

CYKEL- REDEGØRELSE 2016



INDHOLD

INDLEDNING	3
SAMMENFATNING OG ANBEFALINGER	4
• Udfordringer	
• Temaer	
DATA	12
• Status for politiske målsætninger	
• Omfang af cykeltrafikken	
• Gennemførte initiativer	
• Effekt af gennemførte cykelprojekter	
• Forventet trafikalt vækst	
• Erfaringer fra ind- og udland	
TEMA 1: FREMKOMMELIGHED FOR ALLE	21
TEMA 2: SIKKERHED OG TRYGHED	25
TEMA 3: CYKELPARKERING	29
EFFEKTIVISERINGSPOTENTIALE	33
• Investerings effektive indsatser	
• Samtænkning med parallelle indsatser	
• Pladsoptimering i forbindelse med fremkommelighed	
• Styrket dialog med potentielle eksterne partnere	
• Centrale initiativer og effektiviseringspotentiale 2016-2025	
BILAG	
A. CYKELPARKERING 2016	
B. OVERSIGT OVER CYKELPROJEKTER 2011-2015	

INDLEDNING

Cykelredegørelsen 2016 til Teknik- og Miljøudvalget giver for første gang et samlet overblik over Københavns Kommunes cykelindsats, herunder allerede afsatte midler, svarende til investeringer på i alt 1,023 mia. kr. i årene 2005-2016, samt de deraf gennemførte projekter og effekterne af disse. Endvidere gives status på den generelle udvikling på cykelområdet set i forhold til de politisk vedtagne mål samt borgernes tilfredshed. Redegørelsen beskriver desuden de fremtidige udfordringer for cykeltrafikken, dels relateret til forventede stigninger i cykeltrafikken, dels relateret til det politisk vedtagne mål om, at yderligere ture skal overflyttes til cykel, så 50 % af turene til arbejde og uddannelse sker på cykel i 2025.

På denne baggrund identificeres tre centrale temaer for den fremtidige indsats på cykelområdet, "Fremkommelighed for alle", "Sikkerhed og tryghed" og "Cykelparkering". Inden for hvert tema præsenteres hvilke overordnede tiltag, der på en 10-årig bane vurderes nødvendige for at nå de politisk vedtagne mål på cykelområdet frem mod 2025.

Desuden udpeges 24 konkrete initiativer, der vurderes mest relevante at igangsætte på den korte bane. Initiativerne er udvalgt på baggrund af forvaltningens vurdering af, hvor behovet er størst samt hvilke initiativer, der vurderes at have størst effekt per investeret krone.

Samlet summer de 24 initiativer op til 230-260 mio. kr., hvor niveauet indtil nu har været cirka 100 mio. kr. årligt. Det øgede investeringsniveau skal ses i lyset af behovet for at absorbere kommende trafikale stigninger, som følge af befolkningsvæksten i København frem mod 2025. For at nå målet om en cykelandel på 50 % i 2025, vurderer forvaltningen at det vil kræve en øget indsats, dels i form af yderligere udbygning af cykelnettet, dels i form af adfærdspåvirkning og regulerende tiltag.

Redegørelsen afrundes med en gennemgang af effektiviseringspotentialet i forbindelse med forskellige typer initiativer, både i forhold til økonomiske besparelser, optimering af anlægsprocesser og bedre udnyttelse af den samlede vejkapacitet.

Dette års redegørelse er den første af sin art, hvorfor der er valgt et mere overordnet fokus på de seneste ti års samlede cykelindsats, samt det fremtidige investeringsbehov frem mod 2025. Det forventes imidlertid, at de kommende års redegørelser i højere grad vil fokusere på udviklingen fra år til år. Forvaltningen vil frem mod næste års redegørelse arbejde videre med at kortlægge hvilke initiativer der mest effektivt vil få flere til at vælge cyklen frem mod 2025.



SAMMENFATNING OG ANBEFALINGER

Dette kapitel beskriver de overordnede udfordringer på cykelområdet samt giver en sammenfatning af de væsentligste pointer fra gennemgangen af redegørelsens tre temaer.

UDFORDRINGER

Flere københavnere betyder, at flere færdes i byens rum

Beregninger viser, at antallet af cykelture i Københavns Kommune forventes at stige med 27 % frem mod 2025. For bil og kollektiv trafik forventes stigningen at være på henholdsvis 25 % og 33 %.

Denne udvikling betyder et øget pres på det trafikale net. Der er derfor et stort potentiale i at optimere den samlede trafikale fremkommelighed ved at understøtte en fortsat overflytning til pladsbesparende transportformer som cykel, gang og kollektiv transport. En sådan overflytning understøtter de politiske mål for ændret transportmiddel-fordeling, herunder målet om at 50 % af alle ture til arbejde og uddannelse skal ske på cykel i 2025.

En overflytning til transportformer som gang og cykel kan dog ikke realiseres uden løbende at prioritere mere plads til disse transportformer. Det betyder en udvidelse af cykelstier på de mest befærdede strækninger, etablering af cykelparkeringspladser i tæt bebyggede byrum samt signalprioritering af cykler i kryds. I visse tilfælde vil overflytningspotentialet skulle ske på bekostning af begrænsninger for øvrige transportformer, eksempelvis i form af inddragelse af kørebaner og bilparkeringspladser til cykelstier og cykelparkering samt lavere hastighedsgrænser og signalprioriteringer. Der er dokumentation for, at disse tiltag samlet set har en positiv samfundsøkonomisk effekt.

Mere trængsel og større spredning i rejsehastighed

En betydelig del af den forventede befolkningsvækst de kommende ti år skyldes stigende børnetal. Det gør børn og unge til en central målgruppe for fremtidig fastholdelse og overflytning til cykel. Derudover er der stor forskel på transportmiddelfordelingen på interne ture i Københavns Kommune og eksterne pendlerture på tværs af kommunegrænsen. Hvor lidt over hver anden københavnere cykler til arbejde og uddannelse i København, gælder dette kun godt en tredjedel af pendlerne, der krydser kommunegrænsen. Disse eksterne ture har derfor et markant overflytningspotentiale, men er også typisk længere. Her vil en kombination med kollektiv transport samt hurtige cykler som el- og racercykler være særlig relevant. Den øgede diversitet i cykeltyper og cyklistgrupper øger behovet for i fremtiden at gøre det muligt for alle at cykle i et tempo, der passer den enkelte.

Verdens bedste cykelby

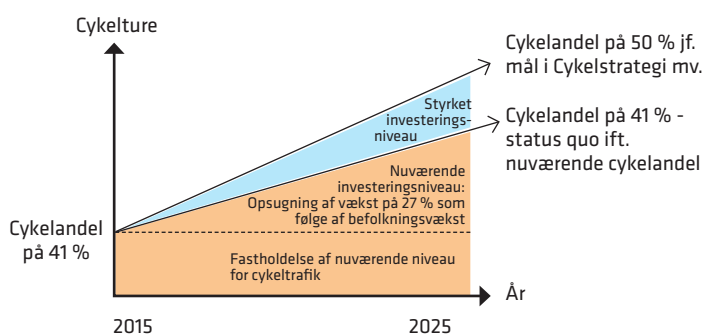
Det har igennem de senere år været et mål for København at være og forblive 'Verdens bedste cykelby'. Målet er ikke kvantificeret i forhold til andre cykelbyer, men ved flere

lejligheder har anerkendte tidsskrifter og uafhængige konsulenter udnævnt København til verdens mest cykelvenlige by. Københavns førerposition på cykelområdet skyldes især den høje andel af cykeltrafik, den høje kvalitet i cykelinfrastrukturen samt et generelt højt investeringsniveau indenfor området. Der er dog også områder, hvor København kan lære af andre byer. Det gælder især indenfor cykelparkering, adfærdspåvirkning (mobility management) og partnerskaber med private aktører (se afsnittet "Erfaringer fra ind- og udland"), samt regulering i form af for eksempel hastighedsdæmpning og miljøzoner.

Fremtidigt investeringsbehov

De sidste 10 år er der i København blevet investeret ca. 100 mio. kr. pr. år til forbedring af cykelforholdene i form af en bred palette af tiltag. Det er forvaltningens vurdering, at hvis Københavns Kommune fortsætter det nuværende investeringsniveau på cykelområdet de næste ti år, vil den nuværende cykelandel på 41 % kunne fastholdes. Dette indbefatter fastholdelse af de nuværende cyklister inklusiv absorbering af den forventede trafikale stigning på op til 27 % flere cykelture i 2025 som følge af befolkningsvækst. Ønskes det at nå målet om yderligere overflytning af ture med henblik på at nå målet om 50 % cykelandel i 2025, vil det sandsynligvis kræve yderligere investeringer i infrastruktur samt opskalering af supplerende tiltag såsom adfærdspåvirkning samt restriktioner for biltrafikken, svarende til 160-260 mio. kr. årligt, jf. figur 1. Det skal understreges, at det, for at sikre den ønskede udvikling, er centralt at fortsætte de seneste års bredspektrede indsats med mange forskellige typer af tiltag, der på hver sin måde gør det mere attraktivt at vælge cyklen som transportmiddel.

I det følgende foreslås en række initiativer, der kan igangsættes på den korte bane op mod forhandlingerne om Budget 2017, og som summer op til 230-260 mio. kr., svarende til det estimerede nødvendige årlige investeringsniveau de næste ti år. Initiativerne er fordelt på tre temaer med udgangspunkt i de mest centrale indsatser for at nå de politisk vedtagne mål for cykelområdet.



Figur 1: Fastholdelse og overflytningspotentiale 2015-2025.

TEMAER

I det følgende beskrives de tre temaer, som vurderes at have mest effekt i forhold til at nå 2025-målene. De tre temaer for cykelindsatsen er de samme som i Klimaplanens kommende Roadmap for 2017-2020. Konklusionerne fra de tre temaer indgår i en samlet prioriteret oversigt over mulige initiativer og deres overordnede effekter.

Tema 1 - Fremkommelighed for alle

Tema 1 omhandler fremtidssikring af kapaciteten for cykeltrafikken med henblik på at reducere den samlede rejsetid på cykel samt at give både langsomme og hurtige cyklister mulighed for at færdes i trafikken i det tempo, den enkelte ønsker og formår. Eksempler på initiativer er realisering af Torvegadekorridoren fra Optimeringsplanen, Supercykelsti- en Ørestadsruten, indsatser for fremkommelighed i kryds samt cykling mod ensretningen.

Tema 2 - Sikkerhed og tryghed

Tema 2 omhandler indsatsen for at skabe trygge og sikre cykelforhold på trods af stigende trængsel, med særligt fokus på de mest udsatte grupper såsom børn, unge, tilflyttere, indvandrere og borgere der som udgangspunkt har bil eller kollektiv transport som primære transportmidler. Eksempler på initiativer er indsatser for sikre skoleveje, hastighedszoner, udvidelse af cykelsti i Bredgade, etablering af cykelsti på Vesterfælledvej og øget tilgængelighed til de Grønne Cykelruter.

Tema 3 - Cykelparkering

Tema 3 omhandler udvidelse af kapacitet for cykelparkering på de mest belastede steder i byen - særligt stationer og indkøbsområder - for at reducere den samlede rejsetid på

cykel og samtidig gøre byrummet mere attraktivt og fremkommeligt. Eksempler på initiativer er cykelparkering ved Hovedbanegården og Valby Station, intensiveret oprydning, intensiveret dialog med eksterne aktører samt en pulje til lokale behov.

Oversigt over forslag til mulige initiativer på cykelområdet

I de følgende skemaer oplystes 24 konkrete initiativer fra hvert af de tre temaer, som kan igangsættes på kort sigt. Initiativerne er udvalgt på baggrund af eksisterende plangrundlag som "De Grønne cykelruter" og "Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016" samt forvaltningens viden om, hvor behovet er størst, og samtidig også hvad der er realistisk at sætte i gang med Budget 2017. Motivationen for de forskellige initiativer fremgår under temabeskrivelserne sidst i redegørelsen.

Initiativerne er listet i prioriteret rækkefølge efter hvilke initiativer, der vurderes at have størst effekt per investeret krone. Generelt er det forvaltningens erfaring, at store enkeltstående tiltag har en større omkostningspris i forhold til overflytningseffekten end flere mindre, mere punktvisse tiltag, men begge typer initiativer vurderes nødvendige for at nå de politisk vedtagne mål.

I redegørelsens sidste afsnit om effektiviseringspotentialer uddybes hvilke faktorer, der vurderes at have størst positiv indvirkning på omkostningseffekten af forskellige typer tiltag. Forvaltningen anbefaler endvidere at arbejde videre med kortlægningen af disse effektiviseringspotentialer i regi af de nedenstående initiativer. Forslag til dette vil fremgå i beskrivelsen af de pågældende initiativer.



TEMA 1: FREMKOMMELIGHED FOR ALLE

* Indgår allerede som del af budgetnotater udarbejdet af forvaltningen som indspil til Budget 2017

** Estimat over forventet anlægsbudget i evt. budgetnotat. Beløbet omfatter ikke eventuelle alternativer angivet i parentes.

STATUS/DATA: Størsteparten af københavnere vælger cyklen, fordi det er nemt og hurtigt. Med en stigning i cykeltrafikken på 27 % frem mod 2025 øges presset på cykelstierne, og dermed også fremkommeligheden for både hurtige og langsomme cyklister.

VIRKEMIDDEL OG EFFEKT	MULIGT INITIATIV	ØKONOMI**
1. Cykling mod ensretningen på 10-15 gader i 1-2 bydele		
<i>Effekt:</i> Tilladelse til cykling mod ensretningen i udvalgte gader på baggrund af systematisk screening samt eventuelle mindre forbedringer i kryds. <i>Effekt:</i> Reduktion af rejsetid på cykel i form af mere direkte cykelforbindelser i bydelene.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde oplæg til cykling mod ensretningen.	2 mio. kr
2. Måltrettet adfærdspåvirkning af pendlere		
<i>Effekt:</i> Etablering af lokale partnerskaber med henblik på virksomhedsnetværk, information om kombinationsrejser, certificering af cykelvenlige virksomheder samt fremme af deleordninger for elcykler, ladcykler mv. <i>Effekt:</i> Reduktion af rejsetid for pendlere med over 5 km til arbejde.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til måltrettet adfærdspåvirkning af pendlere.	4,5 mio. kr
3. Kapacitetsfremmende indsatser på særligt belastede dele af PLUSnettet		
<i>Effekt:</i> Optimering af krydsudformninger, signaljusteringer samt mindre genveje på baggrund af systematisk screening af nuværende og fremtidig kapacitet på PLUSnettet. <i>Effekt:</i> Reduktion af rejsetid på cykel. <i>Effekt:</i> Kortlægning af samlet effektiviseringspotentiale for optimering af den samlede trafikkapacitet i forbindelse med overflytning til pladsbesparende transportformer.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde oplæg til kapacitetsfremmende indsatser på særligt belastede steder.	5-15 mio. kr
4. Cykelgader		
<i>Effekt:</i> Implementering af 1-3 cykelgader på eksempelvis Krystalgade-Landemærket, Hallandsgade, Dybbølsgade og Elmegade med henblik på øget fremkommelighed og tryghed. <i>Effekt:</i> Screening af vejnettet for relevante cykelgader inklusiv evaluering af eksisterende pilotprojekter med henblik på eventuel yderligere udrulning af cykelgadekonceptet.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til 1-3 cykelgader.	2 mio. kr.
5. Supercykelsti – Ørestadsruten		
<i>Effekt:</i> Etablering af højklasset cykelforbindelse mellem Ørestad Syd og centrum. <i>Effekt:</i> 5 % reduktion i rejsetid; 50 % forøgelse af cykeltrafikken.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde oplæg til Ørestadsruten. (Alternativt Avedøreruten eller Bud-dingeruten)	7,3 mio. kr.

TEMA 1: FREMKOMMELIGHED FOR ALLE

* Indgår allerede som del af budgetnotater udarbejdet af forvaltningen som indspil til Budget 2017

** Estimat over forventet anlægsbudget i evt. budgetnotat. Beløbet omfatter ikke eventuelle alternativer angivet i parentes.

STATUS/DATA: Størsteparten af københavnernes vælger cyklen, fordi det er nemt og hurtigt. Med en stigning i cykeltrafikken på 27 % frem mod 2025 øges presset på cykelstierne, og dermed også fremkommeligheden for både hurtige og langsomme cyklister.

VIRKEMIDDEL OG EFFEKT

MULIGT INITIATIV

ØKONOMI**

6. Optimeringsplan - Torvegadekorridoren

Effekt: Udvidelse af cykelstier samt optimerede omstigningsforhold for buspassagerer.

Effekt: 10-15 % forbedret fremkommelighed for cyklister og gående; 5-10 % forbedret fremkommelighed for busser; 10-15 % reduceret fremkommelighed for biler.

*Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde oplæg til Torvegadekorridoren.
(Alternativt Vesterbrogadekorridoren eller resterende del af Tagensvejkorridoren)

49 mio. kr.

7. Optimeringsplanen - Nørregadekorridoren

Effekt: Realisering af trafikdæmpende tiltag i Vendersgade og Nørregade, inklusiv etablering af cykelsti/bane, etablering af prototype for grøn vej i regi af klimatilpasning, samt fodgængerpromenade.

Effekt: 10-15 % forbedret fremkommelighed for cyklister og 15-25 % for gående.

*Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde oplæg til Nørregadekorridoren.
(Alternativt, se ovenfor)

32 mio. kr.



TEMA 2: SIKKERHED OG TRYGHED

** Estimat over forventet anlægsbudget i evt. budgetnotat. Beløbet omfatter ikke eventuelle alternativer angivet i parentes.

STATUS/DATA: Utryghed er en væsentlig årsag til, at nogle københavnere vælger cyklen fra, og cyklisters andel af alvorligt tilskadekomne er stigende. Mere plads, flere cykelstier og mulighed for at cykle adskilt fra biltrafikken er blandt de faktorer, der nævnes oftest, hvis københavnere skal føle sig mere trygge og sikre på cykel.

VIRKEMIDDEL OG EFFEKT

MULIGT INITIATIV

ØKONOMI**

1. Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisters sikkerhed og tryghed

Effekt: Kortlægning af situationer med særlig risiko for ulykker og utryghed såsom svingende biler, afkortede cykelstier, venstresvingszoner mv.

Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen udarbejde et beslutningsoplæg vedr. det fremtidige investeringsbehov for at øge cyklisternes sikkerhed og tryghed.

0,5 mio. kr

2. Indsatser for Sikre Skoleveje

Effekt: Etablering af tryggere og sikrere forhold for skoleelever på baggrund af systematisk screening af skolevejsforholdene i forbindelse med skolesammenlægninger og nye skoledistrikter.

Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til fortsættelse af Sikre Skoleveje-indsatsen i form af indsatser for sikrere og tryggere skoleveje.

3-10 mio. kr

3. Information og undervisning for nye cyklister

Effekt: Særlige undervisningsforløb målrettet børn i førskole- og skolealderen i samarbejde med skoler og institutioner.
Effekt: Information og vejledning om cykelmuligheder for borgere med bil og kollektiv transport som primært transportmiddel.
Effekt: Cykelkurser målrettet indvandrere fra lande uden cykelkultur samt undervisning i cykelreparation for udsatte unge.
Effekt: Information om cykelregler samt undervisning i at cykle i København til turister og tilflyttere.
Effekt: Kortlægning af samlet effektiviseringspotentiale i forbindelse med omkostningseffektive indsatser for nye cyklister.

Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til information og undervisning for nye cyklister.

4,5 mio. kr

4. Hastighedszoner, dæmpning til 30/40-km

Effekt: Implementering af en til 30/40-km/t hastighedszoner i beboelseskvarterer med henblik på øget sikkerhed og tryghed.
Effekt: Kortlægning af effektiviseringspotentiale for omkostningseffektive indsatser i form af regulering af biltrafikken.

Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til 30/40 km/t hastighedszoner.

6 mio. kr.

5. Tilkøb til opgradering af PLUSnet-standard i forbindelse med helhedsgenopretning

Effekt: Etablering af cykelstier og/eller udvidelse af cykelstier med henblik på opgradering til PLUSnet-standard eller opgradering af meget smalle, eksisterende cykelstier.
Effekt: Beparelser samt mindskede gener ved gravearbejde som følge af samtænkning af anlægsprojekter.
Effekt: Kortlægning af samlet effektiviseringspotentiale på baggrund af samtænkning af cykelindsats med øvrige parallelle indsatser.

Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til tilkøb til genopretningsindsatsen i form af opgradering af cykelforhold på PLUSnet-strækninger hvor der i dag ikke er PLUSnet-standard.

7-20 mio. kr.

TEMA 2: SIKKERHED OG TRYGHED

** Estimat over forventet anlægsbudget i evt. budgetnotat. Beløbet omfatter ikke eventuelle alternativer angivet i parentes.

STATUS/DATA: Utryghed er en væsentlig årsag til, at nogle københavnere vælger cyklen fra, og cyklisters andel af alvorligt tilskadekomne er stigende. Mere plads, flere cykelstier og mulighed for at cykle adskilt fra biltrafikken er blandt de faktorer, der nævnes oftest, hvis københavnere skal føle sig mere trygge og sikre på cykel.

VIRKEMIDDEL OG EFFEKT	MULIGT INITIATIV	ØKONOMI**
6. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet		
<i>Effekt:</i> Opsætning af 200-250 skilte på det eksisterende Grønne Cykelrutenet med henblik på øget brug af cykelruterne <i>Effekt:</i> Stigning i antal cyklister på det grønne cykelrutenet samt aflastning af befærdede korridorer på PLUSnettet	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til skiltning af det Grønne Cykelrutenet.	4,5 mio. kr.
7. Bredgade		
<i>Effekt:</i> Udvidelse af cykelstier. <i>Effekt:</i> Forventet stigning i tryghed på op til 20 % samt stigning i cykeltrafik på 10-15 %.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til bredere cykelstier på Bredgade. (Alternativt Gothersgade, Østerbrogade eller Havnegade/Børsgade)	7,8 mio. kr.
8. Cykelsti på Vesterfælledvej		
<i>Effekt:</i> Etablering af cykelsti. <i>Effekt:</i> Op til 15-20 % flere cyklister.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til cykelsti på Vesterfælledvej. (Alternativt Vejlands Allé, Bernstorffsgade eller Vester Søgade)	5 mio. kr.
9. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links		
<i>Effekt:</i> Etablering af cykelbro ved Danshøj Station i forbindelse med Danshøjstruten samt øvrige punktforbedringer på det grønne cykelrutenet med henblik på styrket sammenhæng på tværs af det eksisterende net. <i>Effekt:</i> Op til 15-20 % flere cyklister på de Grønne Cykelruter.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til udbedring af missing links på det grønne cykelrutenet. (Alternativt Utterslevruten, Valbyruten, Vigerslevruten eller Amager-ruten)	10 mio. kr.
10. Grønne Cykelruter - Carlsberg-ruten		
<i>Effekt:</i> Etablering af Grøn Cykelrute så nyetableret rute i Ny Carlsberg forbindes med Valbyruten og Danshøjstruten. <i>Effekt:</i> Op til 20 % flere cyklister på Carlsberg-ruten.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til Carlsberg-ruten. (Alternativt Grøndalsruten eller Kastrup Fort Ruten)	25 mio. kr.
11. Grønne Cykelruter - Havneringruten		
<i>Effekt:</i> Etablering af fast belægning på Grøn Cykelrute fra og med Nokken til Ved Slusen samt stibro over Havneviggen. <i>Effekt:</i> op til 15 % flere cyklister på Havneringruten mellem Slusen og Nokken.	Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til fast belægning på Havneringruten samt stibro over Havneviggen. (Alternativt stibro fra Teghlolmen til Amager Fælled)	16 mio. kr.

TEMA 3: CYKELPARKERING

* Indgår allerede som del af budgetnotater udarbejdet af forvaltningen som indspil til Budget 2017

** Estimat over forventet anlægsbudget i evt. budgetnotat. Beløbet omfatter ikke eventuelle alternativer angivet i parentes.

