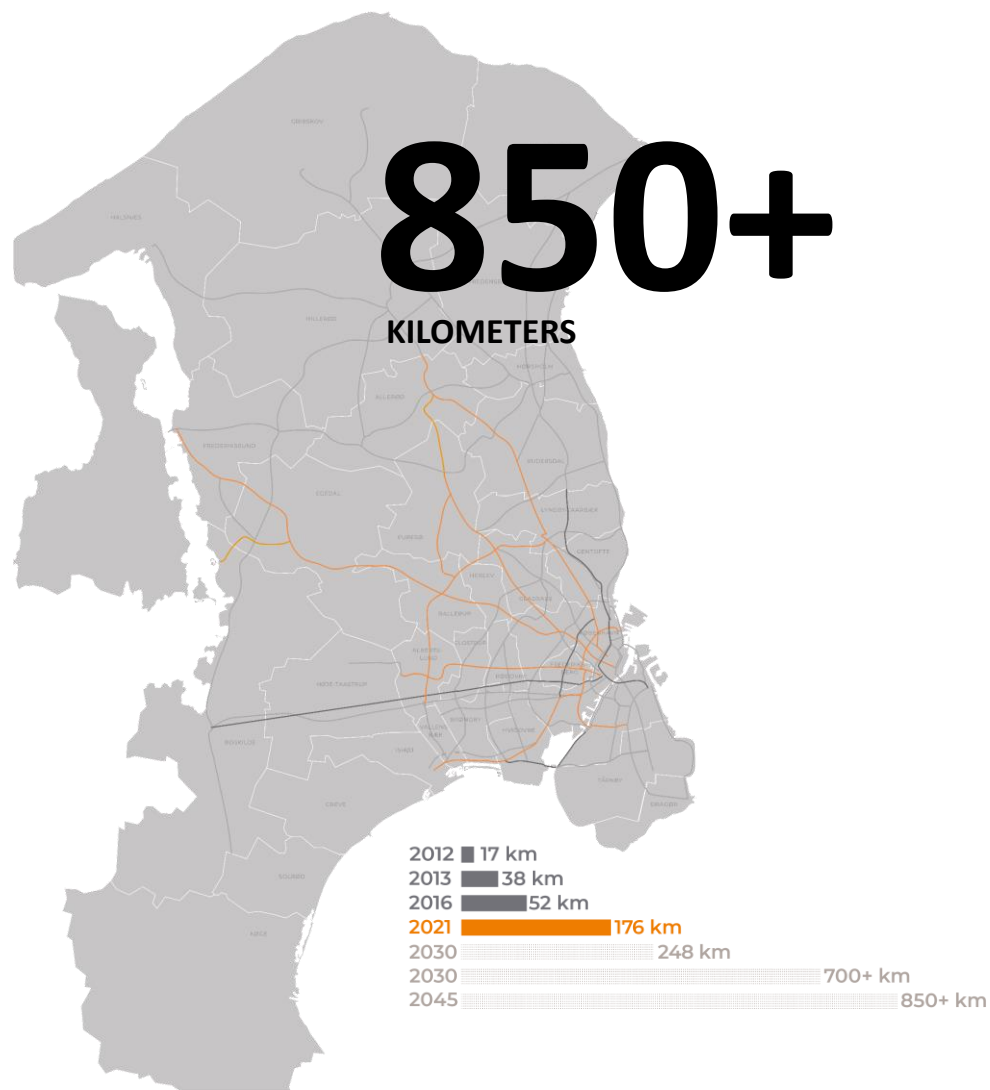
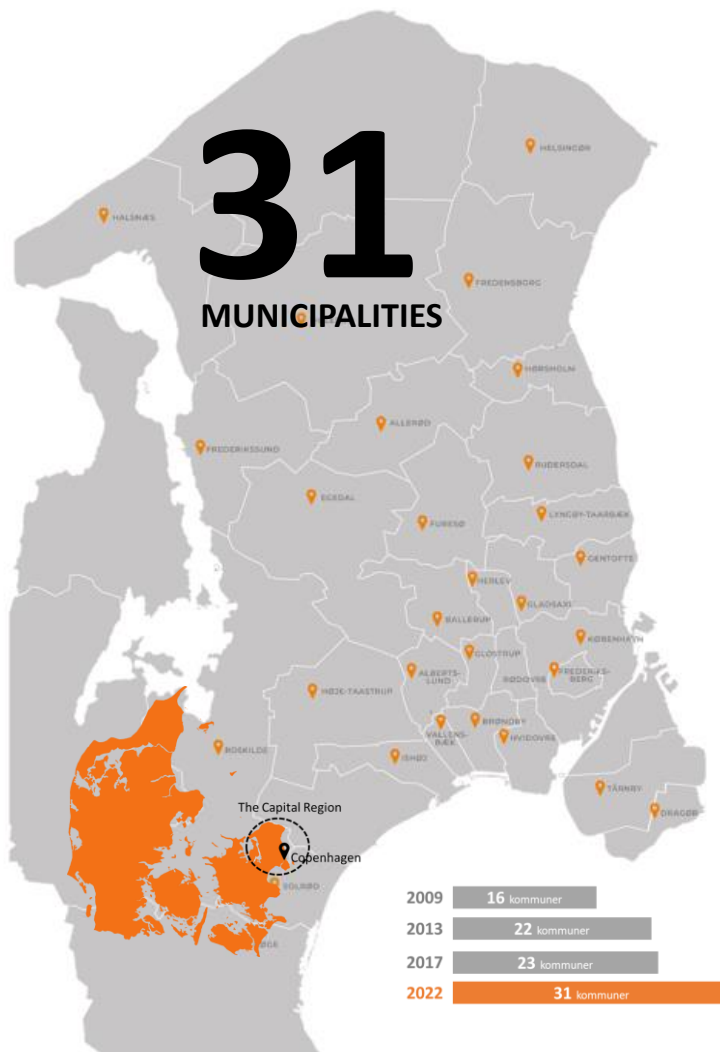


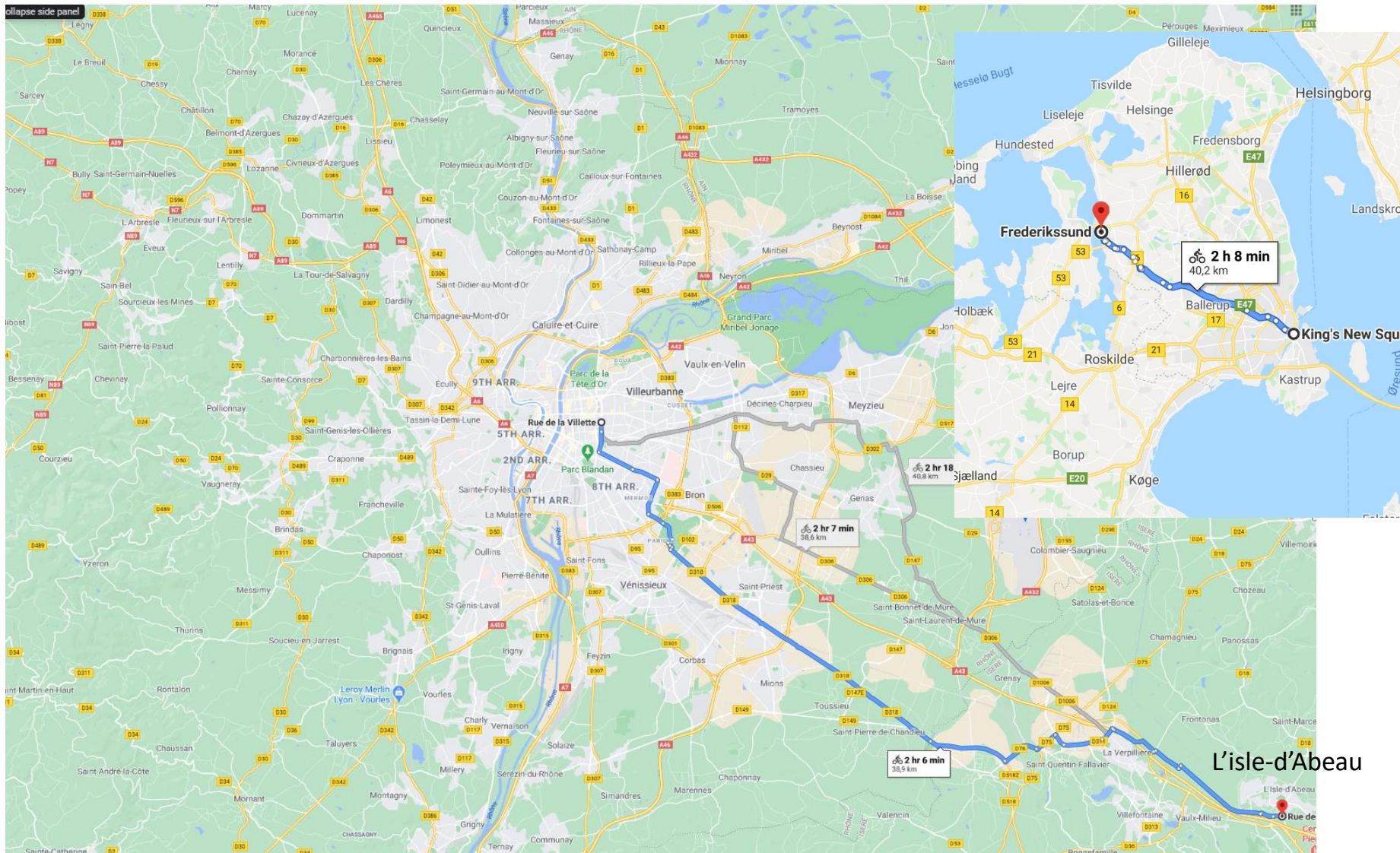


CYCLE SUPERHIGHWAYS of the Capital Region, Denmark

HEAD OF OFFICE - SIDSEL BIRK HJULER

VÉLO & TERRITOIRES, 25 FEBURARY 2022





ROUTES



KNOWLEDGE



COMMUNICATION

INNOVATION

ORGANISATION

SUPER
CYKELSTIER



ROUTES



SUPER
CYKELSTIER













3. PILLAR IN REGIONAL TRANSPORT PLANNING



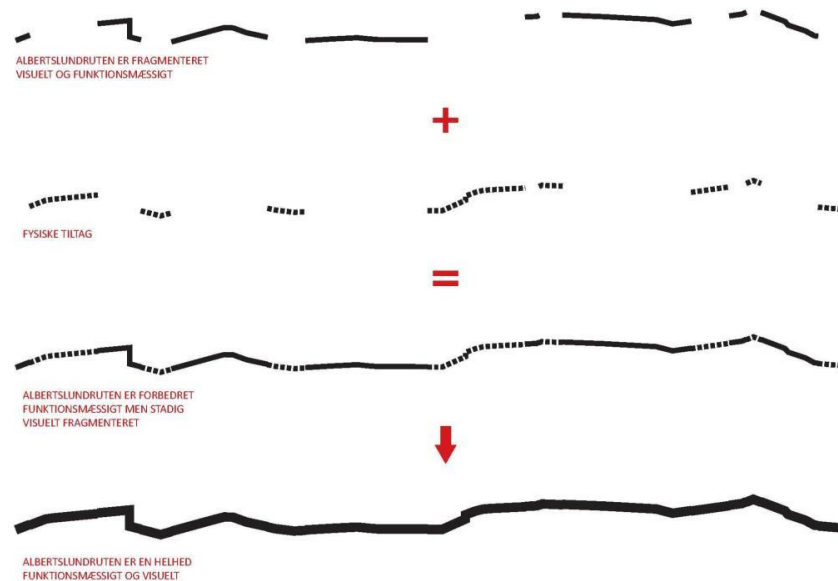
National or regional anchored institutions

