



Supercykelstier og kombinationsrejser

David Gaarsdal Rønnov, projektleder i Sekretariatet for Supercykelstier i hovedstadsregionen

Vejforum, Nyborg, 8. december 2021



Supercykelstisamarbejdet

I hovedstadsregionen

30+

Kommuner og
Region Hovedstaden

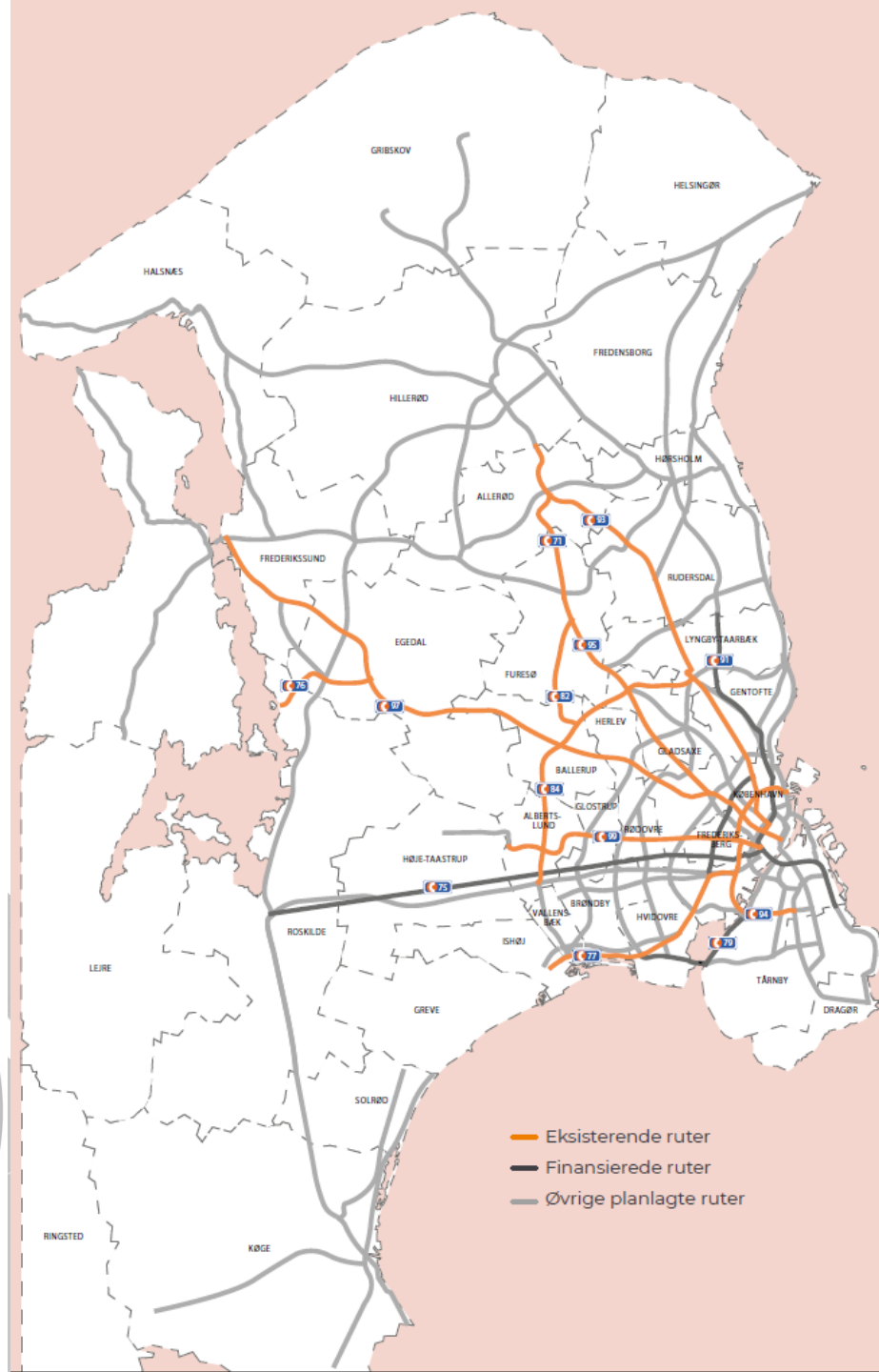
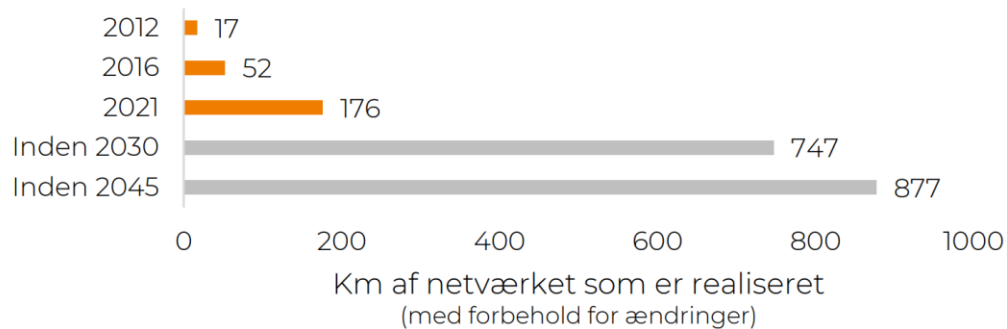


Visionsplan

850+

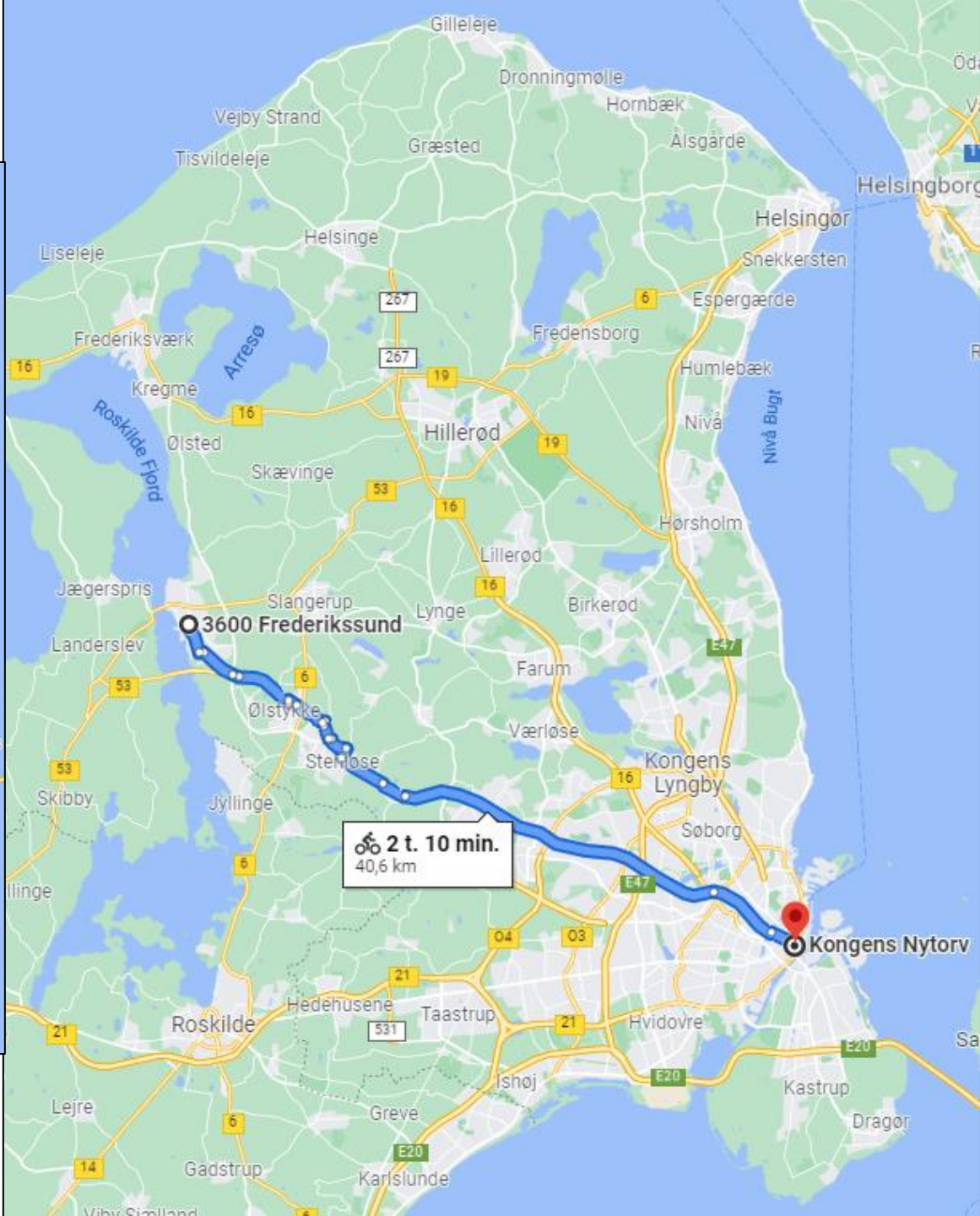
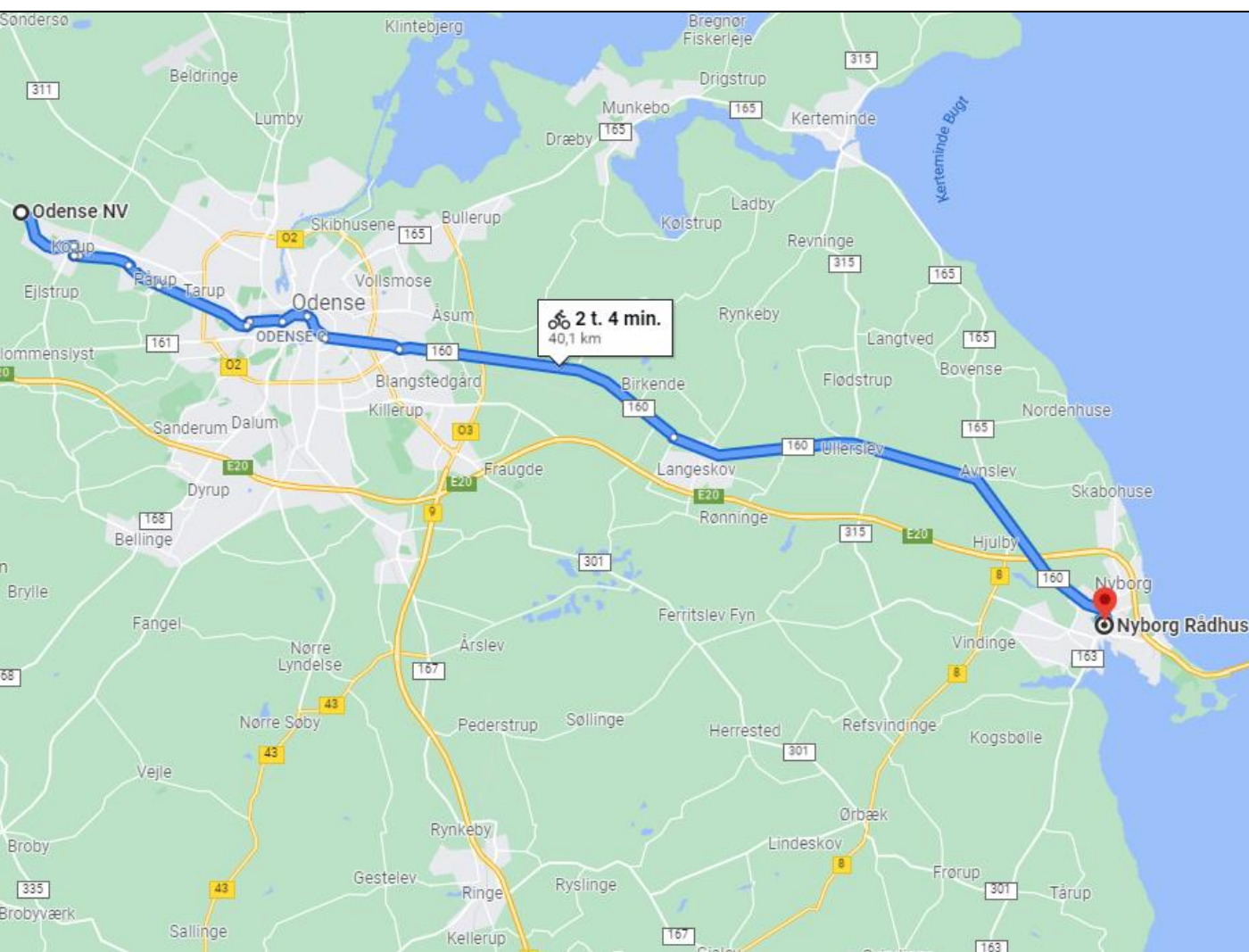
km supercykelsti

