

# GREATER COPENHAGEN

2021

Strategisk  
cykelplan

Från en cykel-  
storstadsregion  
i framkant till  
världens bästa



GREATER  
COPENHAGEN

# Förord

Cykling har en positiv inverkan på folkhälsa, klimat och trängsel och det är en god indikator på livskvaliteten både på landsbygden och i staden, vilket gör storstadsregionen Greater Copenhagen attraktiv och unik ur ett internationellt perspektiv.

Var femte resa i Greater Copenhagen görs på cykel. Samtidigt ligger tre av storstadsregionens städer, Köpenhamn, Malmö och Lund, högt upp på rankningen av världens bästa cykelstäder. Cykling har blivit ett internationellt kännetecken för storstadsregionen och med ett ökat globalt fokus på gröna, hållbara lösningar har intresset för Greater Copenhagens cykellösningar också ökat.

Senaste tiden har många storstadsregioner, särskilt i Europa, gått från tanke till handling inom cykelområdet. Detta beror på att både klimatkrisen och coronapandemin har krävt en förändring mot ett hälsosammare, grönare och mer yteffektivt resebeteende. Därför har det gjorts kraftfulla investeringar och satsningar på cykelinitiativ över hela Europa, och utvecklingen har till synes kommit för att stanna.

Den stegrande cykelutvecklingen utomlands innebär å ena sidan att Greater Copenhagen har en unik möjlighet att dra nytta av sin position som en av världens ledande cykelstorstadsregioner för att bli en internationell hotspot för cykelexpertis både för export av kunskap, råd och produkter såväl som för att locka turism, näringsliv och arbetskraft. Å andra sidan innebär den markanta utvecklingen utomlands en ökad konkurrens och att det krävs mer för att förbli en ledande cykelstorstadsregion, särskilt för att bli den bästa i världen.

Oavsett om du är i staden eller på landsbygden, om du ska arbeta eller göra fritidsresor, måste det gröna och hälsosamma transportvalet vara tillgängligt, enkelt och attraktivt i hela Greater Copenhagen. Det kräver inte bara förbättringar lokalt. Det kräver förbättringar över hela storstadsregionen - och det kräver samarbete.

Med denna cykelplan presenteras förslag för interregionala strategiska insatsområden, som med en stark gemensam insats och ett ambitiöst genomförande är ett avgörande steg mot att Greater Copenhagen blir världens bästa cykelstorstadsregion. Detta kommer inte enbart att vara viktigt för att stärka en grön och hälsosam region, det kommer också att ha stor betydelse för en internationell förankring av Greater Copenhagen som ett globalt centrum för hållbar tillväxt och grön innovation.

Trevlig läsning!



Figur 1: I städer och regioner i resten av Europa händer det mycket på cykelområdet, både före och under coronapandemin 2020.



# Innehåll

Förord	03
Varför en strategisk cykelplan för cykelutveckling?	06
Cykelplanens disposition	09
Cykeln som tillväxtgenerator	12
Strategiskt insatsområde 1: Greater Copenhagen som världskänd cykeldestination	14
Strategiskt insatsområde 2: Greater Copenhagen Cycling Cluster	16
Strategiskt insatsområde 3: Mål och uppföljning	18
Cykeln i det sammanhängande transportsystemet	22
Strategiskt insatsområde 4: Identifiera strategiskt viktiga förbindelser	24
Strategiskt insatsområde 5: Cykelförbindelser i det Transeuropeiske transportnätet (TEN-T)	26
Strategiskt insatsområde 6: EuroVelo-stråk	28
Strategiskt insatsområde 7: Supercykelstråk	30
Strategiskt insatsområde 8: Bättre integration för cykling i MaaS-lösningar	32
Strategiskt insatsområde 9: Cykelparkering vid kollektivtrafiknoder	34
Referenslista	36
Tack till	37

**Bilagor**  
Potentialstudie  
Vitbok

# Varför en strategisk cykelplan för cykelutveckling?



Greater Copenhagen vill vara ett globalt centrum för hållbar tillväxt och grön innovation. Det ställer stora krav på nytänkande och kräver samtidigt att alla befintliga styrkor inom hållbarhet vidareutvecklas.

Redan idag har Greater Copenhagen en unik position som en av världens ledande cykelstorstadsregioner. Tre av regionens städer, Köpenhamn, Malmö och Lund, ligger högt upp på rankningen av världens bästa cykelstäder och var femte resa i Greater Copenhagen görs på cykel.

Oavsett om det är hela resan till arbetet, resan till tåget, resan med färjan, resan till skogen eller resan på semestern så är cykeln en avgörande del som skapar ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen. Cykling kan med fördel spela en ännu större roll när storstadsregionen arbetar för en uppdaterad och effektiv infrastruktur, vilken syftar till att säkerställa en välintegrerad arbetsmarknad som kännetecknas av hållbar tillväxt och grön innovation

Cykelresandet säkerställer en grön och hälsosam sammanhållning i transportsystemet, det men finns fortfarande en stor outnyttjad potential och utrymme för förbättring när det gäller integrering av cykling i Greater Copenhagen's sammanhängande transportsystem.

Därför beslutade Greater Copenhagen's styrelse i juni 2019 att utarbeta en strategisk cykelplan som kartlägger behoven och potentialerna för gemensamma interregionala cykelinsatser och cykelmål för storstadsregionen. Mot denna bakgrund har aktörer och experter från olika discipliner identifierat och kvalificerat relevanta interregionala cykelinsatser.

Syftet med cykelplanen är att presentera förslag på strategiska insatsområden som har interregionalt värde, där cykeln både kan vara en tillväxtgenerator för Greater Copenhagen och samtidigt stödja och stärka sammanhållningen i storstadsregionens transportsystem.

Att stärka Greater Copenhagen's internationella position som en grön och hållbar cykelstorstadsregion ligger i linje med globala trender. Särskilt i Europa märks ett växande fokus på cykling. Samtidigt har ökad klimatmedvetenhet och behovet av nytänkande kring trafiken i samband med coronapandemin gjort att investeringar i cykelfrämjande åtgärder och cykelinfrastruktur har ökat kraftigt på europeisk nivå.

Det ökade fokuset på främjandet av cykeln kan också ses i ljuset av de ökade möjligheterna att få medfinansiering från EU, vilket är intressant för Greater Copenhagen som en internationell

storstadsregion. Ett vanligt förekommande krav för att söka medfinansiering från EU är gränsöverskridande samarbete och gemensamma strategier och planer. Den strategiska cykelplanen för Greater Copenhagen kan vara ett hjälpmedel för att uppfylla dessa krav och säkra framtida finansieringsmöjligheter.