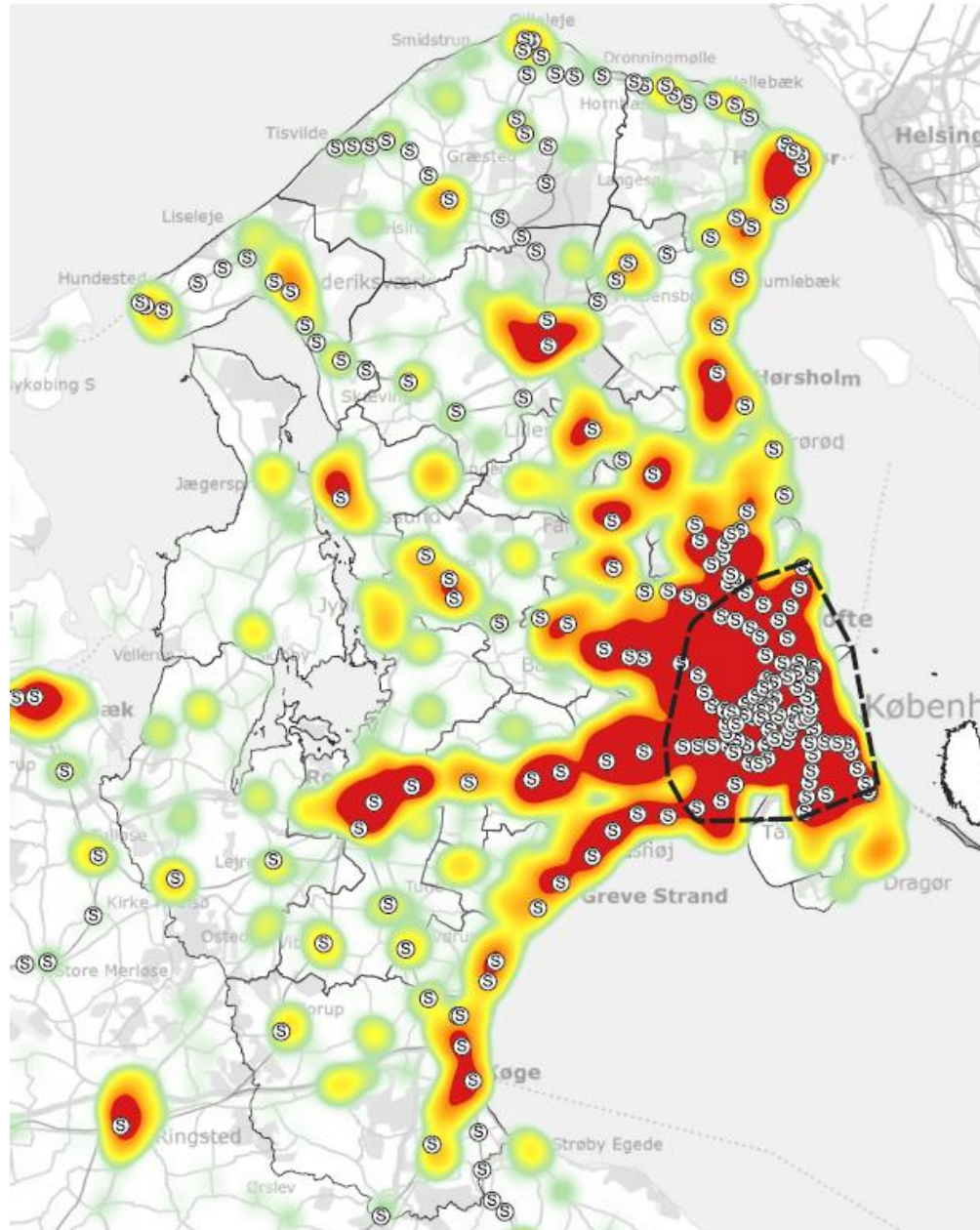
Municipal project





THE MAKING OF A CYCLE SUPERHIGHWAY



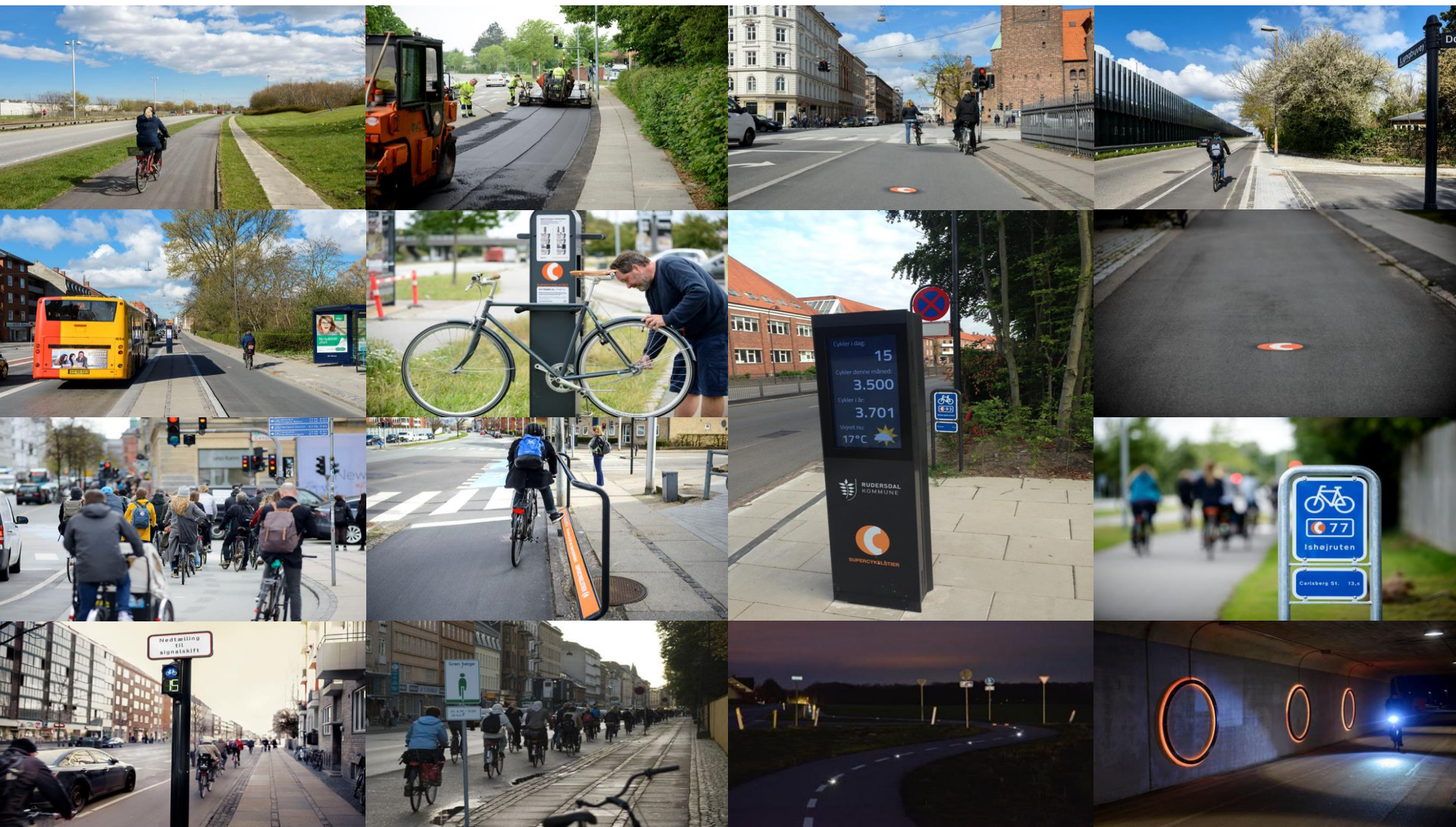


Aktivitetskort - udenfor Håndfladen

Ønsket maskevidde i Supercykelstinet er 4 km

Aktiviteter defineret som beboere+arbejdspladser+videreg. uddannelsespladser

 Håndfladen
  Togstation
  Mere end 10000 aktiviteter excl. grundskole indenfor en radius af 2 km