Rutenettet vokser

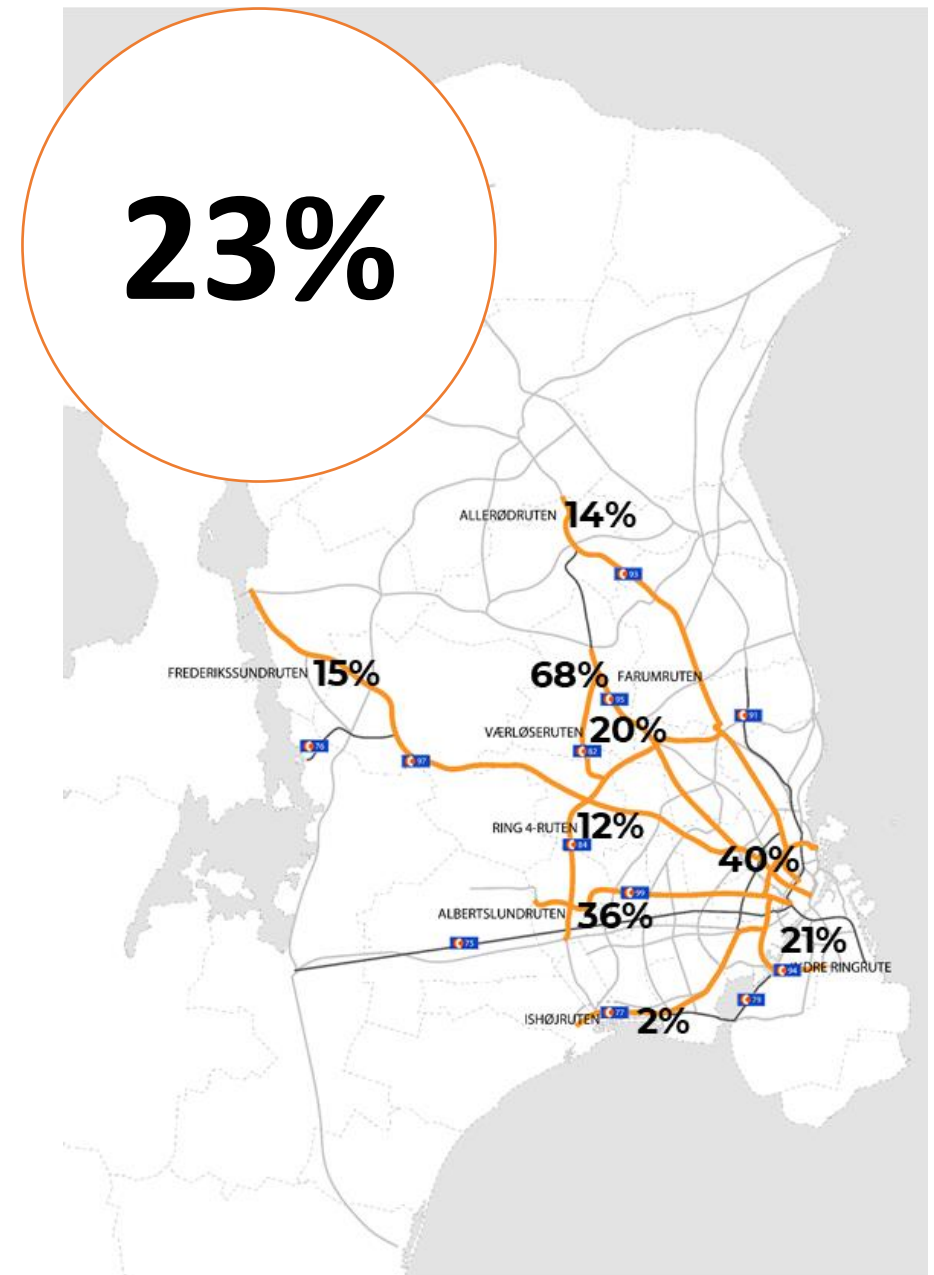
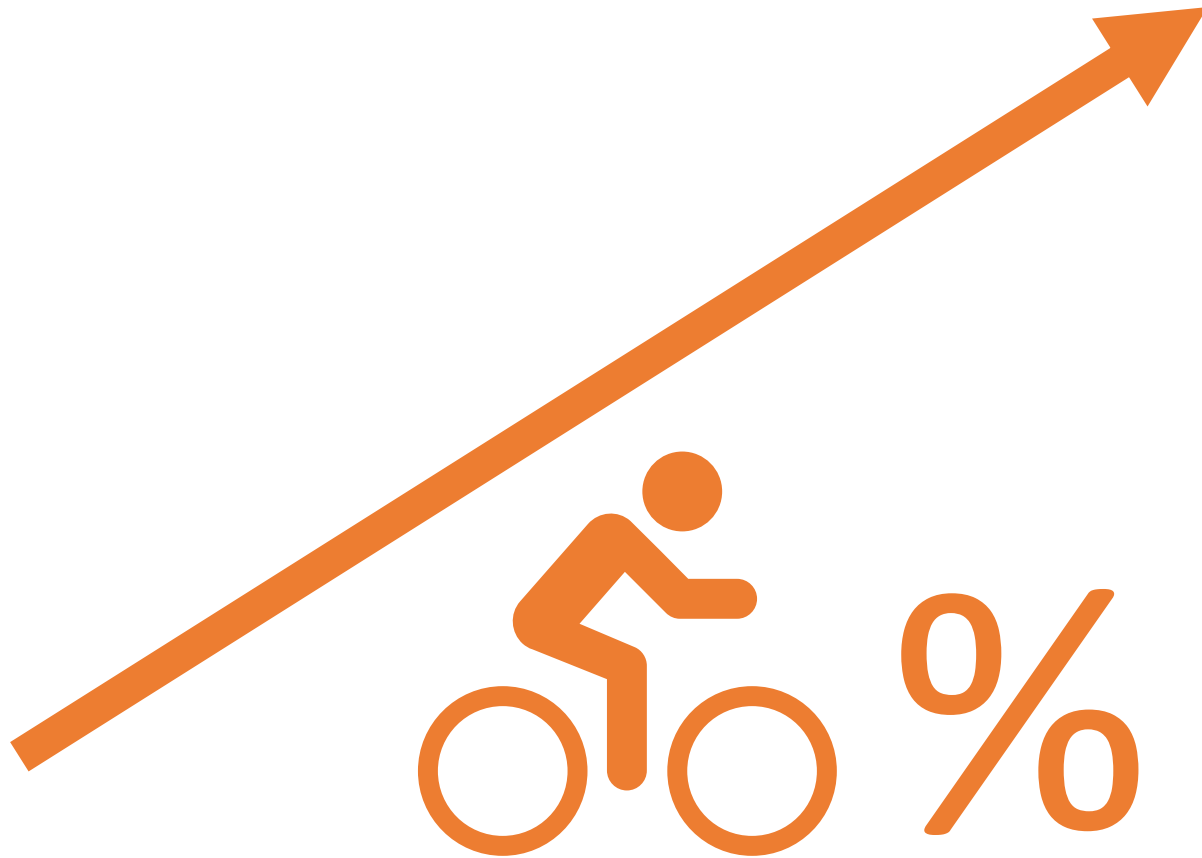