STATUS/DATA: Kun 33 % af københavnere er tilfredse med cykelparkeringen generelt i byen. Særligt ved stationer og butikker er tilfredsheden markant lavere (hhv. 25 % og 26 %) end ved boligen eller arbejdspladsen (hhv 79 % og 70 %).

VIRKEMIDDEL OG EFFEKT

MULIGT INITIATIV

ØKONOMI**

1. Intensiveret bydækkende oprydning i cykelparkering

Effekt: Opskalering af bemanding, lokaler og materiel til indsamling af efterladte cykler.

Effekt: Frigjort kapacitet i eksisterende cykelstativer på op til 15 % som følge af intensiveret oprydning af efterladte cykler.

Effekt: Øget tilfredshed med cykelparkering samt bedre fremkommelighed ved stationer og indkøb som følge af intensiveret oprydning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler.

*Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til intensiveret bydækkende cykeloprydning.

2,9 mio. kr

2. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering

Effekt: Konsistent og opsøgende dialog med relevante strategiske partnere med henblik på medfinansiering og samarbejde om nye cykelparkeringsløsninger.

Effekt: Udrulning af 2-4 områdeparkeringer ved særligt belastede steder med henblik på udvikling af nye cykelparkeringsløsninger eksempelvis ved Israels Plads, Magasin, Amager Centeret mv.

Effekt: Udvikling af nye typer af cykelparkeringsløsninger, herunder begrønnet cykelparkering med integreret skybrudsløsning, midlertidige stativer samt cykelparkering ved nybyggeri.

Effekt: Kortlægning af effektiviseringspotentiale i forbindelse med partnerskaber og muligheder for ekstern medfinansiering.

*Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til intensiveret dialog/partnerskaber om nye cykelparkeringsløsninger.

3,1 mio. kr

3. Cykelparkeringsanlæg i konstruktion ved vigtige adgangspunkter til Indre By (foranalyse)

Effekt: Kortlægning af investeringspotentiale i forbindelse med automatiske cykelparkeringsløsninger, omkostninger til anlæg og drift af cykelkældre, samfundsøkonomisk værdisætning samt bemanding af ikke-automatiske anlæg.

Effekt: Kvalificeret beslutningsgrundlag i forbindelse med videre investeringer samt styrket forhandlingsposition overfor eksterne aktører med henblik på medfinansiering.

*Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion ved vigtige adgangspunkter til Indre By.

1 mio. kr

4. Pulje til at imødekomme lokale ønsker til cykelparkering, der tilgodeser byens behov

Effekt: Etablering af cirka 500 cykelparkerings-pladser ved kommunale bygninger samt ved boliger, arbejdspladser, institutioner mv.

Effekt: Øget tilfredshed som følge af øget kapacitet på steder med stor lokal efterspørgsel.

*Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til pulje til at imødekomme lokale ønsker til cykelparkering.

4 mio. kr.

TEMA 3: CYKELPARKERING

* Indgår allerede som del af budgetnotater udarbejdet af forvaltningen som indspil til Budget 2017

** Estimat over forventet anlægsbudget i evt. budgetnotat. Beløbet omfatter ikke eventuelle alternativer angivet i parentes.

STATUS/DATA: Kun 33 % af københavnernes er tilfredse med cykelparkeringen generelt i byen. Særligt ved stationer og butikker er tilfredsheden markant lavere (hhv. 25 % og 26 %) end ved boligen eller arbejdspladsen (hhv. 79 % og 70 %).

VIRKEMIDDEL OG EFFEKT

MULIGT INITIATIV

ØKONOMI**

5. Hovedbanegården, cykelparkering ved Reventlowsgade

Effekt: Bedre adgangsmuligheder ift. kombinationsrejser samt øget tilfredshed med cykelparkering. Der vil med ændringerne i Reventlowsgade kunne etableres 150-200 cykelparkeringspladser.

Effekt: Forpligtigende partnerskab med DSB om videre undersøgelser af mulighederne i Bernstorffsgade, over Banegraven og ved rampen i Reventlowsgade.

*Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til cykelparkering ved Hovedbanegården i Reventlowsgade.

17,9 mio. kr.

6. Cykelparkering på Valby Station

Effekt: Øget tilfredshed med cykelparkering ved stationen som følge af 300-400 ekstra cykelparkeringspladser.

Effekt: Styrket samarbejde med DSB med henblik på medfinansiering af cykelparkering ved øvrige S- og fjerntogsstationer.

*Teknik- og Miljøudvalget beder forvaltningen om frem mod Budget 2017 at udarbejde et oplæg til 300-400 cykelparkeringspladser ved Valby Station.
(Alternativt Østerport Station, Vestamager Station eller Nordhavn Station)

10 mio. kr.



DATA

I det følgende opsummeres centrale data for cykelområdet baseret på Cykelregnskabet, der udkommer hvert andet år, senest i 2015 med data fra 2014. Enkelte data er opdateret for 2015. Fremstillingen er relateret til de politiske målsætninger samt til de foreslåede initiativer i "Sammenfatning og anbefaling".

STATUS FOR POLITISKE MÅLSÆTNINGER

Københavns Kommunes cykelindsats er forankret i en række politisk vedtagne målsætninger i henholdsvis Kommuneplan 2015, Fællesskab København, KBH 2025 Klimaplan og Københavns Cykelstrategi 2011-2025. Udover de overordnede mål for transportmiddelfordeling med fokus på overflytning af ture primært fra bil til cykel, kollektiv trafik og gang, er der desuden vedtaget en række mere detaljerede mål for cykelområdet. De politisk vedtagne målsætninger fremgår af figur 2.

Figur 3 viser status på de politiske målsætninger relateret til cykelindsatsen. I forhold til de politiske målsætninger er der særlige udfordringer i forhold til tre områder: opgradering af eksisterende cykelstier til PLUSnet bredde, reduktion i antal alvorligt tilskadekomne cyklister samt tilfredshed med cykelparkering. Overordnet kan siges, at:

- Opgraderingen til PLUSnet bredde udfordres af, at der er en begrænset plads til rådighed, og konkrete anlægsprojekter ofte resulterer i et kompromis om, hvilke funktioner der skal prioriteres i et givent byrum (fx bilparkering, træer, bus- og bilfremkommelighed). Der er desuden pt. manglende systematisk viden om samspillet mellem cykelstibredde, kryds og signalprioritering, og med de stigende mængder cykeltrafik understreges behovet for mere systematisk at kortlægge det nuværende og fremtidige kapacitetsbehov for cykelstinet, herunder de vigtigste flaskehalse ift. cykelstibredde, kryds og signalprioritering.
- Antallet af alvorligt tilskadekomne reduceres kun langsomt, hvilket kan hænge sammen med det øgede antal cyklister og antal kørte kilometer. Den relative risiko for, at den enkelte cyklist kommer til skade i trafikken, er til sammenligning forbedret med over 60 % de seneste ti år. Dog er cyklisters andel af det samlede antal alvorlige ulykker stigende, hvorfor en fortsat trafiksikkerhedsindsats er relevant.
- I forhold til cykelparkering er det særligt forholdene ved stationer og indkøbsområder, der trækker tilfredsheden ned. Her er der et stort efterslæb i kapaciteten med dårlig fremkommelighed og rodede byrum til følge, særligt i tæt bebyggede områder med begrænset plads til rådighed.

KOMMUNEPLAN 2015

- 1/3 af alle ture på cykel, 1/3 med kollektiv trafik, maksimum 1/3 i bil

FÆLLESSKAB KØBENHAVN

- 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel
- 75 % af alle ture i København foregår til fods, på cykel eller med kollektiv trafik
- 70 % af københavnere er tilfredse med mulighederne for cykelparkering

KPH 2025 KLIMAPLAN

- 75 % af alle ture i København foregår til fods, på cykel eller med kollektiv trafik

KØBENHAVN CYKELSTRATEGI 2011-2025

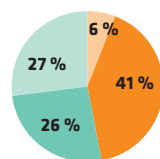
- 50 % af alle ture til arbejde og uddannelse i København foregår på cykel
- 80 % af PLUS-nettet har tre baner
- Cyklisternes rejsetid er reduceret med 15 %
- 90 % af de københavnske cyklister føler sig trygge i trafikken
- Antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister er reduceret med 70 %
- 80 % af cyklisterne oplever cykelstierne som godt vedligeholdte
- 80 % af københavnere synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt

Figur 2. Overblik over politisk vedtagne målsætninger relateret til cykelindsatsen

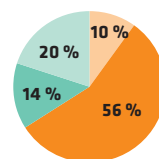
OMFANG AF CYKELTRAFIKKEN

I 2015 udgjorde cykler 41 % af alle ture til arbejde og uddannelse, hvilket er et fald i forhold til 2014, hvor andelen var 45 %, og det samme som i 2013 (41 %). Før det havde andelen ligget stabilt på 35-37 % de seneste 10 år. Tallet stammer fra DTU's transportvaneundersøgelse, og de seneste års udsving kan dels tilskrives udsving i vejrforhold, særligt i vinterhalvåret, dels op til 3-4 procentpoints generel statistisk usikkerhed som følge af målemetoden. Ses på cykelandelen af alle ture ligger fordelingen dog mere stabilt, og her er kun sket et fald på et procentpoint fra 30 til 29 % fra 2014 til 2015, jf. figur 4-7.

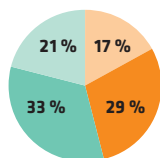
Uagtet udsvingene i transportmiddelfordelingen af ture er trafikarbejdet på cykel støt stigende og er i 2015 steget til 1,36 mio. km. per hverdagsdøgn, hvilket er det højeste tal registreret siden 1989. Cykeltrafikken ind og ud af Indre By gennem det såkaldte "søsnit" er ligeledes steget til 230.620 talte ture, som er det højeste antal siden 1970.



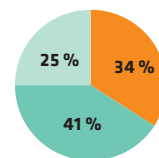
Figur 4. Ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune



Figur 5. Københavnernes ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune

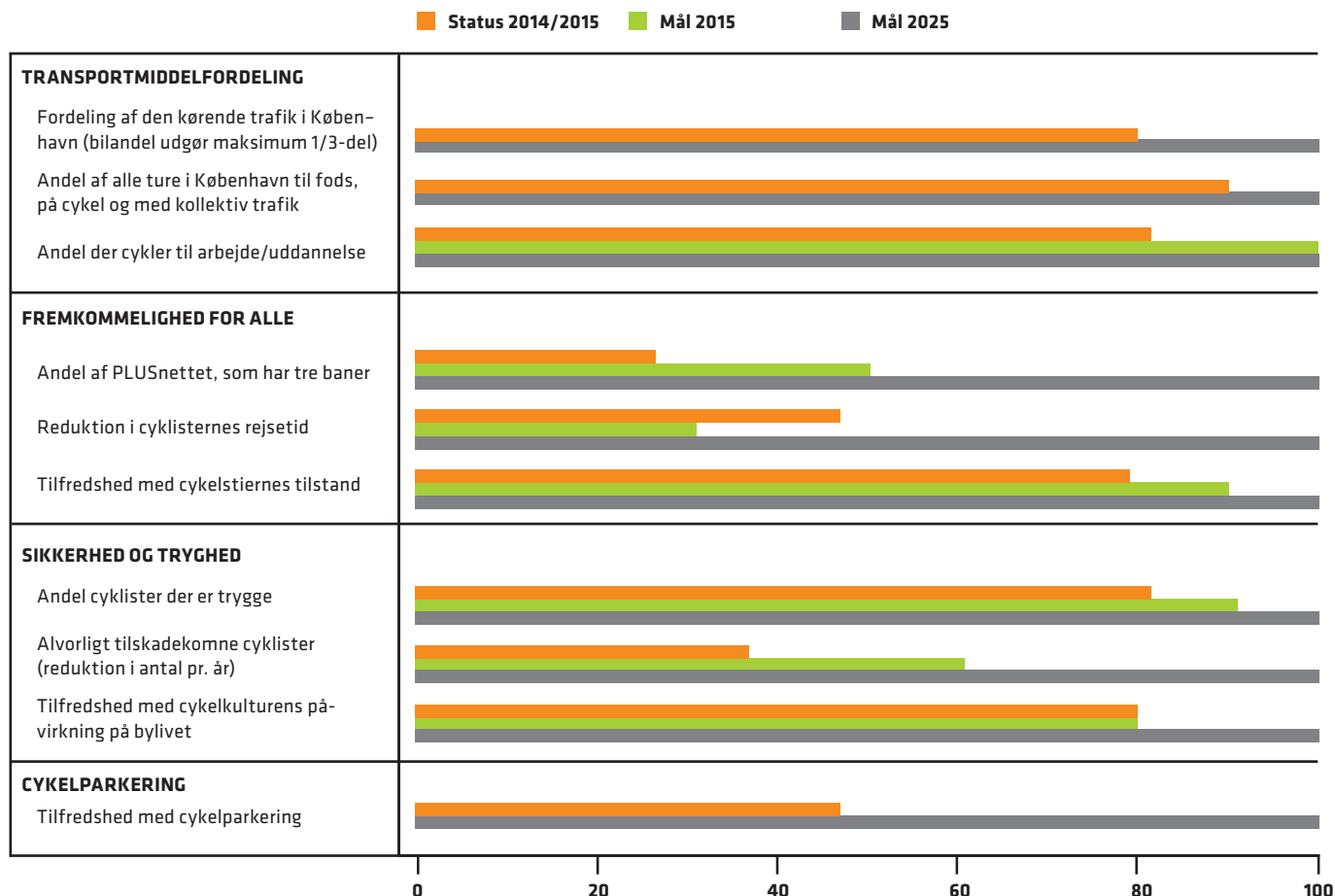


Figur 6. Alle ture med start og/eller stop i Københavns Kommune



Figur 7. Alle ture med start og/eller stop i Københavns Kommune, gang undtaget

■ Cykel ■ Off. transport ■ Bil ■ Gang



Figur 3. Status for politisk vedtagne mål på cykelområdet i Kommuneplan 2015, Fællesskab København 2016-2025 og Cykelstrategi 2011-2025, hvor målene for 2025 = indeks 100.

Københavnerne ejer i dag ca. 678.000 cykler i København, hvilket er 6,6 gange mere end antallet af personbiler, se figur 8, og det antages, at fire ud af fem københavnere ejer mindst én cykel. 53 % af københavnere angiver cyklen som deres primære transportmiddel, og 63 % benytter cyklen næsten hver dag, og 76 % mindst et par gange om ugen.

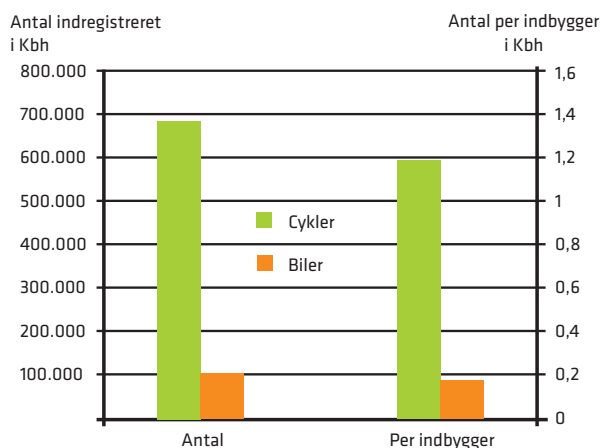
Effekt af seneste års investeringer

Københavns Kommune har de sidste 10 år investeret i alt 1,023 mia. kr. i anlægstiltag inden for cykelområdet, gennemsnitligt cirka 100 mio. kr. årligt. Dertil kommer støtte fra statslige puljer fra 2009-2015 svarende til i alt 131 mio. kr., gennemsnitligt 18,7 mio. kr. årligt, se figur 9.

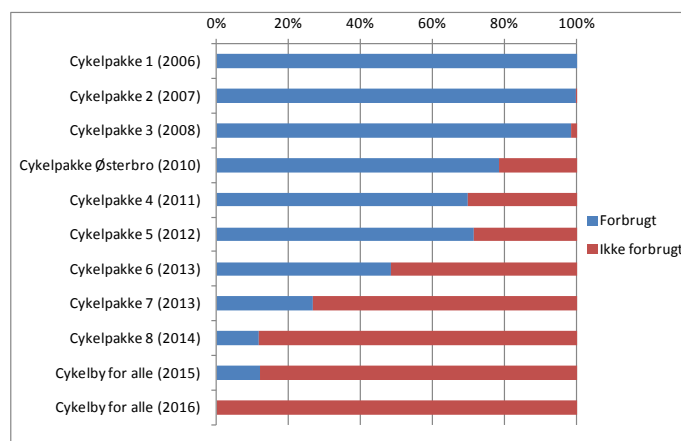
Investeringerne er primært sket i form af såkaldte "Cykel-pakker" fra 2006-2016, der hver især har indeholdt en lang række forskelligartede tiltag til forbedring af cykelforholdene, som tilsammen har sikret en helhedsorienteret cykelindsats med fokus på hele cykeloplevelsen fra turens start til slut. Desuden er der afsat midler til enkeltstående større

projekter med relevans ikke kun for cyklister, men også for eksempel for gående. Som eksempel kan nævnes strøgga-deprojekter som Nørrebrogade og Istedgade, samt cykel- og gangbroer som Åbuen, Bryggebroen og Cykelslangen. Endelig er der sket løbende forbedringer i regi af forvaltningens øvrige anlægsprojekter, hvor cykelforholdene i varierende omfang er søgt bedret.

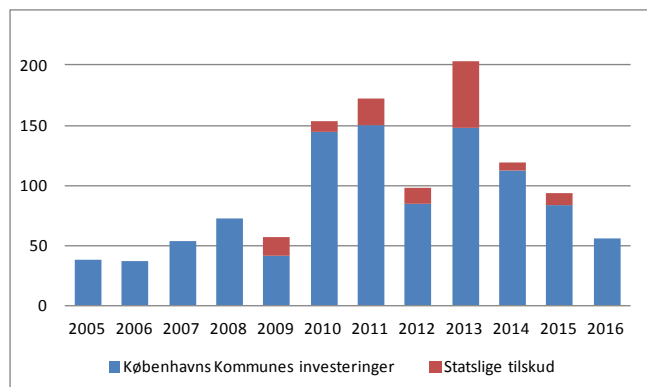
Af midlerne afsat i de foregående cykelpakker estimeres det, at cirka 55 % af de afsatte midler på nuværende tidspunkt er forbrugt, se figur 10. De ti cykelpakker indeholder til sammen 160 projekter af varierende størrelse og kompleksitet. Alene i perioden 2011-2015 har Københavns Kommune anlagt 65 cykelprojekter, hvoraf størsteparten er bevilget som del af en cykelpakke. Derudover er der i samme periode i cykelpakkerne bevilget omkring 440 mio. kr. til 77 anlægsprojekter, der er eller bliver eksekveret frem til 2020. En oversigt over gennemførte og igangværende anlægsprojekter 2011-2015 kan findes i bilag B.



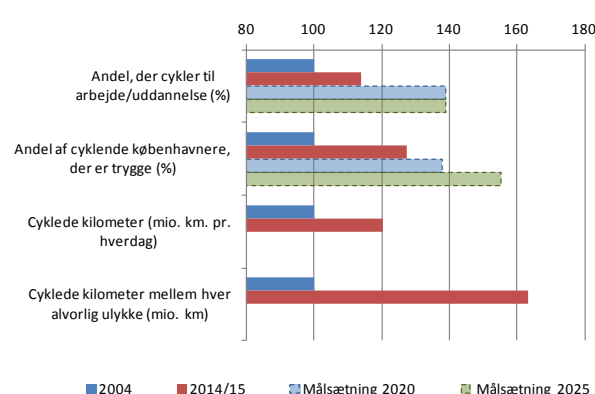
Figur 8. Cykel- og personbil-ejerskab, Københavns Kommune 2014



Figur 10. Forbrug ifm. anlæg af projekter vedtaget som del af cykelpakker i årene 2006-2016 med konsekvens for det efterfølgende års budget, % af samlet beløb

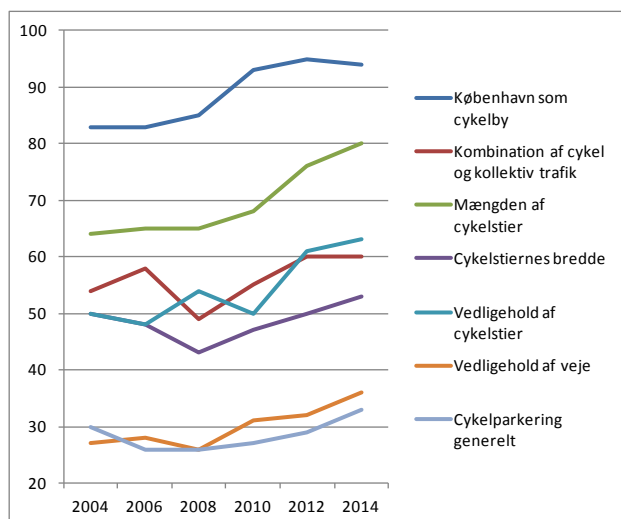


Figur 9. Kommunale og statslige investeringer i cykelanlæg i København 2005-2016, mio. kr. Private donationer indgår ikke i figuren. Udgifter til renovering og genopretning af cykelstier fremgår af figur 15

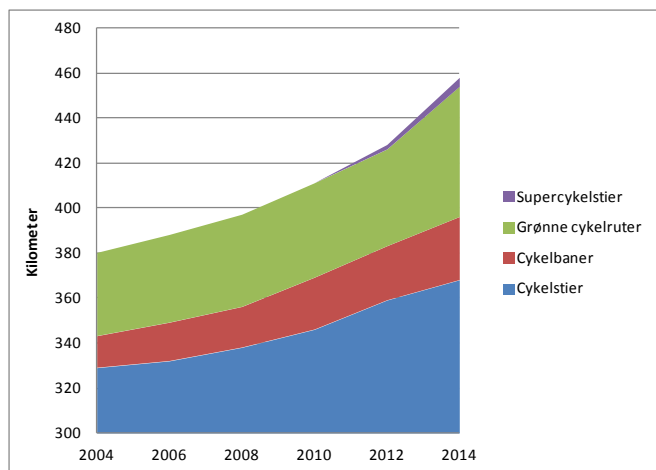


Figur 11. Udvikling 2004-2014/15 i forhold til udvalgte parametre, hvor 2004= indeks 100

Netop den bredspektrede indsats vurderes at have medvirket til en tydelig positiv effekt af de seneste ti års investeringer. Der er således sket en tydeligt positiv udvikling i cykeltrafikken fra 2004 til 2014/15, både hvad angår cykelandelen, cykeltrafkarbejdet, cyklisternes tryghed og den relative sikkerhed for cyklister, der er steget med henholdsvis 14 %, 20 %, 28 % og 63 %, jf. figur 11. Også cyklende københavnernes tilfredshed med cykelforholdene er steget på alle områder siden 2004, mest markant med den overordnede tilfredshed, der er steget fra 83 % i 2004 til 94 % i 2014, jf. figur 12.



