning om flere cykelpendlere, reduceret rejsetid og øget tryghed.

Bonuseffekterne for samfundet er mindre trængsel, mindre forurening, øget sundhed, stærkere økonomi og bedre byliv.

Cykelsuperstier skal gøre det hurtigt, komfortabelt og trygt at tage cyklen til arbejde. De 18 samarbejdende kommuner har derfor udarbejdet et koncept med principper, som alle ruter skal leve op til for at få kvalitetsstempet Cykelsupersti. Konceptet rummer en ideel løsning og en anbefalet løsning og lægger desuden op til et generelt løft i standard for vedligehold, så ruterne prioriteres på linje med stærkt trafikerede veje. Konceptet med principper og ruteforslag er kommunernes fælles forslag til Cykelsuperstier og et dynamisk dokument, som kan videreudvikles.

INDVIELSER I 2011

Arbejdet med at forbedre eksisterende cykelstier samt bygge nye anlæg er allerede i gang. De første ruter er klar til brug i 2011 - og bliver lancerede med kampagner, der sætter fokus på de gevinster, det giver at have en Cykelsupersti i sit lokalområde.

Dette hæfte giver overblik over geografi, økonomi og potentiale på de 26 planlagte ruter i nettet af Cykelsuperstier. Hæftets eksempler på tiltag langs ruterne bygger på de ideelle løsningsforslag.

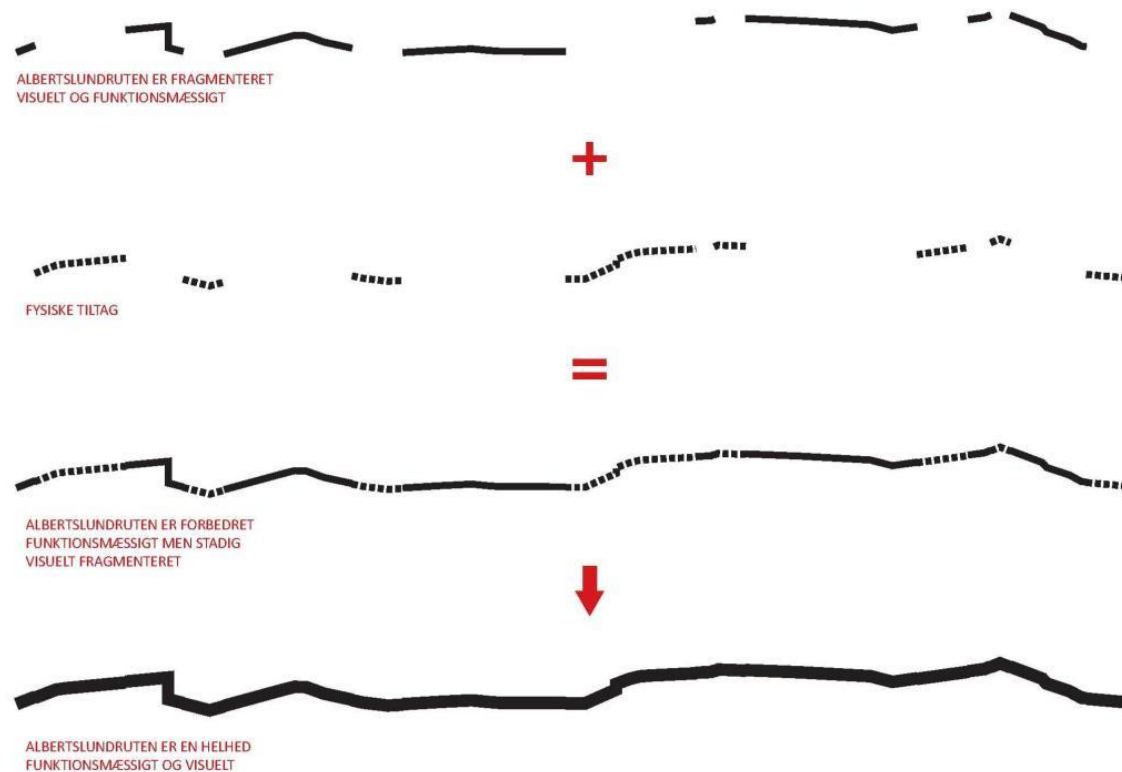
"Cykelsuperstier nær vores virksomhed vil byde på flere både sundhedsmæssige og miljømæssige fordele og vil samtidig potentielt kunne styrke vores medarbejders trivsel og tilfredshed omkring deres arbejdsvilkår."

Anders H. Kaas, afdelingsleder for trafikplanlægning, Atkins

* Tallene er baserede på beregninger fra Projektsekretariatet for Cykelsuperstier (se også hæfte 3 med det økonomiske overblik) samt publikationen Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag, 2009, COWI for Københavns Kommune.



HVORDAN EN SUPERCYKELSTI BLIVER TIL





 **CYKELSUPERSTIER**
i hovedstadsregionen

Forslag, marts 2011





ET KONKURRENCEDEYGTIGT ALTERNATIV

Ambitionen med Cykelsuperstierne er at gøre cyklen til et seriøst transportalternativ på strækninger over fem kilometer for endnu flere borgere. Cykelsuperstierne skal matche andre tilbud om transport til og fra arbejde og uddannelse.

Som med andre transportløsninger skal regionens borgere vide, hvad Cykelsuperstierne står for.

En bruger af s-toget ved, hvad han eller hun kan forvente; der er rimelig ensartethed mellem indretning og udformning af de enkelte tog, de enkelte stationer, køreplaner mv. På samme måde får Cykelsuperstierne et fælles koncept, som pendlercyklister kan kende og forholde sig til uafhængigt af kommunegrænser og ruter.

For at opnå det skal Cykelsuperstierne opfylde specifikke kvalitetskrav, give pendlercyklisterne særlige fordele og have samme visuelle udtryk på alle ruter.

FAKTA

Bilister beskriver valget af bilen som transportmiddel, på samme måde som cyklister beskriver valget af cyklen:

Det er fleksibelt og giver en følelse af selvbestemmelse og individualitet.



Høj prioritering af drift og vedligehold

KONCEPTETS PRINCIPPER

De samarbejdende kommuner udmønter de fire kvalitetsmål for Cykelsuperstierne tilgængelighed, frilighed, komfort og tryghed i en række konkrete principper. Principperne fungerer som praktisk arbejdsregelsæt ved anlæg og vedligehold af Cykelsuperstierne. Kommunerne planlægger tiltagene på hver ud fra en helhedsbetragtning, som tager hensyn til antal cyklister, øvrige trafikanter, byrum, økonomi.

På de følgende sider er principperne sammenfattet. Detaljerede oplysninger findes på www.cykelsup

UDPEGNING AF RUTER

- *Den lige vej:* Cykelsuperstierne skal føre så direkte som muligt mellem store koncentrationer af boliger, arbejdspladser og studieområder.
- *Sammenhæng:* Ruterne skal udgøre et sammenhængende net mellem alle samarbejdende kommuner i en radius af 15-20 kilometer fra Københavns centrum.
- *Kombi-rejser:* Ruterne skal give nem adgang til kollektive trafikterminaler langs ruten.
- *Oplevelser:* Ruterne skal sikre variation og oplevelser, men prioritere fremkommelighed.

IDENTITET, SKILTNING, AFMÆRKNING

- *Synlighed:* Cykelsuperstierne logo og farve samt henvisningsskilte skal gøre det tydeligt, hvor Cykelsuperstierne er, og hvor de fører hen.
- *Destinationer:* Skilte skal vise, hvor mange kilometer eller minutter cyklisterne har til forskellige destinationer.

SUPPLERENDE TILTAG

- *Mere service:* For at styrke pendlerne af komfort skal Cykelsuperstierne tilbyde servicefunktioner.
- *Ved knudepunkter:* Eksempelvis overs information om vej og rejsetider, servicepumper, stander til reparation, håndværk eller nødtelefon til cykelmekanikere.
- *Langs ruterne:* Eksempelvis cykelpumpeskraidespande til cyklister i fart, fodtvis signalkryds, læskærme med indbygget og servicefunktioner.

DRIFT OG VEDLIGEHOLD

- *Høj prioritering:* De samarbejdende kommuner skal prioritere vedligehold af Cykelsuperstierne lige så højt som på stærkt trafikerede veje.
- *Hele vejen rundt:* Vedligehold omfatter både belægning, udbedring af skader, belysning, rydning, beplantning og gode alternativer for pendlercyklisterne ved vejarbejde.
- *Innovation:* Nyskabelser som frivilligt trafikmelderkorps og web-baseret trafikinformationssystem skal på sigt støtte op om drift og vedligehold.