3. ben i regional transportplanlægning

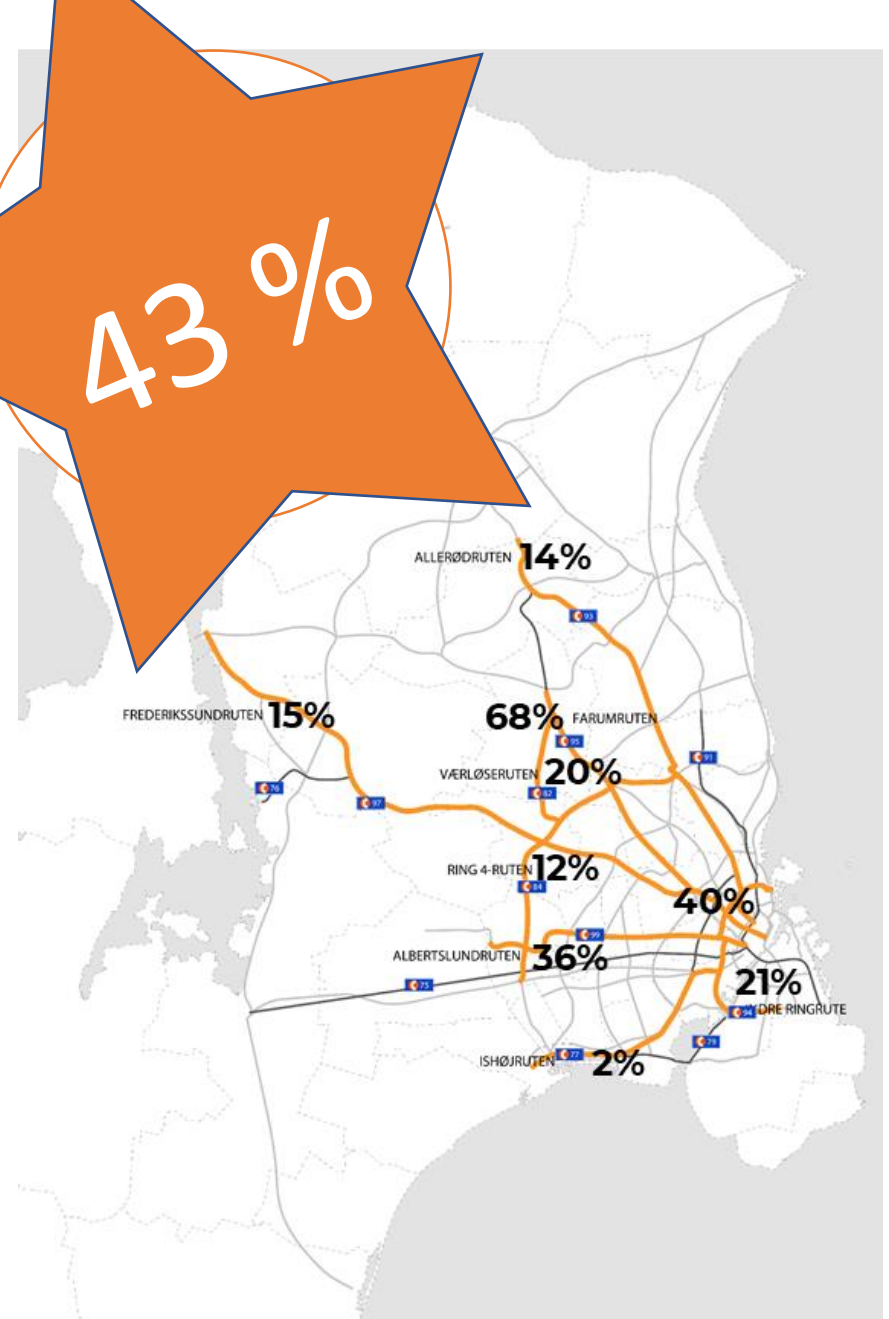
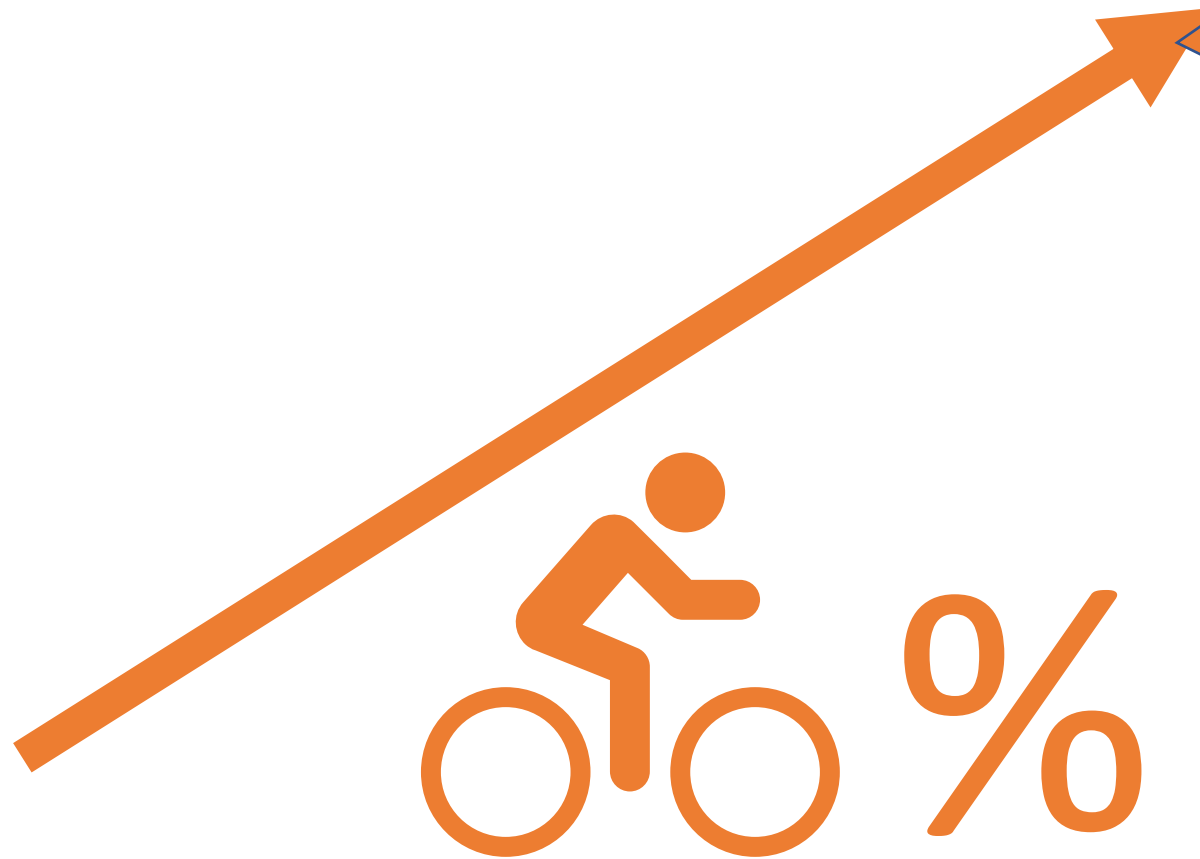