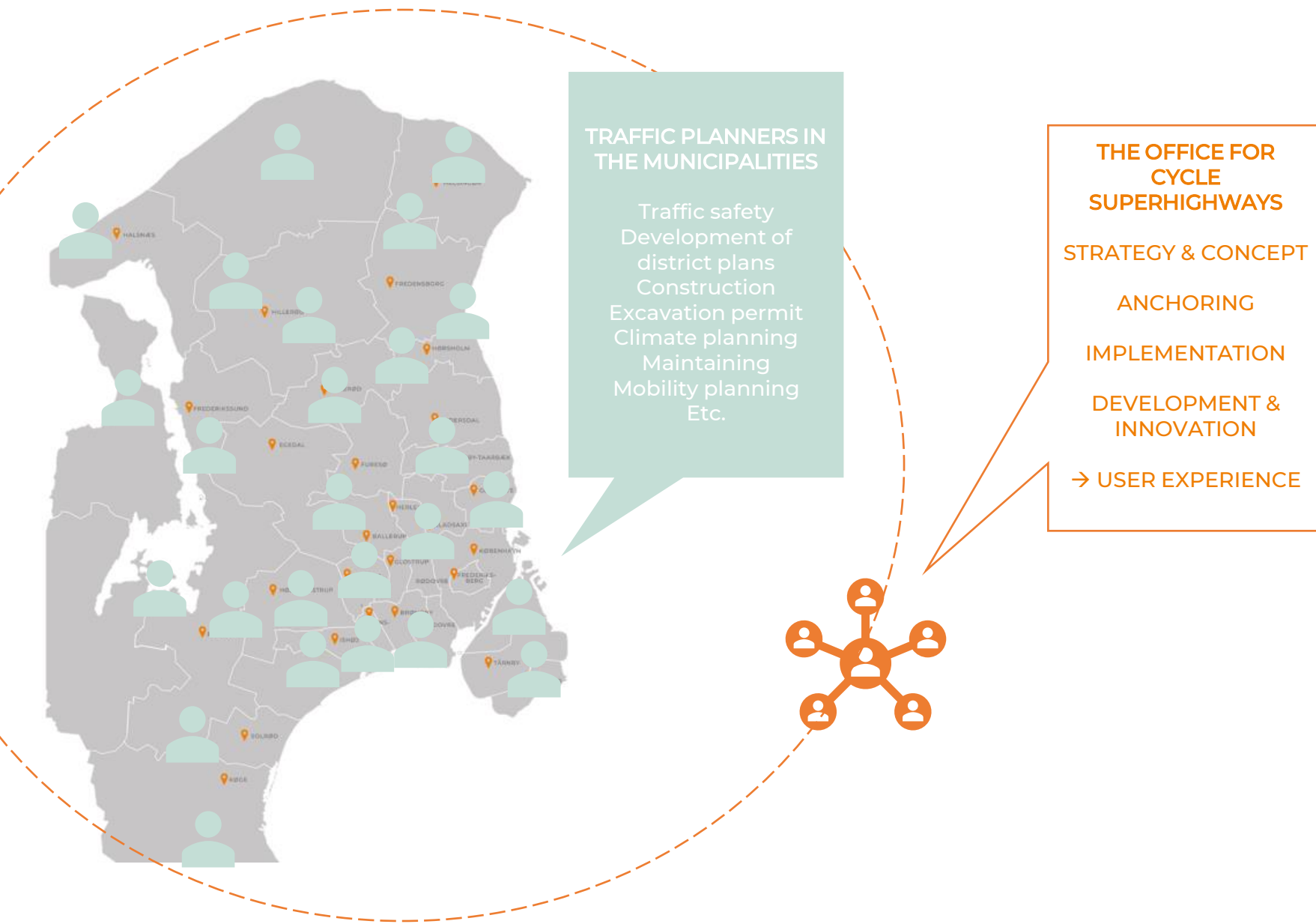




ORGANISATION











GAME OF THRONES

TEAMWORK



MAKES THE DREAM WORK

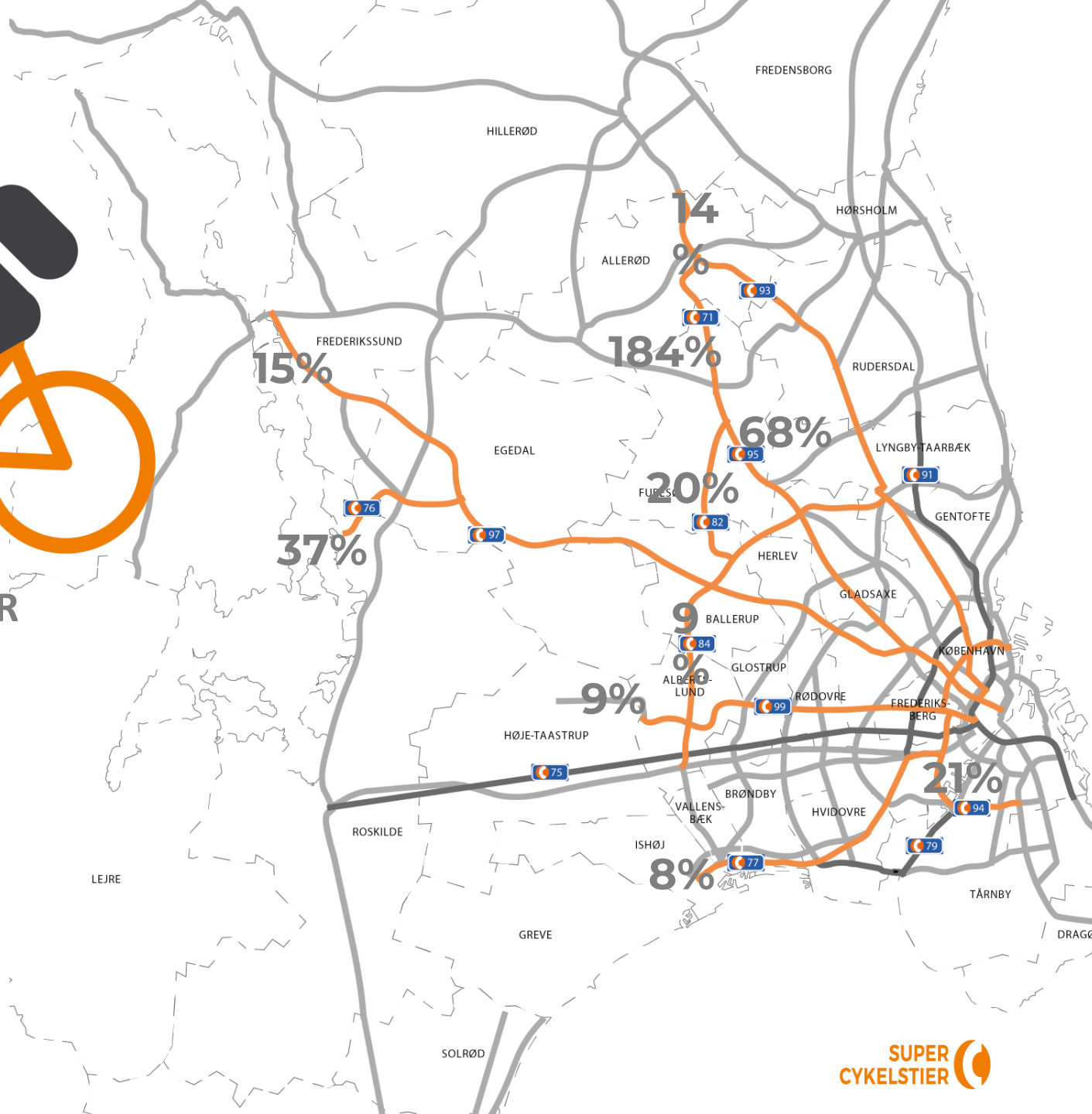
KNOWLEDGE





BEFORE VS. AFTER

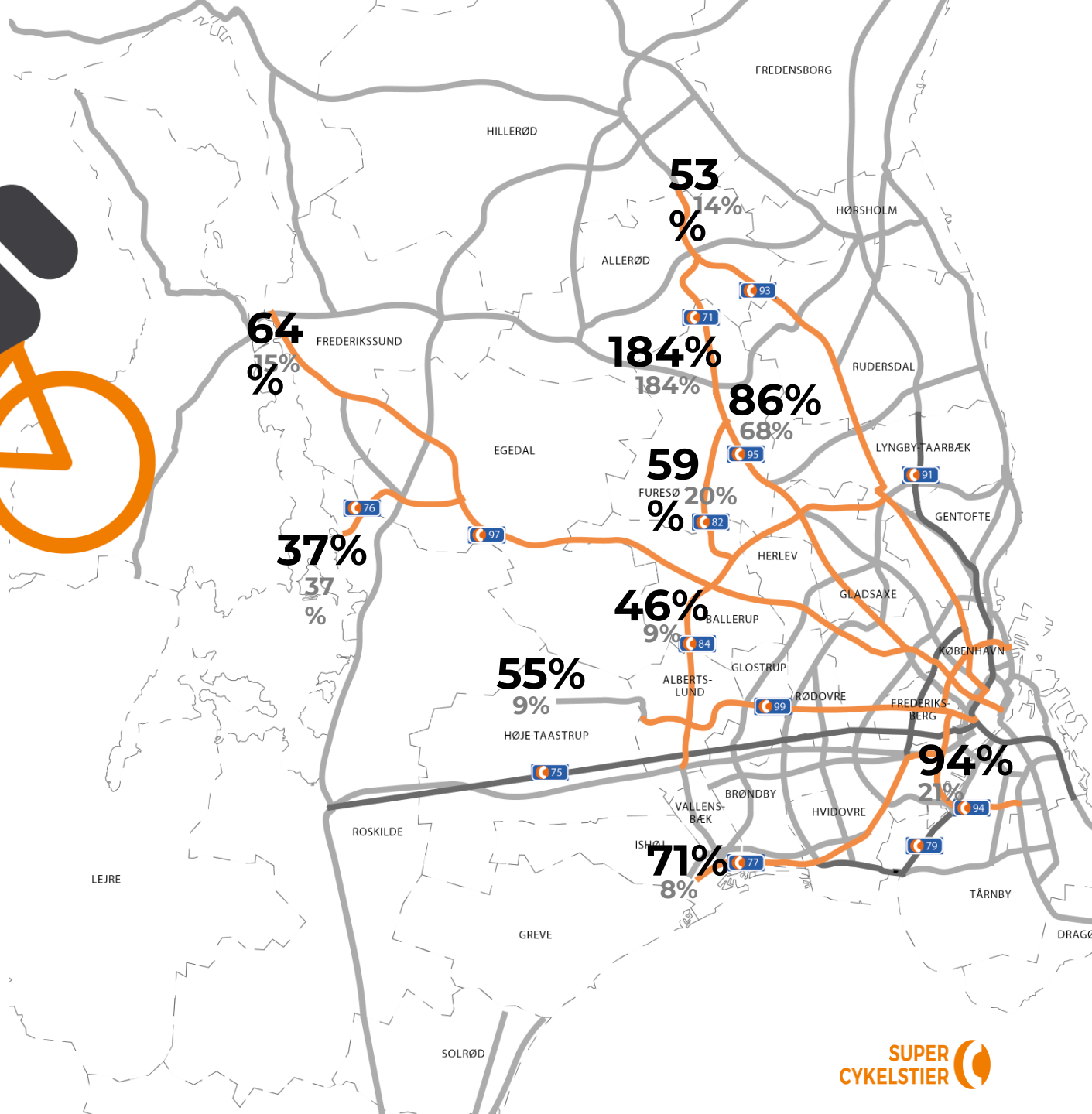
38%





BEFORE VS.
2021

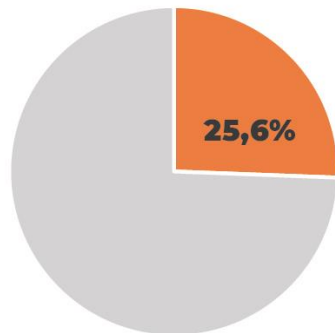
BEFORE VS. AFTER
75%
38%



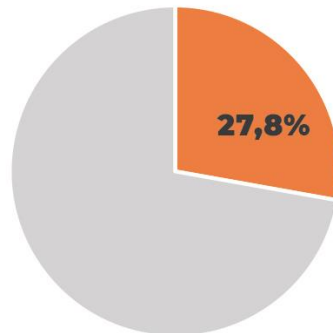
Commuting by bike



Capital Region

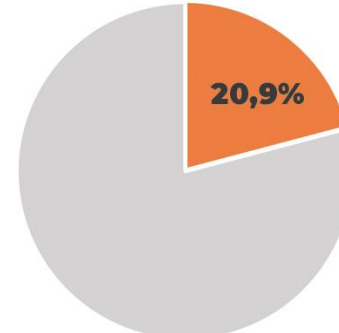


2009

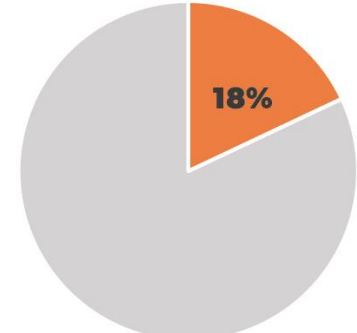


2019

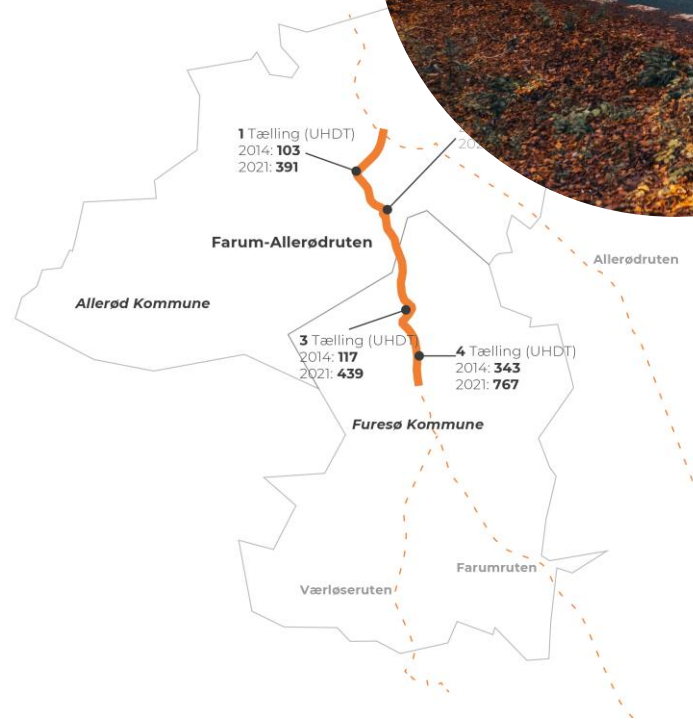
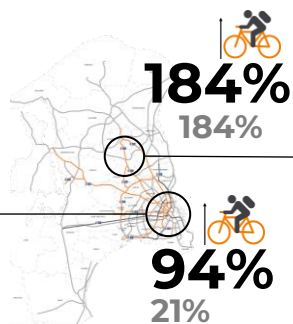
Denmark



2009



2019

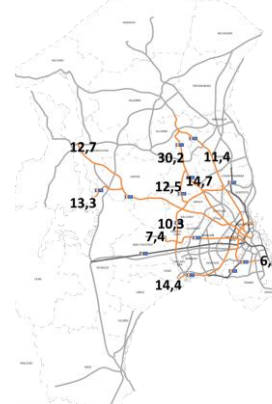


DISTANCE TRAVELED
ONE WAY

13 km

13 km

12 km



A **TRANSPORT** B

B **TRANSPORT** A

Health
'me-time'

Health
'me-time'

WORK

Grocery
shopping

House keeping
Hobby

Making dinner

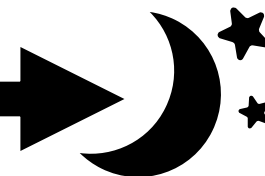
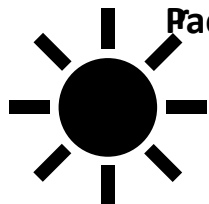
Picking up kids