Figur 12. Udviklingen i københavnernes tilfredshed med forskellige forhold fra 2004-2014, procentdel tilfredse af cyklende københavnere (Cykelregnskab 2014)



Figur 13. Udbygning af cykelnettet 2004-2014, Cykelregnskab 2014

GENNEMFØRTE INITIATIVER

Udbygning af cykelnettet

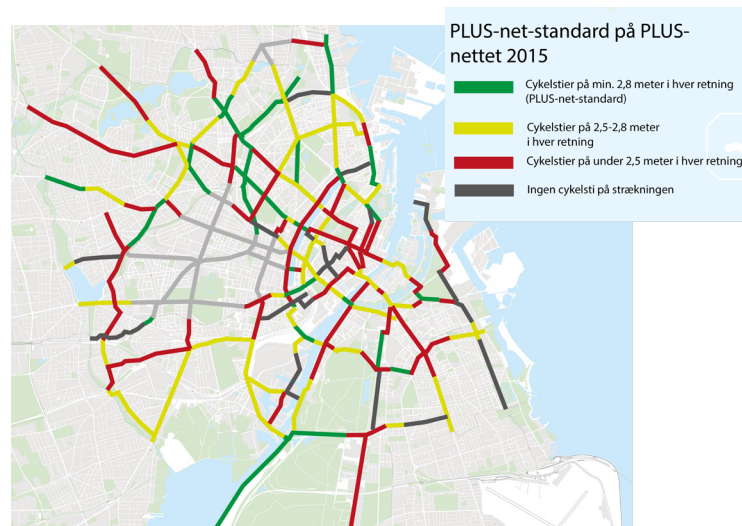
Takket være de seneste års målrettede investeringer er det sammenhængende net af cykelinfrastruktur løbende blevet udbygget. Således er der fra 2004-2014 anlagt henholdsvis 39 km cykelstier, 14 km cykelbaner, 21 km grønne cykelruter og 38,5 km regionale supercykelstier, jf. figur 13.

PLUSnettet er det centrale cykelnet vedtaget i Cykelstrategien 2011-2025, med særligt høje krav til vedligehold, fremkommelighed og standardbredde på 2,8-3 meter. I 2015 havde 19 % af PLUSnettet PLUSnet-bredde, hvor det vedtagne mål var 40 %, svarende til en difference på 21 procentpoint eller 55 km, jf. figur 14. Af de seneste par års anlægsprojekter har 62 % af cykelstiudvidelserne levet op til PLUSnet-standard grundet kompromiser i forhold til bilparkering og andre formål.

Der er samlet set 372 km cykelsti i København. I 2005 vedtog Borgerrepræsentationen Cykelstiprioriteringsplanen 2006-2016, hvori der indgår 63 km cykelsti, hvor over 70 % i dag er realiseret og/eller finansieret. I 2016 udarbejdes en ny cykelstiplan 2017-2025, hvori det tilbageværende investeringsbehov vil blive kvalificeret.

Det Grønne Cykelrutenet indgår i Kommuneplan 2015 og er halvvæjs realiseret med 58 km anlagt og 6 km finansieret. Yderligere 51 km er planlagt og vurderes at koste 700 mio. kr. at realisere. Af de 28 regionale Supercykelstier er to anlagt i København, syv er finansieret og yderligere tolv planlagte ruter berører Københavns Kommune.

Endelig har Teknik- og Miljøudvalget i 2015 godkendt Optimeringsplanen KBH Cykelby 2025, som indeholder ideoplæg til optimering af seks centrale korridorer for cykeltrafikken. Heraf er der bevilliget midler i Budget 2016 til realisering af den midterste del af Tagensvejkorridoren.



Figur 14. PLUSnet-standard på PLUSnettet 2015

ITS og signaloptimering

Der blev i 2014 bevilget midler til første del af ITS-programmet, som omfatter realisering af Vesterbrogade, Torvegade og Øster Farimagsgade i 2016-2017. Desuden testes nye ITS-løsninger såsom dynamisk belysning og dynamiske tavler for cyklist, og den digitale ruteplaner i bike CPH videreudvikles løbende.

Øvrige forbedringer af cykelnettet

Cykelinfrastrukturen er også blevet forbedret med strøgadeprojekter på Nørrebrogade og Istedgade samt med etablering af to cykelgader på Vestergade og Gammel Jernbanevej. Der er etableret cykelgenveje i København i form af cykel- og gangbroer og tunneller, fx Åbuen, Bryggebroen og Cykelslangen. Projekter, hvor det gøres lovligt at cykle mod ensretningen (fx Gothersgade og Bremerholmlinjen), sparer også cyklisterne for store omveje. Der er pt. 40-50 km ensrettet vejstrækning, hvor det vil være relevant at tillade cykling mod ensretningen. Endelig er der etableret forsøg med blandt andet højresving for rødt, overhalingsbaner og vejvisningskiltning for cykeltrafik i centrale dele af byen.

Sikre Skoleveje

Fra 2009 til 2013 blev bevilget 50 mio. kr. til Sikre Skolevejsprogrammet både i form af fysiske anlæg på 87 skoler og institutioner og i form af kampagner som "Minikøbenhavn - går, står og cykler" med deltagelse af i alt 5.500 børn. Sikre Skolevejsprogrammet udløb med udgangen af 2013, men i Budget 2015 blev der bevilget 8 mio. kr. til fysiske tiltag og 2 mio. kr. til kampagner.

Adfærdspåvirkning og mobility management

I 2011-2012 og i 2015-2016 har forvaltningen afholdt kampagner med fokus på hensynsfuld cyklistadfærd i trafikken, indsatser målrettet færre korte bilture, indsatser for at få flere indvandrere op på cyklen og samarbejder med virksomheder om mobility management. Det igangværende projekt "Havneringen" har fokus på etablering og markedsføring af en rekreativ cykel- og gangrute langs havnen.



By- og pendlercykler

Brugen af by- og pendlercykelsystemet forventes at stige i løbet af 2016 efter målrettet markedsføring samt fuld udrulning af systemets samtlige 1.860 cykler fordelt på i alt 105 stationer.

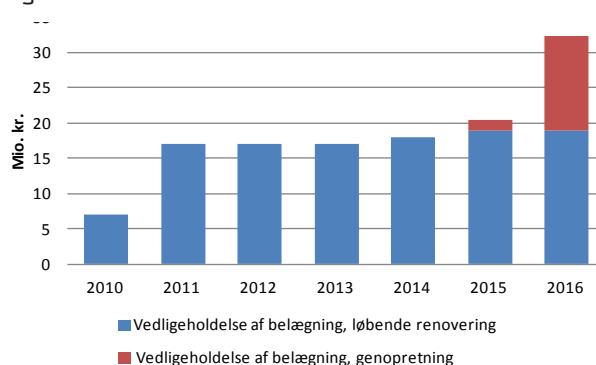
Cykelparkering

Københavnernes anslås at eje cirka 678.000 cykler, men der er kun 73.900 cykelstativer på offentlig plads og vej til rådighed (pt. kendes ikke antal private cykelparkeringspladser). Tilfredsheden med cykelparkering er på 33 %, hvilket er den laveste blandt alle målte tilfredsheds punkter for cykelområdet. I Budget 2013 og 2014 blev der afsat i alt 12,5 mio. kr. til etablering af 5-6.000 cykelparkeringspladser i København. I 2013-15 er der etableret godt 2.500 cykelparkeringspladser, og de resterende pladser forventes etableret i løbet af 2016. Bilag A, Cykelparkering 2016 giver et mere detaljeret overblik over igangsatte initiativer og data ift. cykelparkering.

I 2015 opstartede projektet "KBH Cykelhåndtering", som skal sikre en bedre håndtering af efterladte cykler for at frigøre kapacitet og øge genfinding og genanvendelse. I 2015 igangsatte forvaltningen desuden et innovationsforløb om cykelparkering med Københavns Kommunes Innovationshus. Det har resulteret i et idekatalog til fremtidige løsninger samt opstart af et områdepartnerskab mellem Københavns Kommune og en række private lokale aktører ved Israels Plads/Nørreport for at teste nogle nye cykelparkeringsløsninger.

Sikker drift

God fremkommelighed og tryghed for cyklisterne kræver, at cykelstierne altid er i god stand. Der er tre hovedindsatser: 1) vedligeholdelse af belægningen (genopretning og løbende renovering), 2) løbende renholdelse samt 3) vinterrenholdelse. Der er de seneste 10 år gennemsnitligt brugt 7,5-10 mio. kr. til saltning og rydning af sne på cykelstier. Forbruget til løbende renholdelse af cykelstier kan ikke opgøres, da renholdelsen ikke opdeles på kørebane, cykelsti og fortov. Budgettet til løbende renovering og genopretning fremgår af figur 15.



Figur 15. Udgifter til løbende renovering og genopretning af cykelstier 2010-2016

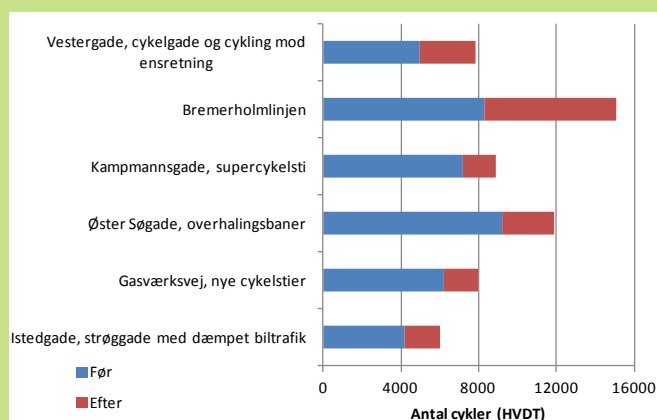
EFFEKT AF GENNEMFØRTE CYKELPROJEKTER

En række af de gennemførte cykelprojekter er evalueret i forhold til antal cyklister, fremkommelighed og tryghed.

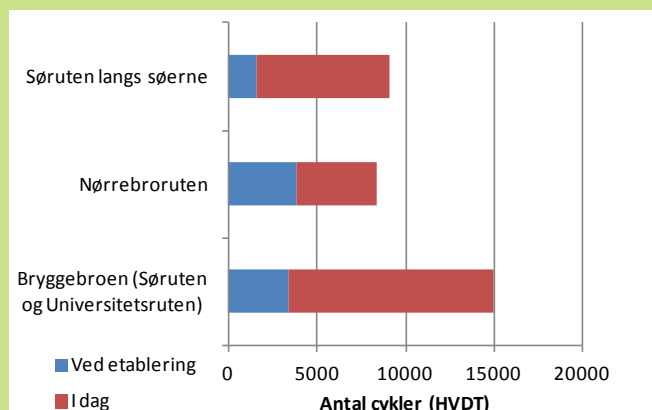
Effekt på antal cyklister

Når der etableres cykelstier i København, forøges cykeltrafikken med 10-20 % - nogle steder helt op til en fordobling, se eksempler i figur 16-17, og biltrafikken reduceres lokalt med 9-10 % på de veje, hvor stierne anlægges.

På de grønne cykelruter opleves en særlig stor stigning, da det ofte er en helt ny rute et sted, hvor der før ikke kørte cykler eller kun i begrænset omfang, se figur 17. En stor del af disse cyklister er flyttet fra nærliggende, eksisterende veje, cykelstier og broer. Ved Sørutens etablering blev det anslået, at 15-20 % af stigningen i antallet af cyklister kunne tilskrives nye cyklister, mens de øvrige var flyttet dertil fra andre veje.



Figur 16. Stigning i antal cyklister som følge af forskellige cykelprojekter



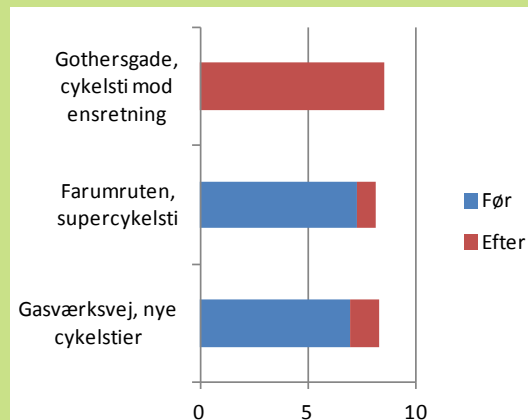
Figur 17. Stigning i antal cyklister som følge af tre Grønne Cykelruter

Effekt på fremkommelighed

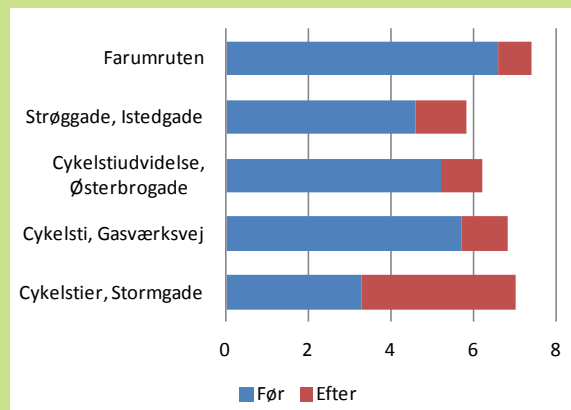
Der er forskel på, hvilken effekt de forskellige cykelprojekter har på fremkommeligheden, se figur 18. Især genveje, som fx cykling mod ensretningen, har en meget stor effekt på fremkommeligheden, da det typisk ikke har været muligt at cykle på strækningen før. I Nørre Kvarter er det i gennemsnit omkring 20 % af cyklisterne, der kører mod ensretningen. Også grønne bølger for cyklister øger fremkommeligheden i form af mindsket rejsetid. Nogle projekter, som fx ombygningen af Istedgade, kan have en negativ effekt på cyklisters fremkommelighed, men til gengæld øge deres tryghed markant.

Effekt på tryghed

Der er stor forskel på de enkelte projekters effekt på tryghed og sikkerhed, men generelle erfaringer er, at de gennemførte tiltag øger trygheden med 15-20 procentpoint og enkelte projekter kan tilmed fordoble trygheden, se figur 19.



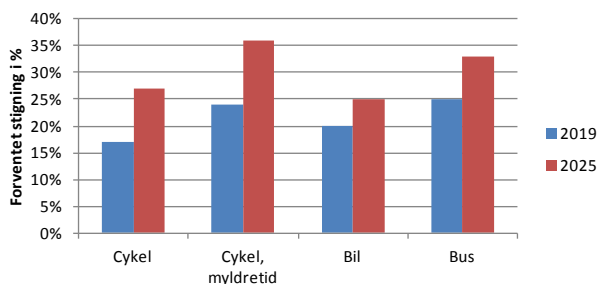
Figur 18. Cykelprojekters effekt på fremkommelighed på baggrund af før- og eftermålinger af cyklisters fremkommelighed på en skala fra 1-10. Der findes ikke en førmåling af Gothersgade, da det ikke var tilladt at cykle "mod strømmen"



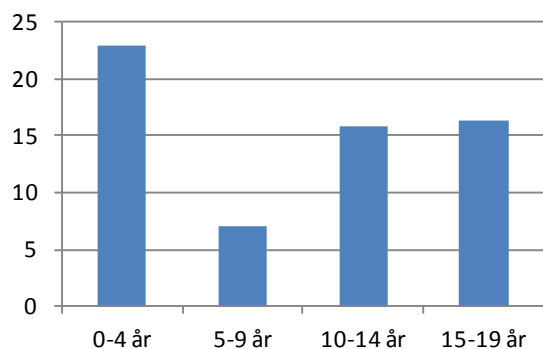
Figur 19. Cykelprojekters effekt på tryghed på baggrund af før- og eftermålinger af cyklisters tryghed på en skala fra 1-10

FORVENTET TRAFIKAL VÆKST

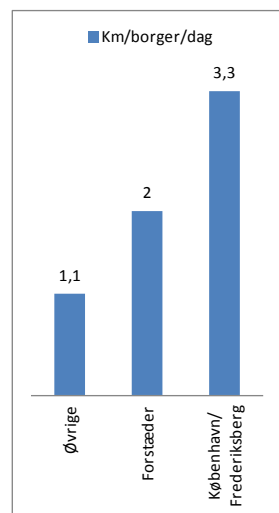
Som følge af den estimerede befolkningsvækst på 25 % de næste 10 år, forventes trafikken at stige tilsvarende. For cykeltrafikken svarer dette til en stigning på 27 %, men eftersom der forudsættes en næsten tilsvarende stigning for øvrige transportformer, vil disse stigninger ikke i sig selv medvirke til en omfordeling af tur-andele, se figur 20.



Figur 20. Forventet stigning i trafik i hhv. 2019 og 2025, %-stigning. Kilde: OTM-modelberegning, TetraPlan for Københavns Kommune 2015



Figur 21. forventet procentuel stigning i antal børn og unge 2016-2025 (Stigning i procentpoint)



Figur 22. Cykeltrafikarbejde per borger per dag på baggrund af rapporten (Region Hovedstaden 2015)

Hvis de politisk vedtagne mål om transportmiddelfordeling skal nås, vil det svare til en nulvækst i biltrafikken frem mod 2025. Med andre ord skal gang, cykel og kollektiv trafik opsuge den samlede trafikale vækst som følge af den demografiske udvikling.

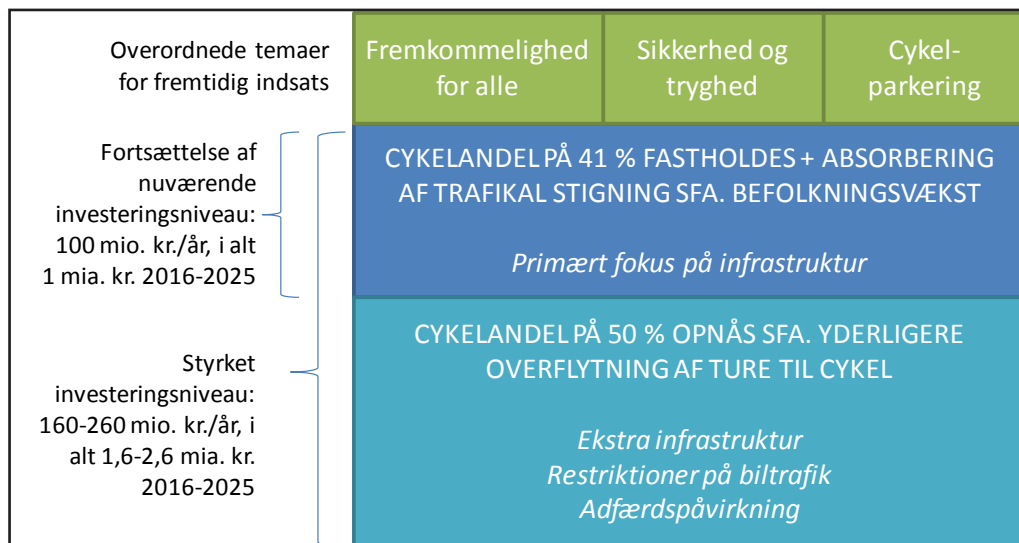
Målgrupper og demografi

Befolkningssammensætningen har stor betydning for, hvilke typer af indsatser, der kan få flere til at cykle. Følgende skal derfor ses som forudsætning for de foreslåede initiativer i afsnittet "Sammenfatning og anbefalinger" samt "Tema 1-3".

En betydelig del af den forventede befolkningsvækst vil ske som følge af en demografisk udvikling med flere børn og unge, se figur 21. Der vil derfor være et særligt potentiale i at sikre, at de fremtidige generationer af skolebørn og unge tilbydes attraktive cykelvilkår, så cyklen er et oplagt valg, også når de bliver ældre.

Indvandrere udgør i dag 17 % af Københavns befolkning, heraf 10 % fra ikke-vestlige kulturer hvor der ikke er tradition for at cykle. Selvom der ikke foreligger specifikke tal for cykelandelen i disse målgrupper, antages det, at der er et betydeligt overflytningspotentiale her.

Ikke alle ture i København foretages af københavnernes selv, og særligt ture i bil og med kollektiv transport til/fra København foretages af borgere fra omegnskommunerne. Til sammenligning cykler indbyggere i København og Frederiksberg gennemsnitligt tre gange mere end indbyggere i yderkommunerne i Region Hovedstaden, se figur 22.



Figur 23. Nuværende og styrket investeringsniveau og indsatstyper

Potentiale for overflytning og fastholdelse

Erfaringen fra de sidste 10 år i København er, at der er blevet investeret ca. 100 mio. kr. pr. år til forbedring af cykelforholdene. I forhold til de fremtidige investeringer frem mod 2025 er det forvaltningens vurdering, at hvis Københavns Kommune fortsætter det nuværende investeringsniveau på cykelområdet (gennemsnitligt 100 mio. kr. pr. år, dvs. 1 mia. kr. i alt fra 2016-2025) vil den nuværende cykelandel på 41 % kunne fastholdes. Dette indbefatter

fastholdelse af de nuværende cyklister samt absorbering af tilsvarende andel af de nye ture (27 % stigning) som følge af befolkningstilvæksten. Ønskes det at nå målet om yderligere overflytning af ture med henblik på at sikre 50 % cykelandel i 2025, vil det sandsynligvis kræve yderligere investeringer i infrastruktur samt opskalering af supplerende tiltag såsom adfærdspåvirkning og restriktioner for biltrafikken, se figur 23.

ERFARINGER FRA IND- OG UDLAND

Det har igennem de senere år været et mål for København at være og forblive 'Verdens bedste cykelby', både i Miljømetropolen 2007-2015, Fællesskab København 2025 og Cykelstrategien 2011-2025. Målet er ikke kvantificeret i forhold til andre cykelbyer, og valide sammenlignelige data er generelt sparsomme. Dog udnævnte det uafhængige konsulentbureau Copenhagenize i 2015 København til verdens mest cykelvenlige by, efter i en årrække at have placeret København efter Amsterdam. Københavns førerposition på cykelområdet giver sig blandt andet udslag i, at forvaltningen gennemsnitligt modtager cirka 60 internationale delegationer årligt med specifik interesse i Københavns know-how på cykelområdet, herunder en serie af masterclasses med beslutningstagere og eksperter fra blandt andet USA og Latinamerika.

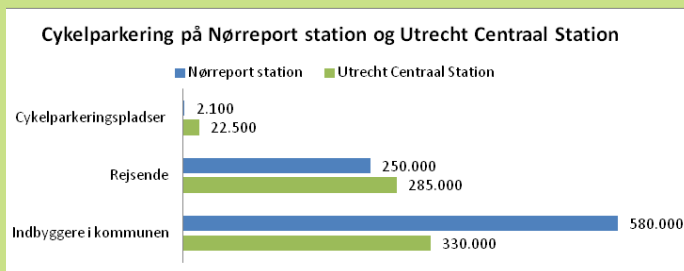
Selvom København klart ligger i førerfeltet hvad angår omfang af cykeltrafik og kvalitet i cykelinfrastruktur, er der områder, hvor vi kan lære af andre byer og lande. Dette gælder særligt cykelparkeringsanlæg af høj kvalitet i forbindelse med offentlig transport, hvor byer som Utrecht, Amsterdam (figur 24) og Malmö har langt mere ambitiøse indsatser end København, og hvor også Århus og Esbjerg udbygger med højklassede anlæg.

Sammenhængende netværk af rekreative regionale ruter er særligt Holland førende i, hvorfor cykelandelen i omegnskommuner udenfor de store hollandske byer er markant højere end i eksempelvis omegnskommunerne rundt om København, se figur 25.

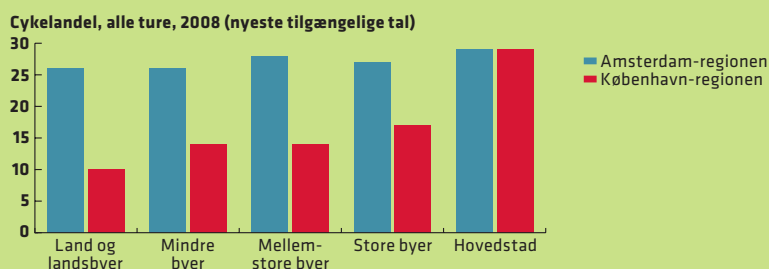
Når det kommer til restriktioner på biltrafik, herunder udbredelse af 20-, 30- og 40-km/t hastighedszoner, betalingsringe/afgiftssystemer og bilfri bymidter, er europæiske byer såsom Paris, Oslo, Milano og Wien førende, og har for en rækkes vedkommende en lavere bilandel end København på trods af Københavns højere cykelandel.