## Exempel på möjlig EU-medfinansiering

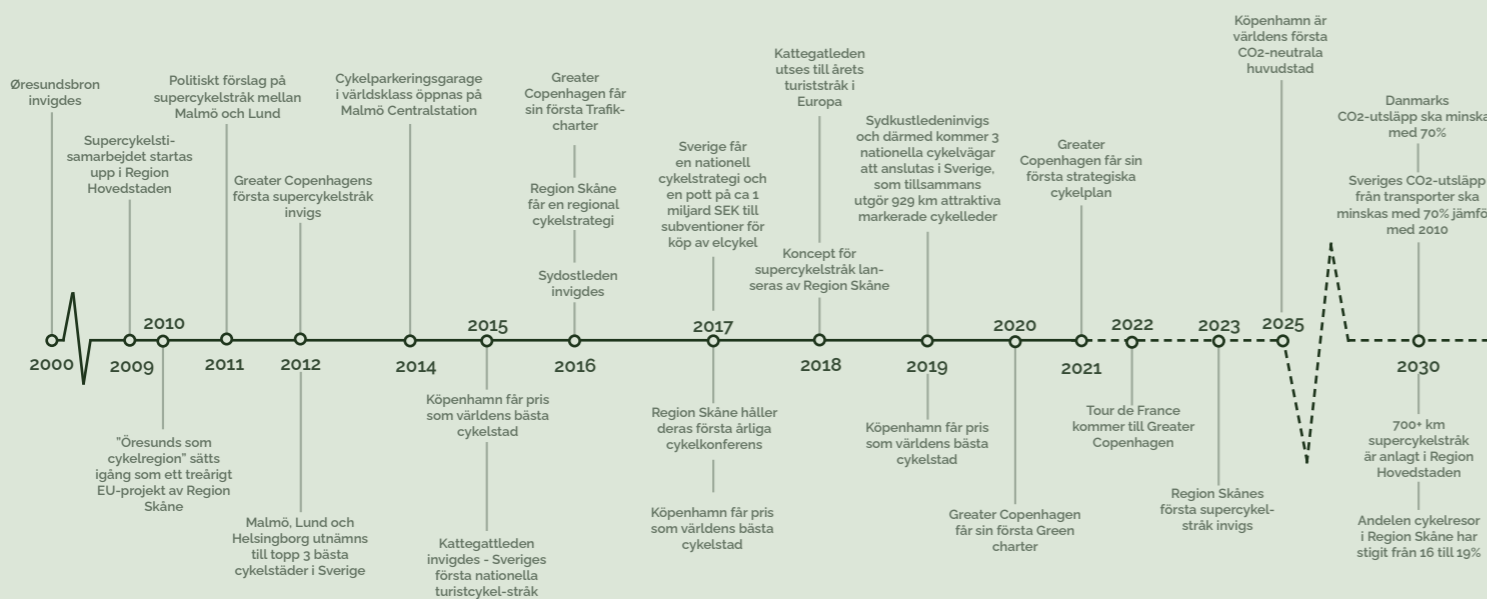
**Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak 2021-2027 (Interreg ØKS):** Denna fond har fyra fokusområden: innovation, grön ekonomi, transport och sysselsättning. Den stödjer bl.a. projekt som fokuserar på att utveckla hållbar, klimatvänlig, intelligent och intermodal nationell, regional och lokal mobilitet, inklusive förbättrad tillgång till TEN-T och gränsöverskridande mobilitet. Interreg ØKS 2021-2027 är särskilt intressant för denna plan.

**Recovery and Resilience Fund:** Syftet med denna fond är att ge EU-länder stöd för att komma ut ur den ekonomiska krisen som orsakats av coronapandemin. Minst 37% av fonden måste användas för att främja klimatlösningar. Samtidigt har fonden ett särskilt fokus på "hållbar och smart mobilitet" och hållbar turism, där cykeln spelar en viktig roll. Denna fond fördelas nationellt. I Sverige och Danmark är det Finansdepartementet respektive Finansministeriet som ansvarar för genomförandet.

**European Regional Development Fund (ERDF):** Denna fond syftar till att stödja regional utveckling på flera parametrar, t.ex. marknadsföring och turism. Här kan cykeln spela en roll. ERDF fördelas nationellt. I Sverige och Danmark är det Tillväxtverket respektive Erhvervsstyrelsen som ansvarar för genomförandet.

**Horizon Europe 2021-2027:** Horizon Europe är ett av EU:s viktigaste finansieringsprogram och fokuserar på att främja forskning och innovation. Ett av programmets temaområden där det är relevant att ansöka om finansiering för cykelprojekt är Climate, Energy and Mobility. Bidrag ges till forskning, innovation, test- och pilotförsök samt projekt med samordnings-, informations- och nätverksaktiviteter etc.

Figur 2: Tidslinje över milstolpar på cykelområdet i Greater Copenhagen sedan Öresundsbron invigdes 2000.






# Cykelplanens disposition

Cykelplanen har skapats med utgångspunkt i en potentialstudie framtagen av Rambøll<sup>1</sup> och med input från aktörer och experter inom olika kunskapsområden i Greater Copenhagen. De har identifierat och kvalificerat relevanta interregionala cykelinsatser baserat på fyra teman: Kunskap, Rekreation och turism, Pendling samt Kombinationsresor.

Cykelplanen är indelad i två huvuddelar, som var och en belyser potentialer och möjliga strategiska insatsområden, där cykeln både kan vara en tillväxtgenerator för Greater Copenhagen och samtidigt stödja och stärka sammanhållningen i storstadsregionens transportsystem.

Varje avsnitt listar ett antal förslag på strategiska insatsområden som bör prioriteras för att främja cykling i hela storstadsregionen. Insatsområdena är handlingsorienterade och beskriver förslag på vad som ska genomföras, hur det ska genomföras och vem som ska genomföra det.

Insatserna kan säkra Greater Copenhagen's plats som en ledande cykelstorstadsregion - och med hög ambitionsnivå göra regionen till den bästa i världen.



Se vem som  
har bidragit till  
cykelplanen i  
avsnittet  
Tack till

<sup>1</sup> För att bedöma potentialen för cykelfrämjande i Greater Copenhagen-regionen har Rambøll genomfört en potentialstudie. Huvudparten av cykelplanens siffror kommer från denna studie och rapporten finns som bilaga.



# CYKELN SOM TILLVÄXTGENERATOR

# Cykeln som tillväxtgenerator

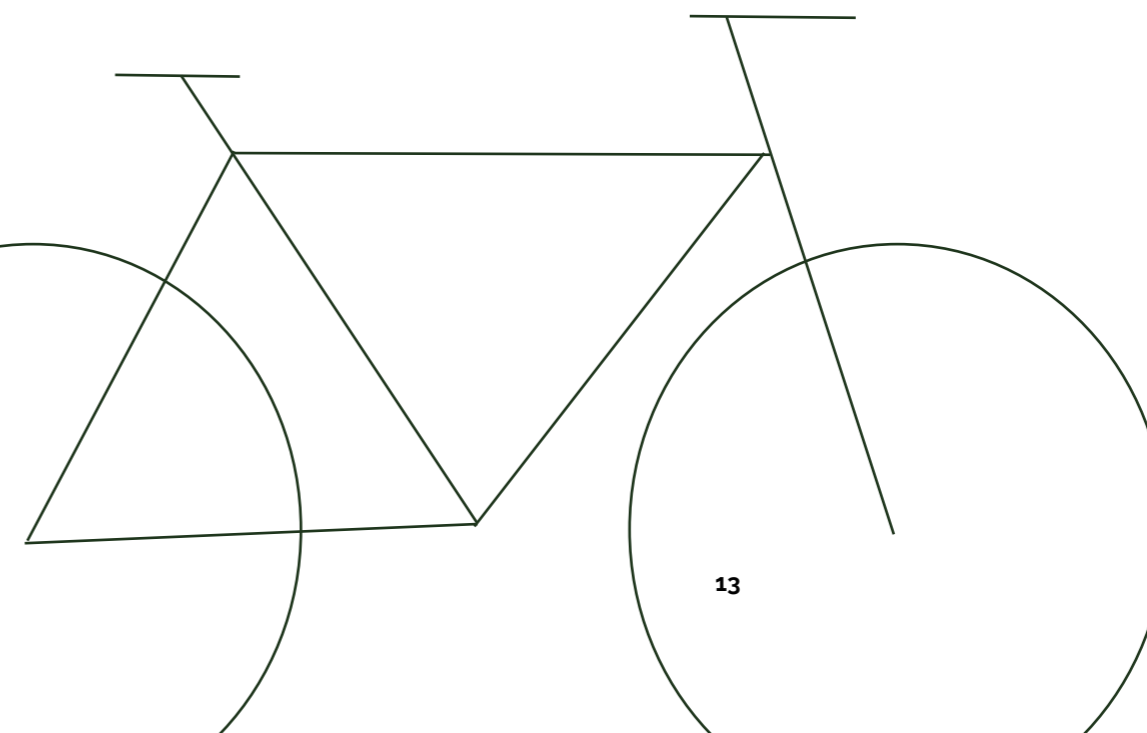
## Greater Copenhagen som grön cykeldestination och hotspot for cykelexpertis

Just nu ökar intresset för cykelutveckling och efterfrågan på kvalificerad cykelfarenhet och expertis. Samtidigt har cykeln som ett transportmedel, både i vardagen, på fritiden och på semestern, fått en renässans efter coronapandemins globala förändringar i vårt transportbeteende. Det skapar ett momentum både för att sätta upp gemensamma mål för cykelutveckling och att utnyttja tillväxtpotentialen i Greater Copenhagen som en cykelstorstadsregion.