Ekstra service



Den mest direkte vej



Synlig skiltning og information

UDFORMNING AF RUTERNE

STITYPER

- *Standarder:* Uanset om en Cykelsupersti forløber langs en vej eller væk fra øvrig trafik, skal den så vidt muligt leve op til faste standarder ift. bredde og belægning.
- *Placering:* Mange steder i regionen vil det være mest realistisk at placere Cykelsuperstierne langs en vej for at opnå den mest direkte rute og nærhed til vigtige rejsemål samt for at gøre projektet økonomisk muligt.

KRYDSENDE TRAFIK

- *Vigepligt:* Cykelpendlere skal stoppe så få gange som muligt. Derfor skal Cykelsuperstien være gennemgående ved sideveje, og trafik fra sidevejene får så vidt muligt vigepligt for pendlercyklisterne.
- *Særlige tiltag:* På Cykelsuperstierne skal kommunerne prioritere tiltag som grønne bølger, for-grønt for cyklister, højresving uden om rødt lys, nedtælling til grønt, separat signallys til cyklister og fremrykkede busstoppesteder.

STRÆKNINGER

- *Direkte ruter:* Det er målsætningen at udarbejde ruter med kortest muligt fra A til B og med så få skarpe sving som muligt.
- *Brede stier:* En hurtig cyklist bør altid kunne overhale en langsommere cyklist. Derfor skal Cykelsuperstierne minimum være 2,5 meter brede. På de mest befærdede steder bør bredden være mellem 3,0 og 3,5 meter.
- *Jævn belægning:* Alle Cykelsuperstier skal have en fast, jævn belægning for at sikre en komfortabel cykeltur. Afløbsriste, brønde, etc. skal så vidt muligt placeres uden for stien.
- *Synlighed og belysning:* Cykelsuperstierne skal være belyste og synlige for omgivelserne, så de altid føles trygge. De må ikke over længere strækninger være gemt af beplantning, tunneller eller lignende.
- *God adskillelse:* Pendlercyklister og fodgængere bliver som udgangspunkt skilt via niveauskift, kantsten eller rabat på alle Cykelsuperstier for at sikre optimal komfort og tryghed.

"If we really want to see levels of obesity declining, we have to move on from the rhetoric. We need to see a visible investment in infrastructure that makes cycling and walking the travel modes of choice"

Tim Crayford, president of the Ass. of Directors of Public Health, UK





2007-2008: Et potentiale skitseres
Kommunalreform og trængselsring
Københavns Kommunes 50 %-mål



2009: Supercykelstisamarbejdet skabes
16 kommuner og Region Hovedstaden



2009-2012: En ny kategori af infrastruktur
Koncept, vision og kommunikation



2012-2017: De formative år
Ruterne åbner, samarbejdet vokser,
resultaterne begynder at vise sig



2017: 5 nye ruter åbner
Danmark får sit første net
af supercykelstier



2017-2025: Den skærpede fortælling
Det virker! Supercykelstier er det tredje
ben i regional infrastruktur

2012-2017



Danskerne vælger simpelthen at cykle, fordi det er hurtigst og nemmest, lyder konklusionen.

Også landets transportminister Henrik Dam Kristensen giver sit besyv med i solstrålehistorien:

"Når man har cyklet i 30 minutter, har man det rigtig godt med sig selv. Så nyder man virkelig et glas vin, fordi man har fortjent det," siger ministeren til den amerikanske avis.

The New York Times

Commuters Pedal to Work on Their Very Own Superhighway

Share full article



New York Times skamroser dansk cykelsupersti



Opmærksomhed. Det store medie New York Times har sendt en journalist ud på cykel for at tjekke både den eksisterende og en kommende cykelsupersti ud.

SUPERCYKLISTEN... ER HELT ALMINDELIG

Stramme cykelbukser, cykelcomputer og 21 gear er ikke krav for at være bruger af Supercykelstierne. Superpendlere er helt almindelige mennesker, der har opdaget fidusen i at vælge cyklen, fordi den er hurtig, fleksibel og sund.

Alle kan naturligvis cykle på Supercykelstierne, men udgangspunktet er pendlernes behov. Nettet forbindes derfor knudepunkter i regionen - arbejdspladser, studier og boligområder samt stationer, hvor man kan kombinere cykelturen med offentlig trafik. Ruterne vil dog også gavne de korte og lokale ture til for eksempel skole og indkøb.

Supercykelstierne henvender sig til:

- Pendlere over længere afstande - min. 5 km
- Nuværende pendlere - i mindre grad fritids-cyklister og børn
- Potentielle pendlere, som skal vælge cyklen frem for bilen

FORSKELLIGE PRÆFERENCER - ÉN LØSNING

Alle er forskellige, og heller ikke pendlercyklister er enige om alt. Nogle vil have den hurtigste rute uanset omgivelserne, mens andre gerne vil køre lidt længere til gengæld for en grøn udsigt og renere luft.

Samlet prioriterer cyklister dog rejsetid højest, og derfor er grundlaget for placering af Supercykelstierne:

Primært: hurtige og effektive ruter

Sekundært: de bedste oplevelser

Ture på Supercykelstierne vil i mange tilfælde kunne kobles med kommunernes andre cykelprojekter, for eksempel Københavns grønne cykelruter.

TRAFIKANTER VÆLGER PRIMÆRT CYKLEN FORDI:

- Det er hurtigere og nemmere
- Det giver motion og frisk luft

TRAFIKANTER FRAVÆLGER PRIMÆRT CYKLEN PGA.:

- Afstand
- Vej

BILISTER VIL OVERVEJE CYKLEN HVIS:

- De får bedre cykelforhold i byen (fx færre stop, hurtigere genvæje, bedre plads til overhaling og ekstra services)
- De får bedre cykelforhold på arbejdspladsen (fx bad, omklædning og parkering)

PENDLERE:

- Af alle der pendler fra en omegnskommune til Københavns Kommune - eller den modsatte vej - er én ud af fem på cykel.
- Én ud af tre pendlere med 4-9 km til arbejde cykler
- Én ud af ti pendlere med 10-15 km til arbejde cykler

Fakta bygger på rapporten: Vurdering af potentialet for længere penderture på cykel, Tetraplan, 2009



SUPERCYKLISTEN...

Stramme cykelbukser, cykelcomputer og 21 ikke krav for at være bruger af Supercykelsti Superpendlere er helt almindelige mennesk opdaget fidusen i at vælge cyklen, fordi der fleksibel og sund.

Alle kan naturligvis cykle på Supercykelstier udgangspunktet er pendlernes behov. Net der derfor knudepunkter i regionen - arbejdstudier og boligområder samt stationer, hvc kombinere cykelturen med offentlig trafik. R dog også gavne de korte og lokale ture til skole og indkøb.

Supercykelstierne henvender sig til:

- Pendlere over længere afstande - min. 10 km
- Nuværende pendlere - i mindre grad fri cyklister og børn
- Potentielle pendlere, som skal vælge cyklen frem for bilen

FORSKELLIGE PRÆFERENCER - ÉN LØSNING

Alle er forskellige, og heller ikke pendlercyklister enige om alt. Nogle vil have den hurtigste rute, mens andre gerne vil køre lidt til gengæld for en grøn udsigt og renere luft.

Samlet prioriterer cyklister dog rejsetid højt, derfor er grundlaget for placering af Supercykelstierne.

Primært: hurtige og effektive ruter
Sekundært: de bedste oplevelser

Ture på Supercykelstierne vil i mange tilfælde kobles med kommunernes andre cykelprojekter, eksempelvis Københavns grønne cykelruter.

28 ruter med samlet set 467 km Supercykelsti. Budgetoverslaget er på 903 mio. kroner for basisløsningen og 2 mia. kroner for den ideelle løsning.

Potentialet for det samlede net er beregnet til:

- 6,1 mio. ekstra cykelture om året, hvilket fører til, at der i alt cykles ca. 24 mio. km mere
- 856 ton sparet CO₂ årligt
- 2,7 mia. i besparelse på sundhed over 50 år

Potentialetallene er baserede på samfundsøkonomiske analyser fra Incentive Partners, 2013

CYKELØKONOMI:

- Det koster i gennemsnit 8 mio. kr. at anlægge én km cykelsti. Til sammenligning koster én km motorvej 55 mio. kr. i hver retning.*
- En daglig cykeltur på 6 km hver vej sparer samfundet for 450 kilo CO₂ om året sammenlignet med at tage bilen.**
- Den daglige cykeltur til og fra arbejde giver god, gratis motion. Sundhedseffekten af 1 km på cykel har en samfundsøkonomisk værdi af 5,50 kr. i form af forlænget levetid og færre sygedage.**

*Vejdirektoratet

**Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag, Cowi2009

"Hvis man benytter sig af en række virkemidler – og bl.a. etablerer cykelmotorveje – kan man halvere antallet af mennesker, der tager bilen på korte ture mellem hjem og arbejde. På den måde kan man fordoble cykeltrafikken for rejsende, der har op til 10 km på arbejde."