Hvad angår målrettet adfærdspåvirkning for fremme af grøn mobilitet, også kaldet mobility management, estimeres det, at 1-1,5 % af Københavns seneste investeringer i cykeltiltag er gået til dette, svarende til mellem 10-15 mio. kr. over 10 år. Til sammenligning er der i Århus afsat 13 millioner kroner over 3 år til en Smart Mobilitets-indsats, der indbefatter forsøg, kampagner, events, netværk, dialog og opskalering af pilotprojekter. Odense har afsat 14 mio. kr. over to år til mobility management, samt 30 millioner over 4 år til Cykelhandlingsplanen. For begge disse indsatser gælder, at hovedparten af indsatserne er ikke-anlægsprojekter som fx virksomhedssamarbejder, skoleindsatser, cykelkurser for indvandrere, udlån af elcykler mv. I Amsterdam er der for nylig oprettet et 'Cycle Space', der fungerer som innovationslaboratorium, besøgstjeneste samt som forum for partnerskaber mellem Amsterdam Kommune, private organisationer og universiteter.

En række større byer som fx Odense, Frederiksberg og Århus har flerårige investerings- og handlingsplaner for cykelindsatsen, der kvalificerer de løbende indmeldinger til budgetforhandlinger. Fraværet af en sådan flerårig handlingsplan i København gør, at de samlede estimater for Københavns investeringer på cykelområdet er baseret på overordnede skøn, der ved realisering kan vise sig ikke at holde stik.



Figur 24. Cykelparkeringspladser på Utrecht Centraal Station og Ny Nørreport sammenholdt med antal rejsende per station og indbyggertal



Figur 25. Cykelandel i København og Amsterdam 2008, Cykelregnskab 2012

Temaer for cykelindsatsen frem mod 2025

De førømtalte områder med størst efterslæb i forhold til de politisk vedtagne målsætninger, jf. figur 3, samt øvrig førømtalt viden om de aktuelle udfordringer på cykelområdet, har førørt til udpegningen af følgende temaer for den fremtidige cykelindsats:

TEMA 1 - Fremkommelighed for alle

TEMA 2 - Sikkerhed og tryghed

TEMA 3 - Cykelparkering

TEMA 1 omhandler fremtidssikring af **kapaciteten for cykeltrafikken** med henblik på at reducere den samlede rejsetid på cykel, samt at give både langsomme og hurtige cyklister mulighed for at færdes i trafikken i det tempo, den enkelte ønsker.

TEMA 2 omhandler indsatsen for at skabe **trygge og sikre cykelforhold på trods af stigende trængsel**, med særligt fokus på de mest udsatte grupper såsom børn, unge, tilflyttere, indvandrere og borgere med bil eller kollektiv som primære transportmiddel.

TEMA 3 omhandler muligheden for at **parkere cyklen direkte ved destinationen**, så den samlede rejsetid reduceres, samtidig med at byrummet fremstår attraktivt, og fremkommeligheden for øvrige trafikanter bibeholdes.



TEMA 1 - FREMKOMMELIGHED FOR ALLE

Der er i dag store kapacitetsudfordringer på blandt andet Torvegade og ved Søtorvet, og den forventede stigning i cykeltrafikken som følge af befolkningsvækst vil medføre kapacitetsudfordringer på yderligere strækninger. Når cykelkapaciteten er udnyttet til et maksimalt niveau, er der ikke plads til flere cyklister i spidstimen fra kl. 8-9. Men også ved en mere moderat belastning reduceres fremkommeligheden, trygheden og sikkerheden.

Der er en række virkemidler til rådighed, som kan skabe bedre kapacitet og fremkommelighed for cykeltrafikken, både mere omfattende såsom cykelstiudvidelser, cykling mod ensretningen, Supercykelstier og broer og tunneller, men også i form af mindre punktvis indsatser i for eksempel kryds. Kapaciteten er et dynamisk resultat af både cykelstibredde, signalprioritering og cyklistmængde, og særligt kryds er begrænsende for den samlede kapacitet på længere strækninger.

For mere målrettet at kunne fremtidssikre cykelnettet til at absorbere de forventede stigninger på op til 36 % i spidstimen samt skabe plads til yderligere overflytning af nye cyklister, arbejder forvaltningen pt. på at udvikle en metode til systematisk screening af cykelkapacitet og fastlæggelse af passende serviceniveau. Dette vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2016 i forbindelse med opdateringen af Cykelstiprioriteringsplanen 2006-2016.

Den nye plan ved navn Cykelstiplan 2017-2025 vil fremadrettet både beskrive behovet for etablering af nye cykelstier samt udvidelse af eksisterende cykelstier. Som et led i arbejdet med cykelstiplanen og med at bestemme en metode for at fastlægge et serviceniveau for belastning af strækninger og kryds, vil forvaltningen se på, om vedtagne målsætninger, kriterier og udformninger af PLUSnettet fra Cykelstrategien 2011-2025 eventuelt skal revurderes.

Et centralt virkemiddel for fremkommelighed i trafikken er signalstyring og -optimering. Teknik- og Miljøforvaltningen implementerer i 2016 og 2017 et trafikledelsessystem, som skal hjælpe kommunens medarbejdere i Trafiktårnet med at monitorere servicemålene for fremkommelighed samt aktivt at håndtere trafikken med henblik på at sikre prioriteringen af trafikken i henhold til servicemålene. Intelligente Trafik Systemer (ITS) har potentiale for at inkludere dynamisk trafikledelse af cykeltrafikken på linje med øvrige transportformer. Dog afhænger dette til dels af mulighederne for indsamling af reeltidsdata for cykeltrafik, eksempelvis anonymiserede og aggregerede GPS-data. Denne type data er grundlaget for en række intelligente fremkommelighedstiltag såsom hastighedsguides til cyklister op til kryds, dynamisk prioritering af cyklister ved hjælp af GPS, som vi kender fra busserne, samt intelligent belysning til cyklister og fodgængere.

EKSEMPLER PÅ UDFORDREDE STRÆKNINGER OG KRYDS

På Torvegade holder cyklerne over 100 m i kø i spidstimen og må vente flere omgange for at krydse Strandgade i indadgående retning. Som led i Optimeringsplanens ideoplæg for Torvegadekorridoren foreslås det derfor at øge cykelstibredden, så cyklisternes fremkommelighed forbedres med 10-15 %.

En simulering af den nuværende trafik i et andet kryds, Søgade / Dr. Louises bro, viser, at hvis alle cyklede lovligt, ville den højresvingende cykeltrafik over Dronning Louises Bro i udadgående retning ikke kunne afvikles, og der ville ske en opstuvning af cykler langs Søgade.



Torvegade i myldretiden.

På denne og næste side uddybes de konkrete initiativer under temaet "Fremkommelighed for alle", der foreslås igangsat på den korte bane i afsnittet "Sammenfatning og anbefalinger". * markerer, at initiativet allerede indgår i eksisterende budgetnotater til brug ved forhandlingerne om Budget 2017.

1. Cykling mod ensretningen

40-50 km ensrettede gader i København giver omveje for cyklisterne. I nogle dele af byen (fx Middelalderbyen og Indre Brokvarterer) har cykling mod ensretningen været mulig i mange år, og erfaringen er, at det lokalt reducerer cyklisternes rejsetid og bidrager til at forbedre fremkommeligheden. Slipseløsninger er en billig måde at etablere cykling mod ensretningen i større områder, idet løsningen er en markering i krydsene med en kort cykelbane, der gør både bilister og cyklister opmærksom på, at der kører cyklister mod strømmen. Slipseløsningen har den fordel, at bilparkeringen kan bevares i begge sider i mindre gader, og erfaringen er, at løsningen ikke giver anledning til ulykker. Forvaltningen foreslår et projekt med 10-15 gader i 1-2 bydele, men det vil kræve, at politiet giver deres samtykke, hvilket de hidtil har været tilbageholdende med. Der er allerede foretaget en systematisk screening af et område på Vesterbro, og der kunne foretages en lignende screening andre steder i byen, fx på Christianshavn.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Vesterbro (12-13 gader):	1,3 mio. kr.
Øvrige bydele (fx Christianshavn, 3-4 gader):	0,7 mio. kr.
I alt	2,0 mio. kr.

2. Målrettet adfærdspåvirkning af pendlere

Målrettet adfærdspåvirkning af pendlere har både i ind- og udland vist sig at være et effektivt værktøj i forhold til at hjælpe pendlere til at vælge transportmiddel alt efter formålet med deres tur. Således har Aarhus Kommune afsat 13 mio. kr. over tre år og Odense Kommune 14 mio. kr. over to år til netop sådan en type indsats. Det centrale er at komme

i dialog med den enkelte pendler og tilbyde et varieret og attraktivt udbud af transportmuligheder, som tilgodeser forskellige behov. Samtidig er det effektivt at vejlede virksomheder til at arbejde med forskellige mobilitetsløsninger. Indsatsen går derfor på at skabe lokale partnerskaber med henblik på virksomhedsnetværk, information om kombinationsrejser (skal ses i sammenhæng med Mobility as a Service (MAAS)), certificering af cykelvenlige virksomheder, fremme af deleordninger for elcykler, ladcykler mm.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Samlet pakke af tiltag: 4,5 mio. kr.

3. Kapacitetsfremmende indsatser på særligt belastede dele af PLUSnettet

Der laves i løbet af 2016 en systematisk screening for, hvor optimering af krydsudformninger, signaljusteringer og udvidelse af cykelstien kan sikre den nødvendige kapacitet på PLUSnettet. Da screeningen ikke er gennemført, kan forvaltningen endnu ikke udpege de mest relevante projekter, men som eksempel kan nævnes Tietgensgade, der ifølge Cykelstrategien skal have PLUSnet standard. Tietgensgade har en hverdagsdøgns trafik på 11.000 cyklister. Cykelstien i den sydøstlige del af gaden har i dag en bredde på under 2 m, hvilket er meget smalt i forhold til cyklistmængderne. Det anbefales derfor at udvide cykelstien i den sydøstlige del af Tietgensgade fra Bernstorffsgade til Ved Glyptoteket. Dertil er der i krydset Tietgensgade/Bernstorffsgade afkortede cykelstier i alle krydsben, hvor cyklister blandes med højresvingende busser og biler. Det anbefales at etablere fremførte cykelstier i 3 krydsben og justere signalerne til at prioritere busser og cykler. Der kører flere buslinjer i krydset, som kan påvirkes af krydsombygningen.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget (indsatsen er skalerbar, i og med at screeningen vil udpege flere relevante projekter):

Screening:	0,7 mio. kr.
Udvidelse af cykelsti på Tietgensgade:	1,5 mio. kr.
Krydsombygning Tietgensgade/Bernstorffsgade:	1,5 mio. kr.
Øvrige indsatser på baggrund af screening:	1,3-11,3 mio. kr.
I alt	5-15 mio. kr.



4. Cykelgader

Cykelgader er en ny type gade, hvor bilerne skal færdes på cyklisternes præmisser. Biltrafikken er ensrettet, og bilerne skal færdes på cyklisternes præmisser. Foreløbig er der etableret to cykelgader som forsøg i København, en ved Gammel Jernbanegade i Valby og en anden på Vestergade i København. Vestergade er nu godkendt som permanent cykelgade. Det forventes også, at cykelgaden i Valby kan gøres permanent efter en evaluering. Det er sandsynligt, at Cykelgader vil kunne bruges flere steder som en ny løsningsmulighed i København. Den egner sig på gader, hvor der er mange cykler i forhold til mængden af biler, så det er cyklisterne, der så at sige sætter hastigheden. Det foreslås at etablere 1-3 gader med cykelgadestatus. Det kunne være Krystalgade-Landemærket, Hallandsgade, Dybbølsgade og Elmegade. Cykelgader forventes at give en øget fremkommelighed og tryghed for cykeltrafikken.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

1-3 Cykelgader: 2 mio. kr.

5. Supercykelsti – Ørestadsruten

Etablering af Ørestad Syd er for alvor startet op og Ørestad City udbygges også forsat. Ørestadsruten forløber fra Amager Boulevard og til kommunegrænsen ved Vestamager Station, og ruten vil derfor gøre cyklen til et attraktivt alternativ for de nye beboere og medarbejdere på de mange kommende virksomheder i området. Erfaringen fra andre steder er, at netop i sådan en situation, hvor man skifter bolig eller arbejdsplads, er man mere tilbøjelig til at ændre transportvaner. Projektet indbefatter opgradering af eksisterende krydsløsninger ved større og mindre tværveje, etablering af nedtælling ved signalanlæg, forbedring af den eksisterende sti, ny cykelsti hvor der mangler sti og endelig en generel mindsning af mindre gener langs ruten. Alt sammen under stor hensyntagen til de øvre trafikanter og børn i området. Projektet omfatter også, afmærkning/skiltning af ruten, servicefunktioner og dialog med virksomheder og beboerne i området, samt en analyse af mulighederne for en niveaufri krydsning over Vejlands Allé.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Ørestadsruten: 7,3 mio. kr.



*6. Optimeringsplan – Torvegadekorridoren

Torvegadekorridoren forløber fra Christmas Møllers Plads til Knippelsbro. Torvegade er præget af meget intens trafik. I projektet vil det politisk vedtagne ideoplæg fra Optimeringsplanen søges udført. Cykelstierne udvides, og svingbevægelser i gaden justeres, så trafikken ikke blokeres og pladsen til svingbanen udnyttes bedre. Forholdene for buspassagerer og cyklende forbedres på Christianshavns Torv. Fremkommeligheden for busser fastholdes eller forbedres, og de cyklende og gående får også bedre forhold. Skybruds-sikring indtænkes i projektet.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Torvegadekorridoren 49 mio. kr.

*7. Optimeringsplan – Nørregadekorridoren

Nørregadekorridoren forløber fra Sørerne til Stormbroen gennem Vendersgade og Nørregade mod Frederiksholms Kanal. Den har relativt lidt biltrafik og fremstår allerede i dag som en cykelkorridor mellem Dronning Louises Bro og Middelalderbyen, men den nuværende indretning gør det svært for de mange cyklister og fodgængere at færdes i gaden. På Vendersgade foreslås derfor indsnævring af vejprofilet samt etablering af cykelsti/bane, bredere fortov og eventuelt sammenbinding af de to sider af Israels Plads og 50-100 cykelparkeringspladser. Endelig etableres en prototype for grøn vej i regi af klimatilpasning. På Nørregade er HOFOR ved at anlægge et nyt afløbssystem, som forbedrer afvandingen, og det tilstræbes at påvirke denne nyetablering minimalt. Her foreslås derfor punktvisse forbedringer, herunder etablering af varelevering i sidegader, samt fortsættelse af den fodgængerpromenade, der pt. er under etablering langs Frederiksholms Kanal, på pladsen ved Nybogade-Frederiksholm Kanal.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Nørregadekorridoren 32 mio. kr.



TEMA 1, FREMKOMMELIGHED FOR ALLE - INITIATIVER 2016-2025

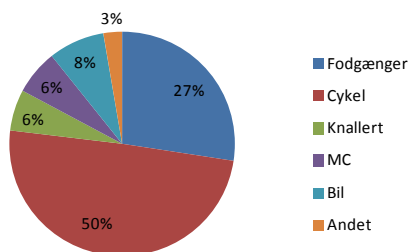
Nedenfor opsummeres hvilke overordnede tiltag inden for temaet, der vurderes nødvendige på en 10-årig bane for at nå de politiske mål for cykelindsatsen.

Virkemiddel	Beskrivelse og effekt
Optimeringsplan:	Optimering af seks centrale korridorer for cykeltrafikken med henblik på fremtidssikring af cykelfremkommelighed samt at understøtte helhedsorienterede løsninger på tværs af transportformer. Initiativer på kort
Udvidelse af cykelstier på PLUSnettet:	Fremtidssikring af cykelfremkommelighed samt tryghed.
Supercykelstier:	Fortsat udbygning af regionalt net af pendlerruter med henblik på overflytning af pendlerture på tværs af kommunegrænsen.
Broer og tunneller:	Skabe sammenhæng mellem bydele særligt i byudviklingsområder samt reducere rejsetid på cykel i form af genveje over markante barrierer såsom Havnen og stærkt trafikerede veje.
Lokale forbindelser:	Skabe sammenhæng mellem bydele, særligt i udsatte boligområder i form af opgradering af cykelforbindelser der ligger udenfor øvrige planer for cykelstier, Grønne Cykelruter og Supercykelstier.
Øget integration med kollektiv trafik:	Reducere rejsetiden på cykel ved at gøre kombinationsrejser mere attraktive og tidsbesparende.
Signaloptimering/ITS:	Reducere rejsetid ved at reducere antal stop samt eventuelt aflaste særligt befærdede cykelkorridorer.
Kapacitetsfremmende indsatser:	Reduktion af rejsetid på cykel ved optimering af en række barrierer for cykelfremkommeligheden såsom kryds, ujævn belægning og ensretninger.
Løbende drift og vedligeholdelse:	Cykelstiernes stand og den daglige drift af stierne er central ift at give god fremkommelighed hver dag. Driften bør have høj standard hele året rundt, inklusiv effektiv snerydning.
Målrettet adfærdspåvirkning af borgere og pendlere:	Ved at sikre service og information om tidsbesparelser forbundet med at vælge cyklen målrettet borgere og pendlere vil en større gruppe kunne overflyttes fra øvrige transportformer til cykel. Særligt kombinationsrejser samt elcykler vurderes at kunne reducere den samlede rejsetid for mange borgere og pendlere.

TEMA 2 - SIKKERHED OG TRYGHED

De seneste år er antallet af tilskadekomne trafikanter faldet, men i takt med stigningen i cykeltrafikken udgør tilskadekomne cyklister dog en stadig større andel af det samlede antal ulykker. I 2014 udgjorde cyklisterne halvdelen af de politiregistrerede tilskadekomne i den københavnske trafik, se figur 27. Det skal dog nævnes, at den relative risiko for den enkelte cyklist er faldet med 76 % de seneste 20 år i takt med, at antallet af cyklister og cyklede kilometer er steget mere end antallet af ulykker. Således blev der i 2014 statistisk set cyklet 4,9 mio. km. mellem hver alvorlig cykelulykke.

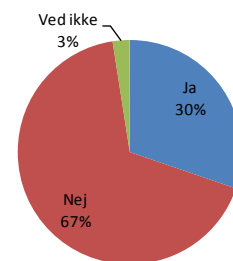
Samtidig viser seneste opgørelse over andelen af københavnere, der føler sig trygge på cykel, at vi har formået at opnå og fastholde et højt tryghedsniveau, idet 74 % af de



Figur 27. Procentvis fordeling af tilskadekomne på transportmidler 2014

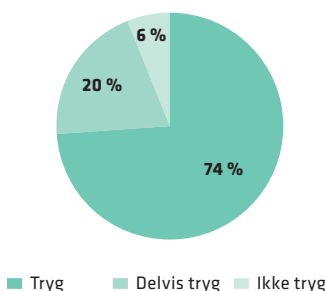
cyklende københavnere erklærer sig trygge, se figur 28, uden dog helt at nå målsætningen om 80 % trygge i 2015.

Opgaven er fremadrettet at arbejde med sikkerhed og tryghed til gavn for både de nuværende cyklister og for de potentielle kommende cyklister, som i højere grad ikke er vant til at færdes på cykel i byen. Alt sammen under forudsætning af, at cykeltrafikken og presset på veje og stier vil stige som følge af befolkningstilvæksten. Mere plads, flere cykelstier, mulighed for at cykle adskilt fra biltrafikken og mere hensyntagen fra andre trafikanter (herunder andre cyklister) er blandt de faktorer, der nævnes oftest, hvis københavnere skal føle sig mere trygge på cykel, se figur 29-32.



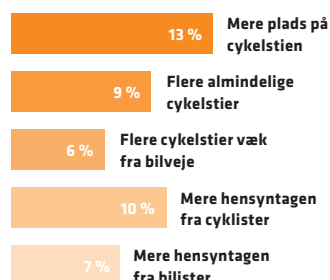
Figur 30. Ikke-cyklisters villighed til at cykle mere, hvis der er forbedrede cykelforhold, Cykelregnskab 2014

ANDEL AF KØBENHAVNERE, DER FØLER SIG TRYGGE, NÅR DE CYKLER I KØBENHAVN

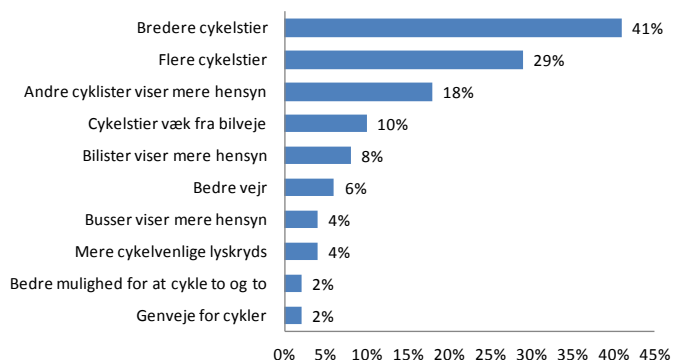


Figur 28. Københavnernes tryghed på cykel, Cykelregnskab 2014

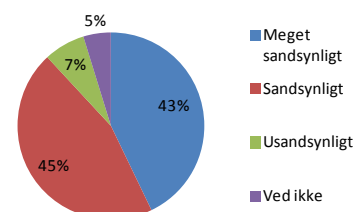
HVAD VIL SKABE STØRRE TRYGHED BLANDT CYKLENDE KØBENHAVNERE?



Figur 29. Hvad vil skabe større tryghed, Cykelregnskab 2014



Figur 31. Ikke-cyklisters ønsker til bedre cykelforhold, hvis de skal begynde at cykle eller cykle mere, Cykelregnskab 2014



Figur 32. Sandsynlighed for at ikke-cyklister vil cykle mere hvis forbedringerne gennemføres, Cykelregnskab 2014

På denne og næste side uddybes de konkrete initiativer under temaet "Sikkerhed og tryghed", der foreslås igangsat på den korte bane i afsnittet "Sammenfatning og anbefalinger".

1. Kortlægning af investeringsbehov i forbindelse med cyklisters sikkerhed og tryghed

Sammenhængen mellem sikkerhed og tryghed er kompleks, og det er vigtigt, at de rigtige initiativer iværksættes. Navnlig sammenhængen mellem sikkerhed og tryghed er kompleks, og en ulykke er én for meget, men samtidig er det trygheden, som københavnernes sætter højt i forhold til at vælge/fravælge cyklen som transportmiddel. Der foreligger pt. ikke en systematisk kortlægning af, hvilke tiltag, der vil have størst effekt per investeret krone i forbindelse med forbedring af cyklisterne tryghed og sikkerhed, hvorfor det foreslås at gennemføre en sådan, kombineret med en screening af de mest usikre og utrygge lokationer i byen.

Foreløbigt estimeret budget:

Kortlægning: 0,5 mio. kr.

2. Indsatser for Sikre Skoleveje

Sikre skoleveje er fortsat relevant at prioritere, og behovet er blevet større pga. skolesammenlægninger og ændrede skoledistrikter, som ikke tager hensyn til børnenes skolevej. Der er behov for en systematisk screening af skolevejene i de forskellige bydele, og på baggrund af screeningen udpeges de relevante projekter, eksempelvis i forbindelse med anlæg af kommende nye skoler på Vesterbro og Amager.

Foreløbigt estimeret budget (indsatsen er skalerbar, da screeningen forventes at udpege en lang række relevante projekter):

Sikre skoleveje indsatser: 3-10 mio. kr.

3. Information og undervisning for nye cyklister

Information og undervisning er centralt i forhold til at skabe større sikkerhed og tryghed på cykelstierne, både fordi det kan være utrygt at cykle blandt de mange andre cyklister, når man ikke er vant til det, og fordi undersøgelserne viser, at andre trafikanters adfærd betyder meget for, om det føles trygt at cykle. Indsatsen skal målrettes både børn og voksne, turister og tilflyttere (danske og udenlandske). Endelig omfatter indsatsen en kortlægning af, hvilke indsatser der er mest omkostningseffektive.