Greater Copenhagen har cykelstäder i världsklass, vackra och varierade landskap, historiska och moderna kultur- och naturattraktioner. Tillsammans med den unika cykelkultur och -infrastruktur är storstadsregionen den perfekta cykeldestinationen, både för en grön och hälsosam vardag och för aktiva äventyrsresor. Samtidigt rymmer storstadsregionen ett stort antal universitet och kunskapsinstitutioner som i ett internationellt perspektiv bildar ett starkt kunskapskluster för cykelexpertis. En expertis som både kan bidra till utvecklingen av Greater Copenhagen's egen cykelkultur samt öka exportpotentialen inom rådgivning och produktutveckling. Den unika cykelkulturen i Greater

Copenhagen kan genom gemensamma mål och strategiska insatsområden bidra till att stärka regionens internationella image i form av en grön och innovativ storstadsregion som kan locka företag, turister och innovativa krafter till regionen samt bidra till ökad expertisexport.

Följande strategiska insatsområden beskriver hur aktörer över sundet kan dra nytta av att samarbeta inom riktad marknadsföring, kunskapsnätverk och mål inom cykelområdet, vilket kan utveckla Greater Copenhagen till en internationell cykeldestination och en hotspot för cykelexpertis.



# Strategiskt insatsområde 1

## Greater Copenhagen som världskänd cykeldestination

### Nätverk för riktad marknadsföring av storstadsregionen Greater Copenhagen

Intresset för en fysiskt aktiv vardag och aktiva, klimatvänliga semestrar har ökat de senaste åren och cykling har i allmänhet spelat en större roll i vardagens aktiviteter och upplevelser. Vid fortskridandet av denna trend har Greater Copenhagen ett unikt tillfälle att profilera och marknadsföra sig som en grön cykel(turist)destination.

Det är möjligt att locka både de som vill ha en aktiv vardag och fritid, men också de turister som utnyttjar cykelns upplevelsepotential på dagsutflykter eller längre cykelsemestrar. Genom att marknadsföra Greater Copenhagen som en cykeldestination kommer det att locka ett stort antal och stärka storstadsregionens gröna image.

#### Förslag till insats

Det bör etableras nätverk för målgruppsinriktad marknadsföring. Cykelturister är inte en homogen målgrupp och har olika behov och krav för sin upplevelse, bland annat i relation till dags- eller flerdagsturer, boendeanternativ, gångavstånd, alternativ för transport av bagage eller behovet av en elcykel, mountainbike, lådcykel, racercykel eller touringcykel. I nätverken kan det t.ex. utvecklas marknadsföringsinsatser med riktad kommunikation och förmedling av turistmål, -attraktioner och -aktiviteter som är anpassade till de olika målgruppernas behov. Marknadsföringen kan också baseras på rekreativa cykelvägar, som t.ex. Euro-Velo-stråken (se strategiskt insatsområde 6).

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

- Dansk Cykelturisme, Cykelfrämjandet och Dansk Kyst- og Naturturisme: Bör facilitera och koordinera nätverket.

#### SAMARBETSPARTNERS:

- Turistorganisationer som t.ex. Wonderful Copenhagen, Tourism in Skåne AB: Bör bidra med relevant kunskap och kampanjer.
- Region Skåne och Region Halland: Bör bidra med relevant kunskap.

#### REFERENSGRUPP:

- Handelskammaren, Dansk Industri, Dansk Erhverv, branschföreningar som t.ex. HORESTA och Naturturismföretagarna, målgruppspecifika cykelaktivitetsverksamheter som t.ex. MTB-tours.



Även i Region Sjælland har det uppmätts en ökning med 77% under 2019-2020 på Lolland Dige, trots mycket färre utländska besökare till följd av coronapandemin.



Figur 3: Karta över effekten av ökad cykelturism i Europa.



# Strategiskt insatsområde 2

## Greater Copenhagen Cycling Cluster

### Klusternätverk för cykelkunskap

Cykelforskning är ett underutvecklat område inom transportforskningen och efterfrågan på mer kunskap ökar i takt med att cykling blomstrar över hela världen som ett resultat av trängsel-, klimat- och hälsoutmaningar.

Med de många cyklisterna i regionen är Greater Copenhagen både ett enastående exempel för utlandet och ett unikt demografiskt och geografiskt område för cykelforskning och -innovation. Det är en bra utgångspunkt för att stärka cykelkunskapen.

Redan idag fokuserar ett stort antal av storstadsregionens forsknings- och kunskapsinstitutioner på cykling, men potentialen är mycket större. Genom att främja mer forsknings- och utvecklingssamarbete kan universiteten och kunskapsinstitutionerna få en ledande position internationellt inom cykelexpertis.

#### Förslag till insats

Ett klusternätverk bör upprättas mellan universiteten i Greater Copenhagen med fokus på att stärka samarbetet och kunskapsdelningen mellan institutionerna.

Med sin gränsöverskridande expertis bör nätverket också stärka dialogen och samarbetet med planerare, icke-statliga organisationer och företag. Detta kan göras genom bättre kunskapsdelning och spridning av cykelforskning och best practice-lösningar inom cykelplanering samt utveckling och export av cykellösningar.

Aktiviteterna i nätverket kan göras skalbara utifrån resurser och ambitioner, men de kan t.ex. innefatta: Halvårsmöten där den senaste forskningen och kunskapen presenteras, en plattform där utländska intressenter kan hitta klusternätverkets experter inom de olika cykelområdena, en "projektportal" där planerare och företag kan lägga upp frågeställningar som studenter från universiteten kan använda som fall i sina projekt- eller examensarbeten.

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

- Danmarks Tekniske Universitet, Aalborg Universitet København och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI): Bör ta initiativ och koordinera nätverket.

#### SAMARBETSPARTNERS:

- IT Universitetet, Lunds Universitet, Københavns Universitet, Malmö Universitet, Roskilde Universitet, Copenhagen Business School, Högskolan i Halmstad: Bör delta i nätverket.

#### REFERENSGRUPP:

- Svenska Cykelstäder, Det kommunale Cykelfagråd, Cyklistförbundet, Cykelfrämjandet, Den Danske Cykelambassade, konsult- och produktutvecklingsverksamheter samt cykelplanerare i storstadsregionen, Greater Copenhagen regioner, Vejdirektoratet och Trafikverket, Handelskammaren, Dansk Industri, Dansk Erhverv m.fl. kan också vara relevanta deltagare i nätverket.

#### VISSTE DU ATT?

I Amsterdam har ett Urban Cycling Institute inrättats som uteslutande bedriver forskning inom cykling och som sätter Nederländerna på världskartan för cykelexpertis. Varje sommar reser planerare och konsulter till Amsterdam för att vidareutbilda sig i en av världens bästa cykelstäder.

## Strategiskt insatsområde 3

# Mål och uppföljning

### Gemensamt mål om 20% ökning för cykling och cykelpendling till 2030

Om Greater Copenhagen vill bli världens bästa cykelstorstadsregion är det viktigt att ha gemensamma strategiska och mätbara cykelmål, både för att höja nivån för hela storstadsregionen och för att hjälpa kommunerna att sätta lokala mål. Potentialstudien har visat att det finns potential för 100% ökning av cykelpendling, därmed är det fördelaktigt att införa ett mål för en minsta ökning på 20% av cykeltrafiken till 2030. Detta mål kan överföras till kommuner och regioner med både hög och låg cykeltrafik, eftersom det är en ökning med 20% oavsett andelen cykelresor idag.

I Greater Copenhagen har vissa kommuner redan sina egna strategiska mål, medan andra kommuner gärna sätter upp ett gemensamt ambitiöst mål för cykelfrämjande i storstadsregionen.

Detsamma gäller på regional nivå. Region Skåne har som mål att öka sin cykelandel från 16 till 19%, vilket ungefär motsvarar 20% ökning. Danska regioner har antagit ett gemensamt mål om 20% ökning för alla regioner i Danmark, inklusive Region Sjælland och Region Hovedstaden. Dessutom har cykelandelen i Region Hovedstaden ökat från 29 till 34% från 2009 till 2018, vilket motsvarar en ökning med 17%. En ökning med 20% kommer att vara ett ambitiöst men möjligt mål i storstadsregionen, oavsett vilken cykelandel kommunerna eller regionerna har idag.