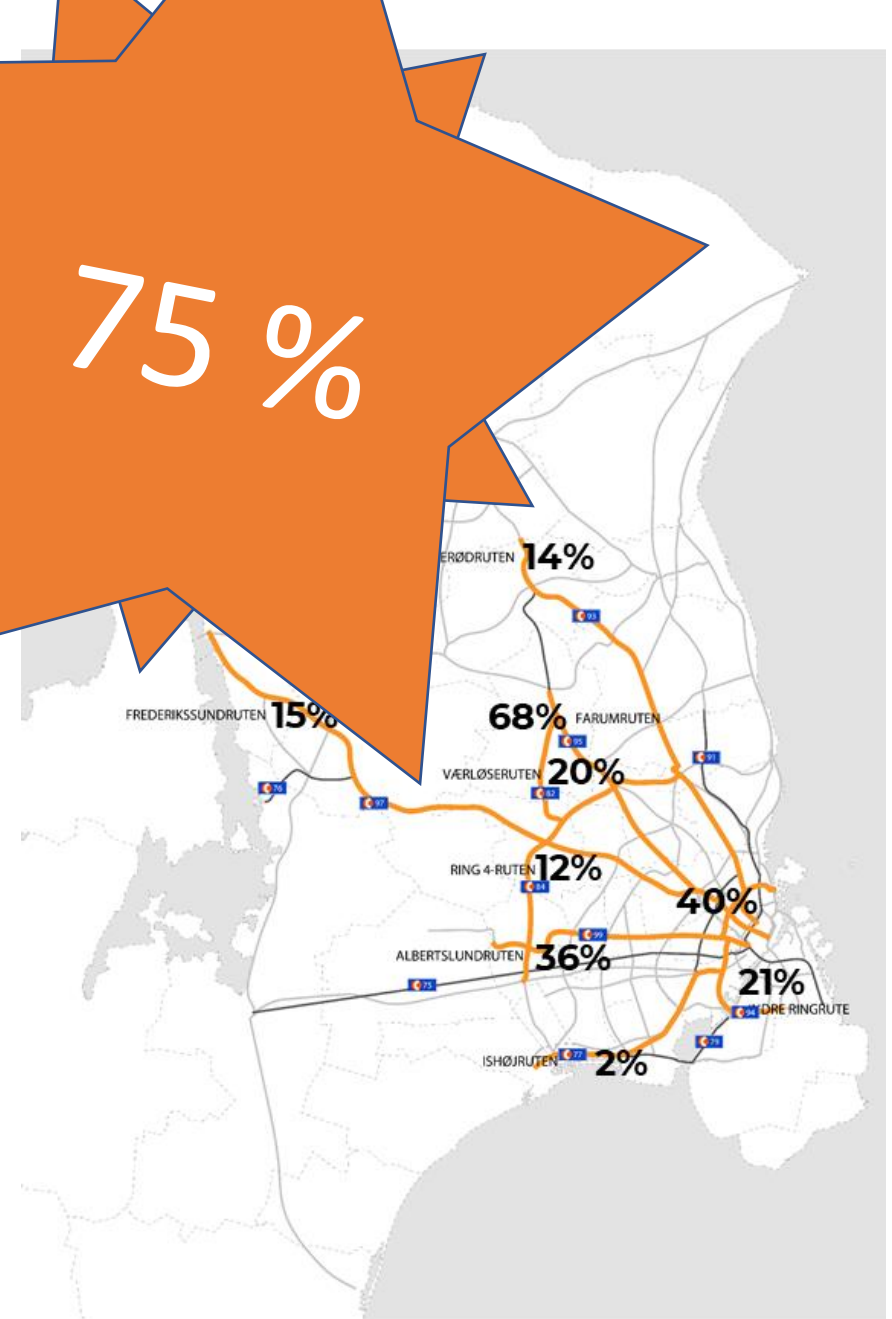
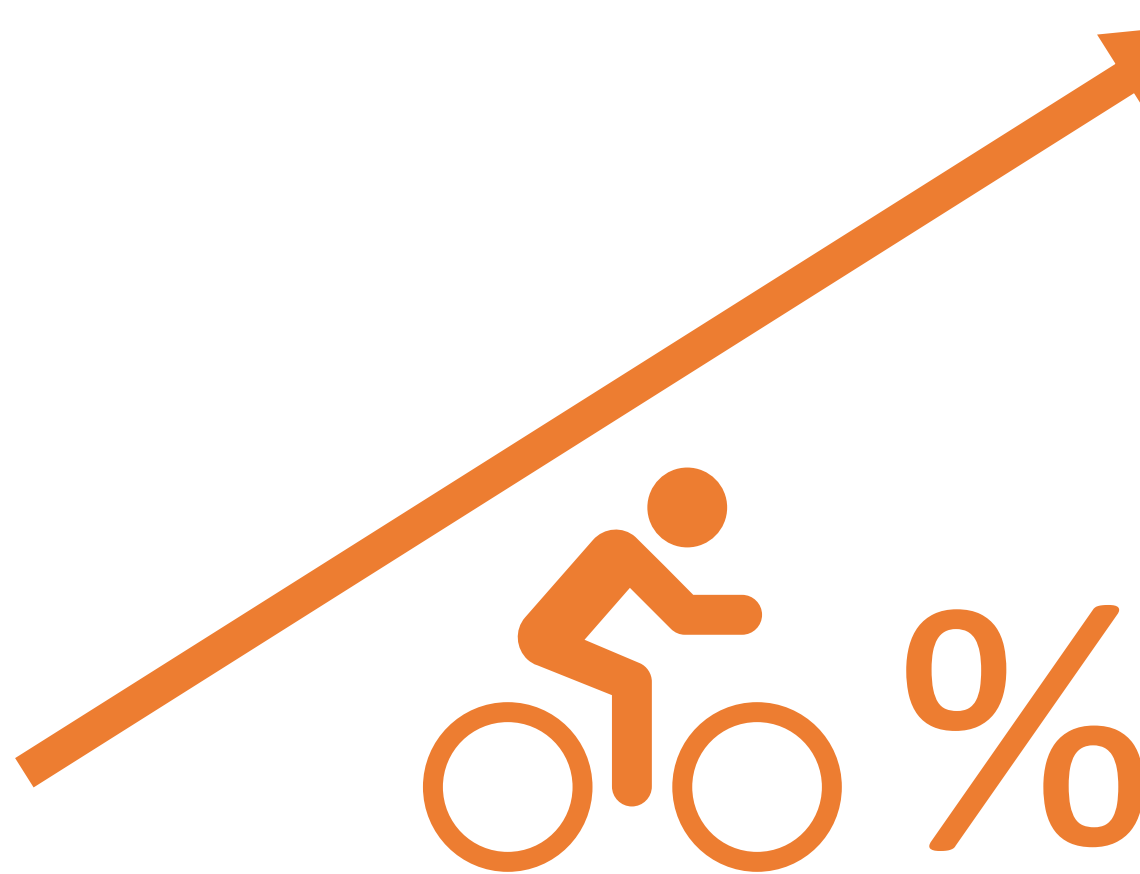
STIGNING I CYKELTRAFIK



STIGNING I CYKELTRAFIK



STIGNING I CYKELTRAFIK



11 KM

11 km

12 km



A **TRANSPORT** B

B **TRANSPORT** A

Sundhed
'Sig-selv-tid'

Sundhed
'Sig-selv-tid'

Indkøb

Ulvetime

Husholdning

Fritidsinteresse

Madlavning

Børnehentning

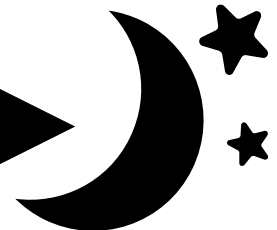
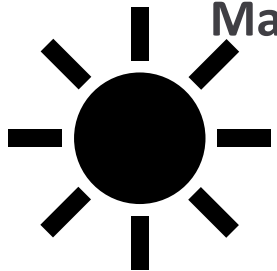
Aftennyheder

ARBEJDE

Bad

Madpakker

Børneaflevering



[Gennemsnitslængden på pendlernes ture på supercykelstierne er 11 km per vej.](#)

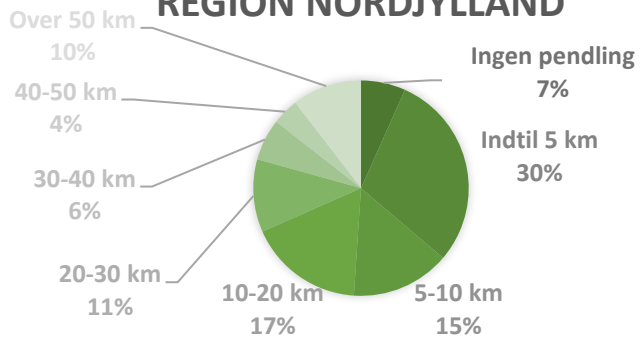
[Den gennemsnitlige turlængde på s-tognettet er 12 km.](#)

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

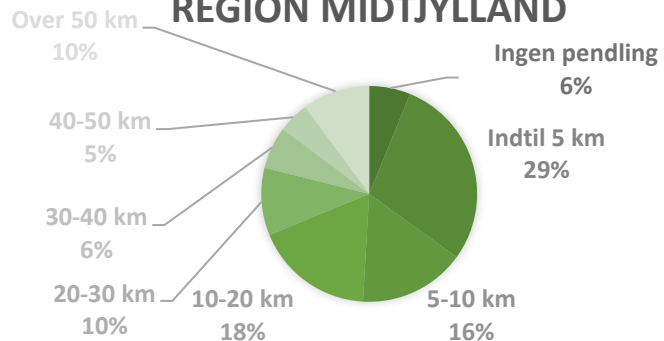
PENDLERAFSTAND FRA BOPÆL TIL ARBEJDSADRESSE