Foreløbigt estimeret budget:

Undervisning, information og kortlægning: 4,5 mio. kr.

4. Hastighedszoner, dæmpning til 30/40 km/t

Mellem de større veje i København er der udpeget hastighedszoner med ønskelige hastigheder på 30-40 km/t. Lavere hastigheder på en stor del af det lokale vejnet vil både forbedre cyklisterne sikkerhed og tryghed. Der er

gode erfaringer med de få hastighedszoner, der er etableret i København. Der forventes nye regler for etablering af hastighedszoner, som skulle gøre det lettere at få godkendt hastighedszoner hos politiet. Det foreslås at implementere 1-2 hastighedszoner i boligområder, inspiration kan findes i allerede udarbejdede (men ikke realiserede) planer for hastighedszoner.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

1-2 hastighedszoner: 6 mio. kr.

5. Tilkøb til opgradering af PLUSnet-standard i forbindelse med genopretning

Forvaltningen har identificeret et betydeligt effektiviseringspotentiale i tilkøb af opgradering af PLUSnet-strækninger til PLUSnet-standard i forbindelse med genopretning, således at strækningen ikke skal genereres med vejarbejde i flere omgange. Det estimeres ligeledes at give en samlet økonomisk vinding på 15-20 %. Derfor foreslås en pulje til tilkøb til opgradering af PLUSnettet til PLUSnet-standard i forbindelse med genopretning. Eksempler på relevante strækninger er Gasværksvej, Gothersgade, Sallingvej, Vigerslevvej og Tuborgvej. En mere omfattende kortlægning foreligger ikke pt. men vil blive gennemført i regi af udmøntning af puljen.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget (skalerbart)

Pulje til tilkøb: 7-20 mio. kr.

6. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet

Vejvisning på det eksisterende Grønne Cykelrutenet kan opnås ved at opsætte 200-250 ruteskilte, som netop er blevet udviklet i forbindelse med Havneringens lancering. 14 % af københavnernes kender ikke de grønne cykelruter, som i dag omfatter et net på 58 km. Forbedret vejvisning etableres med henblik på at få flere til at bruge de Grønne Cykelruter og aflaste de overbelastede cykelstier langs store veje på PLUSnettet.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

200-250 Cykelruteskilte: 4,5 mio. kr.

7. Bredgade

Bredgade skal ifølge Cykelstrategien skal have PLUSnet-standard. Bredgade er parallel til Store Kongensgade, og de er ensrettet i hver sin retning. Store Kongensgade er netop blevet udvidet til PLUSnet-standard med en hverdagsdogn-trafik (én retning) på ca. 5.700 cyklister, Bredgade ca. 5.100. Det forekommer, at Bredgade har næsten lige så meget trængsel på cykelstien som St. Kongensgade havde. Der er fra politisk hold et modsatrettet ønske om bedre fremkommelighed for biltrafikken på Bredgade.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Udvidelse af cykelsti: 7,8 mio. kr.

8. Cykelsti på Vesterfælledvej

Vesterfælledvej mellem Lyrskovgade og Vesterbrogade har pt. ikke cykelstier, men indgår i Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016. Den kan karakteriseres som en særligt problematisk strækning at etablere cykelstier på, da strækningen er meget smal. Der er erfaringer at trække på fra de løsninger, der for nylig er gennemført på de smalle veje Kingosgade-Enghavevej. På Vesterfælledvej er der en hverdagsdøgntrafik på ca. 2.600, men der forventes en stigende cykeltrafik i forbindelse med udviklingen af Carlsbergområdet. Cykelstier på Vesterfælledvej er også vigtige, når metrostationen ved Platanvej/Frederiksberg Allé åbner. Platanvej er pt. lukket for biltrafik, men åben for cykeltrafik. Frederiksberg Kommune har for nylig etableret cykelstier på Bülowvej, der ligger på linjen Vesterfælledvej-Platanvej-Madvigs Allé.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Anlæg af cykelsti: 5 mio. kr.

9. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links

Godt halvdelen af det Grønne Cykelrutenet er etableret, og der kan skabes sammenhæng i det resterende net ved at fokusere på at udbedre missing links (de dele af nettet, hvor der ikke med rimelighed kan cykles). Særligt på Utterslevruten, Valbyruten, Vigerslevruten og Amagerruten kan opnås større sammenhæng for forholdsvis få penge. Et eksempel på et missing link, der også vil kunne få en lang strækning til at hænge sammen, er Danshøjbroen på Danshøjruten. Den eksisterende stibro ved Danshøj Station kan udvides for godt 8 mio. kr., så det kan gøres lovligt at cykle på den. Andre steder på det resterende Grønne Cykelrutenet vil der kunne findes væsentligt billigere missing links, men også meget dyrere.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Udvidelse af Danshøjbroen: 8,2 mio. kr.

1-3 øvrige missing links: 1,8 mio. kr.

I alt 10 mio. kr.

10. Grønne Cykelruter, Carlsberggruten

Carlsberggruten er ved at blive etableret udfor Carlsberg, frem til "Carlsbergviadukten". Herfra mangler det videre forløb af ruten langs jernbanen ad Banevolden frem til Hønsbroen samt videre ad Lyshøjgårdsvej og Carl Langes Vej til et kort stykke af Valbyruten til Danshøjruten/Danshøjbroen (denne indgår under indsats 9 ovenfor, idet den udgør et "missing link", hvor det pt. er ulovligt at cykle). Anlægsprojekterne omfatter etablering af manglende fortove på en del af Banevolden og mindre opgraderinger (herunder regulering af bilparkeringen) frem til Hønsbroen. På Lyshøjgårdsvej frem til Fengersvej etableres cykelstier, mens der på den mere villavejsagtigt prægede del af Carl Langes Vej samt de øvrige villaveje frem til Danshøjruten/Danshøj Station etableres trafiksaneringer med nedsat hastighed og andre forbedringer.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Banevolden, fortove og p-regulering mv.: 2 mio. kr.

Lyshøjgårdsvej, 2 km cykelsti langs vej: 20 mio. kr.

Trafikdæmpning, Carl Langes Vej m.fl. 3 mio. kr.

I alt: 25 mio. kr.

11. Grønne Cykelruter, Havneringruten

Havneringruten er en ny Grøn Cykelrute med et turismepotentiale. Når Inderhavnsbroen åbnes, er det største missing link på Havneringen fjernet. Men ruten vil blive mere anvendelig og oplevelsesrig med en stibro over Havneviggen (del af lokalplan), og fast belægning på den eksisterende grussti fra og med Nokken til Ved Slusen vil gøre denne del af Havneringen anvendelig året rundt.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Fast belægning på ca. 1,6 km 6 mio. kr.

Broen over Havneviggen 10 mio. kr.

I alt 16 mio. kr.



TEMA 2, SIKKERHED OG TRYGHED - INITIATIVER 2016-2025

Nedenfor opsummeres hvilke overordnede tiltag inden for temaet, der vurderes nødvendige på en 10-årig bane for at nå de politiske mål for cykelindsatsen.

Virkemiddel	Beskrivelse og effekt
Grønne Cykelruter:	Sammenhængende forbindelser adskilt fra biltrafik og i grønne/blå omgivelser. Særligt ikke-vante cyklister efterspørger Grønne Cykelruter som noget, der kan få dem til at cykle mere.
Nye cykelstier:	Etablering af cykelstier med henblik på stigning i tryghed.
Tilkøb af cykelforbedringer i forbindelse med parallelle indsatser:	Økonomisk gevinst og færre gener fra vejarbejder ved indtænkning af cykelforbedringer i andre anlægsprojekter, eksempelvis i regi af klimatilpasning, genopretning, ITS med videre.
Hastighedszoner:	Etablering af 30/40 km/t hastighedszoner med henblik på øget sikkerhed og tryghed særligt i beboelsesområder samt omkring skoler, hvor udsatte trafikanter færdes.
Cykelgader:	På strækninger uden mulighed for etablering af cykelsti, og hvor cykeltrafikken er fremtrædende sammenlignet med biltrafikken, vil implementering af cykelgader øge tryghed og fremkommelighed for cyklister.
Information og undervisning for nye cyklister:	Ikke-vante cyklister såsom børn, indvandrere fra lande uden stærk cykelkultur, samt turister, er typisk særligt utrygge på cykel, og har øget risiko for at udsættes for ulykker på cykel. Ved at øge deres viden og evner til at færdes på cykel i trafikken styrkes både trygheden og sikkerheden. Samtidig skal der informeres om vigtigheden i, at cyklisterne passer på sig selv i trafikken, da uopmærksomhed og manglende orientering i trafikken er hyppig årsag til, at de kommer til skade.
Punktindsatser for tryghed og sikkerhed:	Målerettede mindre tiltag, der implementeres ud fra hvor der er mest presserende behov, dels i forhold til ulykkesdata, dels i forhold til borgerdialog omkring særligt utrygge steder for cyklister.

TEMA 3 - CYKELPARKERING

Bilag A, Cykelparkering 2016 giver en detaljeret beskrivelse af status på cykelparkeringsområdet. I det følgende gives et kort rids af de vigtigste pointer.

Københavnernes anslås at eje cirka 678.000 cykler, hvor der til sammenligning kun er 73.900 cykelstativer på offentlig plads og vej. I og med at antallet af cykler forventes at stige yderligere i takt med, at befolkningen vokser med 100.000 de næste ti år, vil behovet for cykelparkering stige yderligere.

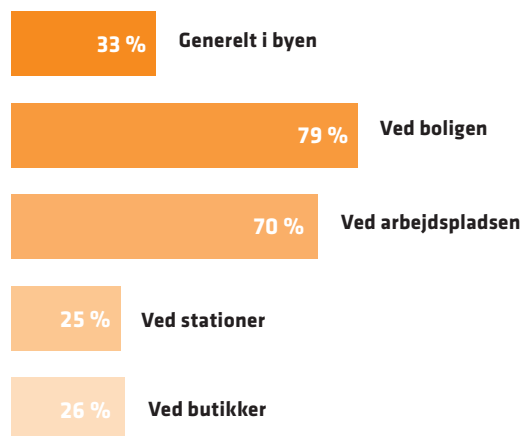
Generelt er tilfredsheden med cykelparkering den laveste blandt alle målte tilfredshedspunkter for cykelområdet, se figur 33.

Det er tydeligt, at københavnernes er mindst tilfredse med cykelparkeringen ved stationer og ved butikker, og eftersom tilfredsheden generelt er høj ved bolig og arbejde, er det sandsynligvis forholdene ved stationer og butikker, der farver deres generelle billede af cykelparkeringsforholdene i København.

Der foreligger ikke et systematisk overblik over antallet af cykelparkeringspladser – offentlige som private – og ej heller over antallet af parkerede cykler. I 2013 er der gennemført en indledende registrering af cykelparkering på offentlige veje og arealer, som sammen med forvaltningens, DSB's og Cyklistforbundets viden om eksisterende forhold, har dannet udgangspunkt for denne cykelredegørelse.

Resultatet af den overordnede screening er opgjort på bydele, hvilket giver et gennemsnitsbillede, se figur 34. Det vil sige at der nogle steder i de forskellige bydele er endnu større pres på, end gennemsnitsbilledet nedenfor viser, og

KØBENHAVNERNES TILFREDSHED MED CYKELPARKERINGSFORHOLD



Figur 33. Københavnerne tilfredshed med cykelparkering, Cykelregnskabet 2014

andre steder mindre pres på. Figuren viser, at særligt Indre By, men også Nørrebro og Vesterbro har et stort behov for flere cykelparkeringsstativer, end der er i dag.

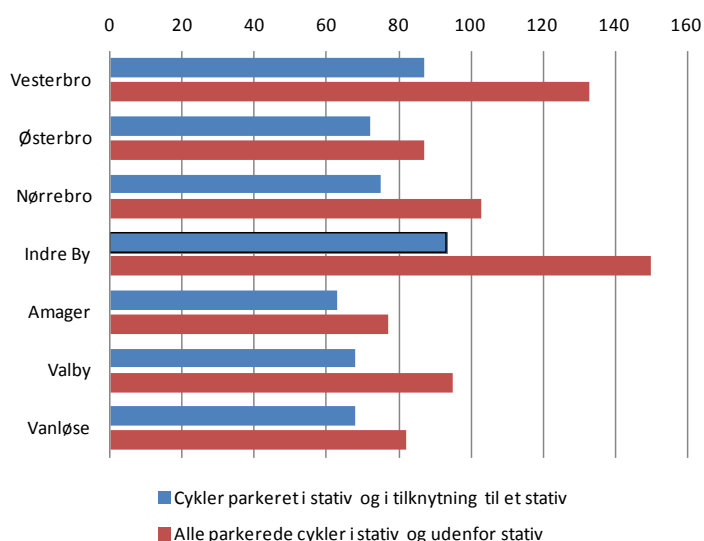
Belægningsprocenten og kapacitetsbehovet er opgjort henholdsvis for de cykler, der er parkeret i og i tilknytning til stativ, og for alle parkerede cykler i og udenfor stativ.

På baggrund af ovennævnte screening er de mest kritiske steder udpeget, men det reelle kapacitetsbehov er på langt de fleste af de udpegede steder ikke kendt. Redegørelsen bør derfor suppleres med registreringer og observationer de pågældende steder. Samtidig vil en evt. fremtidig registrering af cykelparkeringsbehovet kunne vise, at behovet også er stort på nogle steder, som denne screening ikke har fanget.

Screeningen viser, at de mest kritiske steder kan grupperes indenfor følgende områder:

- Stationer med erkendt kapacitetsunderskud (S-tog og Metro)
- Middelalderbyen generelt inklusiv steder med særlig stort kapacitetsunderskud
- Strøggader og steder med stor koncentration af byliv
- Steder med arrangementer/events – midlertidig kapacitetsunderskud
- Skoler og institutioner i de tætte bydele
- Øvrige steder med stort pres på cykelparkering

Af bilag A fremgår det, hvilke steder der er udpeget i den overordnede screening som de mest kritiske steder ift. cykelparkering.



Figur 34. Belægningsprocent i offentligt tilgængelige cykelstativer fordelt på bydele

På denne og næste side uddybes de konkrete initiativer under temaet "Cykelparkering", der foreslås igangsat på den korte bane i afsnittet "Sammenfatning og anbefalinger". * markerer, at initiativet allerede indgår i eksisterende budgetnotater til brug ved forhandlingerne om Budget 2017.

*1. Intensiveret bydækkende oprydning i cykelparkering

Oprydning i parkerede cykler estimeres at frigøre op til 15 % af kapaciteten i den eksisterende cykelparkering, ikke mindst på steder hvor det er svært at finde plads til yderligere stativer. Derudover er cykler flere steder uhensigtsmæssigt parkeret, blandt andet foran sikkerhedsudgange ved metro m.v. Erfaringen fra forvaltningens nuværende indsats for oprydning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler viser, at oprydning sikrer bedre udnyttelse af kapaciteten i eksisterende stativer, samt har en adfærdspåvirkende effekt. Desuden medvirker den løbende oprydning til at opretholde gældende sikkerhedskrav. Der vurderes derfor at være et betydeligt potentiale i at optimere kapaciteten i nuværende og fremtidige stativer ved at intensivere oprydning og håndtering af efterladte cykler. Indsatsen indeholder yderligere bemanding til oprydning samt opskalering af lokaler og materiel, der muliggør indsamling af efterladte cykler, og koordineres med det igangværende udviklingsprojekter KBH Cykelhåndtering.

Foreløbigt estimeret budget:

Bemanding, lokaler og materiel: 2,9 mio. kr.

*2. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering

Ekstern medfinansiering og samarbejde i form af partnerskaber forventes at kunne spille en væsentlig rolle for indsatsen i forhold til cykelparkering. Forvaltningen er allerede nu i dialog med en lang række private interessenter (fx Jeudan og Realdania), der er positive overfor et målrettet samarbejde vedrørende cykelparkering. Imidlertid vil det kræve en målrettet indsats at håndtere disse mange

mulige samarbejder på professionel og rettidig vis samt sikre systematisk afsøgning af yderligere partnerskabsprojekter med mulighed for ekstern medfinansiering. Indsatsen indbefatter derfor en to-årig task force, et konkret samarbejdsprojekt omkring Magasin og Lille Kongensgade, tests af konkrete prototypetests af multifunktionelle (pladsbesparende og helhedsorienterede) løsninger udviklet i samarbejde med Københavns Kommunes Innovationshus, best practice-løsninger i nybyggeri og udvikling af fleksible, pladsbesparende og omkostningseffektive stativer i samarbejde med eventarrangører.

Foreløbigt estimeret budget:

2-årig taskforce:	0,7 mio. kr.
Løsning ved Magasin og Lille Kongensgade:	1,5 mio. kr.
Prototypetest af nye typer løsninger:	0,9 mio. kr.
I alt	3,1 mio. kr.

*3. Cykelparkeringsanlæg i konstruktion ved vigtige adgangspunkter til Indre By (foranalyse)

Der er en række naturlige adgangspunkter til Middelalderbyen, hvor man som cyklist sætter sin cykel i længere tid, mens man forretter forskellige ærinder i Middelalderbyen, og forvaltningen vurderer, at netop her vil det være muligt at få cyklisterne til at anvende et attraktivt cykelparkeringsanlæg i konstruktion. Det kan enten være over eller under jorden, automatisk eller manuelt, nye konstruktioner eller genbrug af allerede eksisterende bygninger, alt sammen tilpasset det enkelte steds egenart og muligheder. Oplagte steder er Højbro Plads, Kultorvet, Vandkunsten, Kongens Nytorv og Regnbuepladsen, men der er behov for en detaljeret analyse af muligheder og udfordringer, før der kan peges på en specifik løsning og økonomi de forskellige steder. Foranalysen vil munde ud i forslag til konkrete anlægsprojekter til kommende budgetforhandlinger.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Foranalyse: 1 mio. kr.



***4. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering, som tilgodeser byens behov**

I takt med den stigende cykeltrafik, stiger behovet for cykelparkering de fleste steder i byen. Selvom behovet er størst ved stationer og områder med større indkøbskoncentrationer, så er det også vigtigt at følge med det stigende behov spredt i byen, hvis vi skal fastholde tilfredsheden med cykelparkering ved boliger og arbejdspladser. Derfor foreslår forvaltningen, at der afsættes en ny pulje til en endnu mere proaktiv indsats, hvor vi både kan imødekomme relevante lokale ønsker omkring cykelparkering, og samtidig også selv henvende os til private aktører omkring et samarbejde om at løse et givent cykelparkeringsbehov, som forvaltningen vurderer er "byens behov". Ligesom der ved stationer og indkøbskoncentrationer er et stort behov for cykelparkering, så tiltrækker kommunens egne institutioner også mange cykler. I takt med at kravene i kommuneplanen til cykelparkering i nybyggeri er blevet skærpet, så vil det være hensigtsmæssigt, at kommunen selv går foran og sikrer gode cykelparkeringsløsninger ved kommunens egne bygninger – både ved nybyggeri og eksisterende byggeri. Derfor foreslås det, at en del af puljen udmøntes til at opgradere cykelparkering ved kommunale bygninger.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Pulje til at imødekomme lokale ønsker: 4 mio. kr.

***5. Hovedbanegården, cykelparkering ved Reventlowsgade**

Aktuelt tæller den eksisterende cykelparkering ca. 2.000 pladser omkring Hovedbanegården, mens en analyse fra Trafikstyrelsen (2014) peger på, at der i 2030 vil være behov for i alt 6.000 cykelparkeringspladser. Forvaltningen har derfor i samarbejde med DSB, Banedanmark, Movia og Københavns Politi fået udarbejdet et scenariekatalog, hvis udgangspunkt er, at der er behov for en markant forøgelse

af cykelparkeringskapaciteten. Og på terræn er det alene muligt at udvide med 100-200 pladser. Det har derfor været nødvendigt at skabe nye løsningsmodeller, der skal undersøges yderligere. Forvaltningen anbefaler derfor, at cykelparkeringskapaciteten udbygges med 150-200 pladser i Reventlowsgade som en anlægsgang 1, og at der samtidig indgås et forpligtigende partnerskab med DSB om videre undersøgelser af mulighederne i Bernstorffsgade, over Banegraven og ved rampen i Reventlowsgade.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Cykelparkering i Reventlowsgade: 15 mio. kr.

Forpligtigende samarbejde med DSB: 2,9 mio. kr.

I alt 17,9 mio. kr.

***6. Cykelparkering på Valby Station**

Valby Station er en stor pendlerstation med S-, regional- og fjerntog, samt by- og fjernbusser. Cykelparkeringsforholdene er langt fra tidssvarende, og der er behov for flere pladser samt opgradering af de eksisterende stativer, der flere steder er nedslidte. Forvaltningen anbefaler investering i anlægsmæssige tiltag i området, hvilket muliggør etablering af attraktive og stationsnære pladser. Disse er samtidig med til at rydde op og forskønne den sydlige adgang til stationen og give området et tiltrængt løft. Denne løsning flugter desuden med DSBs aktuelle projekt i området om optimering og forskønnelse af deres arealer, bedre busbetjening m.v. Det er derfor hensigtsmæssigt med et fælles projekt, da både problemets omfang og løsning berører DSB og Københavns Kommunes arealer. En aftale med DSB om en samlet løsning på både kommunale og DSBs arealer vil endvidere tjene som foregangseksempel for Københavns Kommunes generelle samarbejde med DSB angående opgradering af cykelparkering ved stationer.

Foreløbigt estimeret anlægsbudget:

Valby Station: 10 mio. kr.



TEMA 3, CYKELPARKERING - INITIATIVER 2016-2025

Nedenfor opsummeres hvilke overordnede tiltag inden for temaet, der vurderes nødvendige på en 10-årig bane for at nå de politiske mål for cykelindsatsen.

Virkemiddel

Beskrivelse og effekt

Stationer:

Indsatsen skal imødekomme det store behov, der allerede er i forhold til øget cykelparkeringskapacitet ved stationerne. I takt med befolkningstilvækst og en forventet overflytning fra bil til kollektiv trafik og cykel stiger behovet de kommende år.

Indre By/Middelalderbyen:

Det vil skabe bedre fremkommelighed og tilgængelighed både for cyklister og fodgængere, og samtidig en bedre udnyttelse af de for københavnere og besøgende vigtige byrum i de helt centrale områder af København.

Strøggader og steder med stor koncentration af byliv:

Det vil skabe bedre fremkommelighed og tilgængelighed både for cyklister og fodgængere.

Midlertidig parkering:

Midlertidige stativer i forbindelse med arrangementer og events vil skabe bedre fremkommelighed og tilgængelighed både for cyklister og fodgængere samtidig med, at byrummene kan udnyttes til andre funktioner, når der ikke er arrangementer.

Skoler og institutioner i de tætte bydele:

Skoler og institutioner i de tætte bydele har ofte ikke tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet. Indsatsen vil skabe bedre fremkommelighed og tilgængelighed både for cyklister og fodgængere.

Øvrige steder med stort pres på cykelparkering:

Punktvis opgradering af cykelparkeringskapacitet med stort lokalt behov vil skabe bedre fremkommelighed og tilgængelighed både for cyklister og fodgængere, og dermed flere cyklende skolebørn.

Partnerskaber og prototypetests:

Udvikling af nye løsninger, eksempelvis med henblik på fleksibel udnyttelse af gadeareal, multifunktionalitet, driftbesparelser og adfærdspåvirkning. Derudover vil udvikling af partnerskaber med private aktører skabe bedre lokal forankring af nye løsninger og samt øge sandsynligheden for samarbejdsaftaler om ekstern medfinansiering og drift.

Intensiveret oprydning

Fjernelse af uhensigtsmæssigt parkerede cykler samt herreløse cykler medfører frigørelse af kapacitet i eksisterende stativer, mere velordnede byrum og bedre fremkommelighed for cyklister og fodgængere.