#### Förslag till insats

Ett gemensamt mål bör antas, som kommuner kan integrera i sina cykelstrategier, trafikstrategier, översiktsplaner och andra kommunala planeringsdokument. 20% ökning föreslås. Utvecklingen bör följas upp löpande, t.ex. vartannat år.

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

- Greater Copenhagens styrelse: Bör anta ett gemensamt mål för Greater Copenhagen.
- Greater Copenhagens regioner: Bör kontinuerligt följa utvecklingen i förhållande till om målet nås.

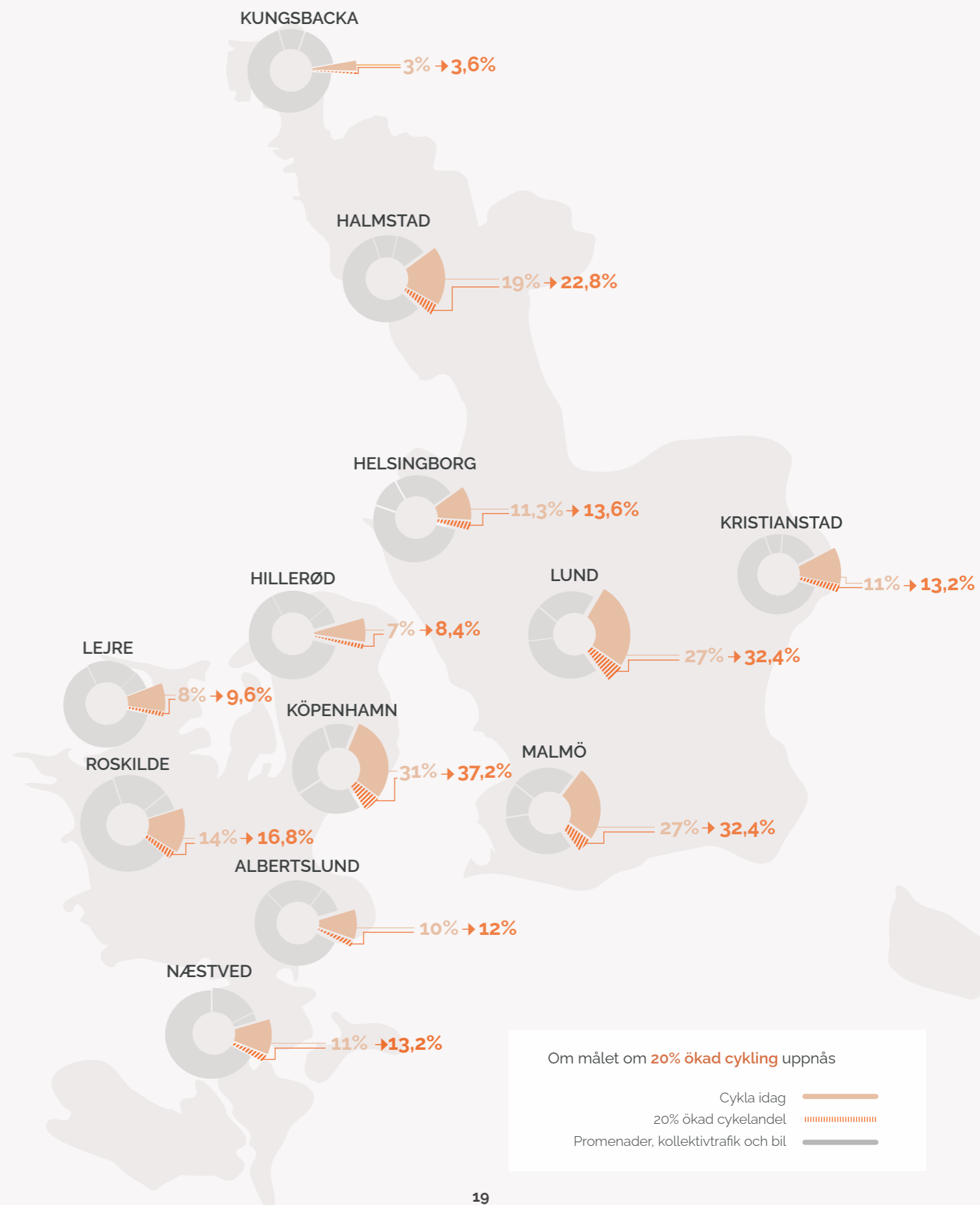
#### SAMARBETSPARTNERS:

- Kommuner: Har möjlighet att införliva målet i egna cykelstrategier, trafikstrategier, översiktsplaner och andra kommunala planeringsdokument.

#### VISSTE DU ATT?

I Nederländerna, som kallar sig världens bästa cykelland, har ett nationellt mål fastställts för att öka antalet cyklade kilometer med 20% fram till 2027, jämfört med 2017.

Figur 4: Exempel på 20% ökad cykeltrafik i olika kommuner i Greater Copenhagen. Exempelen baseras på regionala och kommunala resvaneundersökningar.





# CYKELN I DĒT SAMMANHÄNGANDE TRANSPORTSYSTEMET

# Cykeln i det sammanhängande transportsystemet

## Effektiva pendlingsförbindelser, attraktiva rekreativstråk och sömlösa byten

Oavsett om det är hela resan till jobbet, resan till tåget, resan med färjan, resan till skogen eller resan på semestern så är cykeln en avgörande del som skapar ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen. Om en mer uppdaterad och effektiv infrastruktur ska säkerställa en välintegrerad arbetsmarknad som kännetecknas av hållbar tillväxt och grön innovation bör cykling spela en ännu viktigare roll.

Även om var femte resa redan görs på cykel i Greater Copenhagen finns det en potential att få många fler människor att välja cykeln. Under de senaste åren har försäljningen av elcyklar ökat kraftigt och med förbättrade regionala cykelförbindelser och anslutningar till kollektivtrafiken kan både räckvidden och användningen av cykeln öka, vilket kan få tydliga positiva konsekvenser för hela storstadsområdet.

T.ex. kan antalet av pendlingsresor med bil minskas med mer än en tredjedel om alla som kun-

de nå sitt arbete inom en halvtimme med cykel faktiskt valde cykeln. Det skulle frigöra utrymme på vägarna, särskilt under rusningstid, minska koldioxidutsläppen och öka folkhälsan avsevärt.

Det finns även en stor outnyttjad potential i fritids-cykling och turism. Ska vi t.ex. cykla lika mycket som holländarna på fritiden skulle vi behöva cykla tre gånger så mycket.

Ett gott samarbete och enhetliga igenkännliga lösningarna är avgörande för att kombinationsresan och den längre cykelresan ska bli det mest attraktiva transportvalet för fler människor. Följande initiativ beskriver därför hur aktörer över storstadsregionens gränser kan dra nytta av att samarbeta om viktiga regionala förbindelser, både fysiska och digitala, som stödjer effektiva pendlingsförbindelser, attraktiva rekreativstråk och sömlösa byten vid de stora kollektivtrafiknoderna.

