Hovedstadsregionen, 31. oktober 2019

Supercykelstier for bæredygtig og sund transport!

Supercykelstisamarbejdets anbefalinger til en investeringsplan for infrastruktur frem mod 2030

XX 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 ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Størstedelen af de samfundsøkonomiske 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 fortsat udvikling af cykelinfrastrukturen lokalt såvel som regionalt i hovedstadsregionen og resten af Danmark.

2. Styrke kommunernes incitamenter til 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 fortsat at løfte den regionale cykelinfrastruktur.

3. Skabe incitamenter til fremme af cykelpendling – for arbejdstager 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 Christiansen (A),
Borgmester i Albertslund Kommune

Karsten Längerich (V),
Borgmester i Allerød Kommune

Jesper Würtzen (A),
Borgmester i Ballerup Kommune

Kent Max Magelund (A),
Borgmester i Brøndby Kommune

Eik Dahl Bidstrup (V)
Borgmester i Dragør Kommune

Karsten Søndergaard (V)
Borgmester i Egedal Kommune

Thomas Lykke Pedersen (A)
Borgmester i Fredensborg Kommune

Simon Aggesen (C)
Borgmester i Frederiksberg Kommune

John Schmidt Andersen (V)
Borgmester i Frederikssund Kommune

Ole Bondo Christensen (A)
Borgmester i Furesø Kommune

Hans Toft (C)
Borgmester i Gentofte Kommune

Trine Græse (A),
Borgmester i Gladsaxe Kommune

John Engelhardt (V),
Borgmester i Glostrup Kommune

Benedikte Kiær (C)
Borgmester i Helsingør Kommune

Thomas Gyldal Petersen (A),
Borgmester i Herlev Kommune

Kirsten Jensen (A)
Borgmester i Hillerød Kommune

Helle Adelborg (A),
Borgmester i Hvidovre Kommune

Michael Ziegler (C),
Borgmester i Høje-Taastrup Kommune

Sophie Hæstorp Andersen (A)
Regionrådsformand i Region Hovedstaden

Morten Slotved (C)
Borgmester i Hørsholm Kommune

Ole Bjørstorp (A),
Borgmester i Ishøj Kommune

Ninna Hedeager Olsen (Ø),
Teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune

Sofia Osmani (C)
Borgmester i Lyngby-Taarbæk Kommune

Jens Ive (V)
Borgmester i Rudersdal Kommune

Erik Nielsen (A),
Borgmester i Rødovre Kommune

Tomas Breddam (A),
Borgmester i Roskilde Kommune

Allan Andersen (A)
Borgmester i Tårnby Kommune

Henrik Rasmussen (C),
Borgmester i Vallensbæk Kommune

UDKAST

Hovedstadsregionen, 31. oktober 2019

XX borgmestre og en regionrådsformand bag Danmarks største tværkommunale cykelinfrastruktursamarbejde opfordrer transportministeren til styrket fælles indsats

I år kan vi fejre flere 10års-jubilæer i dansk cykelhistorie: For 10 år siden blev Danmarks første større statslige *Cykelpulje*[1] introduceret som en del af den politiske aftale om *En grøn transportpolitik*, og for 10 år siden startede det samarbejde, der i dag er kendt som *Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen*.

På grund af begge begivenheder er Supercykelstisamarbejdet, som består af 27 kommuner og Region Hovedstaden, Danmarks største tværkommunale cykelinfrastruktursamarbejde, og har Danmarks mest ambitiøse, regionale cykelplan om at etablere 45 ruter svarende til over 750 km supercykelsti inden 2045.

Den statslige cykelpulje har haft afgørende betydning for Supercykelstisamarbejdet. Alle de etablerede supercykelstier er nemlig støttet af puljen. Og det er statslige midler givet godt ud, for supercykelstierne i hovedstadsregionen er ét af Danmarks mest samfundsøkonomisk rentable infrastrukturprojekter, og langt størstedelen af gevinsterne tilfalder staten.