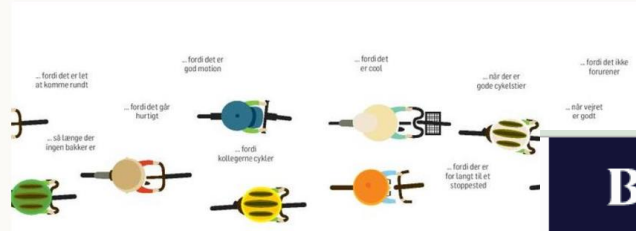
DTU Transport, Linda Christensen, JyllandsPosten, 2. september 2010

"Transport is actually the only sector of the EU economy where greenhouse Gasses continue to increase... Slowing down is not enough. We must reduce the emissions... we must encourage a shift towards cycling and walking."

Connie Hedegaard, EU-kommisær



Cykelpendlere taber sig og får bedre helbred på en måned



BERLINGSKE

DR's selvcensur
KATHRINE LILLEØR

- AKTUELLE EMNER CHARLIE HEBDO GRIBER DU IND? HVEM SKAL STYRE DANMARK? AIRASIA ÅRETS BEDSTE
 BUSINESS POLITIKO DEBAT GLOBAL TECH VIDEN KULTUR AOK LIVS

HUNDREDVIS AF GRUNDE TIL AT REJSE. ÉN MÅDE AT FLYVE PÅ.
 SE FILMEN →



Supercykelsti får flere i sadlen

- Supercykelsuper... Smart navn forvirrer
- Trafikmillionær sætter gang i pedalerne

POLITIKEN

MOTION

Copenhagen Marathon Triathlon Løb Motionscykling Fitness Politikk

MOTION 20. JAN. 2015 KL. 16.35

Supercykelsti får flere pendlere i sadlen

Motorvejen for de tohjulede mellem Farum og Vesterport er en succes.



PERCYKLING. Flere cykler i dag til arbejdet fra Farum. 25 procent af de nye er bilister, som har fået nye va
 OACHIM ADRIAN

★ GEM TIL LISTE Anbefal 61 personer anbefaler dette. Vær den første af vennerne.

VCH redaktør

kelstien Farumruten fra Farum til Vesterport har fået 52 procent
 ndlere til at vælge cyklen frem for bilen. Det viser ny undersøgelse
 t af COWI baseret på automatiske tællere og på spørgeskemaer fra
 cyklisten offentliggjort på nyhedsmediet detoffentlige.dk.

er sig prioriteret som cyklist på Supercykelstien. Det er dejligt»,
 f cyklisterne i undersøgelsen.

heden med de 17,5 kilometers cykelrute, der går fra Farum,
 adsaxe til København, er så stor, at mange flere altså
 r bilen.



Supercykelstier hitter i hovedstadsområdet

Flere og flere tager cyklen på de længere ture. Kræftens Bekæmpelse jubler.



KØBENHAVN

Supercykelsti-pendler: Det er som en motorvej for cykler

Det er blevet populært at pendle til og fra arbejde på supercykelstierne i hovedstadsområdet.

De tohj



- Supercykelstien fungerer lidt som en motorvej. Man kan komme uhindret frem og man skal ikke vente i lyskryds, siger Tove (Foto: Joachim Hans Næshave Christensen © DR P4 København)





2007-2008: Et potentiale skitseres
Kommunalreform og trængselsring
Københavns Kommunes 50 %-mål



2009: Supercykelstisamarbejdet skabes
16 kommuner og Region Hovedstaden



2009-2012: En ny kategori af infrastruktur
Koncept, vision og kommunikation



2012-2017: De formative år
Ruterne åbner, samarbejdet vokser,
resultaterne begynder at vise sig



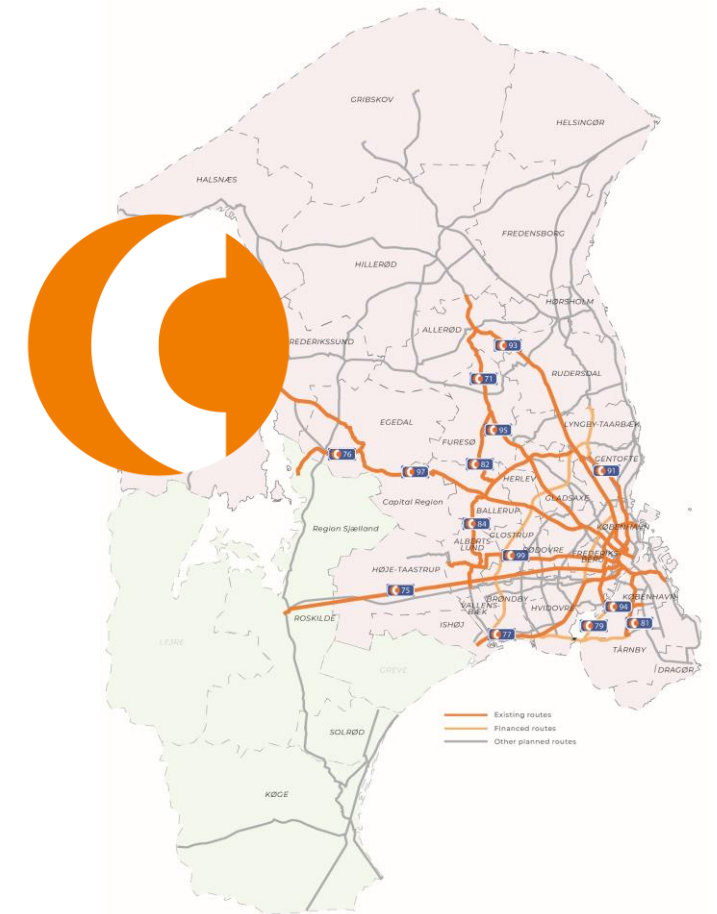
2017: 5 nye ruter åbner
Danmark får sit første net
af supercykelstier



2017-2025: Den skærpede fortælling
Det virker! Supercykelstier er det tredje
ben i regional infrastruktur

3.

BEN I REGIONAL TRANSPORTPLANLÆGNING



1. Infrastruktur



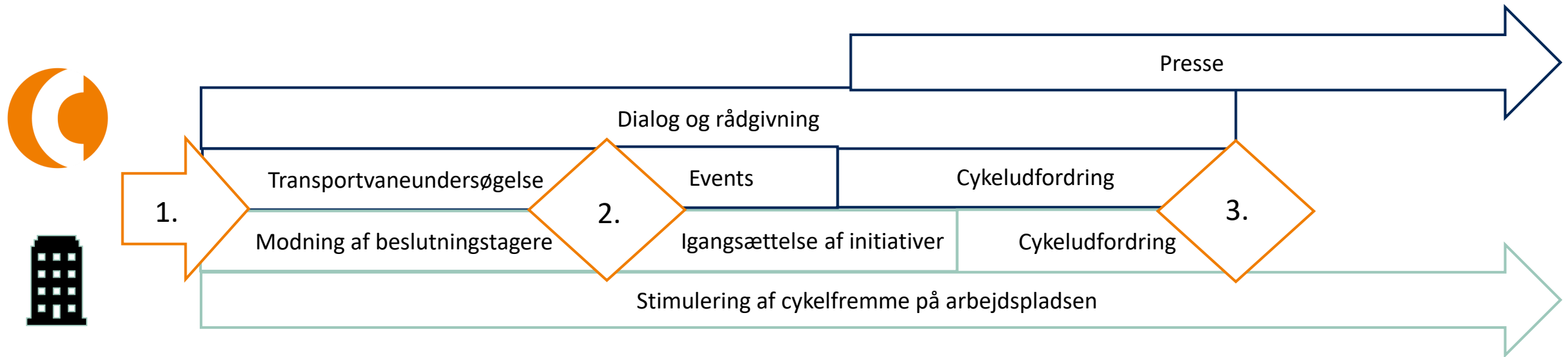
2. Branding

3. Kampagner

3. Kampagner

Hvis vi vil have flere til at cykle, skal vi have flere til at prøve at cykle.

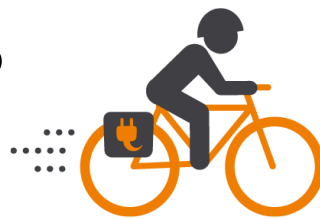
Virksomhedssamarbejde over tre besøg



Events



Supercykelstiernes elcykeludfordring



- 🚲 Skubbet til at gøre det NU
- 🚲 Elcykel til at gøre skiftet mere overskueligt
- 🚲 Testforløbet til at se, om cykelpendling kan hænge sammen i hverdagen
- 🚲 Personlige historier til vores KOM
- 🚲 Sundhedstjek til at give en status og følge effekten





Lars Finn Hansen

1. september · 🧑



Skift pendlerbilen ud med en elcykel i september...