EFFEKTIVISERINGSPOTENTIALE

I det følgende beskrives mulighederne for at effektivisere indsatsen på cykelområdet i forhold til at øge effekten per investeret krone samt nedbringe gener som følge af gravearbejde.

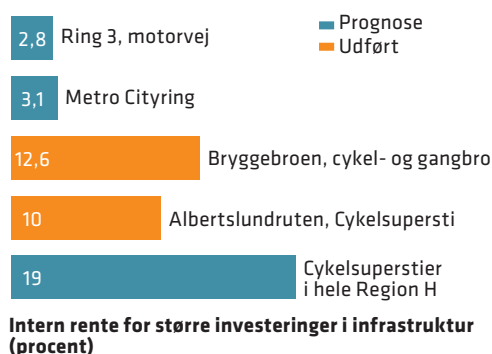
Samfundsøkonomisk gevinst ved cykelinvesteringer

Samfundsøkonomiske beregninger viser, at for hver ny kilometer, der cykles i myldretiden i København, tjener samfundet 1,62 kr./km, mens det koster samfundet 5,64 kr. for hver ny kilometer der køres i bil, set i forhold til hvis turene slet ikke var foretaget. Dertil er cykelinfrastruktur generelt billigere end alle øvrige transportformer både i anlæg og drift. Investeringer i tiltag der får flere til at cykle har derfor en markant positiv samfundsøkonomisk effekt sammenlignet med øvrige transportinvesteringer, se figur 35. Som eksempel kan nævnes, at Cykelslangen estimeres at medføre tidsbesparelser for cyklister svarende til godt 5,3 mio. kr./år, hvorfor investeringen forventes at tjene sig selv hjem på 7 år.

Investeringseffektive indsatser

Hvis de politisk vedtagne mål om en cykelandel på 50 % i 2025 skal nås, vurderer forvaltningen at det vil kræve en øget indsats i forhold til i dag. I takt med at cykelandelen stiger som følge af, at flere overflyttes fra øvrige transportformer til cykel, jo sværere vil det blive at overflytte de sidste, da de personer, der lettest lader sig påvirke til at skifte over til cykel, "allerede" har skiftet transportform, se figur 36. Målrettede indsatser overfor nye og uvante cyklister, der sikrer trygge og sikre cykelforhold, samt direkte adfærdspåvirkning og restriktioner for biltrafikken vurderes at være blandt de mest effektive virkemidler for yderligere overflytning.

Der er imidlertid forskellige virkemidler til at nå målet, og det estimerede prisniveau svinger betragteligt alt efter, hvilke virkemidler der prioriteres, se figur 37. Generelt kan det siges, at jo flere restriktioner på de konkurrerende transportformer, særligt biltrafikken, jo billigere er det at nå de opstillede mål. Da cykelnettet allerede i dag er relativt veludbygget, estimeres virkemidler, der indbefatter ikke-fysiske tiltag såsom adfærdspåvirkning, innovation og



Figur 35. Intern rente for større investeringer i infrastruktur (Cykelregnskabet 2012)

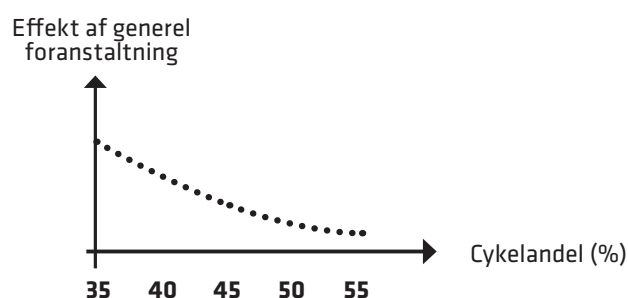
partnerskaber, at være væsentligt billigere end fysiske anlægsprojekter, og samtidig at have en betydelig effekt for fastholdelse og overflytning af ture fra bil til cykel. Derudover er det i stigende grad kompliceret at implementere løsninger, der kun har ét fokus, som fx at tilgodese cyklister. De fleste infrastruktur-løsninger skal derimod tilgodese mange forskellige hensyn på én gang, hvilket typisk betyder mere komplicerede og dermed dyrere løsninger.

Restriktioner på biltrafik vil endvidere have en relativt lavere omkostningspris for den tilsvarende overflytningseffekt end ved de øvrige virkemidler, med eventuel mulighed for en decideret positiv økonomi i forbindelse med road-pricing, øgede parkeringsafgifter og lignende. Det bør dog understreges, at ingen af de ovennævnte virkemidler kan stå alene, og at en styrkelse af alle indsatserne vurderes nødvendig for at nå de politiske mål på cykelområdet.

Samtænkning med parallelle indsatser

Der vurderes at være et økonomisk effektiviseringspotentiale i at samtænke cykelindsatsen med en række prioriterede, men parallelt igangsatte indsatser som klimatilpasning, genopretning og trafikledelse/ITS.

Ved at samtænke disse forskellige indsatser i projekterne fra starten, opnås for det første en økonomisk besparelse ved ikke at skulle gennemføre anlæg ad flere omgange, ligesom belægningens levetid forlænges. For det andet mindskes generne for byens fremkommelighed i forbindelse med gravearbejder betydeligt, og endelig sikres en helhedsorienteret og optimeret udnyttelse af den begrænsede plads i vejarealet. For det tredje sikres ofte mere kvalitet i projektet.



Figur 36. Effekt af indsats over tid

Overflytning af ture til cykel - 50 % cykelandel		
Ekstra infrastruktur	Adfærdspåvirkning	Restriktioner på biltrafik
Omkostningspris: Høj	Omkostningspris: Medium	Omkostningspris: Lav/evt. overskud

Figur 37. Omkostningsniveauer ved forskellige typer tiltag

Udfordringen er, at der ikke altid afsættes midler til parallelle tiltag indenfor et enkelt anlægsprojekt. Eksempelvis er der ikke de seneste år afsat midler til udvidelse af cykelstier til PLUSnet-standard i forbindelse med midler til genopretning, og det er derefter vanskeligt at justere projektet efterfølgende. Den helhedsorienterede/koordinerede tilgang kan derudover medføre en justering af konkrete projekters indhold, tidshorisont og budget, herunder en mindre forsinkelse i eksekvering.

Helt konkret vil man eksempelvis ved bevilling af tilkøb til cykelforbedringer i forbindelse med genopretning af PLUSnet-strækninger, hvor der i dag ikke er PLUSnet-standard, kunne foretage en opgradering af cykelforholdene samtidig med det øvrige anlægsarbejde. Dette er pt. ikke muligt indenfor de afsatte midler til genopretning, hvorfor der er risiko for, at der bliver genoprettet til utilfredsstillende standard. Figur 38 illustrerer potentialer ved at samtænke opgradering til PLUSnet-standard med genopretningsprojekter, baseret på indledende estimater.

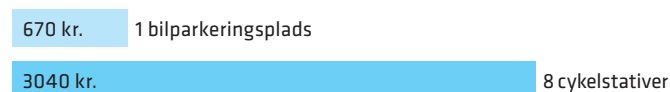
Ved at afsætte en pulje til tilkøb af cykelforbedringer i forbindelse med ikke kun genopretning, men eksempelvis også klimatilpasning, ITS mv., vil der kunne skabes en større smidighed i forhold til at sikre eksekvering af de prioriterede dagsordener og på langt sigt sikre en økonomisk besparelse for kommunen.

Pladsoptimering i forbindelse med fremkommelighed

Cykler optager mindre plads end biler – både på vejareal og i forhold til parkering. På Knippelsbro udgør cykelstien eksempelvis 33 % af vejarealet, mens cyklisterne udgør 55 % af alle trafikanter på strækningen, se figur 39. Ved at tildele cykeltrafikken mere areal og overflytte flere fra bil til cykel

	Ny cykelsti	Bredere cykelsti	Mindre forbedringer
Estimeret besparelse	10-25 %	15-30 %	10-30 %
Eksempel på strækning	Gasværksvej 15-20 %	Gothersgade 10-25 %	

Figur 38. Estimeret besparelse ved at gennemføre cykelprojekt og genopretning som ét samlet projekt frem for to separate projekter



Omsætning fra areal svarende til én bilparkeringsplads, fordelt på den gennemsnitlige omsætning per indkøbstur for bilister og cyklister (kr.)

Figur 40. Omsætning ift. parkeringsareal, Cykelregnskabet 2012

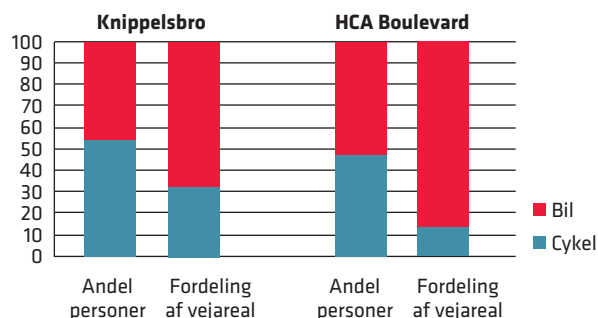
vil man flere steder kunne øge den samlede transportkapacitet på vejene, og hermed understøtte vækst og fremkommelighed på trods af stigende trafikmængder.

Også når det gælder parkering går der mere areal til biler end til cykler, idet der er plads til otte cykelparkeringspladser på én bilparkeringsplads. Endvidere estimeres det, at bilparkering i gadeplan optager over dobbelt så meget areal som det samlede net af cykelinfrastruktur i København. Særligt på steder med overbelægning i cykelparkering er der potentiale for fleksible løsninger såsom flex-parkering, hvor bilparkering omdannes til cykelparkering i dagtimerne. Eksempelvis vil en sådan løsning ved indkøbsområder med belastet cykelparkeringskapacitet såsom ved Torvehallerne eller ved Magasin potentielt kunne øge omsætningspotentialet per bilparkeringsplads med 450 %, baseret på gennemsnitlig omsætning for otte cyklister versus en bilist, se figur 40.

Styrket dialog med potentielle eksterne partnere

Statslige puljer har medfinansieret en række af kommunens cykelprojekter fra 2009-2015, men der er ikke pt. udsigt til nye statslige puljemidler. Derfor skal der tænkes nyt, hvis det fortsat ønskes at opnå ekstern medfinansiering af cykelprojekter. Dette kan indbefatte EU-midler, regionale puljer, private fonde og donationer, samt lokalt forankrede partnerskabsprojekter. Særligt ambitiøse tiltag såsom nye cykel- og gangbroer i stil med Inderhavnsbroen og den nye bro langs Langebro kan muligvis finansieres eksternt, ligesom højklassede cykelparkeringsanlæg i forbindelse med stationer og større arbejds- og uddannelsespladser må forudsættes medfinansieret af relevante parter, herunder DSB.

Omfanget af fremtidig medfinansiering er imidlertid svært at forudsige, eftersom der ikke er igangsat en systematisk kortlægning af mulighederne for eksterne midler. Målrettede ressourcer til professionel dialog med private og offentlige aktører, for eksempel i form af en partnerskabsindsats for cykelparkering, vurderes at øge sandsynligheden for ekstern medfinansiering betydeligt.



Figur 39. Fordeling af vejareal vs. andel af personer der transporteres på Knippelsbro og H.C. Andersens Boulevard. Data for busser har ikke været muligt at fremskaffe pt.

CENTRALE INITIATIVER OG EFFEKTIVISERINGSPOTENTIALE 2016-2025		EFFEKTIVISERINGSPOTENTIALE				
I skemaet skitseres hvilke initiativer, der vurderes at være centrale for at nå målet om 50 % cykelandel i 2025 fordelt på de tre temaer. De enkelte initiativers effektiviseringspotentiale markeres endvidere i form af fire kategorier, som forventes at kunne medføre økonomiske besparelser		Samtænkning med parallelle indsatser	Særligt omkostningseffektiv indsats	Samarbejde/ Partnerskaber/ Ekstern medfinansiering	Plads-optimering	
TEMA 1: FREMKOMMELIGHED FOR ALLE	Optimeringsplan, 6 korridorer	X				X
	Øvrige cykelstiudvidelser på PLUSnettet					X
	Supercykelstier			X		X
	Broer og tunneller			X		
	Lokale forbindelser			X		
	Signaloptimering/ITS	X		X		
	Kapacitetsfremmende punktindsatser	X	X			X
	Cykling mod ensretningen		X			X
	Målrettet adfærdspåvirkning af borgere og pendlere		X	X		
	Øget integration med kollektiv transport		X	X		X
TEMA 2: SIKKERHED OG TRYGHED	Grønne cykelruter	X				X
	Nye cykelstier	X				X
	Tilkøb til cykelforbedringer ifm genopretning, klimatilpasning mm	X				X
	Hastighedszoner		X			
	Cykelgader		X			X
	Information og undervisning af nye cyklister		X	X		
	Krydsombygninger	X				X
TEMA 3: CYKELPARKERING	Stationer			X		
	Indre By/Middelalderbyen			X		X
	Strøggader og steder med stor koncentration af byliv			X		X
	Midlertidig parkering		X	X		
	Skoler og institutioner i de tætte bydele	X				X
	Øvrige steder med stort pres på cykelparkering					X
	Partnerskaber og prototypetests af cykelparkering	X	X	X		X
	Intensiveret oprydning	X	X	X		

UDGIVER
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Maj 2016

Byens Udvikling
Mobilitet og Byrum
Njalsgade 13
Postbox 348
2300 København S

Tlf. 33 66 33 66
mobilitetogbyrum@tmf.kk.dk

DESIGN
TMF Grafisk Design

FOTO
Københavns Kommune
Christian Lindgreen
Ursula Bach



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

BILAG A CYKELPARKERING 2016





INDLEDNING

Cykeltrafikken er stigende i København og denne udvikling forventes at fortsætte i takt med at vi bliver flere og flere københavnere frem mod 2025. Det forventes, at cykeltrafikken vil stige yderligere 27 % frem mod 2025 alene som følge af den demografiske udvikling, dvs. med uændret transportmiddelfordeling. Tallet for cykeltrafikken i myldretiden estimeres at stige med op mod 36 %.

Med Fællesskab København er der sat et mål om, at 70 % skal være tilfredse med cykelparkeringen i København i 2025. Denne andel er 33 % i dag.

I København har vi primært haft tradition for at placere almindelige cykelstativer, hvor det er relevant og muligt. Men efterhånden er mulighederne for lette og billige løsninger udtømt, og nu skal vi – hvis vi vil nå målet om 70 % tilfredshed – til at tænke anderledes, multifunktionelt og også i større, mere højklasede løsninger i konstruktion. Og ikke

mindst i samarbejde med eksterne parter med henblik på sammen at skabe merværdi for byens brugere (samarbejde og medfinansiering).

Formålet med cykelparkeringsredegørelsen er at skabe et overblik og et vidensgrundlag, der giver forvaltningen mulighed for at målrette fremtidige investeringer til de løsninger, der giver størst mulig effekt og dermed sikre, at vi kan leve op til målet i Fællesskab København om, at 70 % af københavnere er tilfredse med cykelparkering i 2015.

Redegørelsen falder i følgende fem dele:

1. Status på igangværende cykelprojekter
2. Tidslinje for cykelparkeringsprojekter i 2016
3. Cykelparkering i tal
4. Fremskrivning af kapacitetsbehovet til 2025 niveau
5. Udpegning af de mest kritiske steder i hver bydel

CYKELTRAFIK OVER SØSNITTET

+ 116 % over 20 år
1994: 124.000 cykelture
2014: 268.000 cykelture

UDVIKLING OVER 10 ÅR, 2004-2014

19 % flere km cyklet
25 % højere cykelandel
28 % flere trygge cyklistere
27 % færre uheld

UDVIKLING PÅ DEN HELT KORTE BANE

Alene fra 2012 til 2014 steg cykelandelen for ture til arbejde og uddannelse fra 36 % til 45 %.



1. STATUS PÅ IGANGVÆRENDE CYKELPARKERINGSPROJEKTER

Status: 2.500 nye stativer	Middelalderbyen	Cykelparkering ved indkøb
Cykelparkering ved supercykelstier	Cykelparkering ved boliger	Fastlåsningsmuligheder
Cykelparkering i 10 m zoner	Flytning af forkert parkerede cykler	Forprojekt Hovedbanegården og Dybbølsbro
Ladcykelparkering	Cykelparkering ved store busstoppesteder	

Figur 1. Overblik over igangværende cykelparkerings anlægsprojekter (Mere og bedre cykelparkering)

MERE OG BEDRE CYKELPARKERING

Der er allerede igangsat en lang række projekter til forbedring af cykelparkeringsforholdene i København, og hovedindsatserne sker under overskriften "Mere og bedre cykelparkering", se figur 1. I det følgende gives en kort status for alle projekterne.

Nye stativer og Middelalderbyen

Der er i budget 2013 og 2014 afsat 12,5 mio.kr. til etablering af cykelparkering i København. Status er:

Fase 1, 2013: 991 cykelparkeringspladser
Fase 2, 2014-15: 1531 cykelparkeringspladser

Der er 5 mio. kr. tilbage i puljen, som forventes eksekveret i 2016 til almindelige cykelstativer, hvor det er muligt. Herunder ca. 50 cykelparkeringspladser i Nørrekanter (Studiestræde, Vestergade, Larsbjørnsstræde, Teglgårdsstræde) og ca. 100 cykelparkeringspladser i Grønnegadekanteret. Det politisk bestilte cykelparkeringsprojekt i Silkegade og Antonigade er fortsat under udarbejdelse. Udfordringen er, at projektet nedlægger en række bilparkeringspladser, hvilket politiet hidtil har afvist. Der pågår en dialog med politiet om dette.

Cykelparkering ved indkøb

Flere aktører inden for dagligvarehandel har indledningsvis udvist stor interesse omkring at samarbejde om cykelparkering ved deres dagligvarebutikker, deriblandt Coop og Lidl. Der arbejdes videre med konkrete samarbejder.

Cykelparkering ved supercykelstier

Cykelparkering ved supercykelstier bliver konkretiseret i forbindelse med den kommende supercykelsti langs H.C. Andersens Boulevard.

Cykelparkering ved boliger

En folder rettet mod boligforeningsbestyrelser er under udarbejdelse. Folderen skal gøre det lettere for boligforeningerne at skabe god cykelparkering ved at om muligheder, de gode løsninger osv.

Fastlåsningsmuligheder

Projektet om fastlåsningsmuligheder er afsluttet, og det har givet vigtig viden om brugernes ønsker igennem adfærdsanalyse af københavnere i et cykelparkeringsperspektiv.

10-meter zoner

Mulighederne for cykelparkering inden for 10-meter zone ved kryds er blevet grundigt undersøgt. Det har vist sig, at



det er muligt, under specielle hensyn og forberedelser, at etablere i zonen fra 5-10 m fra kryds.

Flytning af cykler

Forsøg med flytning af forkert placerede cykler er gennemført ultimo 2015. Den endelige evaluering afventes pt.

Forprojekter ved Hovedbanegården og Dybbølsbro

Der er til forprojekter ved Hovedbanegården og Dybbølsbro afsat hhv. 0,8 og 1 mio. kr. i Budget 2016. Disse forventes gennemført i første halvår af 2016.

Ladcykelparkering

Der er gennemført et forsøg med ladcykelparkering på Østerbro i 2015. Vigtigste læring fra forsøget er, at ladcykelparkering bliver benyttet til langtidsparkering, mens det ikke er interessant for brugeren til korttidsparkering.

Cykelparkering ved større busstoppesteder

I samarbejde med Movia er projekt Større Busstop opstartet, hvor der langs 'den kvikke vej' fra Rigshospitalet til Ryparken st. skal opsættes yderlige cykelparkering og laves forsøg med højklasset cykelparkering. Projektet er i indledende fase, og formålet er at forbedre forholdene i forbindelse med kombinationsrejser mellem cykel og bus.

ØVRIGE CYKELPARKERINGSINDSATSER

Ud over anlæg af cykelstativer er der sat gang i en række andre projekter, som dels skal sikre bedre kapacitet i den eksisterende cykelparkering, dels skal udvikle nye typer af cykelparkeringsløsninger og eksterne partnerskaber, og dels en ændring af forvaltningens administrationspraksis i retning af en serviceorganisation frem for myndighedsorganisation. Og endelig er der fokus på at skabe et overblik over indsatserne og kapacitetsbehovet. Se figur 2.

Oprydning i eksisterende cykelparkering

Efterladte cykler estimeres at udgøre op til 15 % af belægningen i den eksisterende cykelparkering (baseret på erfaringer fra GRIB-kampagnen i perioden 2008-2013). Desuden er cykler visse steder uhensigtsmæssigt parkeret, herunder foran sikkerhedsudgange hvor løbende oprydning kan bidrage til en bedre udnyttelse af kapaciteten samt opretholde gældende sikkerhedskrav. Der er med andre ord et betydeligt potentiale i at optimere kapaciteten i nuværende og fremtidige stativer ved at opgradere oprydning og håndtering af efterladte cykler.

OPRYDNING I EKSISTERENDE CYKELPARKERING

- Drift – døde cykler og oprydning
- KBH Cykelhåndtering

SAMSKABELSE

– PARTNERSKABER, PROTOTYPER OG TESTOMRÅDER (INNOVATIONSHUS)

- Brugerindsigter, research
- Prototyping – fysiske projekter og partnerskaber

ADMINISTRATIONSGRUNDLAG

- FRA MYNDIGHED TIL SERVICE

En indgang vedr. cykelparkering, proaktiv indsats, rådgive og samarbejde med private, cykelparkering i anlægsprojekter

CYKELPARKERINGSREDEGØRELSE

Overblik over igangværende projekter samt vurdering af kapacitetsbehov og udpegning af de mest kritiske steder i byen (nærværkede notat)

Figur 2. Overblik over iøvrigt igangsatte cykelparkeringsprojekter

I 2013-2015 har indsatsen været som følger:

2013:	40.250 opmærkede cykler, 10.363 indsamlet
2014:	23.540 opmærkede cykler, 7.477 indsamlet
2015:	23.087 opmærkede cykler, 6.598 indsamlet

At der er færre opmærkede cykler i 2014-15 end i 2013 skyldes ikke, at behovet for opmærkning er faldet. Det skyldes blot en omprioritering af indsatsen.

Til fjernelse af efterladte cykler og oprydning er der i Budget 2011 afsat 2,3 mio. kr. i årlig drift fra 2012 og fremad. De centrale driftsopgaver dækker over koordinering, opmærkning af efterladte cykler, afhentning af cykler i byrummet samt en såkaldt "cykelbutlerfunktion", hvor der ryddes op og sikres fremkommelighed og sikkerhed ved S-togs- og metrostationer samt knudepunkter i byen (4 årsværk). Ud af de 2,3 mio.kr. anvendes ca. 0,3 mio.kr. årligt på afprøvning af adfærdssædrende tiltag samt udvikling af cykelhåndtering, herunder registreringssystem.