Late night news

Showe

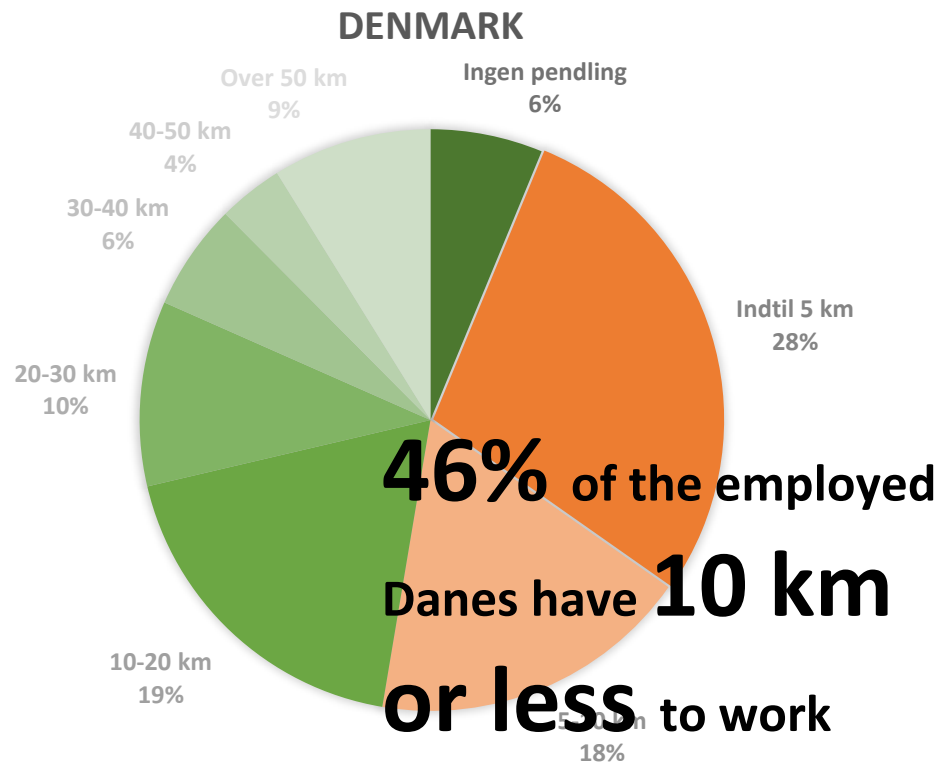
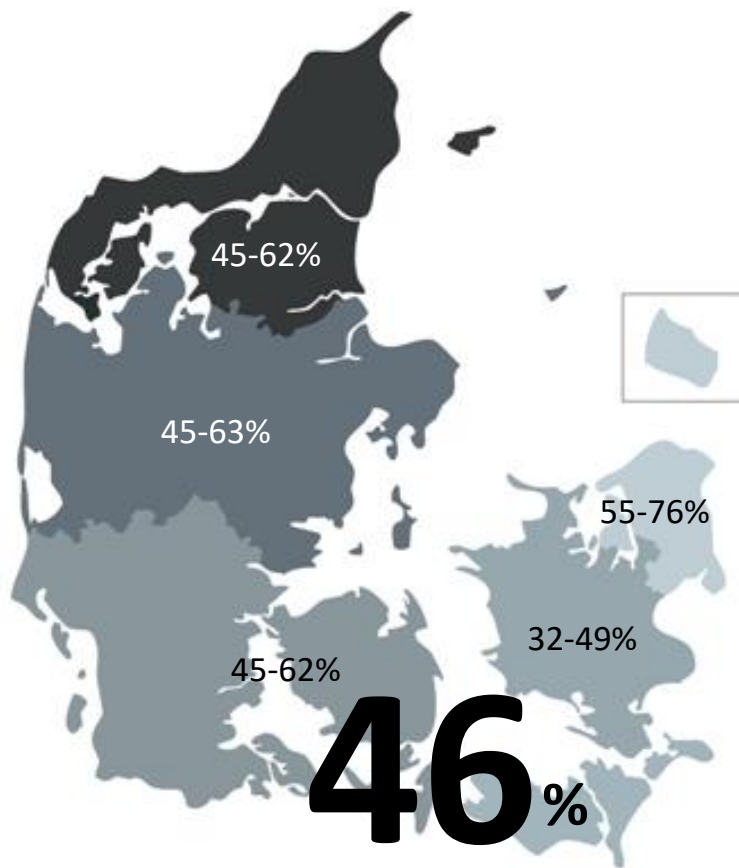
Packing lunch

Kids to school



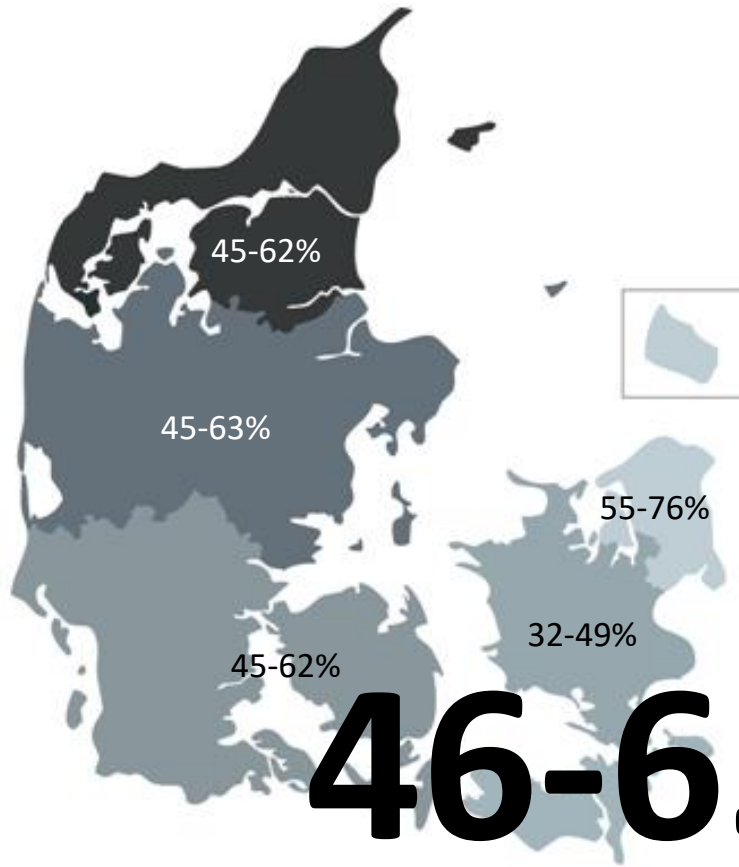
COMMUTING DISTANCE FROM RESIDENCE TO WORKPLACE

Danmark Statistik 2019

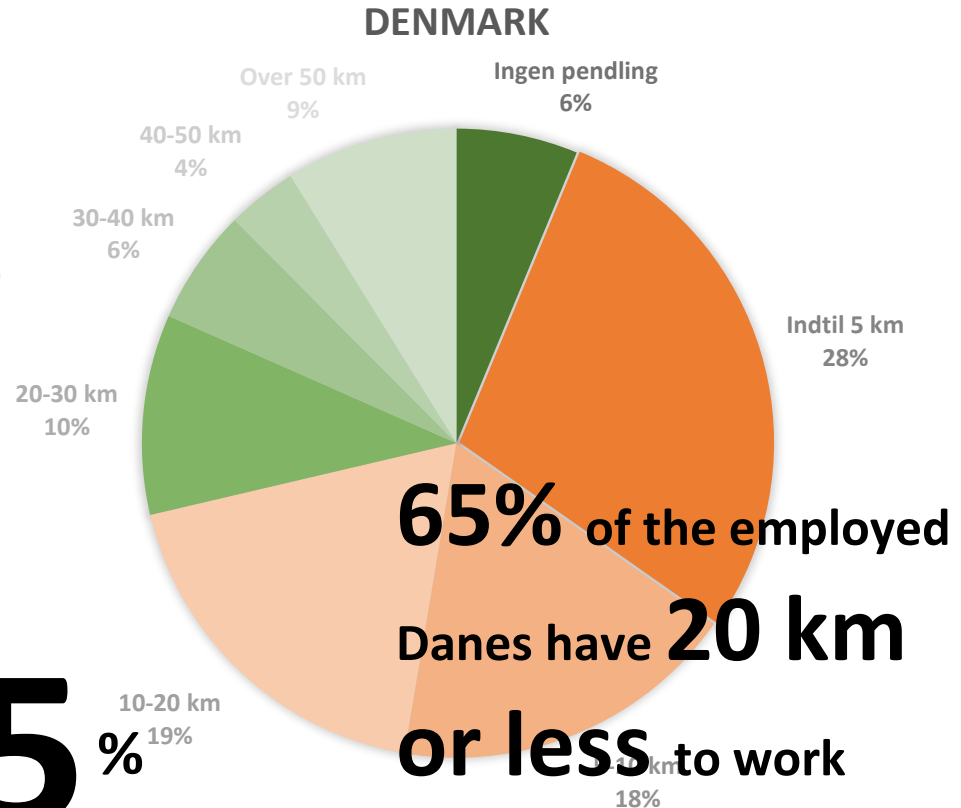


COMMUTING DISTANCE FROM RESIDENCE TO WORKPLACE

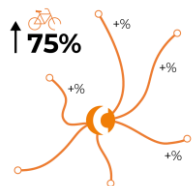
Danmark Statistik 2019



46-65%

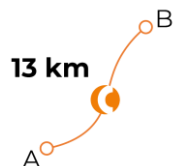


KEY FIGURES



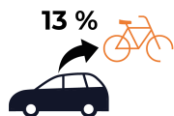
75% increase in bike traffic on the routes

(Average increase on the 10 implemented routes before construction compared with 2021 countings)



13 km is the average distance cycled per trip

(Average of the 10 implemented routes)



13% of the new users formerly used the car

(Average of the 8 implemented routes, no data from Farum-Allerødruen and Jyllinge-Stenløseruten)



85% ride on the Cycle Superhighways daily or more than one time a week

(Average of the 10 implemented routes)



49% of the users are women **51%** are men

(Average of the 10 implemented routes)



84% knows what the Cycle Superhighways are

(Average of the 10 implemented routes)



The general satisfaction with the Cycle Superhighways scores **3,9** out of 5.