Sådan lød udfordringen fra Furesø kommune i samarbejde med Supercykelstier.dk.

Samtidig er det inkl. et sundhedstjek før og efter.

Jeg er selv skeptisk i forhold til El-cykel vs. sundhed. "Et det ikke lidt det samme som at køre knallert" Det må sundhedstjekket vise efter endt udfordring.

Jeg var til sundhedstjek i onsdags 😬 det var ikke så godt. Det eneste der ikke var for højt var mit blodsukker. Så jeg håber en måned på cykel kan gøre bare lidt... hvis tallene efter denne udfordring ikke er i bedring ser det skidt ud. 🙏



I går aftes fik jeg så min låne Elcykel. En Highspeed fra Two wheel company. Den er super fed og kan køre op mod de 45 km't.

I dag var første dag på El-cykel til og fra arbejde.

kl. 06:00 Startede turen fra Farum og kørte den direkte vej 30 km mod Københavns Lufthavn og retur. Super heldig med vejret, vindstille og solskin.

Første del af turen: Farum til Brønshøj var af supercykelstien "farumruten" her gik det stærkt gennemsnits fart på 42 km't. Jeg fik stiftet bekendtskab til en garvet cykelrytter, der efter et kort stykke tid spurgte "om det var ok han lå på hjul"?

Vi fulgtes ad en 12 km indtil han skulle dreje af.

Min læring kl. 06:00 er det for koldt til kun en trænings trøje 😊.

Anden del af turen: Brønshøj til Lufthavnen over Rådhuspladsen, ind over Langebro og ud af Amagerbrogade. Her gik knap så stærkt, da der en del lyskryds og mere trafik. Men hele turen tog lige under en time. 32 km't i snit.

Turen hjem blev delt i 2.

Fra Lufthavnen til Islev, her mødes jeg med Betina Maria Hansen til en sen frokost. Herefter turen gik hjem til Farum.

Konklusion på dag 1.

Super god dag med godt vejr og hurtigt frem og tilbage til jobbet.

Glæder mig allerede til turen på den nye cykel i morgen tidlig. 😊

FARUM



30 km per vej
1 måned
på speed pedelec (45 km/t)

=

⬇️ 6 kilo (+ 🏋️)

⬇️ Fedtprocent

⬇️ BMI

⬇️ Kolesterol



CPH LUFTHAVN

2. Branding

Hvis vi vil have flere til at cykle, skal vi synliggøre cyklen og fortælle folk, at det er muligt at cykle.

Farumruten

The screenshot shows the website for SUPER CYKELSTIER. The header includes the logo and navigation links: RUTER, NYHEDER, PRESSE, DOKUMENTER, OM OS, and KONTAKT. A search icon and language selector (EN) are also present. The main image features a cyclist on a path with the text 'Farumruten' and a 'C95' icon. Below the image, statistics are displayed: 20,7 km, 4 vejmyndigheder, and 2013 lanceringsår. A sidebar on the left provides details for 'C95 Farumruten', including 'Eksisterende ruter', 'Rutens længde' (20,7 km), and 'Kommuner og vejmyndigheder' (Furesø, Gladsaxe, København, Vejdirektoratet). A 'Download GPX route' button is also visible. The main content area shows a map of the route around Furesø and København.

SUPER CYKELSTIER

RUTER NYHEDER PRESSE DOKUMENTER OM OS **KONTAKT** SØG EN

Farumruten

20,7 km **4 vejmyndigheder** **2013 lanceringsår**

C95 Farumruten

Eksisterende ruter

Rutens længde 20,7 km

Kommuner og vejmyndigheder
Furesø, Gladsaxe, København, Vejdirektoratet

Download GPX route

Kort Satellit

København

Farumruten

- Løber langs Hillerødmotorvejen, anlagt i 1966
- Kun to lyskryds fra Farum til Utterslev Mose (14 km)
- Åbnede som supercykelsti i 2013

→ Belysning i tunneller

→ Ny asfalt

→ Skiltning og afmærkning

The screenshot shows the website for SUPER CYKELSTIER. The header includes navigation links: RUTER, NYHEDER, PRESSE, DOKUMENTER, OM OS, and a KONTAKT button. A search icon and language selector (EN) are also present. The main image features a cyclist on a path with the text 'Farumruten' and a 'C95' icon. Below the image, the route details are displayed: 20,7 km, 4 vejmyndigheder, and 2013 lanceringsår. A map shows the route from Farum to København. The left sidebar contains the following information:

- C95 Farumruten**
- Eksisterende ruter
- Rutens længde: 20,7 km
- Kommuner og vejmyndigheder: Furesø, Gladsaxe, København, Vejdirektoratet
- Download GPX route

Farumruten

- Løber langs Hillerødmotorvejen, anlagt i 1966
- Åbnede i 2013
- Kun to lyskryds fra Farum til Utterslev Mose (14 km)
 - Belysning i tunneller
 - Ny asfalt
 - Skiltning og afmærkning
 - +68 % fra før til efter
 - 29 % af nye cyklister kørte før i bil
 - +112 % fra før til 2024

The screenshot shows the website for 'SUPER CYKELSTIER'. The header includes navigation links: RUTER, NYHEDER, PRESSE, DOKUMENTER, OM OS, and a 'KONTAKT' button. A search icon and 'EN' language selector are also present. The main image features a cyclist on a road bike on a tree-lined path, with a blue bicycle icon and the text 'Farumruten' overlaid. Below the image, the route details are displayed: '20,7 km', '4 vejmyndigheder', and '2013 lanceringsår'. A map shows the route from Farum to København. The left sidebar contains the following information:

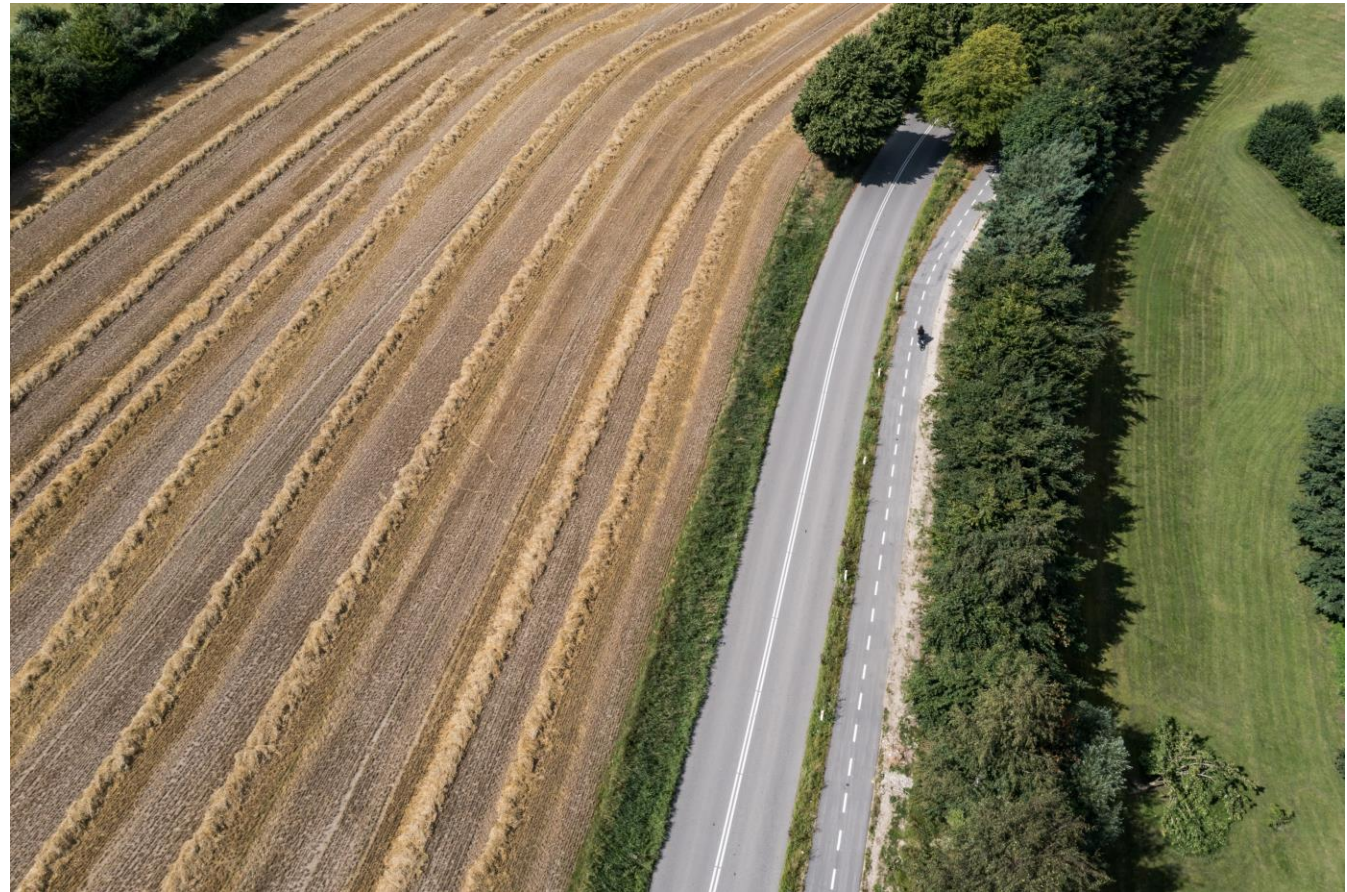
- C95 Farumruten**
- Eksisterende ruter:
- Rutens længde: 20,7 km
- Kommuner og vejmyndigheder: Furesø, Gladsaxe, København, Vejdirektoratet
- [Download GPX route](#)