Danmark Statistik 2019

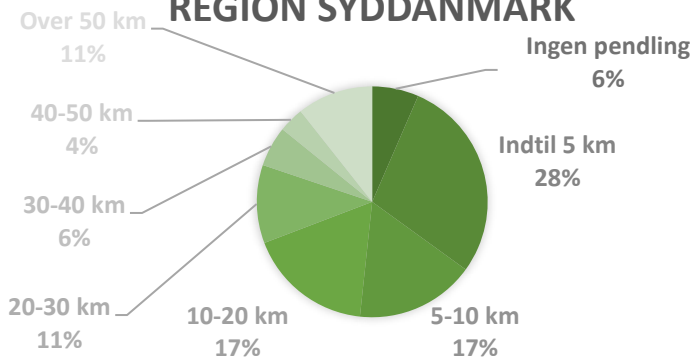
REGION NORDJYLLAND



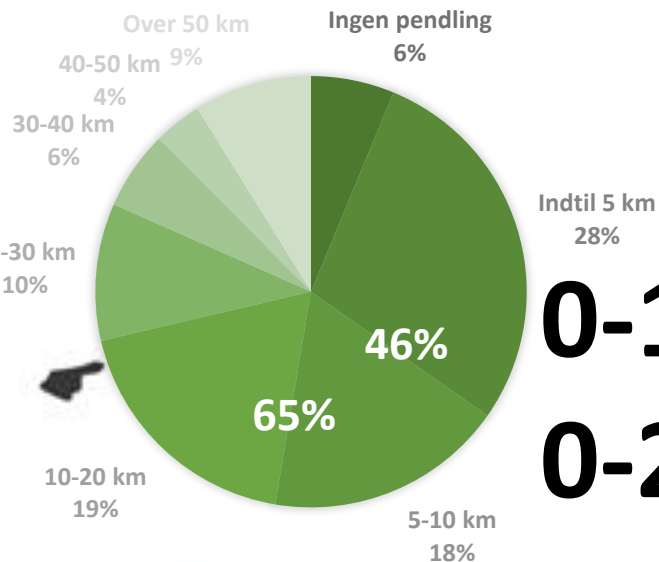
REGION MIDTJYLLAND



REGION SYDDANMARK



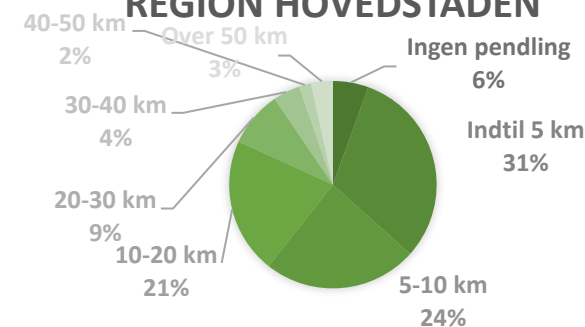
HELE LANDET



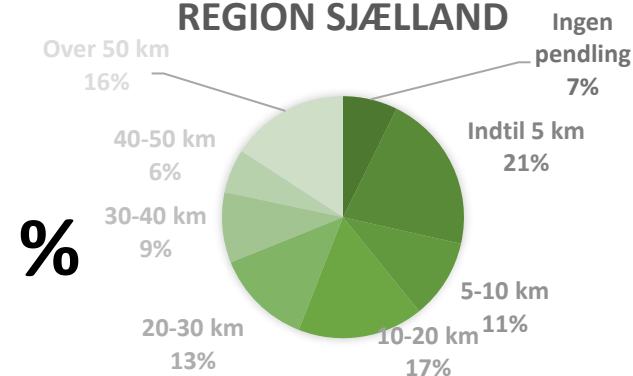
0-10 km: 46 %

0-20 km: 65 %

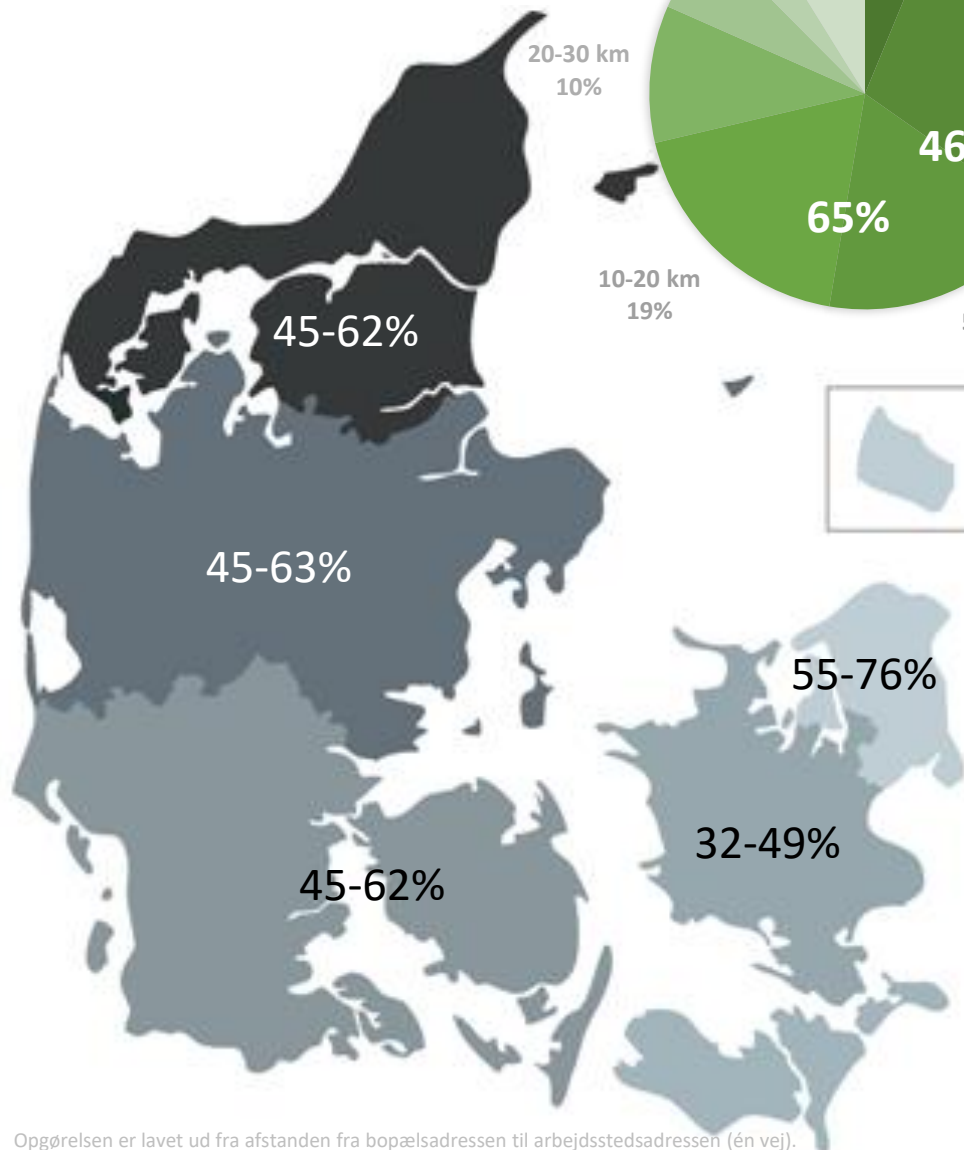
REGION HOVEDSTADEN



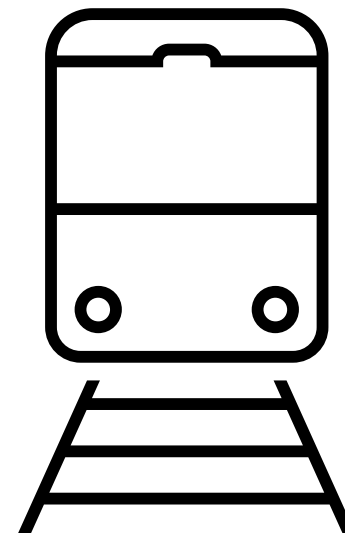
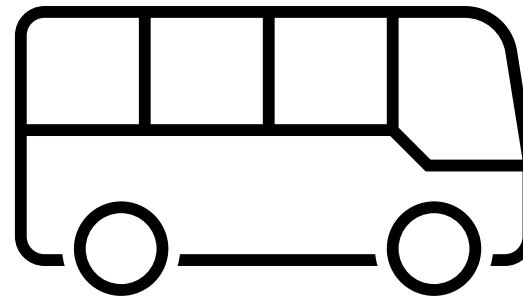
REGION SJÆLLAND