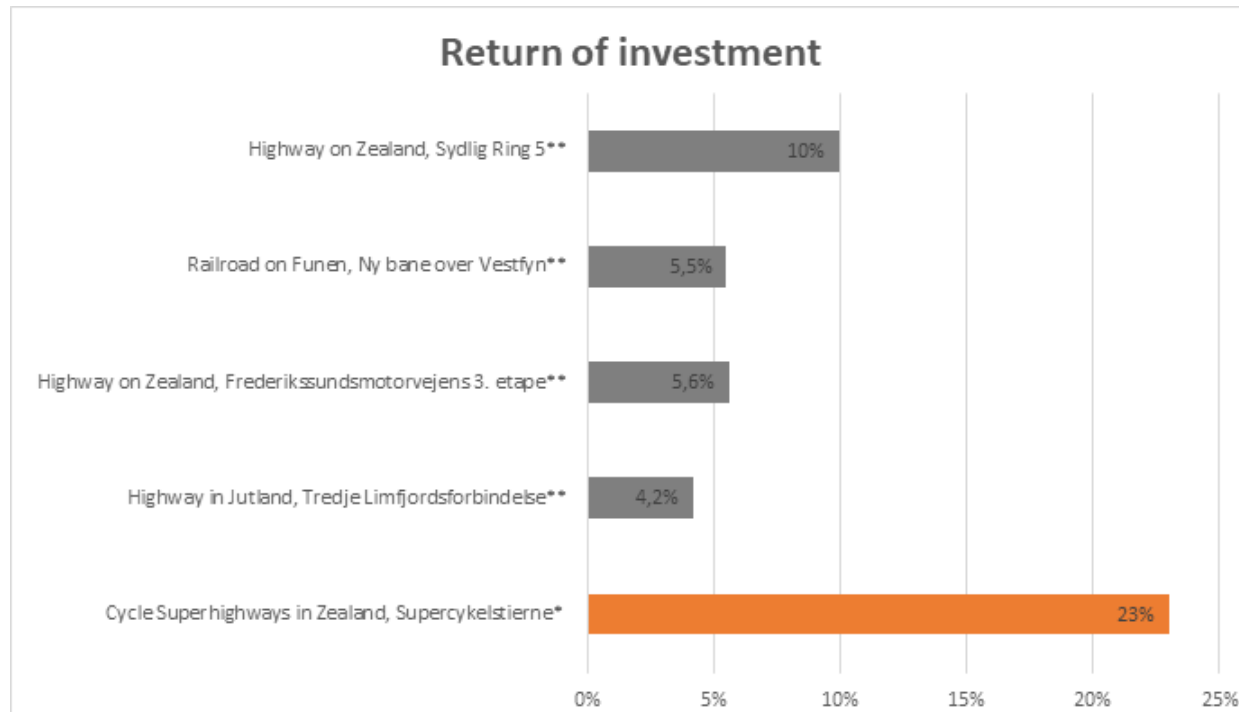
(Average of the 9 implemented routes, no data from Albertslundruen)



18% use an e-bike

(NOTE: only the average of 2 implemented routes: Farum-Allerødruen and Jyllinge-Stenløseruten)

SOCIO ECONOMIC RETURN OF INVESTMENT



*Based on DTU's analysis of The Cycle Superhighways vision network of 750 km from 2021

** Baseret på Krakas analysis of 'Investeringsplan 2030 – en god investering?' fra 2019

WANT TO READ MORE?

[Om supercykelstier](#) [Nyheder](#) [Ruterne](#) [Presse](#)

 [Se kort over alle ruter](#)

Cycle superhighways

Cycling offers huge benefits for the individual as well as for society, but it requires highly prioritized biking conditions if the bike is to succeed as a competitive mean of transportation.

28 municipalities and the The Capital Region of Denmark have joined forces to create a network of cycle superhighways with better conditions for commuter cyclists across municipality borders.

A cycle superhighway is a cycle highway, where the commuters' needs have been given the highest priority. The project seeks to create routes that offer direct routes as well as comfortable and safe service.

[About cycle superhighways](#)

[The routes of cycle superhighways](#)

[Press photos for download](#)

[Contact us](#)