Frem mod 2030 ønsker de 27 kommuner i Supercykelstisamarbejdet at etablere over 30 flere supercykelstier, hvilket vil koste ca. 1 mia. kr.

En regional cykelinfrastruktur kræver en regional indsats. Dette ansvar bør ikke løftes af kommunerne alene. Derfor har de XX borgmestre i Supercykelstisamarbejdet tre anbefalinger til, hvordan staten kan tage en større og mere aktiv rolle i at sikre den fortsatte udvikling af regional cykelinfrastruktur frem mod 2030.

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Formål: Skabe et net af cykelpendlerruter af høj kvalitet på tværs af kommunegrænser for at få flere til at vælge cyklen til arbejde – også på de længere distancer.

Samarbejde: 27 kommuner støttet af Region Hovedstaden

Vision: 40 ruter = 680 km supercykelsti i 2030
45 ruter = 750+ km supercykelsti i 2045

Status: 8 ruter er etableret og binder 19 kommuner sammen

Resultater: På de etablerede supercykelstier er:

- den gennemsnitlige stigning i cykeltrafikken 23%
- 14% af de nye cyklister tog tidligere bilen.
- og pendlerne cykler langt: i gennemsnit 11 km per tur.

Økonomi: Supercykelstierne er ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Et fuldt udbygget supercykelstinet koster 2,2 mia. kr. og har et samfundsøkonomisk afkast på 5,7 mia. km svarende til en intern rente på 11%. 70% af de samfundsøkonomiske gevinster tilfalder staten.

SUPERCYKELSTISAMARBEJDET OG FNs VERDENSMÅL FOR BÆREDYGTIG UDVIKLING

FN har defineret 17 verdensmål for en bæredygtig udvikling.
Cyklen kan være med til at løse 11 af dem.[2]

Særligt spiller Supercykelstisamarbejdet en vigtig rolle for verdensmålene
3. Sundhed og trivsel, 7. Bæredygtig energi, 9. Industri, innovation og infrastruktur,
11. Bæredygtige byer og lokalsamfund, 12. Ansvarlig forbrug og produktion, 13. Klimaindsats
og sidst men ikke mindst ***17. Partnerskab for handling!***

[1] I 1984, 1995-1999 og 2000-2003 er der givet statslig støtte til udvalgte cykelprojekter i Danmark bl.a. via Trafikpuljen men ikke af lignende økonomisk størrelsesorden.
[2] European Cyclists' Federation: Cycling delivers on the Global Goals

Anbefaling 1: Sikr en langsigtet og målrettet udvikling af dansk cykelinfrastruktur med en fast national cykelpulje

Ingen supercykelstier uden statslig medfinansiering

I 2009 blev der samlet et bredt politisk flertal omkring Infrastrukturfonden: En trafikaftale med en finansiering på knap 100 milliarder kroner for perioden 2010-2020. Heraf blev der afsat 1 %, Cykelmilliarden, til en cykelpulje, der skulle medfinansiere cykelprojekter. Trods det forholdsvis lille beløb er staten aldrig før gået så markant ind i udviklingen af cyklismen i Danmark – og uden denne støtte havde der med al sandsynlighed ikke være nogle supercykelstier i dag. Indtil nu er 19 kommuner koblet sammen via otte etablerede supercykelstier, og otte nye ruter er på vej. En investering som har båret frugt:

- Cykeltrafikken på ruterne gennemsnitligt er steget med 23%
- 14% af de nye cyklister er tidligere bilister
- Cykelpendlerne motiveres af motion og sundhed og gennemsnitslængden per tur er 11 km

Supercykelstier for 1 mia. kr. inden 2030

Visionen er at binde kommunerne og hovedstadsområdet sammen med i alt 45 ruter – svarende til over 750 km supercykelsti. De eksisterende otte og kommende finansierede supercykelstier er alle realiseret med støtte fra statslige cykelpuljer. En støtte som har været altafgørende for, at kommunerne overhovedet har kunne prioritere at anlægge regionale cykelforbindelser.