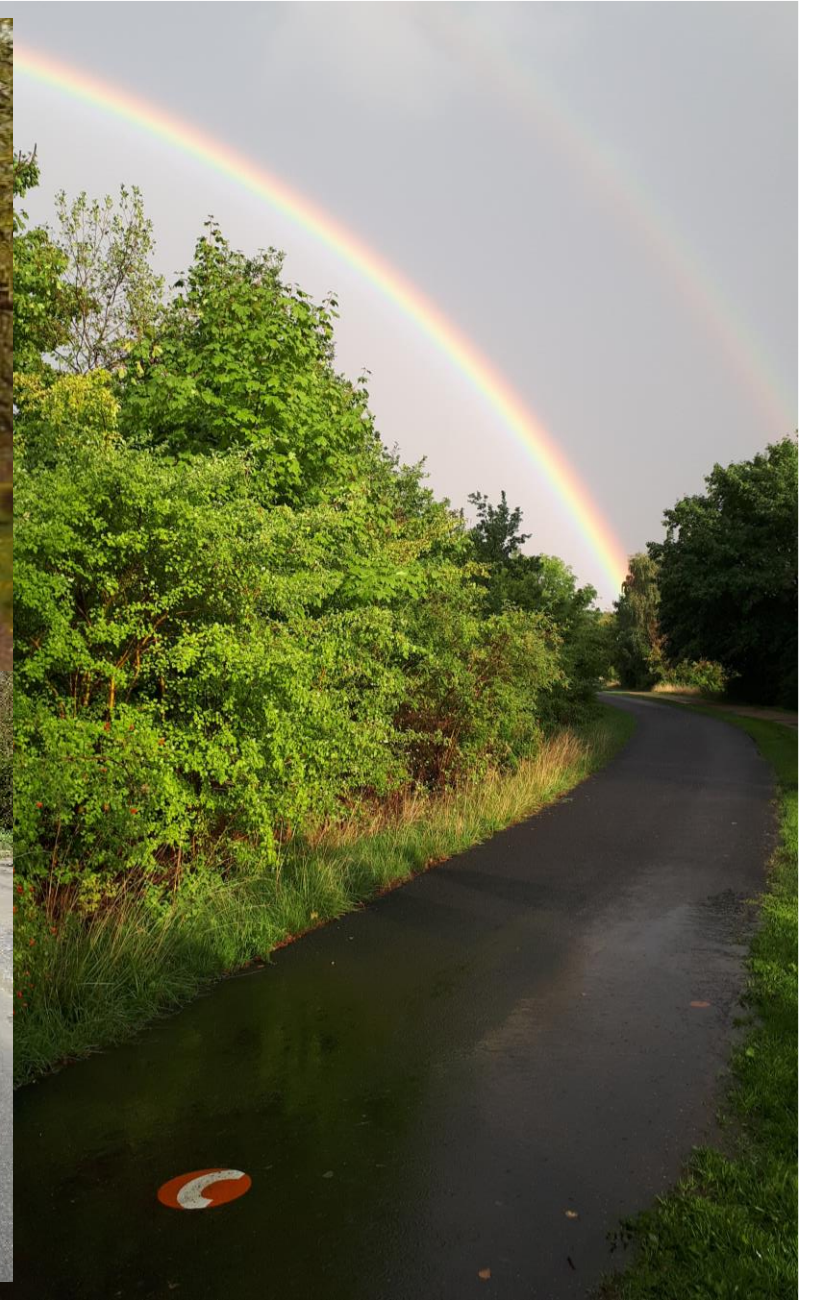
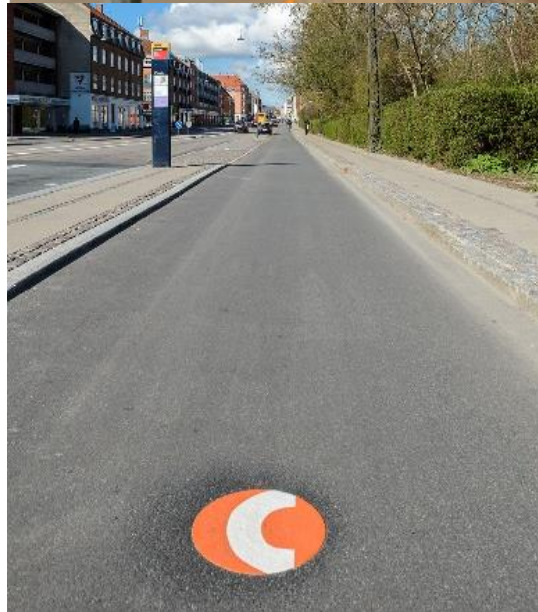
The map shows the route starting in Farum and ending in København, passing through Baggerød, Nymølle, Kirke Værlose, Værlose, Baggerød, Kongens Lyngby, and Hellerup. The map includes a 'Kort' (Map) and 'Satellit' (Satellite) view selector, a search bar, and a person icon.

1. Infrastruktur

Hvis vi vil have flere til at cykle, skal vi behandle cyklisterne, som vi behandler bilisterne.

SUPER CYKELSTIER





KOMMUNIKATION OM RUTERNE – før, under, til lancering og efter

The screenshot shows the website interface for the Farum-Allerød route. At the top, there is a navigation menu with 'RUTER', 'NYHEDER', 'PRESSE', 'DOKUMENTER', 'OM OS', and 'KONTAKT'. The main header features the 'SUPER CYKELSTIER' logo and the route name 'Farum-Allerødruten'. Below this, it specifies '7,2 km' and '2 vejmyndigheder'. A map shows the route through the area, with a 'Download GPX-rute' button. A small video player shows a cyclist on the road.

Albertslundruten får midlertidig ruteføring
26.07.2022

På grund af renovering af Galgebakken får supercykelstien ny ruteføring de næste 2-3 år.

Albertslundruten sinjering vil de næste 2-3 år løbe syd for Frihøjsbøden Bladnæsen frem for nord om Det Skjulte. Et boligområde i Galgebakken i perioden skal gennemgå et større renoveringsprojekt. Projektet begynder d. 8. august 2022.

Den nye sinjering kan ses på billedet nedenfor.

A map shows the new temporary route for the Albertslund route, which is highlighted in blue and runs south of Frihøjsbøden Bladnæsen.