Publication on cycle superhighways

in the Capital Region of Denmark

Cycle Superhighway Bicycle Account

2019

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

Thank you

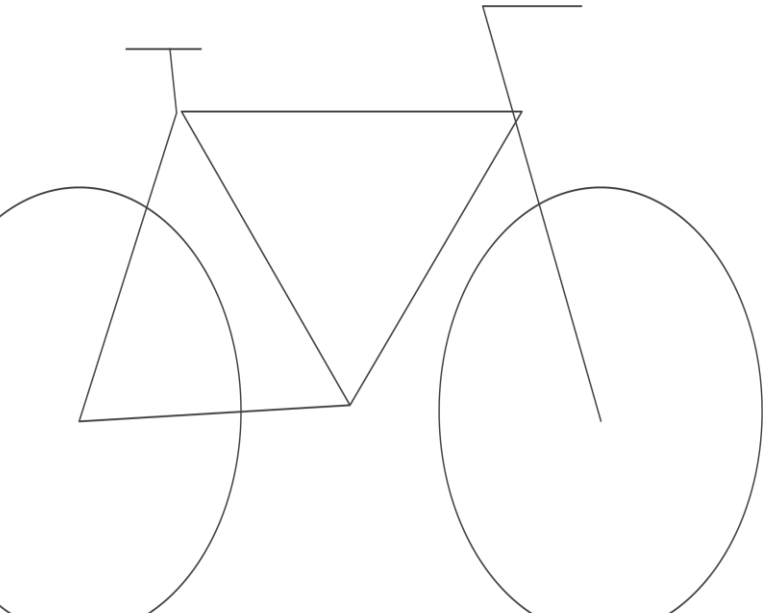
Head of Office
Sidsel Birk Hjuler

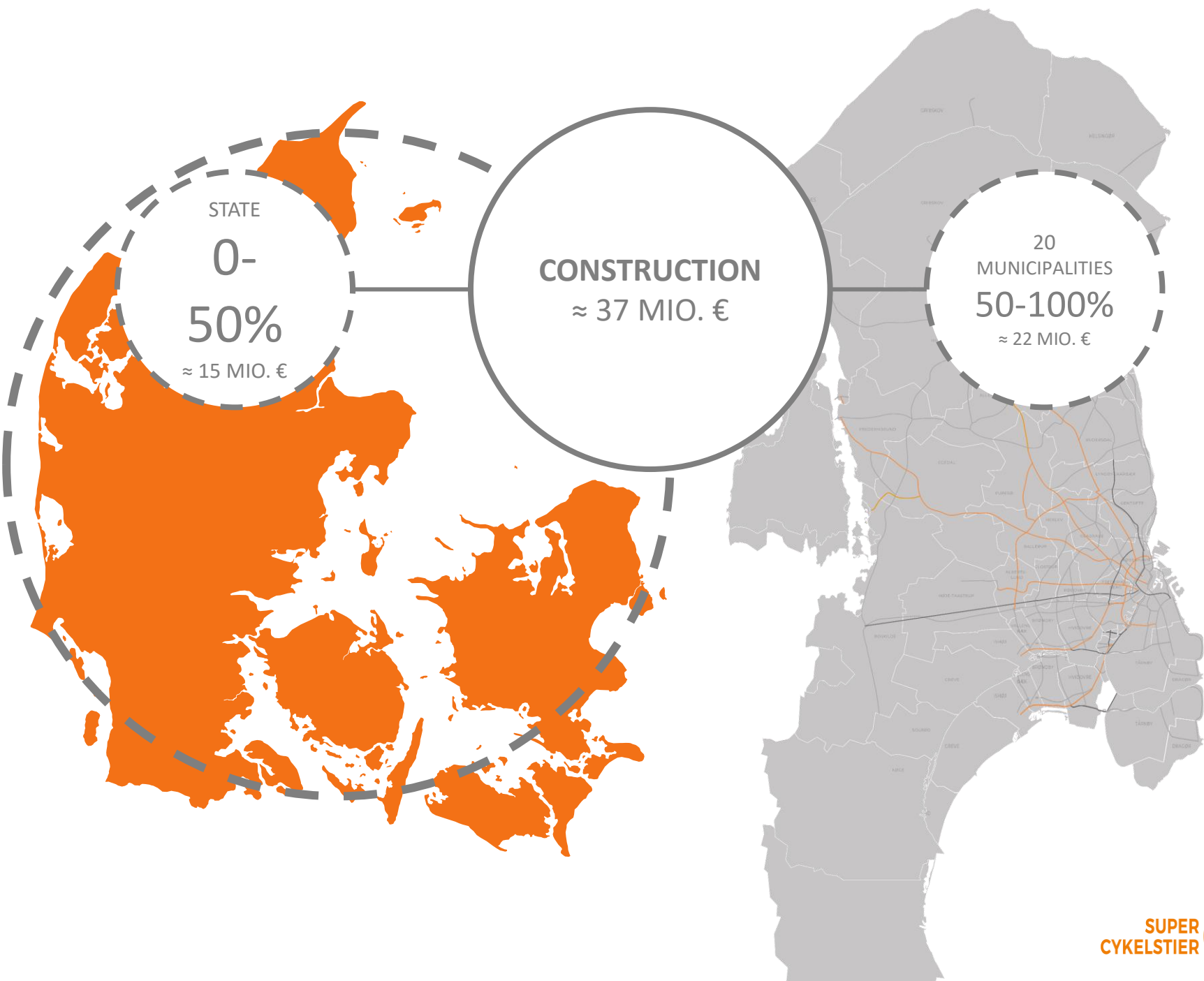
Sidsel.birk.hjuler@kk.dk
+45 4049 7066

WEB:
<https://supercykelstier.dk/english/>

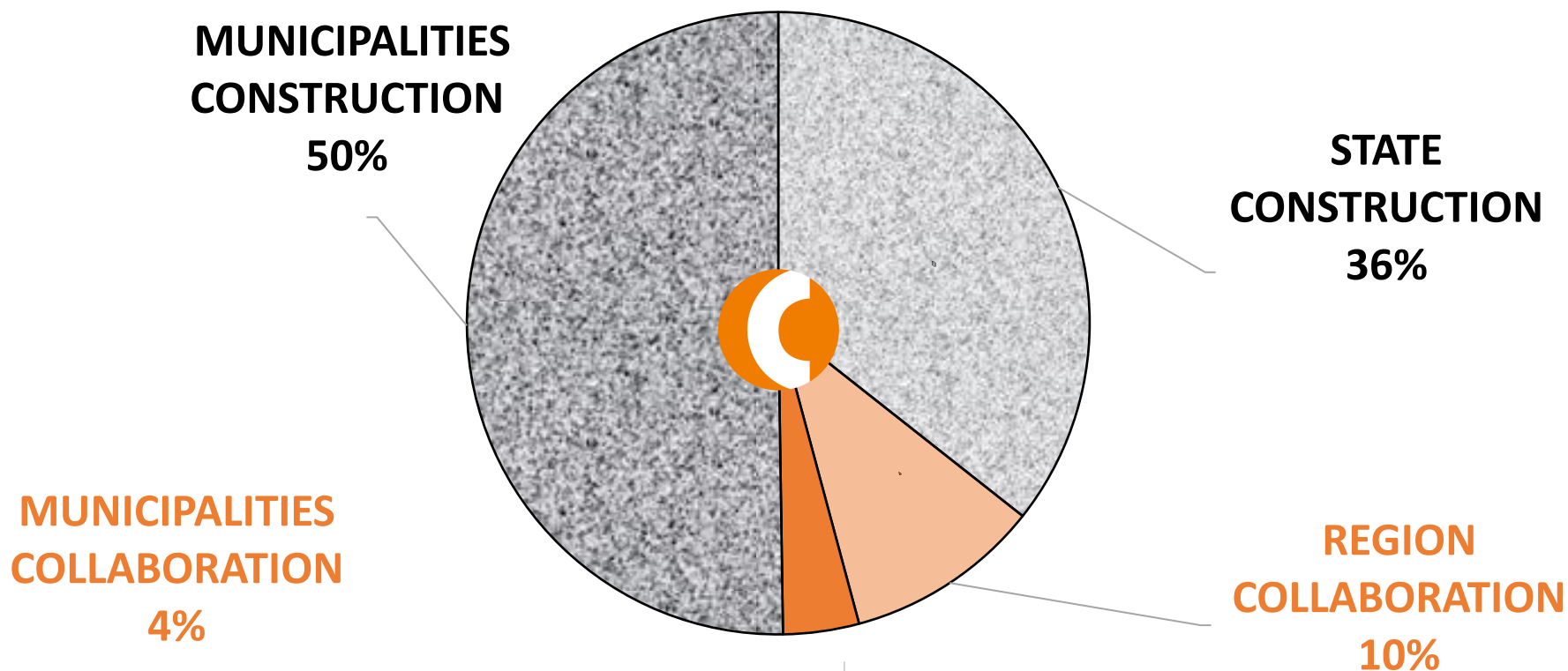


Extra slides

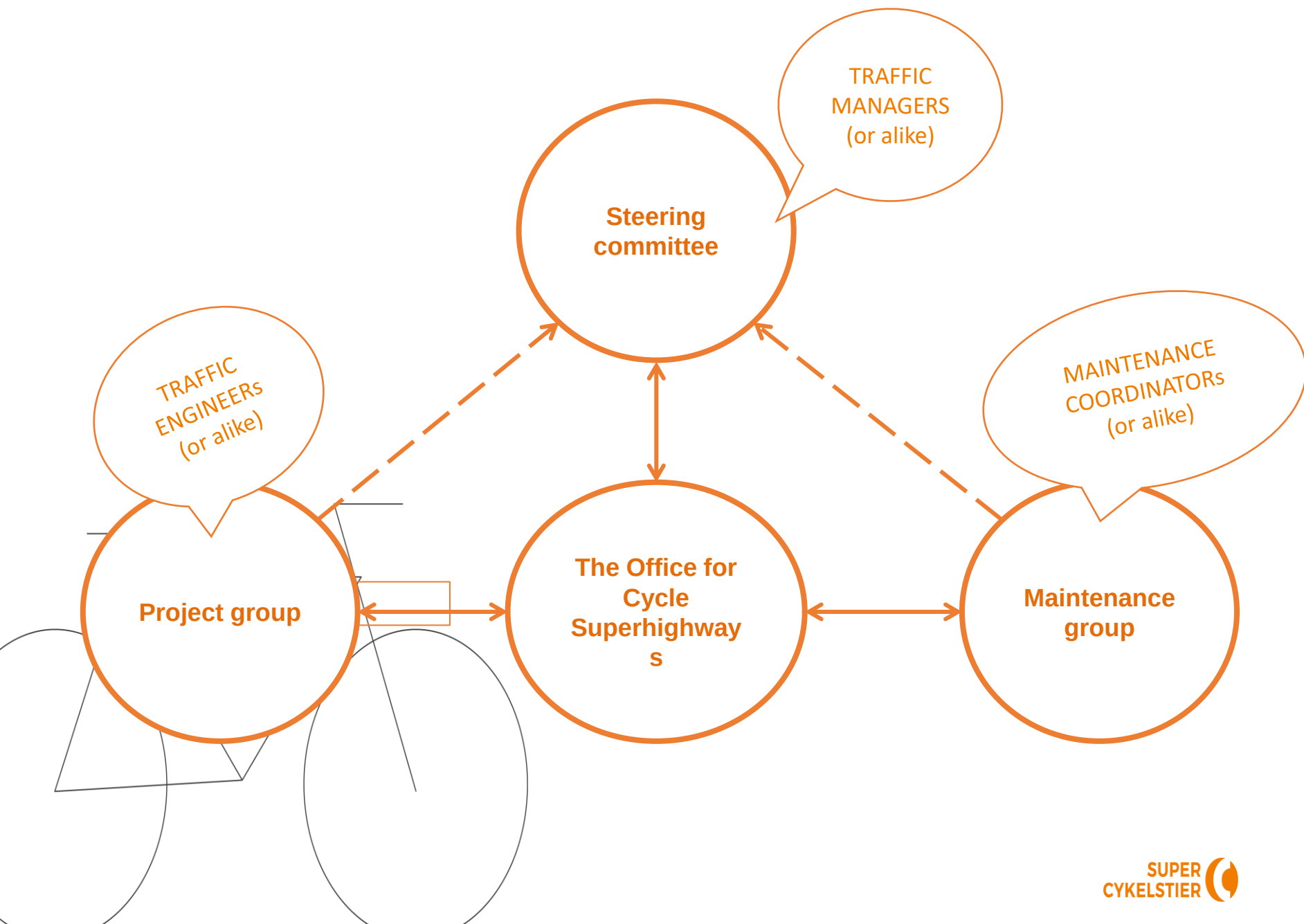




TOTAL COSTS FOR CONSTRUCTION AND COLLABORATION CA. 43 MIO. €



Opgørelsen viser omkostningerne for de færdigetablerede ruter og for samarbejdet til og med 2021. Finansieringen til endnu ikke færdigetablerede supercykelstier er ikke medregnet her.

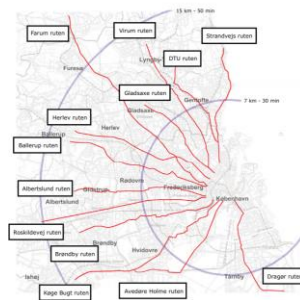


From goal

Copenhagen's overall goal for cycling include goals for the number of cyclists as well as the quality of cycling (sense of security, safety, travel time and comfort). One of the more ambitious goals is increasing the modal share for bicycles to 50% of all trips to work or educational institutions by the end of 2015. In 2010 the modal share was 36%. Raising that to 50% means encouraging 55,000 citizens to cycle. An increase to 45% means 35,000 citizens must hop onto their bicycles.

- City of Copenhagen's
Bicycle Strategy 2011-
2025

To the first vision...



...and the latest vision



The European manual for the planning of cycle superhighways is published.

The first two cycle superhighways in London are launched.

2008

An analysis initiated by the City of Copenhagen shows a great potential for long distance bike commutes across municipal borders in the Capital Region.

2009

Copenhagen joins forces with 15 municipalities and the Capital Region. The Capital Region grants €54,000 to the project. The state dedicates €134 mio. for the development of cycling infrastructure.

2010

The Capital Region decides to grant an annual €400,000 to the development of the Cycle Superhighway Collaboration.

2011

The Office for Cycle Superhighways that facilitates the collaboration is created along with a conceptual strategy for the project.

2012

The first cycle superhighway C99 in the region is launched.

2013

The second cycle superhighway C95 is launched. The first national cycle superhighway fund provides 50% investment for cycle superhighways in all of Denmark.

2014

The Capital Region grants €1.3 mio. to the continuation of the Cycle Superhighway Collaboration till 2018.

2045

850+ kilometres of cycle superhighway.

2030

747 kilometres of cycle superhighway.

2021

The 10th cycle superhighway C76 is launched.

2020

The ninth cycle superhighway C71 is launched.

2019

By 2019 28 municipalities have joined forces to create cycle superhighways. The total network is incorporated in the Danish Finger Plan.

2018

A socio-economic analysis of the cycle superhighways of the Capital Region proves the cycle superhighways to be one of the most profitable infrastructure investments in Denmark. The Capital Region grants €1.6 mio. to a continuation of the project.

2017

Five cycle superhighways are launched. C82, C84, C93 C94 and C97. The vision of 750 kilometres cycle superhighway is approved in the collaboration.

2016

A European Interreg project seeks to develop European guidelines for cycle highways, initiated by Belgium, the Netherlands and the European Cyclist Federation. The third cycle superhighway C77 is launched. The Danish Road Standards releases a guideline for the planning of cycle superhighways.

2015

Another national cycle superhighway fund provides 40% investment for cycle superhighways in all of Denmark.



INNOVATION

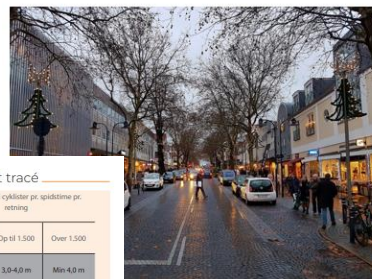


NEW CONCEPT



Hovedgader og cykelgader

Det kan tit være en god ide at føre supercykelstier gennem hovedgader, da hovedgader ofte tilbyder den mest direkte rute og samtidig giver adgang til en masse attraktioner langs gaden såsom butikker, cafeer og restauranter, kreative, kollektive trafikknudepunkter, legepladser o.l., såvel som boliger. Netop på grund af de mange attraktioner er der ofte mange andre interesser og hensyn at tage på hovedgader, fx fodgængere og fortovere, udeserveringer, vareudstillinger, beplantning, cykelparkering, bilparkering og andet byruminventar. Disse aspekter kan gøre det svært at opfylde kvalitetsmålene for supercykelstierne (tilgængelighed, fremkommelighed, komfort samt sikkerhed og tryghed), og det vil derfor være en afvejning i hvert konkrete tilfælde, om supercykelstien skal føres ad hovedgaden eller eventuelt ad en alternativ rute uden om hovedgaden. I denne sammenhæng er det selvfølgelig vigtigt, hvordan den alternative rute er. Er den længere? Er den ubrugt? Er der meget trafik? Er der eksisterende cykelinfrastruktur, der kan bygges videre på? Forbinder den til andre attraktioner? Er det muligt at sikre en logisk rute? Alle disse forhold og flere må tages med i en samlet vurdering og sammenligning mellem de to eller flere retningsalternativer.



IDM.

tien skal gå ad hovedgaden, skal det afklares, hvordan supercykelstien kan

4.1 Dobbeltrættet cykelsti i eget tracé

Situation	Forventet antal cyklister pr. spidstime pr. retning		
	Op til 200	Op til 1.500	Over 1.500
✓ Dobbeltrættet cykelsti i eget tracé	2,5-3,0 m	3,0-4,0 m	Min 4,0 m
Enkeltrættet cykelsti langs vej	2,5-2,5 m	2,5-3,0 m	Min 3,0-3,5 m
Dobbeltrættet cykelsti langs vej	2,5-3,0 m	3,0-4,0 m	Nej

Dobbeltrættet cykelsti i eget tracé arbejdes med adskillelse fra fodgængerens areal med niveaumål, afmærkede kantbatter, rabatter mv. Et tværsnit på 3 m bredde kan anvendes, hvor der er en skæv retningsfordeling med mange cyklister i én retning om morgenen og i den anden retning om eftermiddagen - eller i det hele taget relativt få cyklister, langt fra 1.500 cyklister pr. spidstime. Ved lave trafikmængder og på relativt lange distancer kan der med god fordel benyttes en bredde på min 2,5 m.



Figur 4.2. Tværsnitskompleks med dobbeltrættet cykelsti i eget tracé med adskillelse til fodgænger.



Figur 4.3. Eksempel på dobbeltrættet cykelsti i eget tracé, hvor fodgængerne er klart adskilt herfra med grønnebatter. På strækningen færdes både mange cyklister og fodgængere (Indre Bygade, Frederiksberg Kommune).

Cykelgader

Cykelgader indebærer, at det traditionelle trafikhierarki vendes på hovedet, så cykler har fortrinsret på den brede kørebane, og at biler skal færdes på cyklisternes præmisser. Det vil i praksis sige, at der ikke er nogle adskilte arealer for cykler og biler, at bilerne hastighed skal svare til cyklisternes (normalt maksimalt 30 km/t), og at cyklerne må indtage hele kørebanebredden.

Cykelgader fungerer bedst, når der er mange cykler og få biler. I Holland, hvor cykelgader er et udbredt fænomen, anbefaler man, at ÅDT for cykler skal være dobbelt så stor som for biler (eller at man kan forvente dette forhold efter etablering af cykelgaden), og at der minimum skal køre 250 cykler pr. retning i spidstimen¹. Der er relativt få steder i Danmark hvor disse to kriterier kan opfyldes, men det er vigtigt at have principperne i baghovedet når man overvejer en cykelgade som en løsning. Der bør desuden ikke køre busser i linjetrafik på en cykelgade, da det vil påvirke både cyklisternes tryghed og bussens fremkommelighed.

Det er vigtigt, at en cykelgade ikke blot bruges som "den nemme løsning", når der ikke er økonomi eller plads i gaderummet til at etablere særlige cykelfaciliteter.