*"De næste 10 år frem mod 2030 har Supercykelstisamarbejdet en **ambition om at etablere over 30 flere supercykelstier med et samlet anlægsbudget på ca. 1 mia. kr.***

For at dette mål kan indfries, er det fortsat nødvendigt med statslig støtte."

De næste 10 år frem mod 2030 har Supercykelstisamarbejdet en ambition om at etablere over 30 flere supercykelstier med et samlet anlægsbudget på ca. 1 mia. kr. For at dette mål kan indfries, er det fortsat nødvendigt med statslig støtte.

En investering, som betaler sig

Supercykelstierne er ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Et fuldt udbygget supercykelstinet koster 2,2 mia. kr. og har et samfundsøkonomisk afkast på 5,7 mia. km svarende til en intern rente på 11%. Størst er sundhedsgevinsterne i form af sparede sygedage og sundhedsudgifter, og faktisk tilfalder 70% af de samlede samfundsøkonomiske gevinster staten.

- **Supercykelstierne er ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Størstedelen af de samfundsøkonomiske 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 fortsat udvikling af cykelinfrastrukturen lokalt såvel som regionalt i hovedstadsregionen og resten af Danmark.**

UDKAST

Hovedstadsregionen, 31. oktober 2019

Uddybning af anbefalinger

Anbefaling 2: Styrk kommunernes incitamenter til at løfte den regionale cykelinfrastruktur og det tværkommunale samarbejde

Store potentialer i tværkommunal cykelinfrastruktur

Cykelinfrastruktur er oftest kun et kommunalt ansvar[3], derfor går cykelplanlægning og -udvikling typisk ikke længere end til den enkelte kommunegrænse. Men pendling holder sig ikke indenfor kommunegrænserne, og derfor er kommunerne i Supercykelstisamarbejdet gået sammen i Danmarks største tværkommunale samarbejde om at skabe gode pendlerruter for borgere i hele regionen. Resultaterne viser, at cykeltrafikken er steget markant. Gennemsnitslængden per tur på supercykelstierne er 11km og pendlerne motiveres af muligheden for at få lagt motion og sundhed ind i transporttiden i en ellers travl hverdag.

I Danmark er ca. halvdelen af alle pendlerture 10 km eller kortere, og i hovedstadsregionen er ca. 60% af indbyggernes pendlerture 10 km eller kortere. Med forbedret regional infrastruktur og elcyklens fremmarch er der et stort potentiale i at få langt flere til at vælge cyklen til og fra arbejde.

Regional infrastruktur er ikke kun et kommunalt ansvar

Selv med statslige cykelpuljer kan det i nogle kommuner være svært at finde penge i kommunebudgetterne til regional cykelinfrastruktur frem for lokale kommunale projekter og udfordringer. Andre kommuner er udfordret af anlægsmåltal, som betyder at supercykelstiprojekter blandt meget andet må sættes i bero. En regional cykelinfrastruktur kræver en regional indsats. Dette ansvar bør ikke løftes af kommunerne alene. Derfor mener Supercykelstisamarbejdet, at staten også bør tage en større og mere aktiv rolle i at sikre den fortsatte udvikling af regional cykelinfrastruktur frem mod 2030.

- **I Supercykelstisamarbejdet løfter kommunerne både regionale og nationale klima-, sundheds- og trængselsudfordringer. Det bør ikke være et kommunalt ansvar alene. Derfor opfordrer Supercykelstisamarbejdet transportministeren til at sikre en stærk regional cykeludvikling ved at styrke kommunernes incitamenter til fortsat at løfte den regionale cykelinfrastruktur.**

EKSEMPLER PÅ LØSNINGER OG UDFORDRINGER

Differentieret støtte til regional cykelinfrastruktur

I andre europæiske lande og regioner støttes regionale cykelprojekter med en langt højere procentandel for at afhjælpe kommunale budgetudfordringer. Eksempelvis anlægges tværkommunal cykelinfrastruktur af regional betydning (herunder supercykelstier) i den hollandske provins Utrecht med 65-75 % regional og statslig medfinansiering. I den belgiske provins Flemish-Brabrant støttes de tværkommunale, regionale supercykelstier med 100%, delvist af regionen og delvist af provinsen.