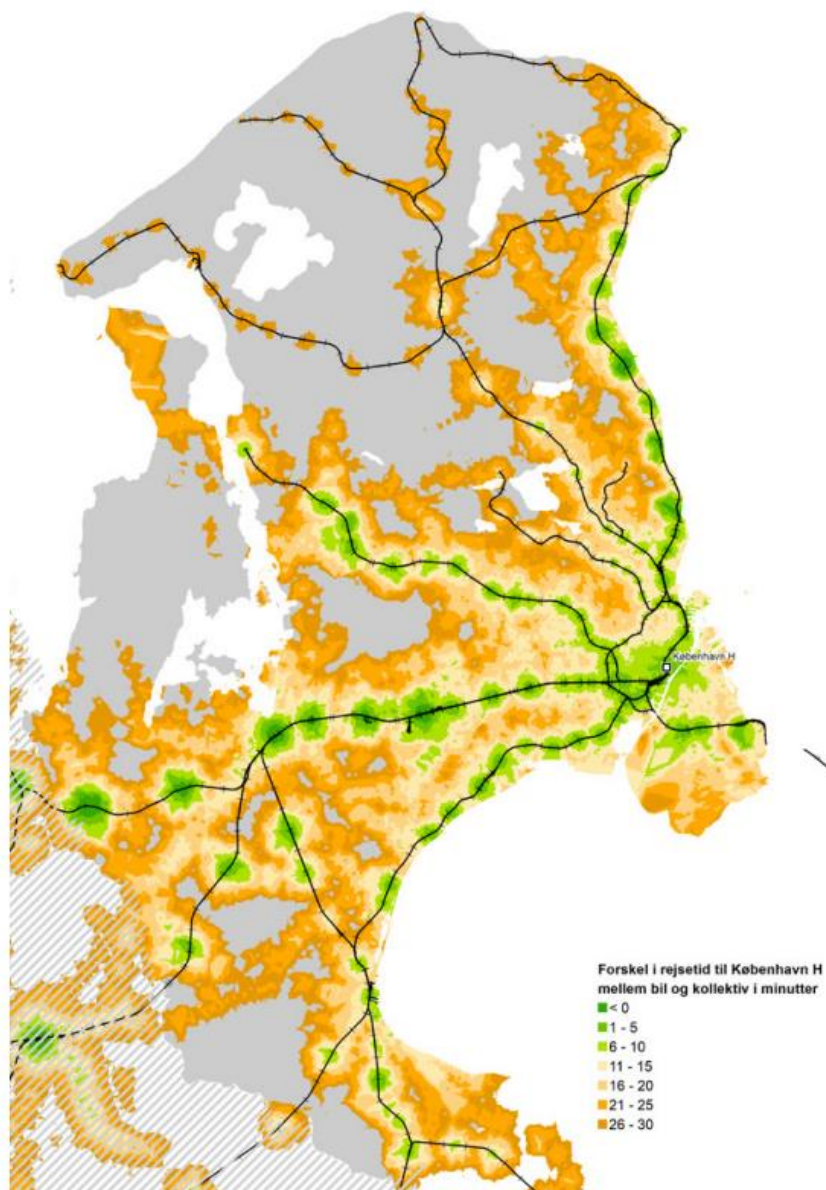


%

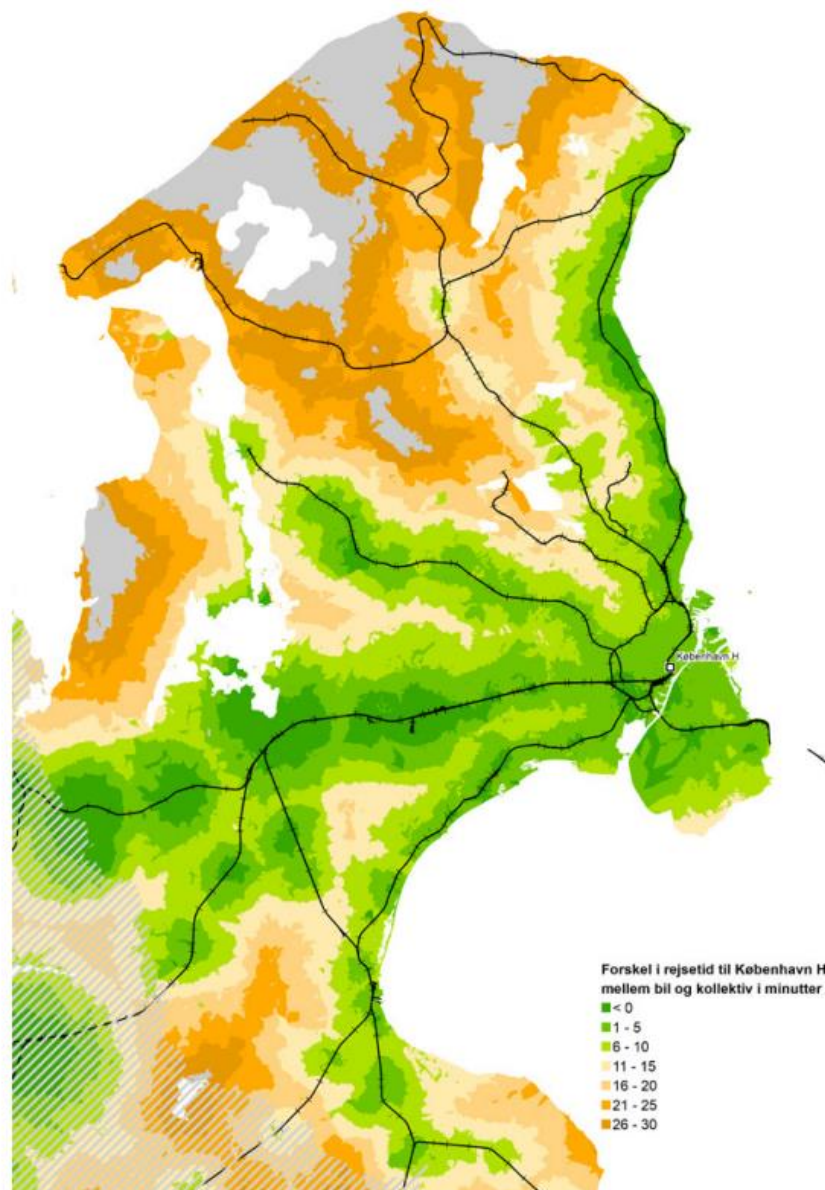


Opgørelsen er lavet ud fra afstanden fra bopælsadressen til arbejdsstedsadressen (én vej).





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



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

Region Hovedstaden 2018:
Sammenfatningsrapport: Trafikale scenarier
for hovedstadsområdet

Politisk ønske



Transportminister Benny Engelbrecht fik overrakt Supercykelstisamarbejdets anbefalinger af 26 borgmestre og en regionrådsformand på vegne af Supercykelstisamarbejdet ved samarbejdets borgmestermøde d. 31. oktober 2019.

Pointer fra drøftelse på borgmestermødet i Supercykelstisamarbejdet 2019

- Hvordan kan kommunerne understøtte de tre anbefalinger til transportministeren?
- Hvordan skal Supercykelstisamarbejdet udvikle sig de næste 10 år – og hvad kræver det?

Supercykelstierne skal sikre gode koblinger til offentlig transport

Der er behov for:

- fortsat fokus på koblingen til offentlig transport, f.eks. gennem:
- Supercykelstoppesteder: Stoppesteder med bedre cykelparkeringsforhold ved de gode knudepunkter for offentlig transport.
- at sikre nem adgang med cykel ved stationerne både i forhold til adgang til perroner og nemme krydsninger over/under stationer.
- at få cykeltransport ind i Rejseplanen og mulighed for at vælge længere distancer på cykel.
- Park and Ride-anlæg.



Supercykelstierne skal arbejde for bedre cykelparkeringsforhold

Der er behov for:

- mere fokus på bedre og fremtidssikret cykelparkering. Gode, dyre cykler (el, racer, speed pedelec mm.) kræver ordentlige parkeringsforhold og faciliteter, der kan binde knudepunkter sammen. Det er særligt vigtigt ved stationer!

Supercykelstierne skal arbejde helhedsorienteret og på tværs af organisationer

Der er behov for:

- at huske supercykelstierne i andre anlægsprojekter.
- at tænke helhed i planlægningen med alle interessenter og samarbejde med andre instanser og organisationer, som metron, Vejdirektoratet, DSB, Movia, Rejseplanen m.fl.
- at tænke udviklingen af supercykelstierne sammen med nye projekter, som f.eks. Letbanen Ring 3.
- at have øje for turismeperspektivet, der kan være gode synergimuligheder.

Supercykelstierne skal alle have en høj, fælles standard, der lever op til kvalitetsmålene – hele vejen

Der er behov for:

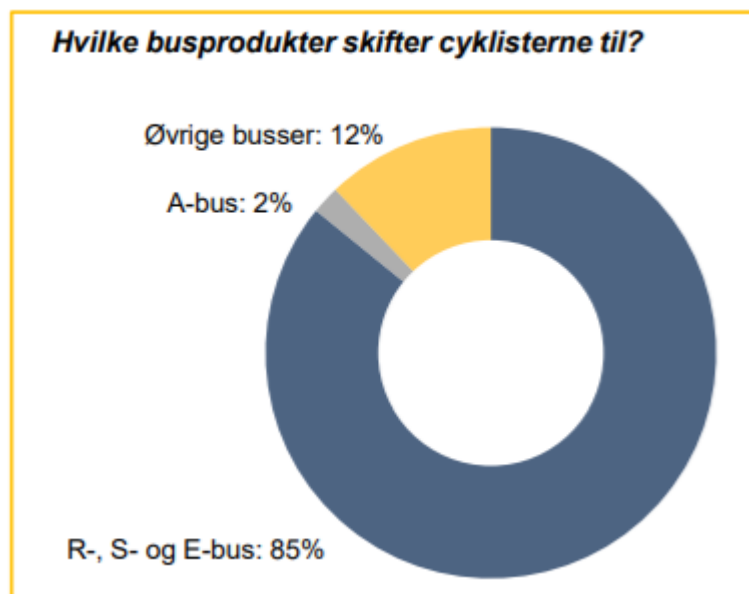
- at arbejde med helheden for øje: Hele cykelturen fra A til B igennem flere kommuner.
- god asfalt og belysning. Det er alfa omega og får flere op på cyklen og ud på stierne (også andre trafikanter).
- bedre samarbejde om drift på tværs af kommunegrænserne, herunder også belysningen på den samlede rute.
- smart og miljøvenlig belysning, som sikrer cykelpendling hele året rundt.
- at indtænke ny, nyttig teknologi (eksempel: en chip på børns cykelhelme, hvor lys tænder, når de cykler forbi).
- at sikre stier med cykelvenlige og cykelsikre krydsninger, hvor cyklisten ikke skal stoppe og trække.