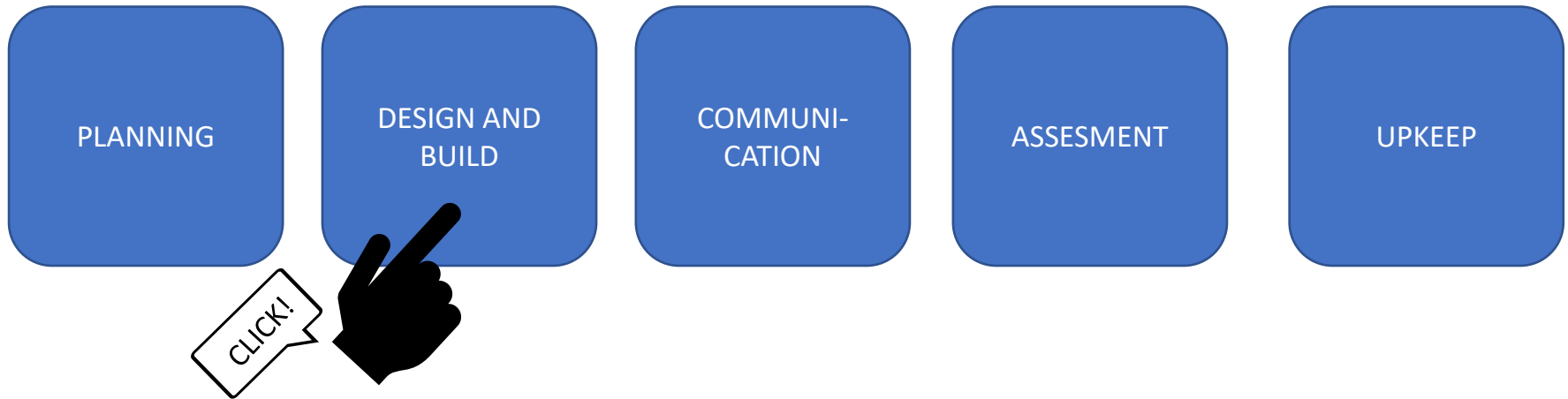


Figur X. Cykelgade på Vestergade i København. Foto: Lasse Schelde.

¹ Gemeente Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/overheid/vervoer/vervoer-en-transport/vervoer-en-transport/vervoer-en-transport/> (2018)

https://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2016/03/Supercykelstier_Koncept-2018-1.pdf

CONCEPT FOR CYCLE SUPERHIGHWAYS



TEST AND INNOVATION



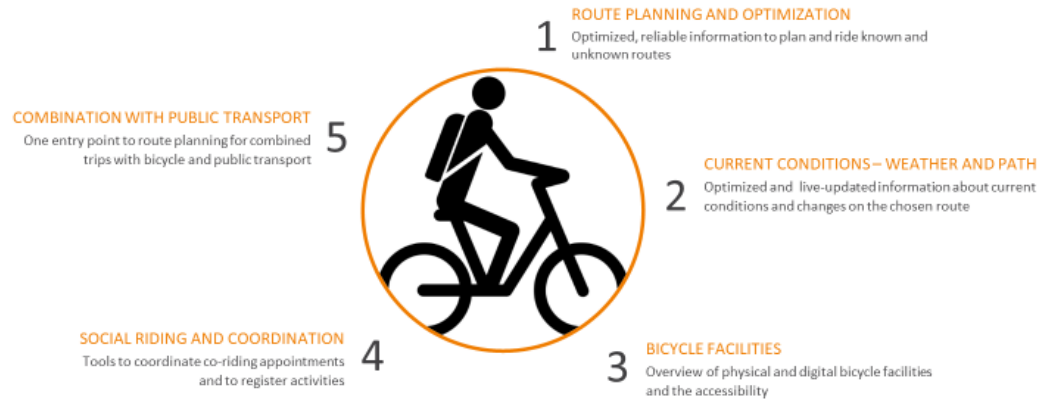
KNOWLEDGE AND DEVELOPMENT

Traffic information



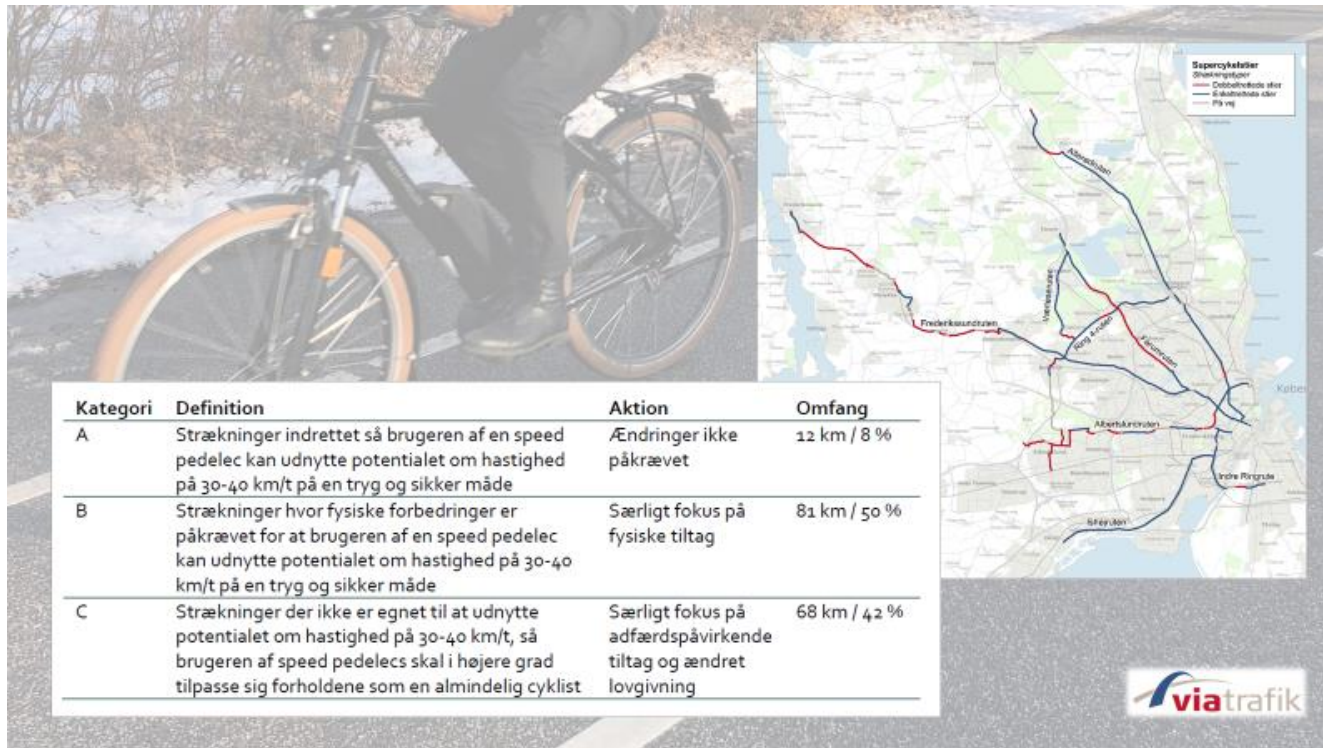
Identified needs for information

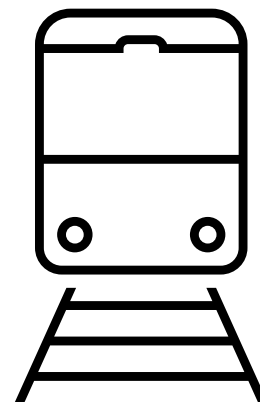
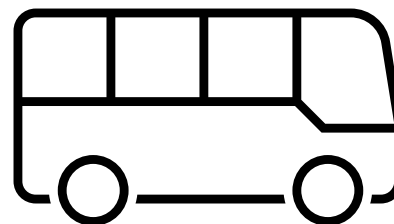
INFORMATION NEEDS OF LONG DISTANCE COMMUTERS

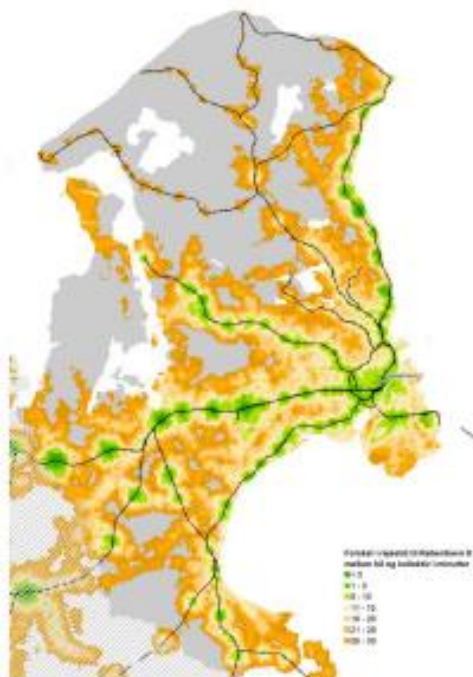


KNOWLEDGE AND DEVELOPMENT

Speed pedelegs

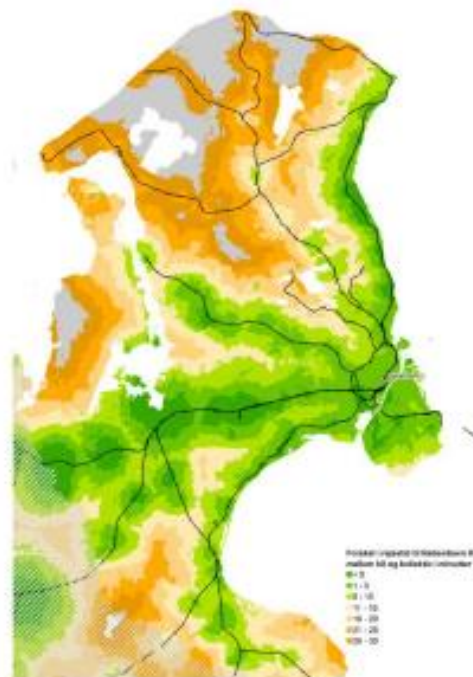






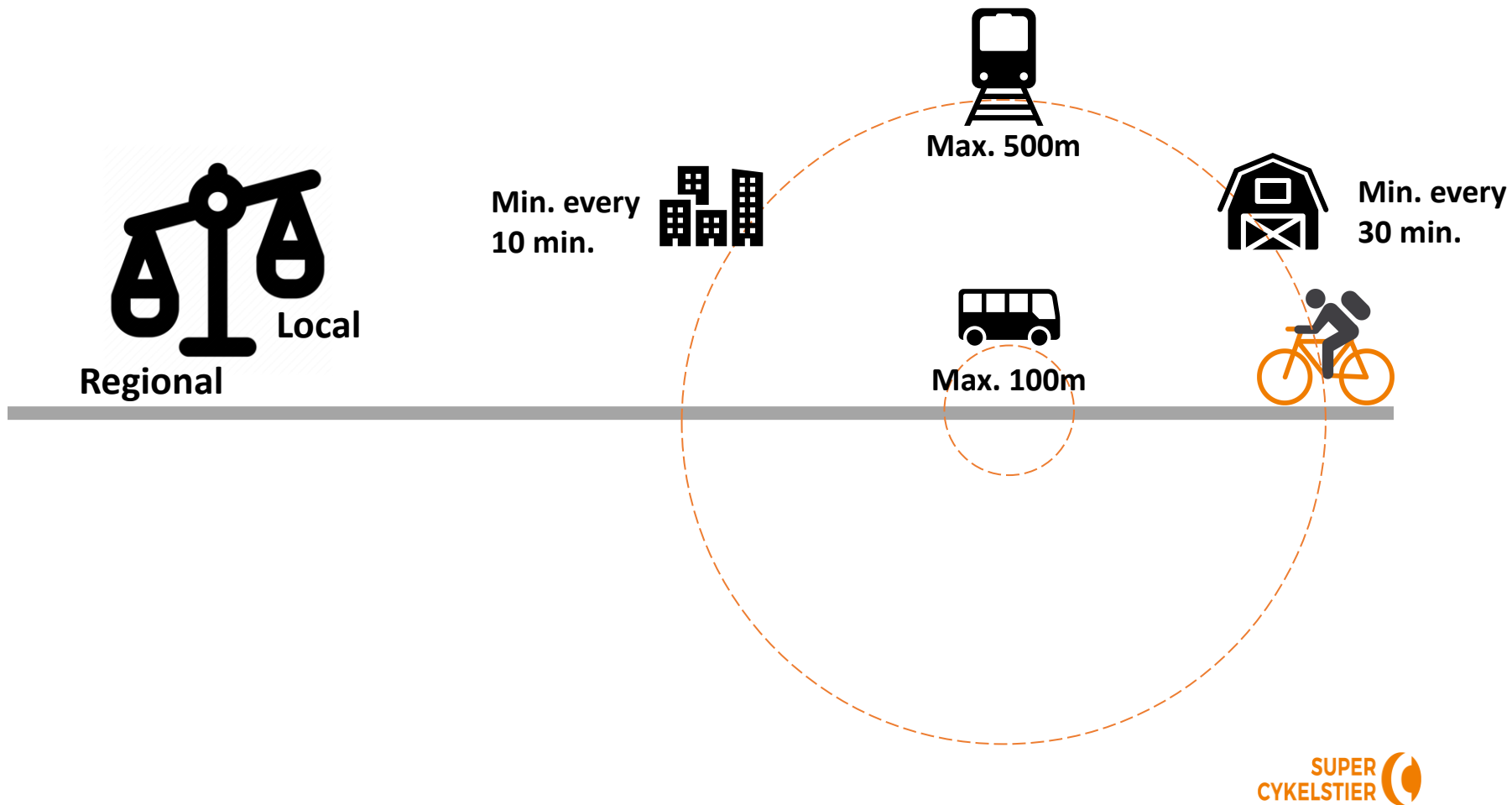
Figur 8a: Forskel i rejsetid mellem kollektiv transport og bil fra alle steder i hovedstadsområdet til København H med gang som tilbringertransport

(Region Hovedstaden 2018: Sammenfatningsrapport: Trafikale scenarier for hovedstadsområdet)



Figur 8b: Forskel i rejsetid mellem kollektiv transport og bil fra alle steder i hovedstadsområdet til København H med cykel som tilbringertransport

Public transport nodes as a part of Cycle Superhighway infrastructure





COMMUNICATION



LAUNCH & COMPANY APPROACH

VIRKSOMHEDSDYST

SÅ ER DET OP PÅ CYKLEN!