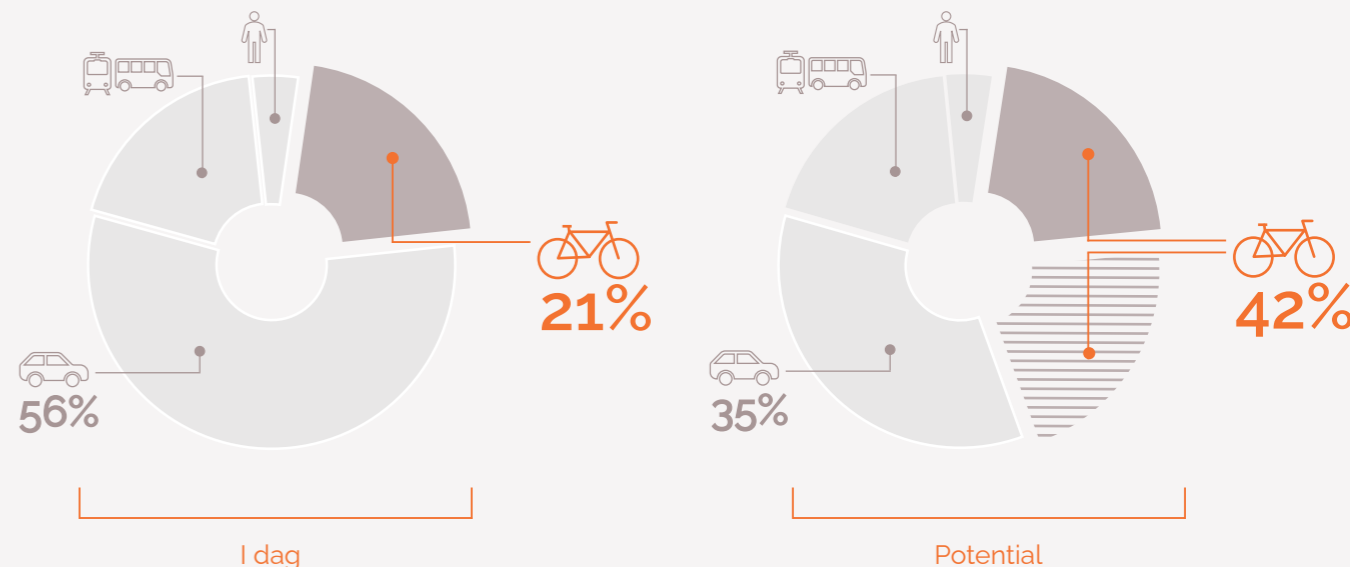
### VISSTE DU ATT?

I Nederländerna cyklar de på fritiden tre gånger mer än de i Greater Copenhagen.



Sydostleden mellan Kristianstad och Brösarp  
© Foto Mickael Tannus

## Potential för överflyttning från bil till cykel för resor till arbete och studier

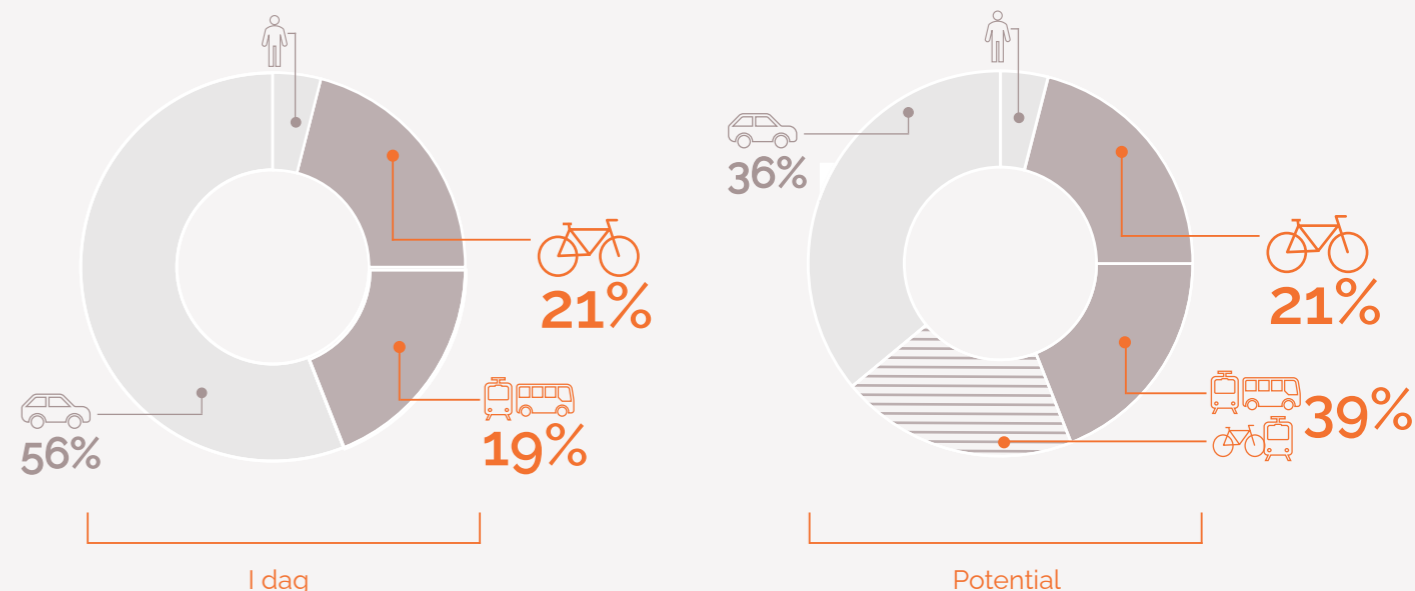


Figuren visar effekterna om alla bilpendlare som kunde cykla till eller från jobbet på mindre än 30 minuter, på vanlig cykel eller elcykel, tog cykeln istället för bilen.

### Detta kommer att resultera i:



## Potential för överflyttning från bil till cykel och kollektivtrafik för resor till arbete och studier



Figuren visar effekterna om bilpendlare med mindre än två kilometer till en station i båda ändarna av pendlarresan tog cykel och kollektivtrafik istället för bilen.

### Detta kommer att resultera i:



# Strategiskt insatsområde 4

## Identifiera strategiskt viktiga förbindelser

### För regionala cykelförbindelser och kollektivtrafiknoder

Förbättrade cykelförbindelser kan säkerställa ett starkare sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen och dessa bör identifieras för att optimera cykelresandet i regionen. Detta gäller både identifieringen av strategiska regionala cykelnätverk och kollektivtrafiknoder.

Identifieringen bör ta hänsyn till potentialen i och interaktionen med interregionala transportkorridorer, rekreationsstråk, regionala pendlingsförbindelser och samspelet med kollektivtrafiken.

#### Förslag till insats

Strategiskt viktiga regionala cykellänkar som TEN-T-nätverk (se strategiskt insatsområde 5), EuroVelo-rutter (se strategiskt insatsområde 6) och Supercykelstråk (se strategiskt insatsområde 7) och kollektivtrafiknoder bör identifieras.

Identifieringen bör göras baserat på en kartläggning av potentialen. En kartläggning av potentialen kan t.ex. inkludera pendlingsflöden, restid med tåg, buss, cykel, bil och gång, arbetsplatser, destinationer, cykelinfrastruktur och demografi.

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

- Greater Copenhagen's Trafikchartergrupp eller Greater Copenhagen's regioner: Bör ta det samordnande ansvaret för potentiella utvärderingar och identifiera strategiskt viktiga länkar.

#### SAMARBETSPARTNERS:

- Kommuner: Kan tillhandahålla relevanta uppgifter.
- Skånetrafiken, Movia, DSB, Metroselskabet: Kan tillhandahålla relevanta uppgifter.
- Greater Copenhagen Cycling Cluster (se strategiskt insatsområde 2): Kan hjälpa till med att bedöma potentialer baserat på data.