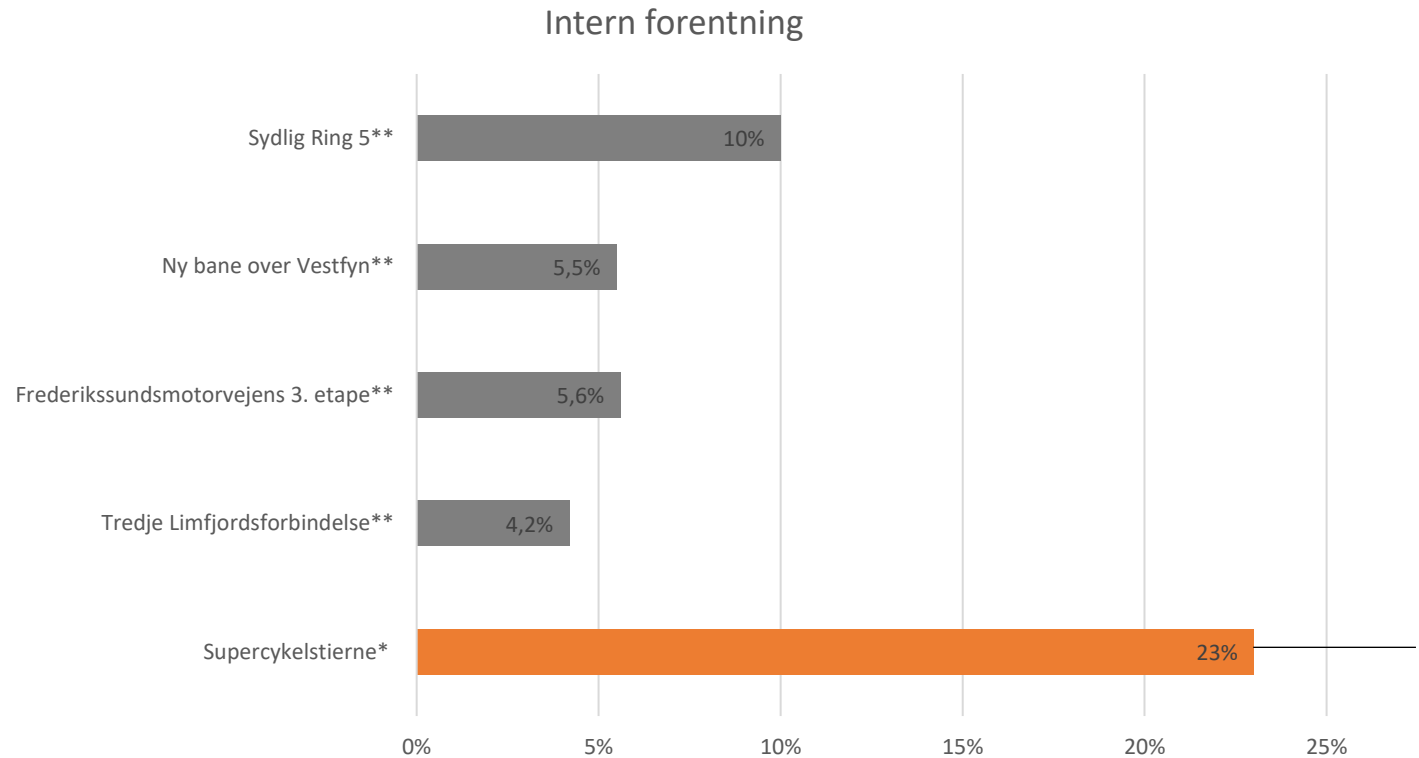


Om ruten
Ruten løber gennem skov og åbent land og giver dig mulighed for at kombinere cykel og tog.
Ruten løber gennem skov og åbent land og giver dig mulighed for at kombinere cykel og tog.
Ruten løber gennem skov og åbent land og giver dig mulighed for at kombinere cykel og tog.

Allerød og Furesø
ger i forlængelse af
lejeveje, i åbent land og
der sig til Allerødruten,
d.



SAMFUNDSØKONOMISKE GEVINSTER



77% AF GEVINSTERNE ER
SUNDHEDSGEVINSTER

*Baseret på [DTU's beregninger af Supercykelsiernes visionsnet på 750 km supercykelsti](#) (tidligere visionsnet fra før 2019) fra 2021

** Baseret på [Krakas analyse 'Investeringsplan 2030 – en god investering?'](#) fra 2019


If you don't count, you don't count!



OPLÆG PÅ KONFERENCER

ARTIKLER I FAGBLADE





 Date
Side

 28. juni 2024
1/7

Spørgeramme for input til ny national cykelstrategi

Danmark skal have en ny cykelstrategi. En strategi, der skal bygge videre på alle de gode erfaringer og indsigter, som findes om arbejdet med cykelfremme. Transportministeriet ønsker med dette spørgeskema at indsamle alle relevante aktørers erfaringer om initiativer og virkemidler, der anvendes og virker på, på en systematisk måde.

Den kommende strategi skal arbejde med de temaer, der har betydning i forhold til at øge mængden af cykelture i Danmark. Skemaet nedenfor skal fungere som et eksempel på forskellige mulige temaer samt mulige tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil f.eks. temaet om "Landdistrikter" adskille, hvordan cyklingen i landdistrikterne kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. Skemaet anvendes til at skabe overblik over de relevante temaer og til at koble dem med de virkemidler, der vurderes at have det største potentiale indenfor de forskellige temaer.

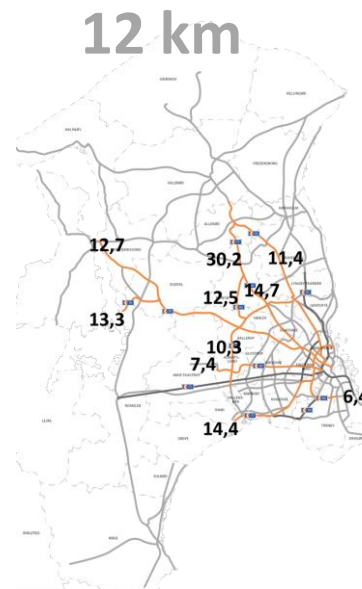
Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungecykling	Pendlercykling	Cykling i landdistrikter	Rekreativ cykling	Kombinationstiltag
Cykelstier	x	x	x	x	x
Tryghed og trafiksikkerhed	x	x	x	x	x
Promovering af e-cykler	x	x	x	x	x
Ejplanlægning	x	x	x	x	x
Cykelparkering	x	x	x	x	x

Både de angivne temaer og de foreslåede virkemidler er baseret på tidligere input fra kommuner og Cykelrådet, fokusområder fra den eksisterende cykelstrategi og projekter fra Nationale Videnscentre for Cykelfremme. Der dog tale om eksempler, hvorfor det ikke er udtømmende for strategiens fokusområder.

Hensigten med denne spørgeramme er at kvalificere og supplere ovenstående skema, og samtidig indsamle

12 KM



A **TRANSPORT** B

Sundhed
'Sig-selv-tid'

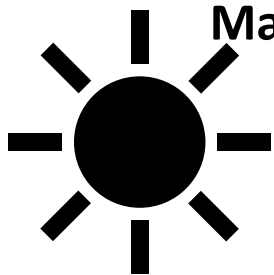
ARBEJDE

B **TRANSPORT** A

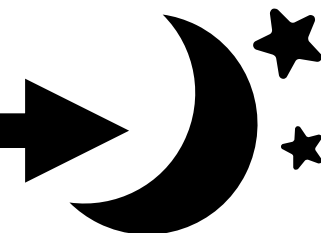
Sundhed
'Sig-selv-tid'

Indkøb
Ulvetime
Husholdning
Fritidsinteresse
Madlavning
Børnehentning

Aftennyheder



Bad
Madpakker
Børneaflevering



Gennemsnitslængden på pendlernes ture på supercykelstierne er 13 km per vej.

Den gennemsnitlige turlængde på s-tognettet er 12 km.

Pendlerne betragter cykling som en tidseffektiv måde at få lagt motion ind som en fast rutine i en ellers travl hverdag

MØD CYKEL- PENDLERNE

Mie har valgt at bosætte sig efter, hvor det var let og trygt at tage cyklen til og fra arbejde. Hun **cykler 22 km hver vej** til og fra arbejde hver dag.



” Jeg har cyklet til arbejde hver dag. Det er hyggeligt, man ser tingene fra en anden vinkel. Det er en anden form for frihed du har, end når du kører bil.

- Bent har **7 kilometer** til arbejde.



Holger og Mette har begge deltaget i supercykelstiernes cykeludfordring. De skiftede tog og bil ud med cykel, og cyklede til og fra arbejde i en måned. Før og efter gennemførte de en sundhedstest, som kunne måle effekterne af blot én måned som cykelpendler.



”

Hvis man cykler til arbejde, kombinerer man både motion og transporten. Det er ren win-win.

- Holger har **13 kilometer** til arbejde

🕒 1 måned com cykelpendler på almindelig cykel

👉 4 års reduceret kropsalder

”

Min krop er blevet fem år yngre, og mit kondital er steget helt vildt. At cykle til arbejde er den mest oplagte måde at få motion på.

- Mette har **27 kilometer** til arbejde

🕒 1 måned com cykelpendler på elcykel

👉 5 års reduceret kropsalder



”På cykel er jeg i kontakt med elementerne og kroppen og mærker glæden ved at få et skub af medvind eller ned ad bakken.

I bilen er jeg afkoblet fra omverden, sidder i kø og jeg mangler de røde kinder og varmen i kroppen når jeg kommer frem”



Cykeltures betydning for brugernes glæde

89 % af supercyklisterne svarer, at de er gladere i hverdagen, når de cykler

"Det er svært at være sur, når man kommer hjem efter en stresset dag"

"Det er dejligt at cykle. Bekymringer forsvinder. Man får frisk luft og motion. Man ser årstiderne med andre øjne"

"Jeg holder af at cykle, og jeg får en bedre hverdag af det."

"Det er et mentalt frirum at sidde på min cykel."



Cykeltures betydning for brugernes oplevelse af stress

71 % af supercyklisterne svarer, at de er mindre stresset i hverdagen, når de cykler

"Cyklen er ren opladning både til og fra arbejde"

"Det er dejligt at få luftet hovedet igennem inden og efter en lang arbejdsdag"

"Jeg stresser af på cykel!"