Derudover er der ansøgt og bevilget 2,6 mio.kr. fra Trafikstyrelsen (herunder en egenfinansiering på 40 % svarende til 1.060.000 kr.) til udviklingsprojektet KBH Cykelhåndtering. Egenfinansiering afsat i Budget 2016. KBH Cykelhåndtering er et toårigt projekt med det over-

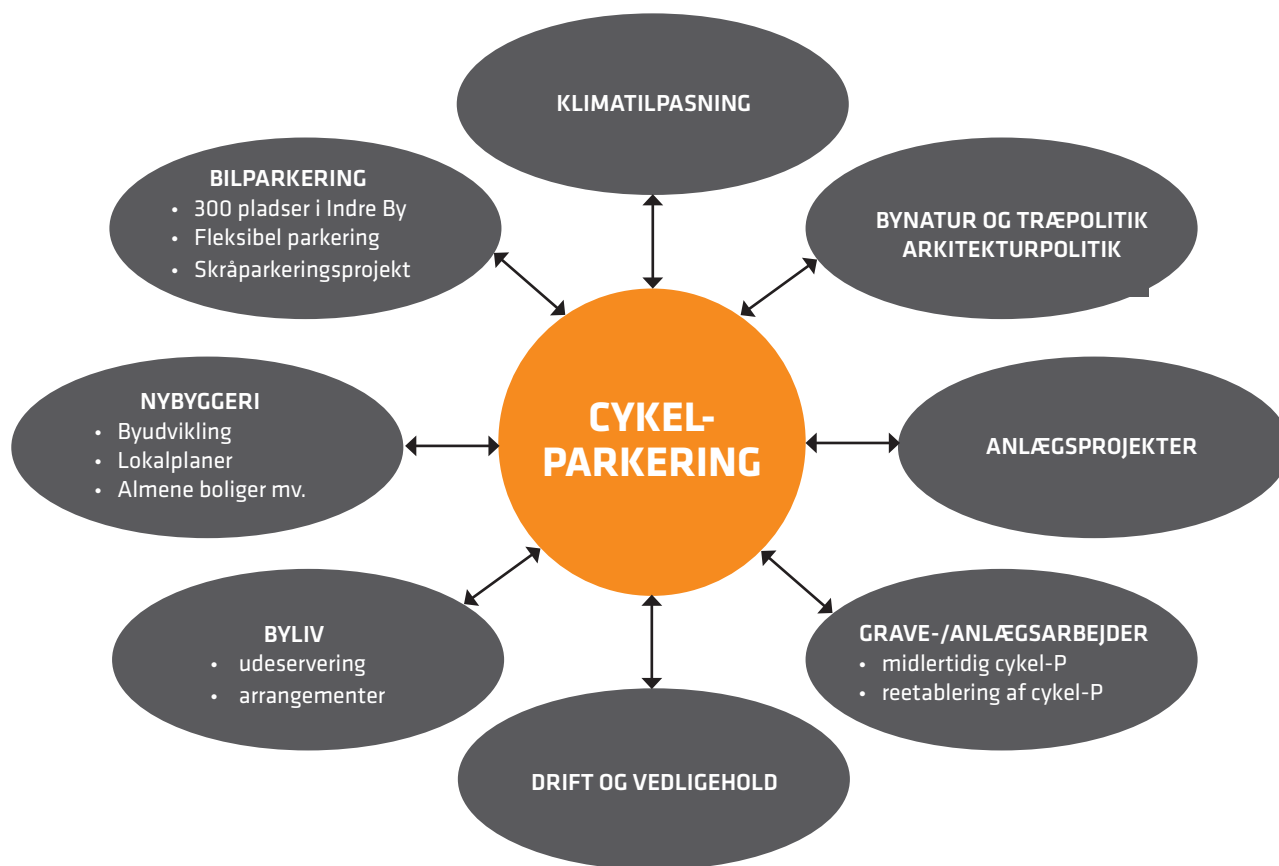
ordnede formål at forbedre cykelparkeringen i København gennem en kombineret indsats af flere elementer:

1. Optimering af allerede eksisterende cykelparkerings kapacitet ved at fjerne herreløse cykler, der optager kapacitet i eksisterende cykelparkering.
2. Etablering af et bredt organisatorisk set up der kan bidrage til væsentlig bedre og mere effektiv håndtering af herreløse cykler, herunder koordinering med Politi og andre eksterne aktører.
3. Forbedring af muligheden for genfindning eller genanvendelse af stjålne cykler.

Projektet forventes at bidrage med analyser af de ovenfor nævnte problemstillinger, en række tests af nye forslag samt business cases på en fremtidig løsning.

Samskabelse – partnerskaber, prototyper og testområder (Innovationshus)

Projektet sammen med Københavns Kommunes Innovationshus har haft fokus på at udvikle nye typer af cykelparkeringsløsninger – både fysiske løsninger i byens rum og nye samarbejdsrelationer såvel internt i Københavns Kommune som med eksterne parter. Status er, at det er godt i proces at få etableret et partnerskab om at samarbejde om cykelparkering og byrum ved Nørreport Station og Torvehalerne sammen med blandt andre Jeudan, ATPhuset, DSB og



Figur 3. Synergi i forhold til øvrige indsatser

Metroselskabet. Der vil blive gennemført en række prototypetests, som forventes at give input til løsninger, der kan implementeres mange steder i byen. Ligeledes vil Innovationshuset producere et inspirationskatalog, der formidler centrale brugerindsigter, fremtidige trends og potentialer for samskabelse med eksterne aktører.

Nyt administrationsgrundlag - fra myndighed til service

Forvaltningen evaluerer i foråret 2016 administrationspraksis i forhold til arbejde med cykelparkering med henblik på i endnu højere grad at imødekomme byens og borgernes behov indenfor følgende områder:

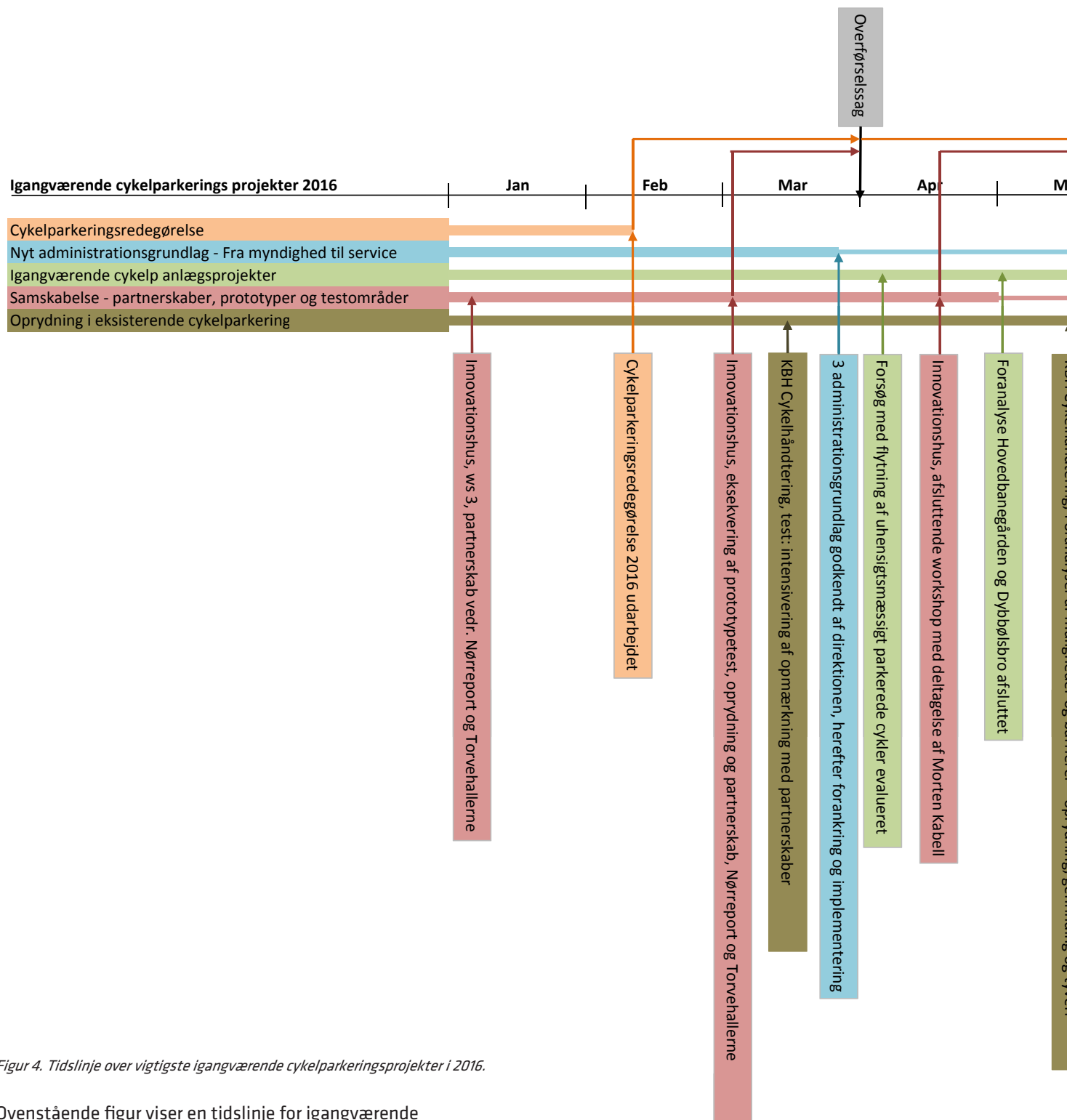
- Myndighedsbehandling i forbindelse med ansøgning om opsætning af cykelstativer på offentlig vej/plads/park
- Praksis på private fællesveje og private grunde
- Cykelparkering i forvaltningens anlægsprojekter

Ændringerne i administrationspraksis skal som udgangspunkt eksekveres indenfor eksisterende anlægs- og driftsbudget, men det forventes at være muligt at skruer op for ambitionsniveauet, hvis det prioriteres i budgetforhandlingerne.

SYNERGI I FORHOLD TIL ANDRE INDSATSER

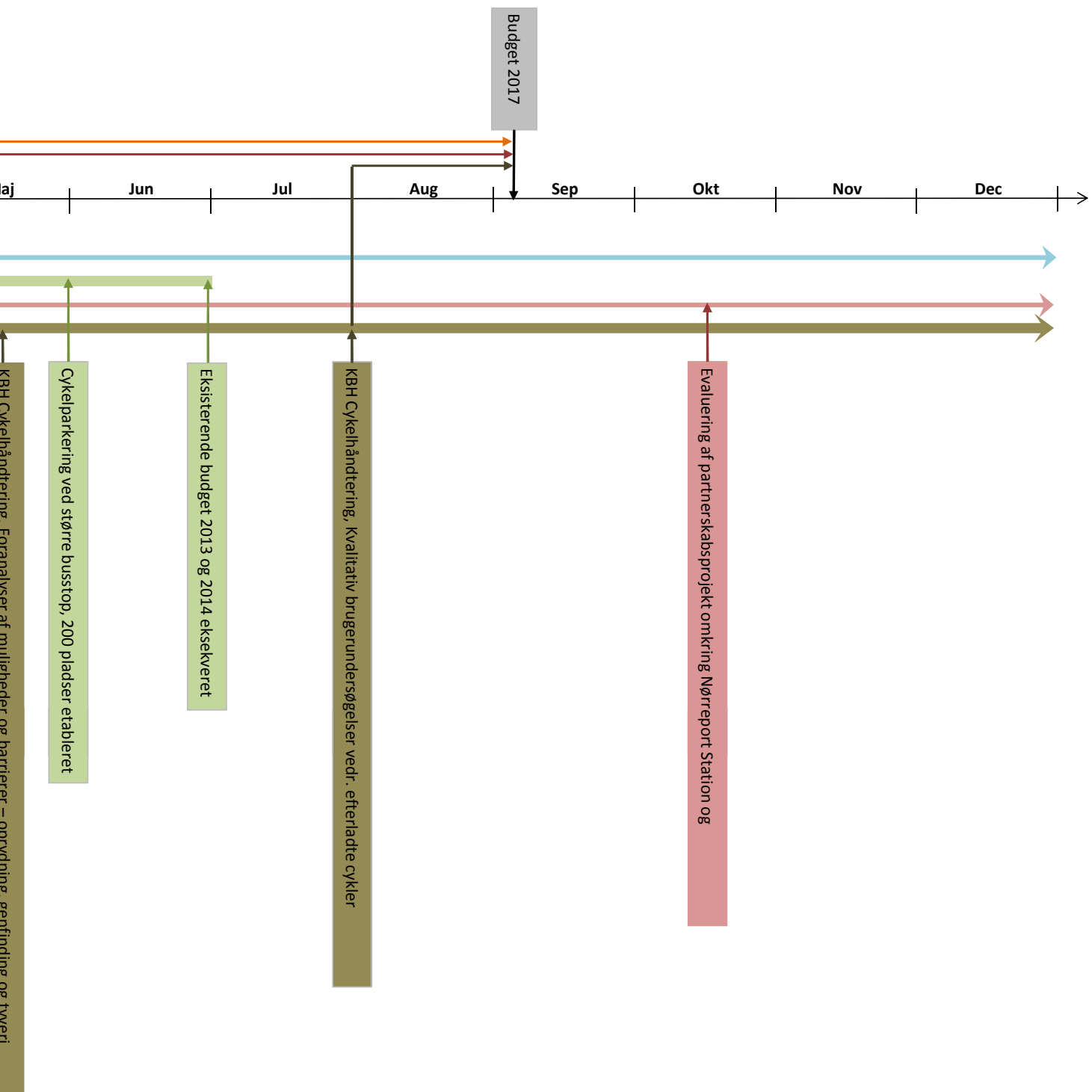
Nogle projekter bidrager positivt til udviklingen af cykelparkering, mens der i andre projekter er indbygget en konflikt i form af nedlæggelse af eksisterende cykelparkering eller udnyttelse af pladsen til andre funktioner som fx bilparkering, udeservering eller træer. Se figur 3. Hvis vi skal løse cykelparkeringsudfordringerne i byen, skal cykelparkering indtænkes som en integreret del af de øvrige projekter, der gennemføres i byens rum.

TIDSLINJE, CYKELPARKERINGSPROJEKTER 2016



Figur 4. Tidslinje over vigtigste igangværende cykelparkeringsprojekter i 2016.

Ovenstående figur viser en tidslinje for igangværende cykelparkeringsprojekter i 2016 samt hvorledes projekterne forventes at kunne spille ind til forhandlinger om overførselssag og Budget 17.



3. CYKELPARKERING I TAL

	Vesterbro	Østerbro	Nørrebro	Indre By	Amager	Valby	Vanløse
Antal cykelparkerings-pladser i 2013	9.000	20.200	10.300	11.200	16.600	2.200	2.200
Cykler parkeret i 2013							
- i klynge	4.200	2.900	2.900	6.400	2.200	600	300
- i stativ	5.600	11.200	5.700	7.600	8.200	1.100	1.300
- i tilknytning til stativ	2.200	3.400	2.000	2.800	2.300	400	200
Cykler parkeret i alt	12.000	17.500	10.600	16.800	12.700	2.100	1.800
Andel uden for stativ	35 %	17 %	27 %	38 %	17 %	29 %	17 %
Belægningsprocent (2013)							
I stativ + tilknytning	87 %	72 %	75 %	93 %	63 %	68 %	68 %
Alle cykler samlet	133 %	87 %	103 %	150 %	77 %	95 %	82 %

Figur 5. Resultater af 2013-registreringen (kilde: Notat om registrering af cykelparkering i København) Antal registrerede cykelparkeringspladser i stativ på offentligt tilgængelige arealer samt parkerede cykler i eller ved disse stativer eller i klynger på offentligt tilgængelige arealer udenfor stativ (afrundede tal). Belægningsprocent

under 80 % ■

ml 80 % og 100 % ■

over 100 % ■

Der er ikke gennemført en systematisk registrering af antallet af cykelparkeringspladser og parkerede cykler i forbindelse med denne redegørelse. Redegørelsen er baseret på en registrering fra 2013, som er opgjort på bydelsniveau. Dette er suppleret med opgørelser over nyetablerede cykelstativer samt et overslag over antallet af nedlagte stativer. Da behovet for cykelparkering må antages at stige i takt med at antallet af cykelture stiger, er registreringerne fra 2013 fremskrevet til 2025 niveau, således at vi fremtidssikrer de nye cykelparkeringsløsninger, vi gennemfører fremover. Såfremt der ønskes en mere detaljeret opgørelse, vil det kræve en mere systematisk kortlægning af stativer og belægningsgrad på linje med registreringerne på bilparkeringsområdet.

ANTAL CYKELSTATIVER OG CYKLER PARKERET PÅ OFFENTLIGT TILGÆNGELIGE AREALER

Resultaterne af registreringerne fra 2013 ses af figur 5 (jf. også Parkeringsredegørelse 2015, bilag 4).

Tallene er udtryk for et gennemsnit i bydelen, det vil sige at der vil være nogle strækninger og knudepunkter, hvor belægningsprocenten er meget højere, og nogle steder hvor den vil være mindre. Et mere præcist billede af kapacitetsbehovet vil som nævnt kræve en systematisk dataindsamling.

Siden 2013 har kommunen etableret en lang række cykelstativer, men der er også grundet andre projekter nedlagt en række stativer. Der har ikke været tradition for at føre et systematisk overblik over nedlagte eller anlagt cykelstativer

i anlægsprojekter generelt (i nogle anlægsprojekter nedlægges cykelstativer, og i andre integreres nye stativer).

Af figur 6 fremgår et skøn over antal cykelparkeringspladser pr. 1. januar 2016 baseret på:

- antal cykelstativer etableret under cykelparkeringsprogrammet fase 1 og 2
- et skøn over antal etablerede stativer under skråparkeringsprogrammet
- et skøn over antal nedlagte stativer under såvel etablering af bycykelstativer og skråparkeringsprogrammet

Til gengæld indgår ikke et estimat over cykelstativ-balancen i forhold til anlægsprojekter generelt, da dette estimat ikke er tilgængeligt. Opfattelsen er dog, at balancen sandsynligvis er negativ eller allerhøjst neutral.

Der skal gøres opmærksom på, at det totale antal stativer i figur 5 er større end tallet angivet i Cykelregnskab 2014. Her

	Vesterbro	Østerbro	Nørrebro	Indre By	Amager	Valby	Vanløse	I alt
Skøn over antal offentligt tilgængelige cykelstativer pr. 1. januar 2016	9.500	20.400	10.400	12.000	17.100	2.200	2.300	73.900

Figur 6. Skøn over antal offentligt tilgængelige cykelstativer pr. 1. januar 2016.

Udvikling i antal cykler pr. husstand	2008	2010	2012	2014
Almindelige cykler, inkl. mountain-bikes	1,68	1,93	1,96	1,96
I alt	1,93	2,22	2,27	2,24

Figur 7. Udviklingen i antal cykler pr. husstand fra 2008-2014

er tallet 51.000 cykelparkeringspladser på veje og fortov. Det skyldes, at der er tale om to forskellige opgørelsesmetoder:

- Cykelregnskabets tal er baseret på GIS-kortet 2010 suppleret med kendte nyetablerede stativer siden 2010. Denne opgørelse er geografisk præcis, men til gengæld er erfaringen, at der er mange stativer som ikke er registreret på GIS-kortet
- Cykelparkeringsredegørelsens tal er baseret på 2013-registreringen, som er manuel og som viste sig kun at være anvendelig aggregeret på bydelsniveau.

Den store forskel skyldes bl.a. at nedenstående tal omfatter de store stationer, mens de ikke er inkluderet i Cykelregnskabets tal. Fremover vil der arbejdes på, at de to opgørelser ensrettes og giver et mere retvisende billede af cykelparkeringskapaciteten i de relevante bydele.

CYKELEJERSKAB

Der er i dag ca. 678.000 cykler i København, og det antages, at fire ud af fem københavnere ejer mindst én cykel. Teknik- og Miljøforvaltningen har i en årrække fået foretaget undersøgelser om cykelvaner, herunder antallet af cykler pr. husstand. Undersøgelserne er baseret på ca. 1020 tilfældigt udvalgte respondenter. Undersøgelserne viser, at 86 % af de adspurgte i 2014 råder over en eller flere cykler.

Cykeltype	Antal cykler pr. husstand i 2014
Almindelige cykler, inkl. mountainbikes	1,96
Børnecykler	0,22
Ladcykler	0,05
El-cykler	0,01
I alt	2,24

Figur 8. Fordeling af antal cykler pr. husstand i 2014 (spørgeundersøgelse foretaget i forbindelse med Cykelregnskab 2014)

Funktion	Norm	Overdækningskrav
Boliger*	4 pladser pr. 100 m ²	Intet
Ungdomsboliger	4 pladser pr. 100 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Ældre- og plejeboliger	1,5 pladser pr. 100 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Arbejdspladser generelt*	4 pladser pr. 100 m ²	Som udgangspunkt min. 25 %
Uddannelsesinstitutioner	0,5 pr. studerende og ansat	Som udgangspunkt min. 50 %
Butikker*	4 pladser pr. 100 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Ved andre end de ovenfor nævnte funktioner kan der i fornødent omfang stilles krav om cykelparkering på baggrund af konkret vurdering.		
*Ved boliger, arbejdspladser og butikker skal der være pladser til pladskrævende cykler, 2 pladser pr. 1.000 m ²		

Figur 9. Normer for cykelparkering i Kommuneplan 2015

NORMER FOR CYKELPARKERING

Der er i gennemsnit 2,26 cykler i en københavnsk husstand, som i gennemsnit er 85,5 m² stor. Det betyder, at der i gennemsnit er i omegnen af 2,6 cykler pr. 100 m² bolig i København, dog formentlig lidt lavere for byudviklingsområder.

Normer for cykelparkering i kommuneplanen er på baggrund af tællinger og observationer justeret i Kommuneplan 2015 for Københavns Kommune, hvilket ses af figur 9.



4. FREMSKRIVNING AF KAPACITETSBEHOVET TIL 2025-NIVEAU

	Vesterbro	Østerbro	Nørrebro	Indre By	Amager	Valby	Vanløse
Skøn over antal cykelparkeringspladser pr. 1/1 2016, jf. figur 6	9.500	20.400	10.300	11.200	16.600	2.200	2.200
Cykler parkeret i 2025 (2013-tal fremskrevet med 27 %)							
- i klynge	5.400	3.700	3.700	8.200	2.800	800	400
- i stativ	7.200	14.300	7.300	9.700	10.500	1.400	1.700
- i tilknytning til stativ	2.800	4.400	2.600	3.600	3.000	600	300
Cykler parkeret i alt	15.400	22.400	13.600	21.500	16.300	2.800	2.300
Andel uden for stativ	35 %	17 %	27 %	38 %	17 %	29 %	17 %
Belægningsprocent i 2025 uden etablering af flere stativer end status pr. 1/1 2016							
I stativ + tilknytning	105 %	92 %	95 %	111 %	79 %	91 %	87 %
Alle cykler samlet	162 %	110 %	131 %	179 %	95 %	127 %	100 %

Figur 10. Skønnet cykelparkeringskapacitet i 2025 (på baggrund af 2013 registreringer fremskrevet med 27 % og rundet op til hele hundrede grundet sandsynlig underestimering). Belægningsprocent beregnet under forudsætning af skønnet antal cykelparkeringspladser pr. 1. januar 2016, se figur 6.

Belægningsprocent

under 80 %

ml 80 % og 100 %

over 100 %



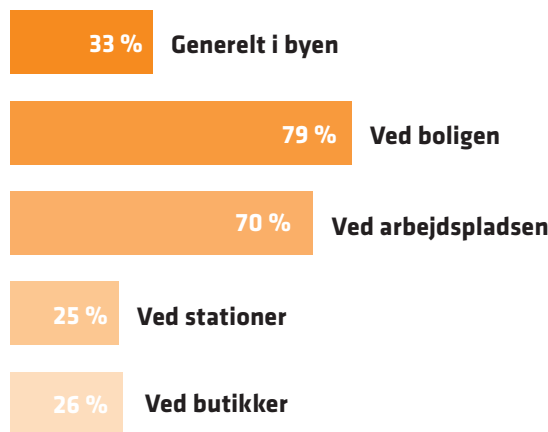
For at vurdere hvor stort et kapacitetsbehov vi skal tilgodese i de cykelparkeringsløsninger, vi iværksætter i de kommende år, er belægningsprocenten i 2025 fremskrevet under forudsætning af, at antallet af parkerede cykler stiger på linje med antallet af cykelture alene med baggrund i befolkningstilvæksten, dvs. med 27 % (Kilde: Optimeringsplanen KBH Cykelby 2025). Her er således ikke taget højde for en evt. ændring i fordeling mellem transportmidlerne i retning af mere grøn mobilitet, og skønnet må derfor antages at være relativt konservativt.