Anlægsmåltal

Kommunerne har hver især myndigheds- og finansieringsansvaret for anlæggelsen af (langt det meste) cykelinfrastruktur. Det betyder, at anlægsmidler til supercykelstierne, modsat andre regionale infrastrukturinvesteringer, tæller med i kommunernes samlede anlægsmåltal. Det gør det tværkommunale samarbejde og anlæggelsen af nye regionale ruter ekstra skrøbeligt, da supercykelstianlæggene i de enkelte kommuner kan og må blive sat i bero på grund af kommunale udfordringer med at nå anlægsmåltallet. Stort set alle igangværende supercykelstianlæg modtager støtte fra den statslige cykelpulje. Det vides ikke på nuværende tidspunkt, om berosættelserne vil medføre frafald af støtte.

[3] Ca. 84% af det samlede supercykelstinet på ca. 750 km er underlagt kommunal myndighed og ca. 16% er underlagt statslig myndighed.

Anbefaling 3: Skab incitamenter til fremme af cykelpendling – for arbejdstager og arbejdsgiver

En analyse lavet for Dansk Industri viser, hvordan trængslen på vejene, antallet af sygedage og samfundsøkonomien ville blive påvirket, hvis der på årsbasis blev cyklet blot 10 % mere end i dag.[4]

I alt vil antallet af sygedage falde med 267.000, hvoraf 112.000 vil være arbejdsdage. Desuden vil der blive opnået en samfundsøkonomisk gevinst på 1.137 mio. kroner om året. Endelig vil antallet af timer med køkørsel, falde med seks procent i hovedstadsområdet, hvor effekten af flere cyklister vil blive mærket mest. Cykling har således en stor betydning for et grønt og sundt arbejdsmarked.

Cykelfremme er derfor ikke kun et spørgsmål om forbedret infrastruktur, men også et spørgsmål om de incitamenter, der gives arbejdstager og arbejdsgiver for at vælge cyklen.

- **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.**

EKSEMPLER PÅ LØSNINGER OG UDFORDRINGER

Elcykler med overflytningspotentiale

Mens der i øjeblikket satses på elektriske biler, er det værd at huske, at cykler, selv elektriske cykler, er langt mindre CO2-udledende end elbiler. Analyser viser desuden, at folk oplever elcyklen som så stor en støtte, at de både cykler oftere og længere.

I 2017 etablerede regeringen i Sverige en pulje på 1 mia. SEK til tilskud på 25 % (op til 10.000 SEK) af køb af elcykel, og den første evaluering af puljen er netop offentliggjort. Her melder støttemodtagerne, at ca. 50 % af turene på elcyklen erstatter ture, de før tog i bil. Elcyklen har således et betydeligt overflytningspotentiale.

Økonomiske incitamenter over skatten

I Belgien kan virksomheder købe cykler til medarbejderne, som afbetales over medarbejdernes bruttoløn, samt subsidiere medarbejdere med 0,24 euro skattefrit per kørt kilometer til arbejde på cykel. Således kan en medarbejder 'afbetale' sin cykel med cyklede kilometer til og fra arbejde.

De gældende skatteregler i Danmark gør det svært for en arbejdsgiver at understøtte cykelpendling blandt medarbejderne – f.eks. hvis arbejdsgiver ønsker at stille en cykel til rådighed for medarbejderen. Dette skyldes at medarbejderen skal beskattes af værdien for fri rådighed til cykel. Denne værdi afgøres fra sag til sag og tager udgangspunkt i, hvad cyklen vil koste at leje i tilsvarende periode.

[4] DI Transport, 2018: Effekter ved cykling