Supercykelstisamarbejdets nøgletal og resultater

Baseret på data fra 8-16 supercykelstier og Supercykelstisamarbejdets brugerundersøgelse 2024



87 % stigning i cykeltrafikken på ruterne



43 % af brugerne har hjemmeboende børn



12 km cykler brugerne i gennemsnit pr. tur



64 % af brugerne pendler altid på cykel, selvom de har bil til rådighed



14 % af nye brugere kørte tidligere i bil



53 % pendler lige meget på cykel om sommeren og om vinteren



20 % cykler på elcykel



71 % af brugerne er mindre stressede i hverdagen, når de cykler

A cyclist in a black jersey and blue shorts is riding a road bike on a paved road. The road is bordered by a white guardrail. In the foreground, there is a large field of white daisies with yellow centers. The background consists of lush green bushes and trees under a bright sky.

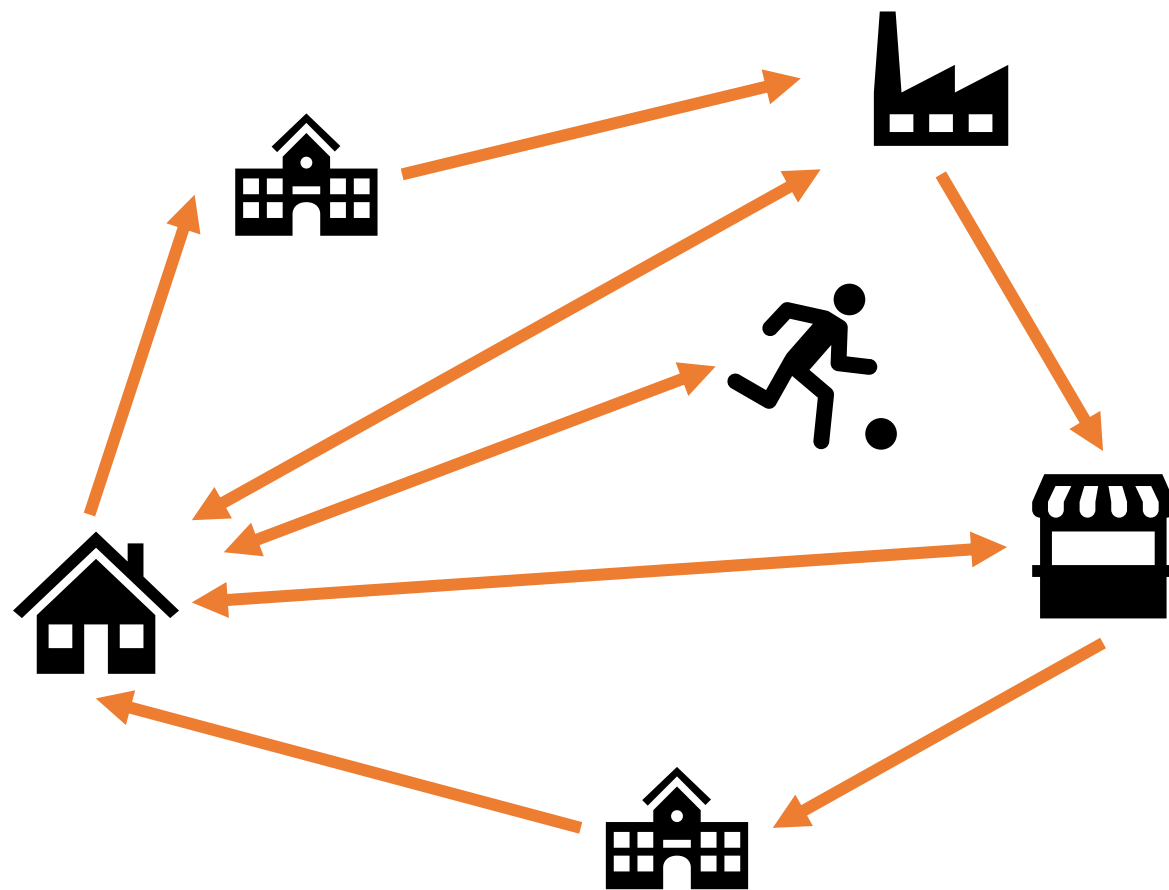
Tak!

Diana Bern Skyum
Kommunikations- og
presseansvarlig

JM8T@kk.dk
+45 2945 3207



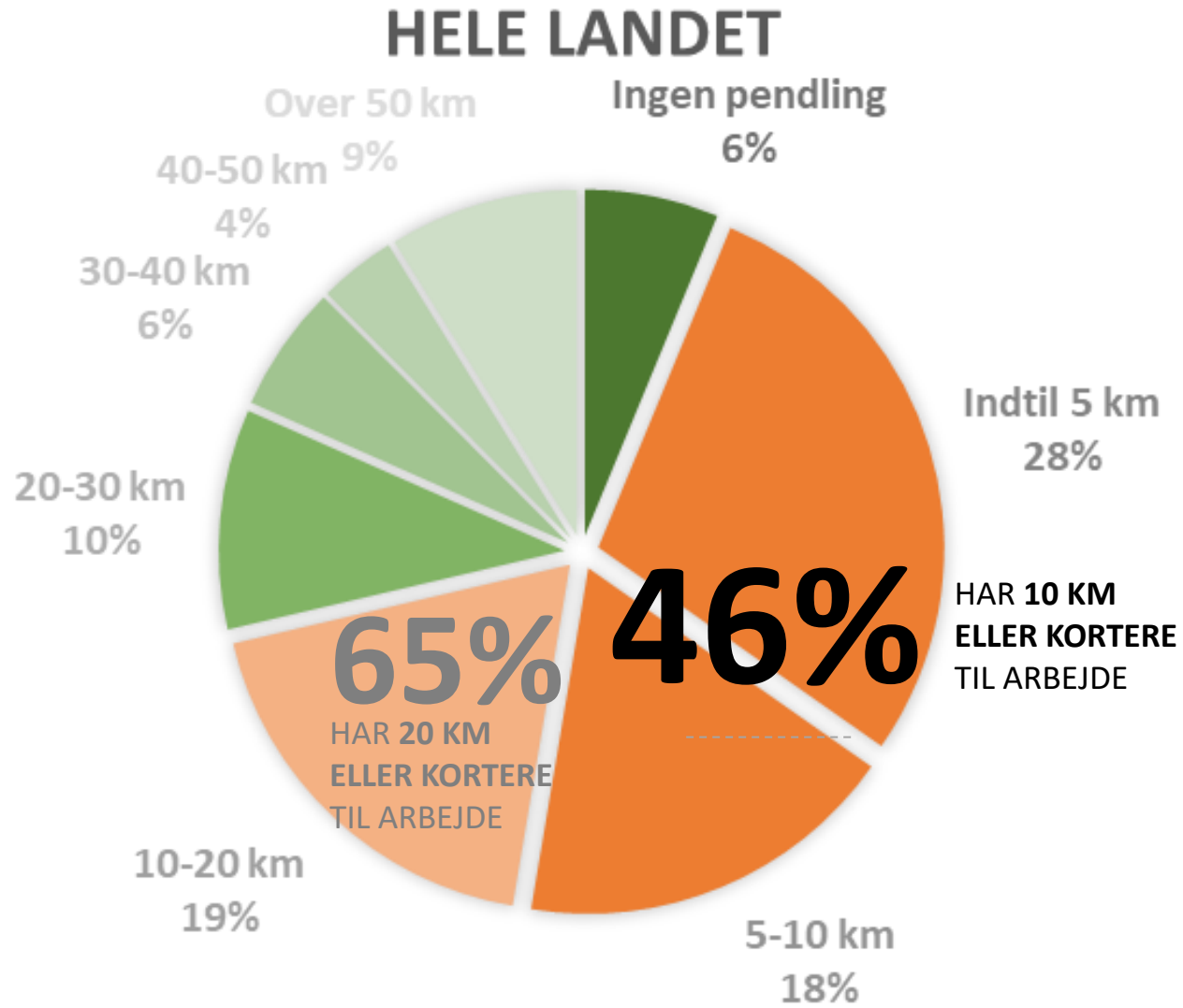
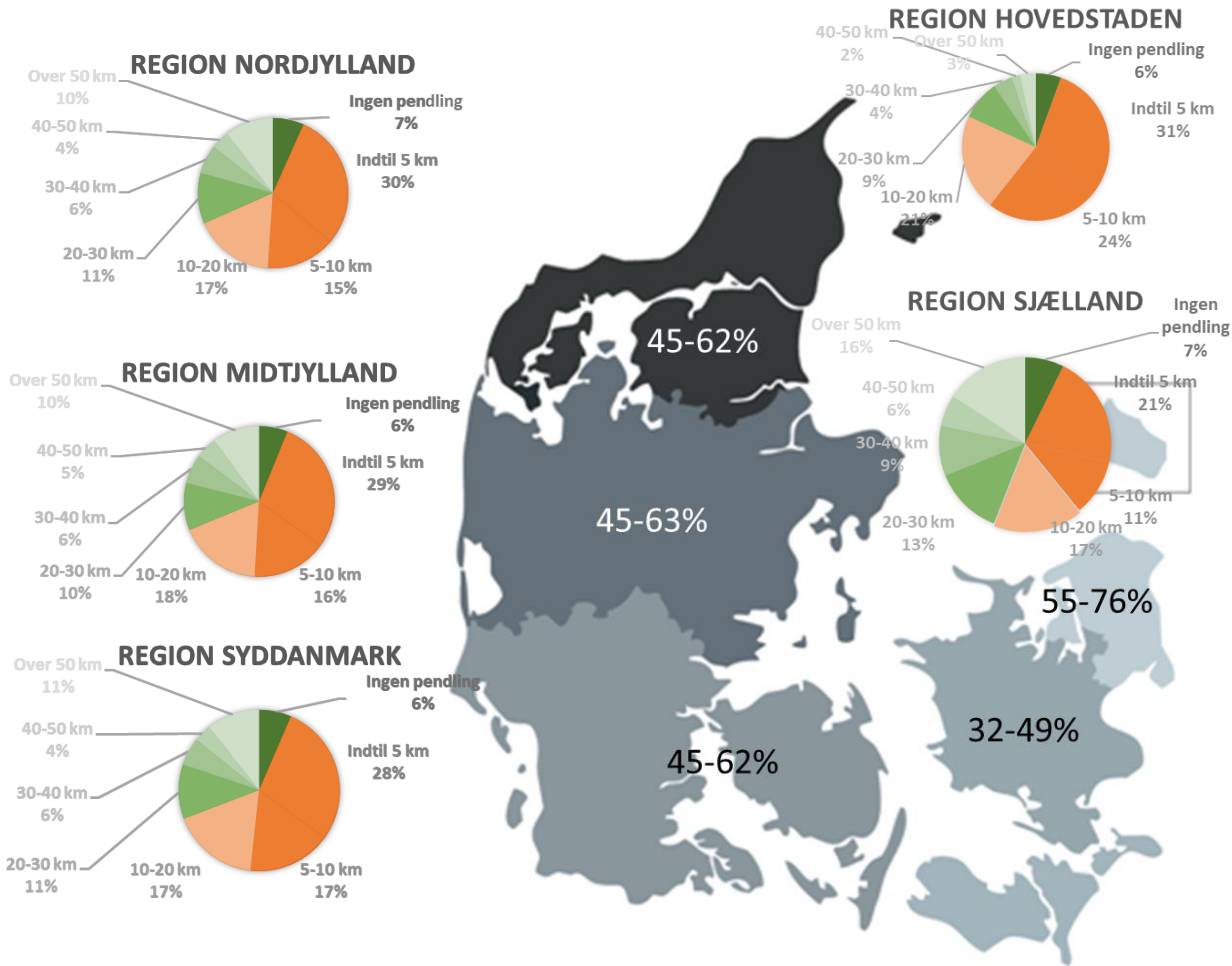
53% af alle REJSER i DK er under 10 km