Hvad ved vi?

- "Cykelparkeringshåndbogen", Dansk Cyklistforbund, Celis 2007
- "Superskiftet - En guide til planlægning af gode skifteforhold mellem cykel og bus", Movia 2017
- "Kombinationsrejsende supercyklister", Supercykelstisamarbejdet 2018
- "Bike-train Commuting for a Sustainable Transition" AAU speciale, Eriksen, Hansen & Madsen 2018
- "Undersøgelse af overflytningspotentialer til supercykelstierne og kombinationsrejser samt samspillet mellem cyklen og det kollektive", Megafon 2018
- Region Hovedstadens Trafik- og mobilitetsplan, 2019
- "Evaluerings af kollektiv transports effekt - supplerende evaluering Værløseruten 2020", Movia og Supercykelstisamarbejdet 2020

Superskiftet - En guide til planlægning af gode skifteforhold mellem cykel og bus, Movia 2017



Evaluerings af opgradering af cykelparkering ved busstoppesteder langs Værløseruten, 2020



Største stigning
passagerer på- og
afstigninger er sket
ved de
busstoppesteder,
som har fået
etableret
overdækket
cykelparkering ifm.
etableringen af
supercykelstien.

SAMMENHÆNGEN MELLEM DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT OG SUPERCYKELSTIERNE

OPSAMLLENDE KONKLUSIONER PBA. RESULTATER FRA SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE UDFØRT I 2018

Overordnede konklusioner fra undersøgelse

Flere vil gerne cykle til og fra arbejde

Potentialet for at få flere til at cykle er stort, 42% vil gerne cykle mere ifm. deres tur til/fra arbejdeⁱ.

Cyklen og kollektiv transport er afhængige af hinanden

En stor andel kombinerer kollektiv transport med cykel, hele 35% bruger cyklen ifm. deres kollektive tur til arbejde eller uddannelseⁱⁱ. Kun 13% bruger kollektiv transport uden at det er i kombination med noget andetⁱⁱⁱ og samlet tager 27% altid, ofte eller tager nogle gange eller altid deres cykel med i toget, når de kombinerer^{iv}. Cyklen er altså vigtig i kombination med kollektiv transport. Særligt stærkt står cyklen, som et led i togturen - både til og fra, men også på togturen. Vigtigheden af at kunne kombinere er høj. 49% mener det at kunne tilvælge toget på deres cykeltur er vigtigt i nogen til meget høj grad^v. Ligeledes mener 49% også at der er vigtigt i nogen til meget høj grad, at de kan medtage cyklen i toget^{vi}. 60% mener det er vigtigt i nogen til meget høj grad, at de kan cykle til/ fra stationen^{vii}.

Rejsetid, motion og fleksibilitet motiverer

Motivationen for at kombinere den kollektive transport med cyklen er primært, at det er hurtigere (50%), men også at det giver motion (41%), det er fleksibelt (36%) og at pendlerne undgår skift med kollektiv transport (14%).^{viii}

Den primære motivation blandt dem, der ikke allerede kombinerer, for at begynde at cykle i kombination med kollektiv transport, at det giver motion (35%).^{ix}

Der er potentiale for flere kombinationsrejser og længere cykelture ifm. kombinationsrejsen

Der er potentiale for, at flere vil cykle længere, når de kombinerer den kollektive transport med cyklen. Der cykles allerede langt ifm. kombinationsrejser. Den længste ubrudte cykeltur er for 61% op til 5 km, mens den for 34% er over 6 kilometer (og for 9% er den over 15 km)^x. Hvis de respondenterne som allerede cykler mindst én gang om måneden skal cykle længere ifm. kombinationsrejse, nævner flest at en elcykel vil gøre en forskel (17%) og dernæst en togabonnementsstruktur, hvor det kunne betale sig at cykle noget mere af vejen, eller at cykle af og til (15%)^{xi}

Blandt de, der ikke kombinerer i dag, er det følgende tiltag, der for dem vil kunne gøre en forskel: Bedre cykelparkering (9%), en togabonnementsstruktur, hvor det kunne betale sig at cykle noget mere af vejen, eller at cykle af og til (8%), Adgang til en mere direkte kollektiv forbindelse for at undgå skift (8%), en elcykel (8%) eller bedre adgang til stationen med cykel (7%)^{xii}.

Om undersøgelsen

Undersøgelsen er en interviewundersøgelse foretaget af Megafon i efteråret 2018. Der er foretaget stopinterviews på otte udvalgte stationer i Region Hovedstaden, der er placeret tæt ved en eksisterende supercykelsti, samt telefoninterview med borgere med bopæl tæt herpå. Der er i alt 1.347 respondenter i undersøgelsen. Stationerne i undersøgelsen er Frederikssund, Veksø, Ballerup, Herlev, Allerød, Lyngby, Ishøj og Friheden.

TABELRAPPORT



SUPERCYKELSTISEKRETARIATET

Undersøgelse af overflytningspotentialer til
supercykelstierne og kombinationsrejser samt
samspelet mellem cyklen og det kollektive

TABELRAPPORT, INTERNETUNDERSØGELSE MED TELEFONISK OG PERSONLIG
REKRUTTERING

NOVEMBER 2018

PROJEKTLEDERE:
CONNIE F. LARSEN
ASGER H. NIELSEN



ALHAMBRAVEJ 12 • 1824 FREDERIKSBERG C // CVR NR. - 14904492
TELEFON: +45 77 41 41 41 // E-MAIL: MEGAFON@MEGAFON.DK // WWW.MEGAFON.DK



Koncept for opgradering af
kollektive knudepunkter langs
supercykelstierne



SUPER
CYKELSTIER

Koncept 2022

Planlægning,
udformning og
drift

d i kombirejsekonceptet

- Før- og eftermåling af kombinationsrejsetiltag

EVALUERING

- Knudepunktsudpegning

PLANLÆG-
NING

- Wayfinding, genkendelighed, skiltning og pyloner

KOMMUNIKA-
TION

- Cykelparkeringsnorm ved stationer og busstoppesteder samt placering og udformning af cykelparkering

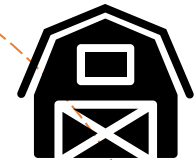
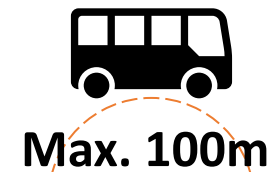
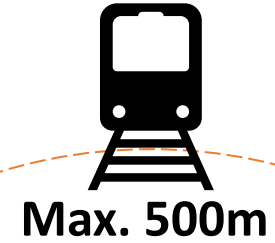
DESIGN

Planlægning

Knudepunktsudpegning



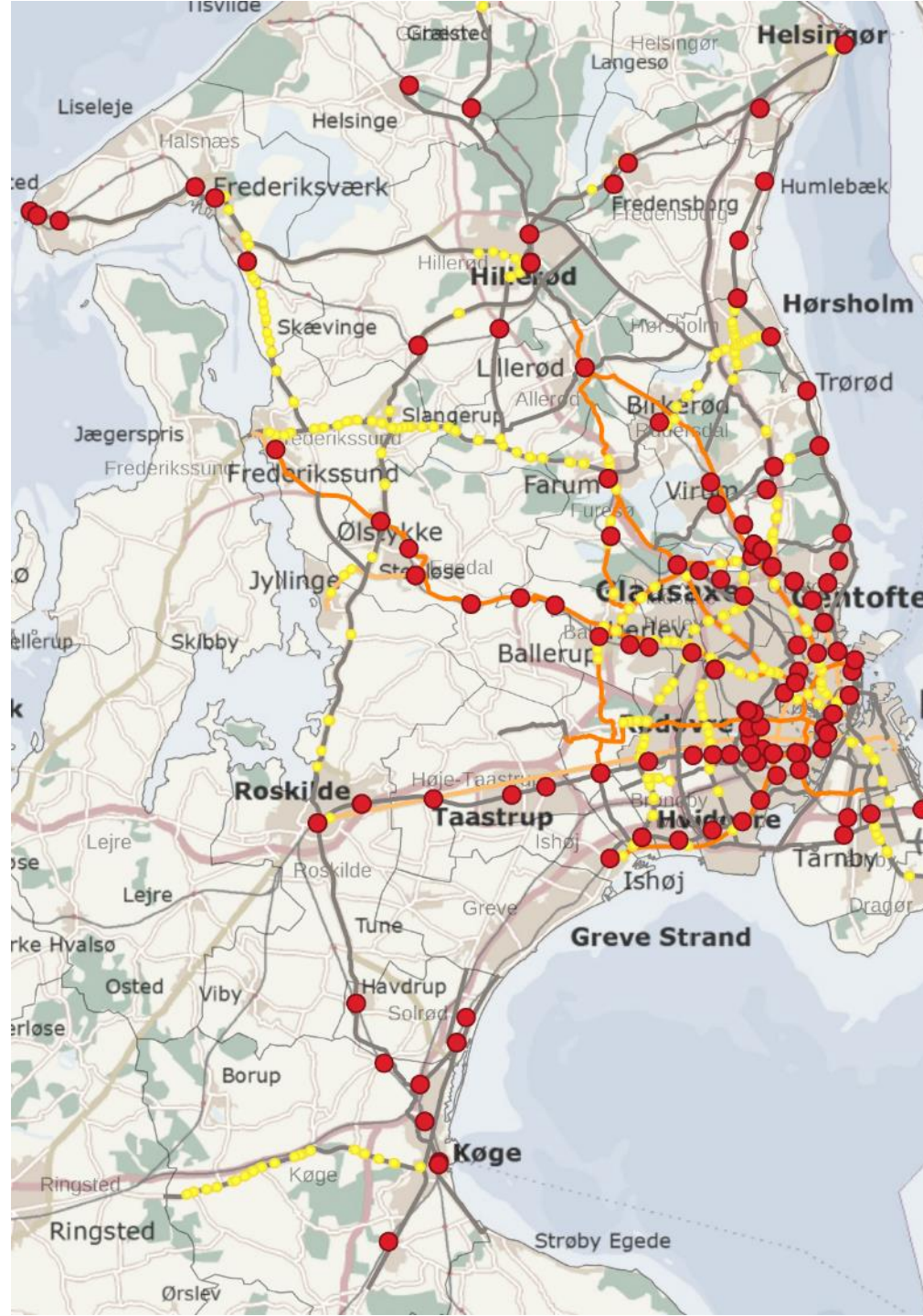
Min. hver
10 min.