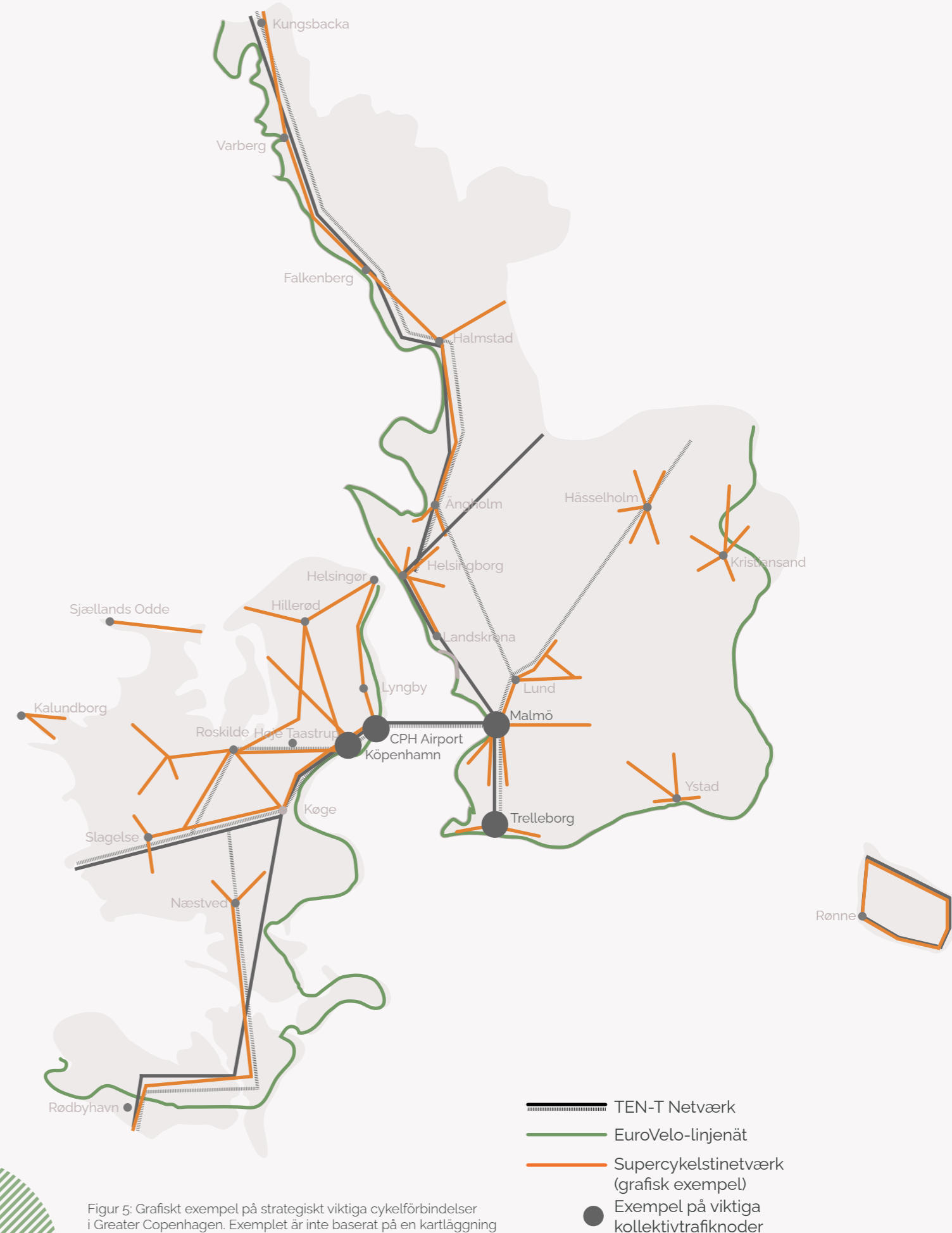
#### REFERENSGRUPP:

- Vejdirektoratet och Trafikverket

### VISSTE DU ATT?

Det går två EuroVelo-stråk genom Greater Copenhagen – EuroVelo 7 och EuroVelo 10.

Det redan idag finns en vision för ett nätverk med 1200 kilometer supercykelstråk i Greater Copenhagen. I Region Skåne finns det totalt 376 kilometer planerade supercykelstråk och i Region Hovedstaden finns ett samlat visionsnätverk på över 850 kilometer supercykelstråk.



# Strategiskt insatsområde 5

## Cykelförbindelser i det Transeuropeiske transportnätet (TEN-T)

### Integrering av cykelinfrastruktur i TEN-Ts motorvägs-, järnvägs-, bro- och tunnelförbindelser

De interregionala TEN-T-korridorerna kan också vara viktiga högklassiga anslutningar för aktivt resande. T.ex. så har Supercykelstråk med stor framgång byggts längs TEN-T-linjer i flera europeiska länder. Därav bör cykelinfrastruktur integreras i Greater Copenhagens TEN-T-nätverk

för att stödja effektivare pendlingsförbindelser, attraktiva rekreativstråk och sömlösa byten vid de stora kollektivtrafiknoderna.

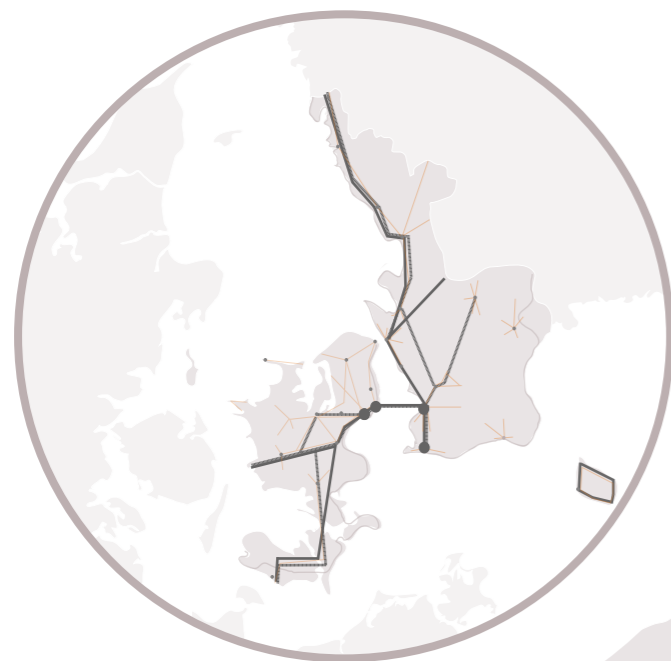
#### Förslag till insats

Med utgångspunkt i de identifierade strategiskt viktiga cykelförbindelserna som kan integreras i TEN-T-nätverket (se strategiskt insatsområde 4), bör projektförslag utarbetas och medel ansöks för upprättande av cykelinfrastrukturprojekt längs TEN-T-nätverket, i Greater Copenhagen. Projektförslagen kan med fördel ingå i trafikstadgan för Greater Copenhagen.

Om Helsingborg-Helsingør-förbindelsen integreras i TEN-T-nätverket i den förväntade europeiska revideringen år 2023, bör en cykelförbindelse utredas vidare mer detaljerat i samband med en möjlig tunnelförbindelse.

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

- Greater Copenhagens Trafikchartergrupp eller Greater Copenhagens regioner: Bör koordinera projektförslag och utforska ansökningsmöjligheter.
- Vejdirektoratet, Trafikverket och kommunerna: Bör som väghållare genomföra projekten.



TEN-T-nätverk



Cykelbron Muiderfetsbrug nära Amsterdam, Nederländerna, grundades som en del av ett TEN-T-återställningsprojekt.



Järnvägsbron över floden Waal i Nijmegen. Både järnvägsförbindelsen och floden är en del av TEN-T-nätverket



Exempel på cykelförbindelse längs TEN-T-förbindelsen E6/E20-bron över Lagan, Sverige.

#### VISSTE DU ATT?

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är en EU-policy som syftar till att genomföra och utveckla ett sammanhängande europeiskt nätverk av vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjötransportvägar, hamnar, flygplatser och järnvägsterminaler.

# Strategiskt insatsområde 6

## EuroVelo-stråk

### Organiserat samarbete kring EuroVelo-stråk 7 och 10 i Greater Copenhagen

Om Greater Copenhagen som en grön cykeldestination ska främjas finns det ett behov av att samarbeta strategiskt kring infrastruktur som främjar upplevelsepotentialen för cykling över hela storstadsregionen. Rekreativstråk främjar både vardagscykling, fritidscykling och cykelturism och hjälper till att stärka Greater Copenhagen som en grön cykeldestination.

Idag finns det många aktörer som är involverade i fritidscykling och cykelturism, men myndigheterna är organiserade annorlunda i Danmark

och Sverige. Genom Greater Copenhagen går två europeiska cykelstråk för rekreation – EuroVelo-stråk 7 och EuroVelo-stråk 10. Stråken utgör tydliga och bra fall för att främja samarbete kring fritids- och upplevelsecykling i storstadsregionen. I Danmark är Dansk Cykelturisme den officiella EuroVelo-samordnaren. Det finns ännu ingen officiell samordnare på svensk sida.