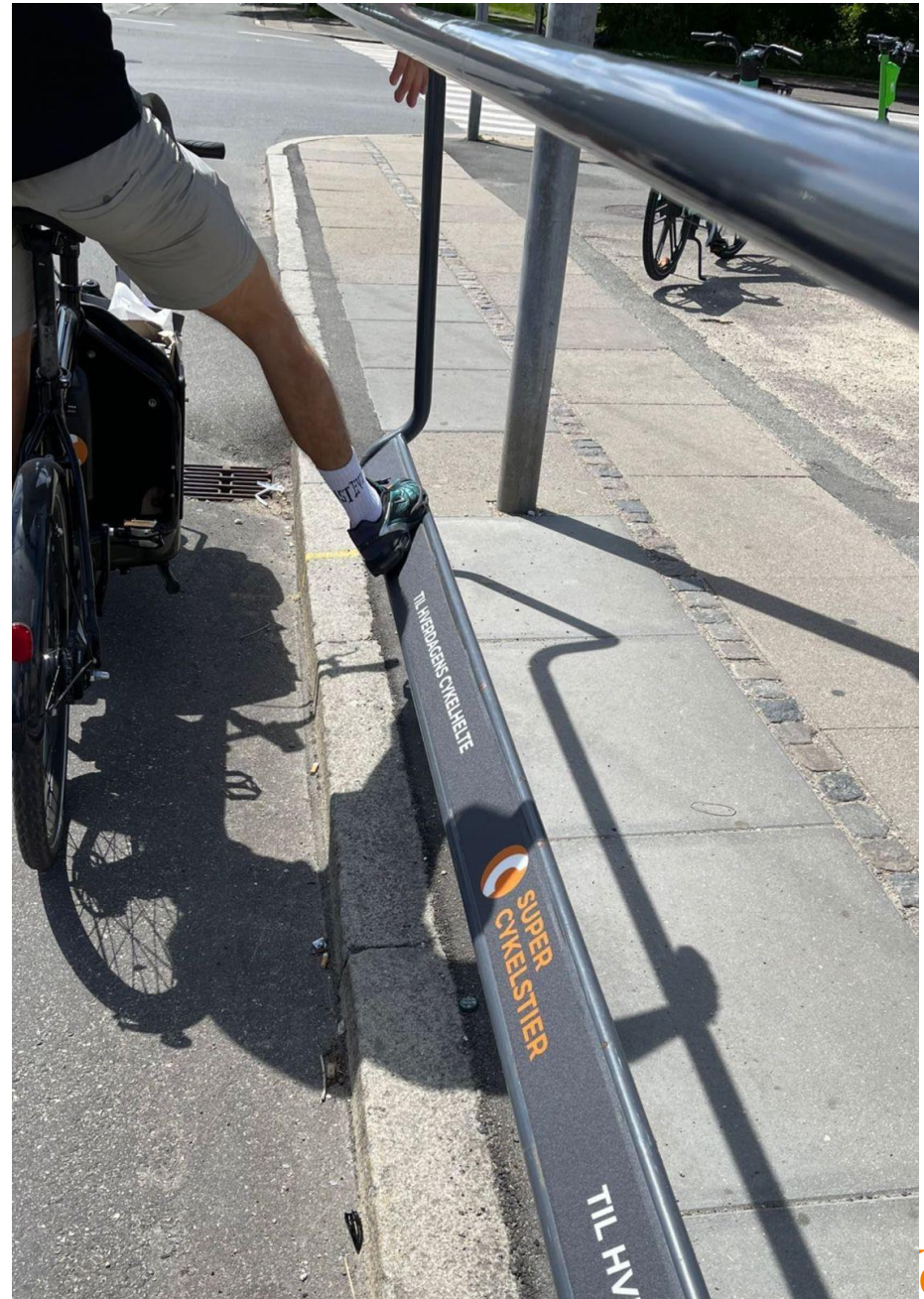
I 2020 var over halvdelen af alle rejser – ture ud og hjem igen - i Danmark er under 10 km. I 2019 var det 46%
Transportvaneundersøgelsens årsrapport for Danmark 2020

PENDLERAFSTAND FRA BOPÆL TIL ARBEJDSADRESSE

Danmark Statistik 2019



Opgørelsen er lavet ud fra afstanden fra bopælsadressen til arbejdsstedsadressen (én vej).



KOM-tiltag

- **SoMe:** Anlæg, rutenyt, cykelstihistorier, presse m.m.
 - **Facebook:** "Hyggeligt" og nørdet
 - **Instagram:** Flot
 - **LinkedIn:** Fagligt
- **Artikler:** På web og i fagblade (alle skriver, Diana redigerer)
- **Månedens rute/kommune** → faste koncepter for SoMe-indhold
- **Online temamøder:** Interne + eksterne, deles på LinkedIn
- **KOM-tjek til ugens opgaver:** Har vi noget, der er værd at dele?
- **Fokus på brug-hvad-vi-har:** Hverdagens cykelhelte, ruter + billeder og video, "gamle" videoer, pendlerhistorier, nølgetal, data fun facts, bag om/indblik i fx cykelstiinspektioner og andre arbejdsopgaver
- **Mere faglig diskussion** på LinkedIn?

David Gaarsdal Rønnov

Projektleder

iq38@kk.dk

+45 2148 7938

Mikkel de Vries Bækgaard

Projektleder

cu8b@kk.dk

+45 2945 3207

Diana Skyum

Kommunikations- og
presseansvarlig

jm8t@kk.dk

+45 2945 3207

Supercykelstiernes fællespostkasse

supercykelstier@tmf.kk.dk

Tak for
opmærksomheden!

Vejforum

5. december 2024