Er 2020 året, hvor jeres cykelindsats skal boostes? Og hvor jeres medarbejdere skal opleve fordelene ved cykelpendingen på egen krop? Så deltag i lanceringen af Farum-Allerødtruten i foråret 2020.

I forbindelse med åbningen af supercykelstien Farum-Allerødtruten vil Furesø Kommune og Allerød Kommune gerne samle lokale virksomheder i en større cykelindsats og virksomhedsdyst på tværs af kommunegrænserne.

FYRAFTENSEVENT 18. MARTS

For at hjælpe jer godt i gang med at kickstarte cykelindsatsen inviterer vi til et fælles og gratis kickoff- og fyraftensevent **onsdag den 18. marts 2020 kl. 15:30 i Farum Kulturhus**.

Til eventet vil der være en **cykelbasar**, hvor I kan se og høre mere om en række tilbud og tiltag, som kan bruges til en cykelindsats på arbejdspladsen. Til ekstra inspiration kan I høre **blæserøven Mads Christensens** inspirationsoplæg **"Hvordan får man en inkarneret bil-idiot over på en cykel?"**.

Til eventet vil både Ole Bondo Christensen, borgmester i Furesø Kommune, og Karsten Längerich, borgmester i Allerød Kommune, deltage.

Eventet er gratis og med forplejning, så der er gode rammer for en hyggelig eftermiddag sammen med kollegerne inden den fælles cykeludfordring i maj.

Til eventet vil både Ole Bondo Christensen, borgmester i Furesø Kommune, og Karsten Längerich, borgmester i Allerød Kommune, deltage. Eventet er gratis og med forplejning, så der er gode rammer for en hyggelig eftermiddag sammen med kollegerne inden den fælles cykeludfordring i maj.

VIRKSOMHEDSDYST PÅ TO HJUL

Vi bruger cykelkampagnen **Vi Cykler Til Arbejde** i maj måned som platform for dysten og opfordrer virksomheder til at få så mange medarbejdere som muligt i sadlen. I kan høre mere om **Vi Cykler Til Arbejde** og tilmelde jeres virksomhed ved eventet d. 18. marts.

ÅBNING AF FARUM-ALLERØDRUTEN D. 8. JUNI

Om morgenen mandag den 8. juni 2020 indvier vi officielt supercykelstien Farum-Allerødtruten. Her vil vi kåre vinderne af virksomhedsdysten og Karsten Längerich og Ole Bondo Christensen vil klippe snoren.

Vi håber, at I vil være med til åbningen af Farum-Allerødtruten og vil bruge begivenheden til at styrke cykelindsatsen i jeres virksomhed. Vi står klar til at hjælpe og glæder os til at cykle med jer.

De bedste hilser
Furesø Kommune, Allerød Kommune og supercykelstierne



FYRAFTENSEVENT 18. MARTS

CYKELBASAR OG MADS CHRISTENSEN

For at hjælpe jer godt i gang med at kickstarte cykelindsatsen i jeres virksomhed inviterer Furesø Kommune, Allerød Kommune og supercykelstierne til et fælles og gratis kickoff- og fyraftensevent **onsdag den 18. marts 2020 kl. 15:30 i Farum Kulturhus**.

Til eventet vil der være en **cykelbasar**, hvor I kan se og høre mere om en række tilbud og tiltag, som kan bruges til en cykelindsats på arbejdspladsen. Til ekstra inspiration kan I høre **blæserøven Mads Christensens** inspirationsoplæg **"Hvordan får man en inkarneret bil-idiot over på en cykel?"**.

Til eventet vil både Ole Bondo Christensen, borgmester i Furesø Kommune, og Karsten Längerich, borgmester i Allerød Kommune, deltage.

Eventet er gratis og med forplejning, så der er gode rammer for en hyggelig eftermiddag sammen med kollegerne inden den fælles cykeludfordring i maj.

Tilmeld jer arrangementet **her** senest d. 10. marts.

Har I spørgsmål til eventet kan I kontakte Diana Bern Skjøm fra supercykelstierne på tlf. 29 45 32 07 eller jmb@skik.dk.

PROGRAM

15:30 Basaren åbner

16:00 Velkomst ved Ole Bondo Christensen, borgmester i Furesø Kommune og Karsten Längerich, borgmester i Allerød Kommune

16:15 Oplæg v. blæserøven Mads Christensen, **"Hvordan får man en inkarneret bil-idiot over på en cykel?"**

17:00 Basaren forsætter
18:00 Basaren lukker

STED

Farum Kulturhus, Stavnsholtvej 3
3520 Farum



Møde med Ole Bondo Christensen, borgmester i Furesø Kommune, og Karsten Längerich, borgmester i Allerød Kommune, der udmelder sig.

Møde supercykelstierne, som udvalgte ud til jer og rådgiver om, hvordan cykelpending kan integreres i jeres virksomhed med udgangspunkt i netop jeres situation og muligheder.

Møde en række cykelforhandlere og andre aktører med forskellige virksomhedsrettede løsninger.

Møde Cyklistforbundet, der både fortæller om **Vi Cykler Til Arbejde** og certificeringen Cykelvenlig Arbejdsplads.

Møde og tilmeld jer det gratis netværk Moving People, der samler virksomheder og kommuner og videndelere, udvikler og erfaringsudveksler om mobilitetsløsninger i et bredere perspektiv.

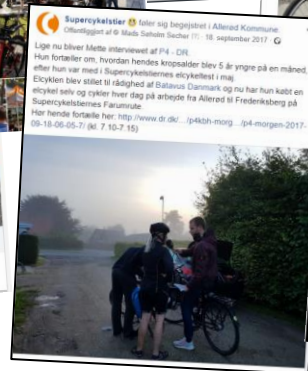
SE VIDEOEN
OM BENTS
CYKELUDFORDRING



HOVEDSTADEN

Her er opskriften: Sådan får hovedstaden pendlere til at stille bilen og cykle 11 kilometer til job

Storbyborgere vælger cyklen - og er villige til at hjule langt - hvis forholdene er til det, viser nye tal for brugen af supercykelstier i Region Hovedstaden.





EVENTS



Supercykelstier for bæredygtig & sund transport!

**SUPER
CYKELSTIER** 
Hovedstadregionen 21. oktober 2019

Supercykelstisamarbejds anbefalinger
til en statslig investeringsplan for
infrastruktur frem mod 2030.

26 borgmestre og en regionsrådsformand i Supercykelstisamarbejdet opfordrer transportministeren til at:

1. Etablere en langsigtet og målrettet udvikling af dansk cykelinfrastruktur med en fast national cykelpulje

Supercykelstierne er et af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Størstedelen af de samfundskonomiske gevinster tilfalder staten. Derfor opfordrer Supercykelstisamarbejdet transportministeren til at påtage sig et statsligt ansvar med en langsigtet og målrettet national cykelpulje til at sikre en forsat udvikling af cykelinfrastrukturen lokalt såvel som regionalt i hovedstadsregionen og resten af Danmark.

2. Styrke kommunernes samarbejde om at løfte den regionale cykelinfrastruktur og det tværkommunale samarbejde

I Supercykelstisamarbejdet løfter kommunerne både regionale og nationale klima-, sundheds- og trængselsudfordringer. Men det er ikke et kommunalt ansvar alene. Derfor opfordrer Supercykelstisamarbejdet transportministeren til at sikre en stærk regional cykeludvikling ved at styrke kommunernes incitamenter til først og fremmest regionale cykelinfrastruktur.

3. Skabe incitamenter til fremme af cykelpendling – for arbejdsgiver og arbejdsgiver

Cykelturen til arbejde starter og slutter ikke på cykelstien men i hjemmet og på arbejdspladsen. Derfor opfordrer Supercykelstisamarbejdet transportministeren til at forbedre incitamenterne til fremme af cykelpendling, så det bliver nemmere for privatpersoner at vælge cyklen som transportmiddel og for virksomheder at engagere sig i cykelfremme blandt medarbejderne.

Med ønsket om en styrket fælles indsats!

Steen Christensen (A)
Borgmester i Ålborg Kommune
Karlén Langerich (V)
Borgmester i Ålborg Kommune
Jesper Würtzen (A)
Borgmester i Ballerup Kommune
Karl Max Møgelund (A)
Borgmester i Brøndby Kommune
Erik Dahl Blidstrup (V)
Borgmester i Dragør Kommune
Karlén Sørensen (V)
Borgmester i Egå Kommune
Thomas Lykke Pedersen (A)
Borgmester i Frederiksberg Kommune
Simon Aggesen (C)
Borgmester i Frederiksberg Kommune
John Schmidt Andersen (V)
Borgmester i Frederiksberg Kommune

Ole Bunde Christensen (A)
Borgmester i Furesø Kommune
Hans Toft (C)
Borgmester i Gentofte Kommune
Trine Grese (A)
Borgmester i Gladsbø Kommune
John Engelhardt (V)
Borgmester i Glostrup Kommune
Benedikte Kier (C)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Thomas Cyddal Petersen (A)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Kirsten Jensen (A)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Helle Adelsberg (A)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Michael Ziegler (C)
Borgmester i Hvidovre Kommune

Morten Skovsted (C)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Ole Bjørnskov (A)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Nina Hvidberg Olsen (B)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Sofia Damani (C)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Jens Ivar (V)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Thomas Brødum (A)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Allan Andersen (A)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Henrik Rasmussen (C)
Borgmester i Hvidovre Kommune
Sophie Høstorp Andersen (A)
Regionsrådsformand i Hovedstadsregionen



»Det er ikke kun i hovedstadsområdet, at cykling er vigtigt, det er det i hele landet. At tage et par kilometer til arbejde på cykel er der relativt mange, der gør. Men hvis vi for alvor skal ændre noget på vores klima-, sundheds- og trængselsudfordringer, skal cykling også være attraktivt på de længere afstande.

Så det er et fantastisk vigtigt stykke arbejde, som Supercykelstisamarbejdet og de 27 borgmestre har kastet sig ud i med nogle virkelig flotte resultater og anbefalinger, som kan indgå i de kommende drøftelser om en investeringsplan.

For vi skal tage de nødvendige miljø- og klimahensyn, når vi planlægger fremtidens infrastruktur, og det kræver investeringer i cyklisme.«

- Transportminister, Benny Engelbrecht

[Politiken Byrum, 5. november 2019: Anbefaling fra 26 kommuner: Staten skal styrke cykling på tværs af kommuner](#)