#### Förslag till insats

Ett organiserat samarbete bör upprättas kring EuroVelo-stråken på båda sidor om sundet. Samarbetet kan t.ex. ansvara för att utveckla gemensamma koncept för vägledning och skyltning samt utarbeta riktlinjer åt väghållare för att säkerställa enhetlig planering och standard.

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

- Cykelfrämjandet: Bör upprätta en organisation som ansvarar för EuroVelo-stråken i Sverige. Denna organisation bör tillsammans med Dansk Cykelturisme koordinera och facilitera samarbetet.
- Dansk Cykelturisme: Bör koordinera och facilitera samarbetet tillsammans med den svenska koordinatören.

#### SAMARBETSPARTNERS:

- Trafikverket, Vejdirektoratet och kommuner: Bör som väghållare delta i samarbetet.

#### REFERENSGRUPP:

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

— EuroVelo-stråk

Kattegatleden, som ingår i EuroVelo-stråk 7 i Region Skåne och Region Halland, utsågs till årets cykelstråk i Europa 2018. Cykeltrafiken längs stråket har ökat med 57% från 2017-2019.

#### VISSTE DU ATT?

EuroVelo är det europeiska cykelvägnätet. EuroVelo integrerar befintliga och planerade nationella och regionala cykelstråk i ett gemensamt europeiskt nätverk. EuroVelo-nätverket består av 17 stråk över hela Europa, totalt över 90 000 km. Inspiration för att starta ett samarbete finns på [www.pro.eurovelo.com](http://www.pro.eurovelo.com)

# Strategiskt insatsområde 7

## Supercykelstråk

### Organiserat samarbete kring regionala pendelförbindelser i Greater Copenhagen

Idag görs 21% av alla pendelresor i Greater Copenhagen med cykel. Om Greater Copenhagen vill skapa en välintegrerad arbetsmarknad med ett sammanhängande transportsystem spelar cykeln en viktig roll. Den regionala cykelinfrastrukturen i regionen bör optimeras för att främja cykling på alla delar av pendelresan - både för hela resan till jobbet och för resan med cykel till tåget eller färjan.

Därför bör ett supercykelnätverk utses för hela Greater Copenhagen (se strategiskt insatsområde 4). I både Region Skåne och Region Hovedstaden har det upprättats samarbeten om regionalt supercykelnätverk mellan kommuner och region. Det kan med fördel också etableras i Region Sjælland och i Region Halland.

#### Förslag till insats

Samarbete kring regionala cykelförbindelser i Region Sjælland och i Region Halland bör organiseras. Med utgångspunkt i de identifierade strategiskt viktiga förbindelserna (se strategiskt insatsområde 4) bör regioner och kommuner samarbeta för att skapa supercykelstråk och utveckla gemensamma koncept, t.ex. för vägledning och kommunikation.

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

- Region Sjælland och Region Halland: Bör etablera organiserade samarbeten kring regionala cykelpendelstråk och stödja kommunerna i etableringsarbetet

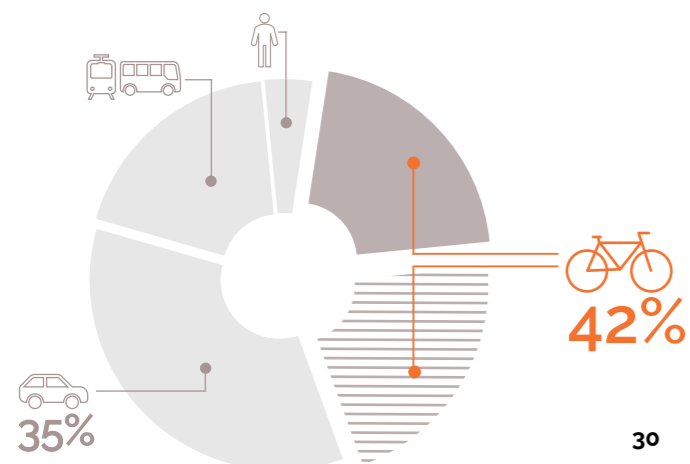
#### SAMARBETSPARTNERS:

- Kommuner: Bör etablera supercykelstråk.
- Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden och Samarbetet om Supercykelstråk i Region Skåne: Bör hjälpa till med kunskapsdelning och sparring.

#### REFERENSGRUPP:

- Vejdirektoratet och Trafikverket.

Potential för överflyttning från **bil till cykel** för resor till arbete och studier



30

Supercykelnätverk  
(Grafisk exempel)



#### VISSTE DU ATT?

Supercykelstråk är högklassiga regionala pendelförbindelser som skapar möjlighet att välja cykeln till arbetet, även för längre sträckor.

Samarbetet om Supercykelstråk i Region Skåne lanserade ett koncept för Supercykelstråk 2019. Samarbetet koordineras av Region Skåne.

Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden startade 2009. Samarbetet koordineras av ett sekretariat som huvudsakligen finansieras av Region Hovedstaden.



# Strategiskt insatsområde 8

## Bättre integration för cykling i MaaS-lösningar

### Cykeln ska integreras i Mobility as a Service-lösningar

En viktig del av Greater Copenhagens sammanhängande transportsystem är utvecklingen av gemensamma MaaS-lösningar. Greater Copenhagen har en ambition om att det ska vara lika naturligt för en person som bor i Halmstad att söka jobb i Hillerød som att söka jobb i Helsingborg. Här spelar lättillgänglig information och en enkel resa en väsentlig roll. Digitala informationslösningar hjälper till att skapa samstämmighet i storstadsregionen och för att säkerställa integration av "the last mile" -lösningar bör cykelinformation inkluderas i MaaS-lösningar över Öresund.

I synnerhet är den kombinerade resan med cykel och kollektivtrafik oftast en regional eller interregional resa. Här kan t.ex. digital information om möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken och biljettpåslag för att ta den med samt information gällande cykelparkeringsalternativ vid kollektivtrafiknoder hjälpa till att stödja möjligheterna för kombinationsresor.

#### Förslag till insats

För att bättre integrera cykeln i MaaS-lösningar är det viktigt att relevant information finns tillgänglig på befintliga plattformar, t.ex. Reseplaneraren och Rejseplanen. Följande delar bör därför innefattas när ett sammanhängande system för kollektivtrafik, biljettsystem och trafikinformation ska arbetas fram:

- Regler för medbringande av cykel på bussar och tåg
- Priser för medbringande av cykel på bussar och tåg
- Information om cykelparkeringsalternativ vid kollektivtrafiknoder
- Cykelinfrastruktur i samband med kollektivtrafiknoder