Min. hver
30 min.

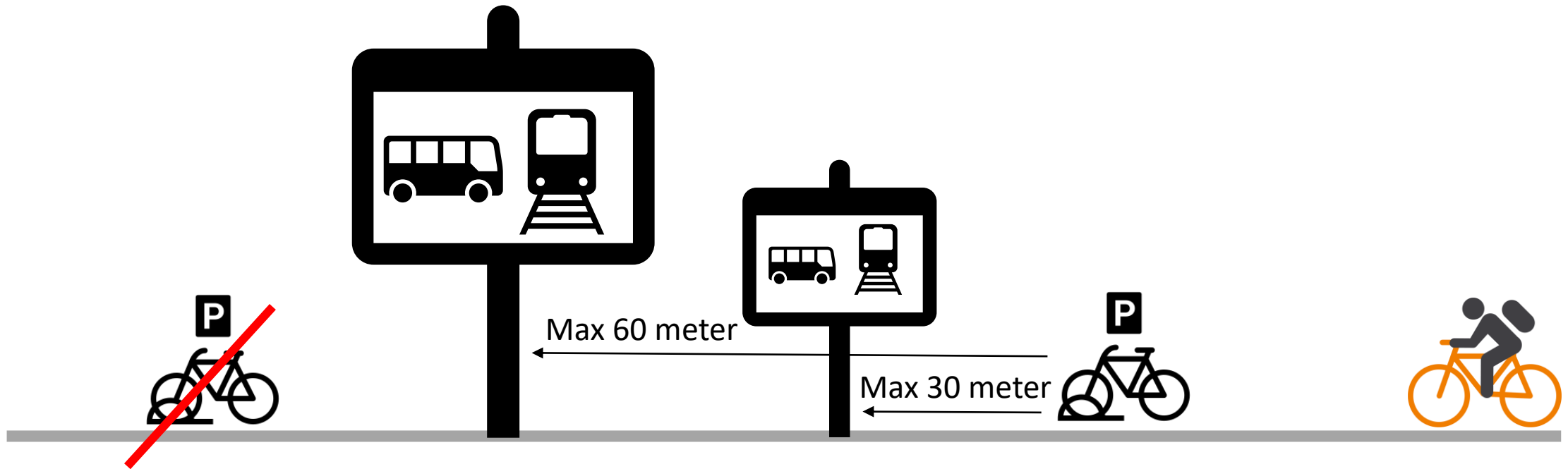


Baseret på AAU-specialet *Bike-train Commuting for a Sustainable Transition* (Eriksen, Hansen & Madsen 2018)

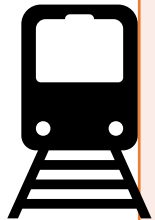


Design

Placering

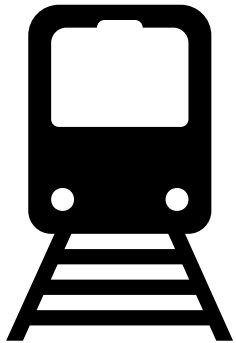


Cykelparkeringsnorm



Knudepunkt	Cykelparkeringsnorm	Eksempel	20 %
Stationer	10-30 % af passagertallet (antal rejsende per dag)	1000 rejsende → 20.000 rejsende →	200 cykelparkeringspladser 4000 cykelparkeringspladser
Busstoppesteder og terminaler	10-40 % af passagertallet (i morgenmyldretiden kl. 6-9).	90 rejsende → 200 rejsende →	18 cykelparkeringspladser 40 cykelparkeringspladser

Cykelparkeringsnorm



Cykelparkeringsnorm ved stationer

(Antal cykelparkeringspladser som andel af daglige påstigere).



Fjern-/regionaltog	20 %
S-tog	30 %
Lokaltog	20 %
Letbane	15 %
Metro	10 %

Cykelparkeringsnorm



Cykelparkeringsnorm ved busstoppesteder

(Antal cykelparkeringspladser som andel af påstigere i spidstimerne, 6:00-9:00).

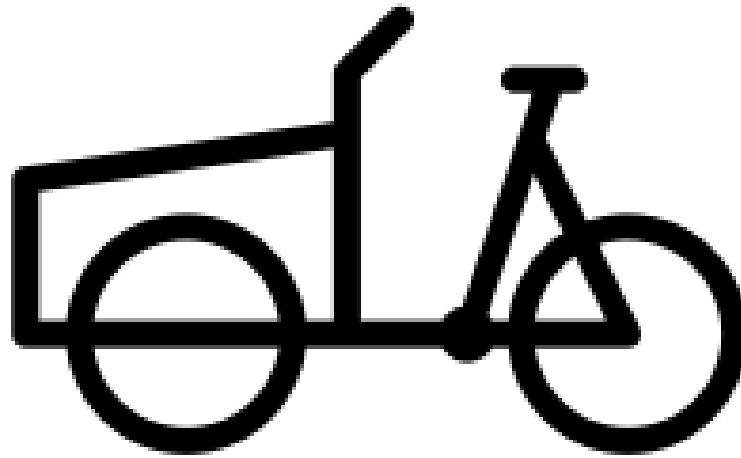


	Bymidte, bolig- og erhvervsområder	Forstæder, landområder
R-, S- og E-busser	20 %	40 %
Øvrige linjer (inkl. A-busser)	10 %	10 %

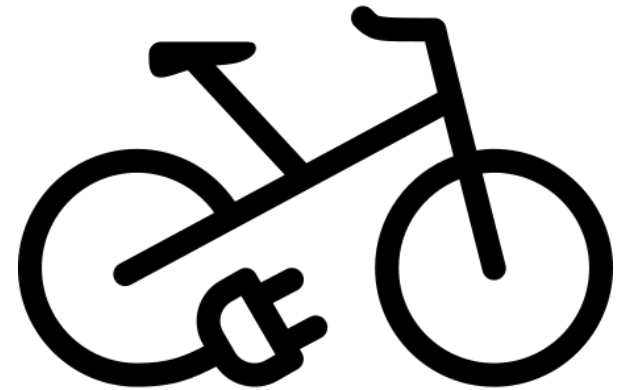
Cykelparkeringsnorm



50%



5%



? %

Kommunikation

Skiltning og wayfinding



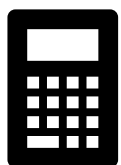
Evaluering

Evalueringen bør bestå af:

1. **Sammenligning af passagertal** i den kollektive trafik ved stoppet før og efter anlægget (Rejsekortsdata eller data indsamlet af trafikselskabet: Movia, DSB, Metroselskabet etc.)



2. **En før- og eftermåling med:**



- a. **Optælling** på stop og i stopområdet

- i. Optælling af antal cykler i og udenfor stativ
- ii. Optælling af antal passagerer, der tager cykel med i toget/bussen



- b. **Spørgeskemaundersøgelse** med folk der ankommer på cykel og parkerer i eller udenfor stativ

- i. Tilfredshed med cykelparkering, stativer, belysning, placering, vejen derhen
- ii. I eftermålingen desuden: Hvad gjorde brugerne før? Er der en adfærdsændring?

TRYKPRØVNING 2021



DRØFTELSE I STYREGRUPPEN

- Sti skal stadig vægtes højere end kollektive knudepunkter.
- Må ikke gøre det for økonomisk svært at etablere en supercykelsti.
- Manglende opgradering må ikke 'trække fra' i vurderingen af en supercykelsti, men en opgradering bør give 'bonuspoint'.
- Hvis der er flere busstoppested tæt på hinanden på en strækning, bør der prioriteres.

Tak!

Projektleder
David Gaarsdal Rønnov

iq38@kk.dk

+45 2148 7938

<https://supercykelstier.dk/>