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

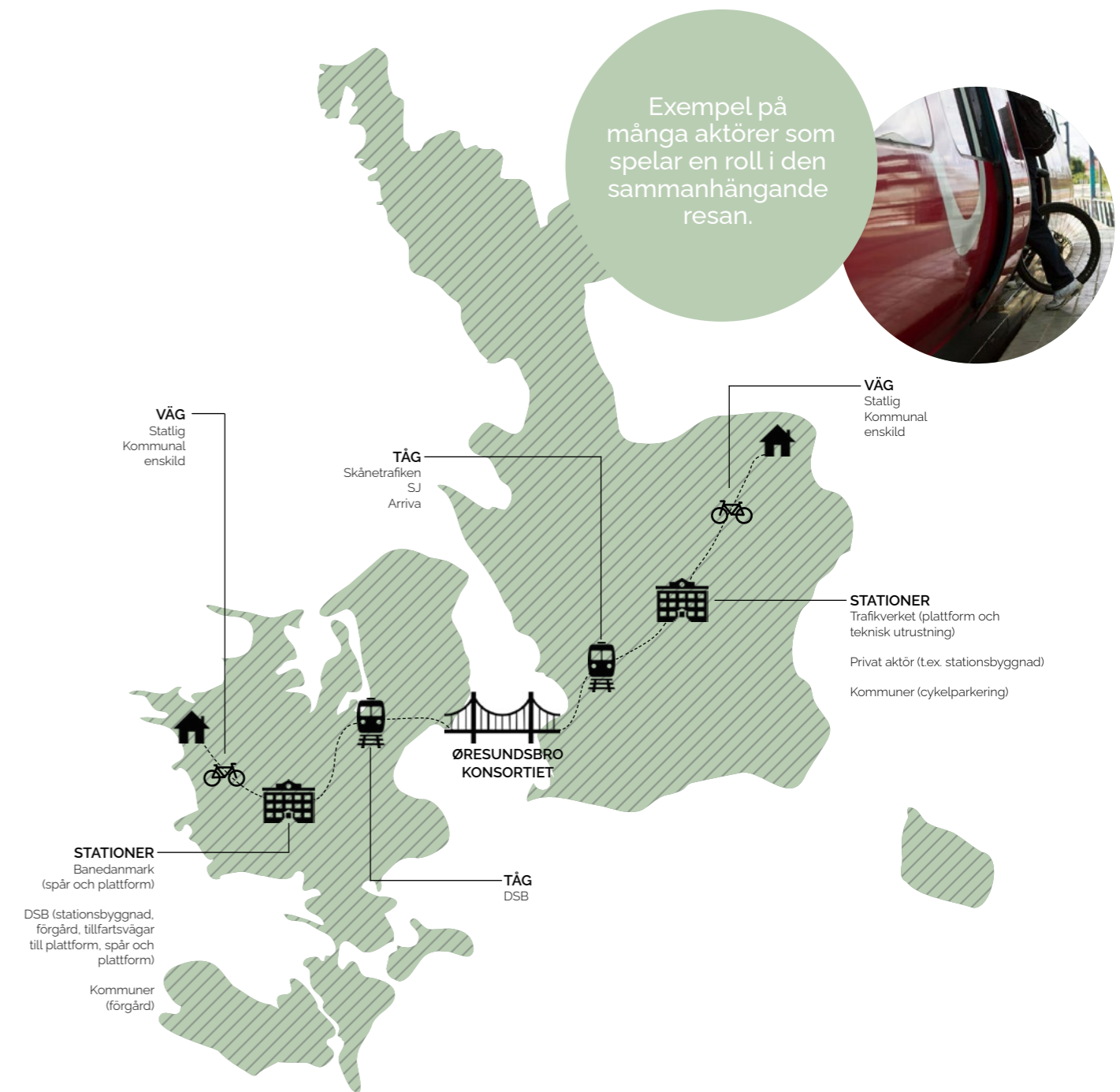
- Greater Copenhagens Trafikcharter: Bör säkerställa att cykeln beaktas i projekt för ett sammanhängande system för kollektivtrafik, biljettsystem och trafikinformation.
- Greater Copenhagens regioner: Bör ta på sig samordningsrollen och samla in och uppdatera information från relevanta aktörer.

#### SAMARBETSPARTNERS:

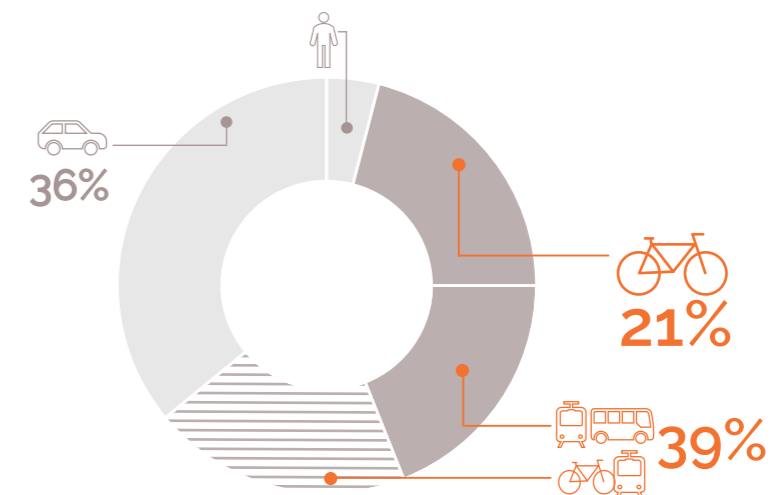
- Reseplaneraren och Rejseplanen: Bör integrera information i sina serviceplattformar.

#### REFERENSGRUPP:

- Skånetrafikken, Movia, DSB, Metroselskabet och kommuner.



Potential för överflyttning från **bil till cykel** och **kollektivtrafik** för resor till arbete och studier



# Strategiskt insatsområde 9

## Cykelparkering vid kollektivtrafiknoder

### Rekommendationer till riktlinjer för cykelparkering

Greater Copenhagen har en önskan att skapa en mer integrerad arbetsmarknad och ett sammanhängande transportsystem i storstadsregionen. Kollektivtrafik står för 19% av pendelresorna i regionen. Denna andel har potential att fördubblas genom att främja kombinationsresor. För att främja kombinationsresor bör man fokusera på sömlösa resor genom de stora kollektivtrafiknoderna.

Här är bra, säkra, lättillgängliga och lättigenkännliga lösningar i bytet mellan cykel och kollektivtrafik över hela storstadsregionen avgörande. Ett viktigt inslag i att skapa igenkännliga lösningar över Greater Copenhagen är utformningen av cykelparkering.

#### Förslag till insats

Gemensamma riktlinjer bör upprättas för upprättande och uppgradering av cykelparkering vid strategiskt viktiga kollektivtrafiknoder (se strategiskt insatsområde 4).

Riktlinjerna bör variera beroende på t.ex. typ av geografi och kollektivtrafikform etc. De ska vara så tydliga och användarvänliga som möjligt och utgöra en faktisk hjälp för både kollektivtrafikföretag, kommuner och byggherrar när det gäller att anlägga cykelparkering. Detta innebär att riktlinjerna måste ge svar på frågor som: Hur många ställ ska cykelparkeringen ha i förhållande till antalet passagerare? Vilken typ av cyklar ska ställena ta hänsyn till? Vilka är rekommendationerna för låsbarhet, belysning, placering etc.?

#### ANSVARIG OCH NÄSTA STEG:

- Greater Copenhagen's Trafikchartergrupp eller Greater Copenhagen's regioner: Bör utforma riktlinjerna.

#### SAMARBETSPARTNERS:

- Kommuner: Bör bidra med kunskap till riktlinjerna.
- Skånetrafiken, Movia, DSB, Metroselskabet: Bör bidra med kunskap till riktlinjerna.

#### REFERENSGRUPP:

- Passagererpulsen, Greater Copenhagen Cycling Cluster (se strategiskt insatsområde 2).



#### LYNGBY STATION



© Foto Gottlieb Paludan Architects

#### MALMØ CENTRALSTATION



© Foto Andreas Larsson



© Foto Andreas Larsson

#### UTRECHT CENTRALSTATION



© Foto CU2030.nl



© Foto Petra Appelho

De mest ambitiösa exemplen på cykelparkering i storstadsregionen finns vid Malmö Centralstation och Lyngby Station. I Nederländerna etableras högklassig cykelparkering systematiskt på tågstationer i ett samarbete mellan staten, regioner, kommuner och kollektivtrafikföretag. Längst ner syns Utrecht Centraal Stations nya cykelparkering som utgörs av tre våningsplaner under stationen, med plats för över 12 500 cyklar.

#### VISSTE DU ATT?

Movia har dokumenterat att bättre cykelförhållanden och cykelparkering vid de regionala busshållplatserna ökar antalet passagerare med upp till 19%.

En fjärdedel av alla tågpendlare anländer till stationerna med cykel i Greater Copenhagen. I Nederländerna är det hälften av alla tågpendlare.

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 indsatsområden 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 for 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, For 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 vid Øresundsbron © Apelöga

# Tack till

Följande aktörer har varit inblandade i skapandet av denna cykelplan. Tack så mycket för ert deltagande i arbetsgrupper, inlämnande av samrådssvar, deltagande i möten samt kvalificerad och relevant samarbete på vägen.

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 Cykelstæder (SE)  
Tourism in Skåne AB (SE)  
Trelleborg Kommun (SE)  
Vejdirektoratet (DK)  
Visit Lolland-Falster (SDK)  
Visit Nordsjælland (DK)  
Vordingborg Kommune (DK)  
Statens Væg- og Transportforskningsinstitut (SE)  
Wonderful Copenhagen (DK)  
Ystad Kommun (SE)

# GREATER COPENHAGEN

GREATER  
COPENHAGEN