Selvom tallene i figur 10 er baseret på estimerer, overordnede registreringer og observationer samt konservative fremskrivninger i forhold til den udvikling, som er målet i København, så viser de med al tydelighed, at der skal skrues kraftigt op for indsatsen til forbedring af cykelparkeringsforholdene, hvis vi samtidig skal sikre at tilfredsheden med cykelparkeringen stiger. Tallene er udtryk for gennemsnitsbetragtninger i de mest belastede bydele. Nogle steder vil således have et lavere kapacitetsbehov og nogle steder et højere.



5. UDPEGNING AF DE MEST KRITISKE STEDER I HVER BYDEL

KØBENHAVNERNES TILFREDSHED MED CYKELPARKERINGSFORHOLD



Figur 11. Københavnernes tilfredshed med cykelparkering (Cykelregnskab 2014)

Da der ikke er gennemført en systematisk registrering af cykelparkeringsbehovet på nær ved stationerne (primært DSB data), er de mest kritiske steder udpeget på baggrund af en screening med udgangspunkt i forvaltningens umiddelbare erfaring fra daglig drift og arbejde i kombination med viden fra DSB og Cyklistforbundets Københavnsafdeling. Det betyder, at kapacitetsbehovet på langt de fleste af de udpegede steder ikke er kendt. Nærværende redegørelse bør derfor suppleres med registreringer og observationer de pågældende steder. Samtidig vil en evt. fremtidig registrering af cykelparkeringsbehovet kunne vise, at behovet også er stort på nogle steder, som denne screening ikke har fanget.

Screeningen viser, at de mest kritiske steder kan grupperes indenfor følgende områder::

- Stationer med erkendt kapacitetsunderskud (S-tog og Metro)
- Middelalderbyen generelt inkl. steder med særlig stort kapacitetsunderskud
- Strøggader og steder med stor koncentration af byliv
- Skoler og institutioner i de tætte bydele
- Steder med arrangementer/events – midlertidig kapacitetsunderskud
- Øvrige steder med stort pres på cykelparkering

Dette stemmer godt overens med målingen af tilfredsheden med mulighederne for cykelparkering fra Cykelregnskab 2014, se figur 11.

Screeningen fremgår af kortet på bilag 1, og de kritiske steder beskrives i det følgende (farvekoder i tabellerne svarer til farvekoder på kortet).

For hvert af ovenstående områder beskrives de forskellige udpegede steder ift.

- Groft estimeret kapacitetsbehov (kun ved stationerne, som er det eneste sted vi har systematiske tællinger)
- Udfordringer og muligheder
- Første bud på økonomisk ramme
- Rækkefølgen i tabellen tager udgangspunkt i det estimerede kapacitetsbehov – størst behov først.

Det skal understreges, at stederne ikke er besigtiget i forbindelse med denne cykelparkeringsredegørelse, og der vil skulle foretages en grundig registrering og forundersøgelse forud for endelig fastlæggelse af projekt og budgetramme. Erfaringen er, at forudsætningerne med stor sandsynlighed vil ændres, og der er derfor tale om yderst usikre budgetoverslag.

Prisen for én cykelparkeringsplads varierer ganske kraftigt, alt efter hvilket areal der er til rådighed, og hvordan pladsen konstrueres:

- Er der tale om et almindeligt stativ der frit kan placeres på et fortov eller lignende hvor der er muligt, koster en plads ca. 2800kr. Sådanne omstændigheder findes oftest i områder hvor der ikke er udpræget kamp om byens rum. Derfor er det også sådan, at hvis vi fx nedlægger bilparkeringspladser, giver det os mulighed for at etablere den simple og billige cykelparkeringsløsning. En bilparkeringsplads giver 8-10 cykelparkeringspladser.
- I de mere tætte områder/kvarterer i byen er der i hovedregelen mange interessenter til byens rum, og det kan derfor være nødvendigt at skabe nyt areal til cykelparkering. Det kan eksempelvis løses med en fortovsudbygning ved kryds, hvilket skaber ny plads. Det koster ca. 12000kr pr/plads.
- De steder i byen hvor efterspørgslen på god og sikker cykelparkering er størst, er meget ofte de steder hvor byens rum bliver benyttet mest intenst. Det er eksempelvis ved stationer og Indre By, og her kan det være nødvendig med cykelparkering i konstruktion for at tilvejebringe brugbar plads i rette mængde. En cykelparkeringsplads i en cykelkælder eller lignende vil koste ca. 60.000kr pr/plads.



STATIONER MED KAPACITETSUNDERSKUD				
Sted	Bydel	Estimeret kapacitetsbehov i 2025 ud over eksisterende stativer	Status, udfordringer og muligheder	Estimeret budgetramme (mio.kr.)
HOVEDBANEGÅRDEN	INDRE BY	6.000-9.000	Der gennemføres pt. et forprojekt, som skal belyse behov, udfordringer og muligheder. Forprojektet forventes afsluttet primo maj 2016	afventer forprojekt
NØRREPORT/ TORVEHALLERNE	INDRE BY	1.000-4.000	Selve stationsforpladsen dækker samlet set de nuværende behov, men behovet er ujævnt fordelt, dvs. der nogle steder er ikke-fuldte stativer, mens andre stativer er helt overfyldte. Kapaciteten på selve forpladsen er ikke fremtidssikret til en øget cykeltrafik. Området omkring Torvehallerne og Frederiksborggade meget presset i forhold til kapacitetsunderskud allerede i dag. Her skal arbejdes med forskellige indsatser i partnerskab med eksterne parter.	10-190
ØSTERPORT	INDRE BY	800-1.500	Stativer mangler både foran stationsbygningen ved Oslo Plads og på Østbane-gade ved Trondhjems Plads og Langeliniebroen. Muliggjort ombygning øst for stationsbygning betyder ombygning af stationsforpladsen med ny cykelparkeringsløsning, som dog kun rummer det antal cykelstativer, der er på pladsen i dag. Skal kapacitetsbehovet i fremtiden tilgodeses må der arbejdes med andre og mere højklassede løsninger end de traditionelle stativer.	30-55
DYBBØLSBRO	VESTERBRO	400-1.000	Der pågår en forundersøgelse af mulighederne for en ombygning af Dybbølsbro - selve broen - herunder også mulighederne for cykelparkering. Undersøgelsen forventes afsluttet primo maj 2016. Evt. potentiale i at samarbejde med IKEA og Fisketorvet.	afventer forprojekt
VANLØSE STATION	VANLØSE	400-1.000	Der er stort kapacitetsunderskud på forsiden af stationen. Sydvestligt opland mangler cykelparkering. Udfordring er plads og æstetik	20-55
KONGENS NYTORV	INDRE BY	200-1.000	Der er gennemført undersøgelse af, hvordan cykelparkeringskælder til metroen kan gøres mere attraktiv i samarbejde mellem KK og Metro-selskabet. Der er tale om en meget dyr løsning som umiddelbart ikke vurderes at løse problemerne. I stedet kan en løsning med fordel tænkes sammen med en helhedsløsning omkring Lille Kongensgade og hele forløbet fra Strædet til Kongens Nytorv. Evt. potentiale i samarbejde med Magasin og andre forretningsdrivende	2-45

STATIONER MED KAPACITETSUNDERSKUD				
Sted	Bydel	Estimeret kapacitetsbehov i 2025 ud over eksisterende stativer	Status, udfordringer og muligheder	Estimeret budgetramme (mio.kr.)
AMAGERBRO STATION	AMAGER ØST	200-1.000	Der er fjernet stativer ifm bl.a. bycykler. Der både behov for korttidsparker- ing ifm indkøb til Amagercentret og langtidsparker- ing ift pendlere med metroen. Der kan måske indtænkes en løsning, hvor cykler flyttes til fx Skåne- gade. Potentiale for partnerskab med Amagercentret. Det store prisspænd skal ses i lyset af muligheden for en minimal løsning med flytning af cykler i kombination med at udnytte p-dæk i Amagercentret og en dyrere løsning i egen konstruktion (pris ukendt).	2-50
VESTAMAGER STATION	AMAGER VEST	100-1.000	Der mangler i dag stativer, og i takt med den store byudvikling i området må forventes en kraftig forøgelse af kapacitetsbehovet. Det kunne over- vejes at afprøve en mere højklasset løsning i konstruktion på arealer på den anden side af Ørestads Boulevard eller ind mod Metroens klargøringscenter. Det store prisspænd skal ses i lyset af muligheden for en minimal løsning med flytning af cykler og en dyrere løsning i egen konstruktion (pris ukendt).	1-35
NORDHAVN STATION	ØSTERBRO	200-1.000	Skal koordineres med tiltag i forbin- delse med metrostationen	10-55
VALBY STATION/ SPINDERIET	VALBY	200-800	DSB planlægger anlæg af cykelparker- ing, men muligvis også nedlæggelse af anden cykelparker- ing. En løsning skal koordineres med DSB-projekterne	10-25
CHRISTIANSHAVNS TORV	CHRISTIANSHAVN	200-500	Udfordringen er at sikre en æstetisk tilfredsstillende løsning på Torvet	10-25
NØRREBRO STATION	NØRREBRO	200-500	Der mangler stativer. Skal koordineres med metroforplads.	10-25
ISLANDS BRYGGE STATION	AMAGER VEST	0-100	Kapacitet umiddelbart tilstrækkelig ift. nuværende trafikniveau, men ikke fremtidssikret. Bedre udnyttelse af kapacitet ved adfærdsændring blandt cyklisterne	1-4
VESTERPORT STATION	VESTERBRO	0-100	Kapacitet tilstrækkelig ift. nuværende trafikniveau med mindre at den skal fungere som aflastning for Hoved- banegården. Koordineres med evt. projekt om overdækning af banegraven. Mulighed for bedre udnyttelse af kapacitet ved adfærdsændring blandt cyklisterne.	1-4
BISPEBJERG STATION	BISPEBJERG	100-150	Stativer indpasses ifm eksisterende løsning	1-2
NYE METROSTA- TIONER	METRO CITYRING		De nye metrostationers kapacitet til cykelparker- ing forventes at kunne dække det nuværende behov med er ikke fremtidssikret til en trafikstigning og overflytning af ture til cykel/kombi- nationsrejser.	

MIDDELALDERBYEN GENERELT INKL. STEDER MED SÆRLIG STORT KAPACITETSUNDERSKUD			
STED	BYDEL	STATUS, UDFORDRINGER OG MULIGHEDER	ESTIMERET BUDGETRAMME (MIO.KR.)
MIDDELALDERBYEN	INDRE BY	Der er generelt et stort pres på byrummene, som er snævre og hvor der er ønsker til mange andre funktioner end cykelparkering – bilparkering, udeservering, byliv, byrum, æstetik, træer mv. Det foreslås, at der gennemføres et forsøg med at skabe et attraktivt adgangspunkt for cyklister, hvor cyklen parkeres i et attraktivt cykelparkeringsanlæg evt. med supplerende funktioner og cyklisten fortsætter til fods ind i Middelalderbyen. Det kunne fx være ved Nicolaj Plads eller Gammeltorv/ Nytorv, men skal undersøges nærmere.	5-150

SKOLER OG INSTITUTIONER I DE TÆTTE BYDELE			
STED	BYDEL	STATUS, UDFORDRINGER OG MULIGHEDER	ESTIMERET BUDGETRAMME (MIO.KR.)
BLÅGÅRDSGADE	NØRREBRO	Der er en skole på hjørnet af Nørrebrogade og Blågårdsgade, som ikke har cykelparkering tilknyttet skolen. Eleverne parkerer derfor i de offentlige stativer på Blågårdsgade, og skaber dermed et stort pres på disse stativer. Det skal overvejes at afprøve en løsning, hvor skolebørnene får adgang til cykelparkering i en anden gård. Alternativt en fleksibel løsning, hvor eleverne parkerer deres cykel nær skolen om morgenen, cyklerne transporteres derefter til en alternativ lokation, hvor eleverne kan hente den om eftermiddagen. Eller de transporteres tilbage til skolen igen senere.	1-5
NORDRE FRIHAVNSGADE	ØSTERBRO	Eksisterende flexparkering er fuldt udnyttet, og der er et øget kapacitetsbehov. Flexparkering kan evt. udvides	0,5-1
DR BYEN OG ITU	AMAGER VEST	Cykelkælder under ITU benyttes ikke. Til gengæld er der massivt kapacitetsbehov på gaderne. Ikke nok med traditionelle stativer på gaderne. Ørestad Grundejerforening kører en cykelparkerings adfærdskampagne. Her er potentiale for partnerskab med lokaludvalg, grundejerforening og store virksomheder/institutioner	5-20
SVØMMEHAL I ANGELGADE	VESTERBRO	Dette sted er lokaliseret ved besigtigelse sammen med Vesterbro Lokaludvalg. Her kan evt. arbejdes med flexparkering	0,5-1

STRØGGADER OG STEDER MED STOR KONCENTRATION AF BYLIV			
STED	BYDEL	STATUS, UDFORDRINGER OG MULIGHEDER	ESTIMERET BUDGETRAMME (MIO.KR.)
BLÅGÅRDSGADE	NØRREBRO	Der er etableret tradition cykelparkering i det omfang som det er muligt. Alternativ løsninger skal afprøves. Se også under Skoler og institutioner. Potentiale for partnerskab med lokaludvalg og forretningsdrivende	1-10
ISTEDGADE	VESTERBRO	Der er generelt et kapacitetsunderskud af cykelparkering på strøggaderne, herunder også Istedgade. Den nylige ombygning har mindsket antallet af cykelparkeringspladser. Potentiale for partnerskab med lokaludvalg og forretningsdrivende	0,5-3
NANSENSGADE	INDRE BY	Der er mange parkerede cykler udenfor stativ - mange publikumsrettede funktioner. Potentiale for at skabe en meget attraktiv gade med byliv, men det kræver en helhedsløsning, hvor bilparkering, cykelparkering, byrum og byliv samtænkes på en ny måde. Indgår pt. i forbindelse med indspil til overførselssag vedr. omdannelse af 300 p-pladser. Potentiale for partnerskab med lokaludvalg og forretningsdrivende	30-50
NORDRE FRIHAVNSGADE/MELCHORS PLADS	ØSTERBRO	Der er generelt et kapacitetsunderskud af cykelparkering på strøggaderne, herunder også Nordre Frihavsgade. Den eksisterende flexparkeringsløsning kan udvides, men der kan også arbejdes med en alternativ og mere højklasset løsning. Potentiale for partnerskab med lokaludvalg og forretningsdrivende. Se også under Skoler og institutioner	1-20
TRIANGLEN	ØSTERBRO	Der er mange parkerede cykler på Trianglen. Udfordringen er at skabe plads til stativerne der hvor det er relevant og samtidig sikre god tilgængelighed/fremkommelighed. Potentiale for partnerskab med lokaludvalg og forretningsdrivende. Skal koordineres med metroforplads.	5-20
NØRREBROGADE	NØRREBRO	Der er generelt et kapacitetsunderskud af cykelparkering på strøggaderne, herunder også Nørrebrogade. Potentiale for partnerskab med lokaludvalg og forretningsdrivende	2-5
SANKT HANS TORV, ELME-, BIRKE-, GULDBERGS-, RYESGADE OG RAVNSBORGGADE	NØRREBRO	Udfordringen er at sikre tilstrækkeligt med cykelparkeringsmuligheder velintegreret i byrummene - stort pres på byrummene med meget byliv	2-10
STEFANSGADE OG JÆGERSBORGGADE	NØRREBRO	Udfordringen er at sikre tilstrækkeligt med cykelparkeringsmuligheder velintegreret i byrummene - stort pres på byrummene med meget byliv	0,5-5
FØTEX PÅ VESTERBROGADE	VESTERBRO	Der er i 2015 etableret cykelparkering i den inderste kørebane. Men der er fortsat et stort kapacitetsunderskud, som kun kan imødekommes med andre løsninger end de traditionelle stativer	5-20
OVERGADEN OVEN VANDET	CHRISTIANSHAVN	Der er mange besøgende til kanalerne og cafeerne i området. Noget sæsonbetonet cykelparkeringsbehov. Udfordring er plads, tilgængelighed og æstetik.	0,5-5

STEDER MED ARRANGEMENTER/EVENTS - MIDLERTIDIGT/VARIABELT KAPACITETSUNDERSKUD			
STED	BYDEL	STATUS, UDFORDRINGER OG MULIGHEDER	ESTIMERET BUDGETRAMME (MIO.KR.)
OMKRING PARKEN	ØSTERBRO	I forbindelse med aktiviteter i Parken er der stort pres på Øster Allé, Fælledparken, Gunnar Nu Hansens Plads og Øster Fælled Torv. Her bør arbejdes med en mobil løsning som kan fjernes når arrangementerne er overstået. Her er potentiale for partnerskab med Parken og andre private aktører	10-15
VEGA	VESTERBRO	I forbindelse med arrangementer i Vega er der behov for mere cykelparkering. Der kunne tænkes i en mobil eller fleksibel løsning eller evt. info/adfærdskampagne. Potentiale for partnerskab med Vega.	2-15
NØRREBRO HALLEN/DEN RØDE PLADS	NØRREBRO	I forbindelse med aktiviteter i Nørrebrohallen er der behov for mere cykelparkering. Der kunne tænkes i en mobil eller fleksibel løsning.	1-3
AMAGER STRAND-PARK	AMAGER ØST	På varme dage øges behovet, og der kan evt. arbejdes med fleksible løsninger. OBS på at at KK har overtaget driften og dermed også driften af cykelstativerne.	2-15
BIOGRAFER OG TEATRE	BYDÆKKENDE	Generelt er der et stort pres ved biografer og teatre.	

ØVRIGE STEDER MED STORT PRES PÅ CYKELPARKERING			
STED	BYDEL	STATUS, UDFORDRINGER OG MULIGHEDER	ESTIMERET BUDGETRAMME (MIO.KR.)
ROSENBORGGADE	INDRE BY	Midlertidige cykelstativer ifm ombygningen af Nørreport Station er blevet flittigt brugt, og behovet er der fortsat efter at Ny Nørreport er åbnet, men stativerne er fjernet.	1-2
ISLANDS BRYGGE - DET GAMLE KVARTER	AMAGER VEST	I den gamle del af Islands Brygge er der stort behov for cykelparkering i forbindelse med de mange boligkarreer. Som praksis er nu, skal beboerne selv etablere denne parkering, da der er tale om "privat behov". Ændres evt. med nyt administrationsgrundlag.	1-2
NØRREBROS RUNDDEL	NØRREBRO	I forbindelse med ombygningen af runddelen er der fjernet en del cykelstativer et sted hvor der i forvejen var kapacitetsunderskud. Dertil kommer, at bycyklerne tager plads fra de almindelige cykelstativer.	1-3
JAGTVEJ V.		Her er der ikke plads til mere traditionel cykelparkering. Skal tænkes sammen med metroforplads	1-8
RYESGADE	ØSTERBRO	Her er udfordringer med cykelparkering men mest i aften-og nattetimer. Måske arbejde med flexparkering. Koordineres med skråparkeringsprojekt, som udføres i 2016.	1-2
LANGELINIE	ØSTERBRO	Mulighed for partnerskab med private aktører. Som praksis er nu, skal de forretningsdrivende selv etablere denne parkering, da der er tale om "privat behov". Ændres evt. med nyt administrationsgrundlag.	1-2
MÆRSK/FRIHEDSMUSEET	INDRE BY	Mulighed for partnerskab med Mærsk	1-2
FØTEX V. NØRREBRO STATION	NØRREBRO	Mulighed for partnerskab med Føtex og andre forretningsdrivende	0,5-2
FØTEX V. HUSUM TORV	BRØNSHØJ-HUSUM	Mulighed for partnerskab med Føtex og andre forretningsdrivende	0,5-2
SKT. KJELDS KVARTER	ØSTERBRO	Evt. plads på Bryggervangen nord for Sankt Kjelds Plads	1-2
HERHOLDTSGADE	VESTERBRO	Der er observeret ca. 50 cykler parkeret et sted uden stativ, men hvor der er plads til stativ	0,1-1



BYDÆKKENDE INDSATS

Ud over de ovenstående udpegede steder, er der behov for nogle bydækkende indsatser, som samlet set vurderes at bidrage til at øge tilfredsheden med cykelparkering i byen:

1. Cykelparkering ved 10-meter zoner, fase 2: På baggrund af eksisterende løsningskatalog for cykelparkering i 10-meter zoner i regi af projektet 'Mere og bedre cykelparkering' udrulles indsatsen yderligere, primært i Indre By, Østerbro, Islands Brygge, Christianshavn og Amager. Det skal i denne forbindelse understreges, at det ved udnyttelsen af 10-meter zonerne er væsentligt at tage hensyn til områdets samlede tilgængelighed og funktion.

2. Fokus på offentlig-private partnerskaber om cykelparkering og byrum: Som led i forvaltningens samarbejde med Innovationshuset om cykelparkering har en række eksterne aktører udtrykt stor interesse for et fokuseret partnerskabs-samarbejde. For på professionel vis at håndtere samarbejdet med de eksterne aktører anbefales det at afsætte midler til en 2-årig taskforce for partnerskaber omkring cykelparke-

ring. Taskforcen skal dels igangsætte følgende to konkrete partnerskabsprojekter som fortsættelse af processen med Innovationshuset, dels afsøge yderligere partnerskabsprojekter med mulighed for ekstern medfinansiering af cykelparkering.

3. Ladcykelparkering, fase 2: Forsøg med ladcykelparkering på Østerbro i 2015 har påvist et behov for dedikeret ladcykelparkering inkl. fastlåsningsmuligheder ved bolig og stationer. Derfor foreslås udrulning af indsatsen i 5 bydele med opsættelse af 20 stativer med plads til 2 ladcykler per stativ, i hver bydel.

4. Mange steder, hvor der er gennemført skråparkeringsprojekt, er det sket på bekostning af plads til cykelparkering på fortovsarealet. Det foreslås derfor, at forvaltningen screener alle gader med skråparkering mhp at belyse, om der er behov og mulighed for evt. at inddrage bilparkeringspladser til cykelparkering.



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Afsluttede cykelprojekter 2011-2015 der hovedsagelig er vedtaget i forbindelse med Cykelpakker.					
Projekt	Beskrivelse	Fremkom- melighed	Sikkerhed og tryghed	Cykel- parkering	
Cykelchip	Indsats mod cykeltyveri		x		
Cykling mod ensretningen	Etablering af cykling mod ensretning på udvalgte gader bl.a Brydes Allé	x	x		
Dokumentation og effektvurderinger	Indsamling af før- og eftermålinger samt analyse af effekter af cykelforbedringer	x	x		
Islands Brygge Metrostation, cykelparkering	Etablering af mere cykelparkering			x	
Jernbane Allé (Vanløse), cykelsti	Etablering af cykelsti fra Vanløse torv til Jyllingevej	x	x		
Nørre Farimagsgade	Etablering af cykelsti	x	x		
Søtorvet, krydsombygning	Større ombygning krydset for bedre cykelfremkommelighed	x	x		
Ørestad station, cykelparkering	Etablering af 245 cykelparkeringspladser			x	
2 projekter med flere indvandrere på cykel	Cykelkurser for voksne samt en indsats for børn, som del af skolevejsprojekt.		x		
Cykelflow	Analysen og afprøvning af flere indsatser til bedre fremkommelighed på belastede strækninger	x			
Cykelparkering, forsøg med stativløs parkering	Forsøg med afprøvning af stativløs cykelparkering og dynamisk skiltning. Afprøvning af dobbelt udnyttelse af areal til cykelparkering i dagtimerne og bilkparkeri i aften- og natetimerne			x	
Cykelrute langs søerne (Østerbrogade - Gl Kongevej)	Etablering af cykelmulighed langs søerne fra Østerbrogade - Gl. Kongevej, 3,5 km.	x			
Cykelsupersti Albertslund Ruten	Etablering af ruten som supercykelsti, herunder cykelbaner på Kampmandsgade	x			
Flere tilflyttere hurtigere og	Indsats rettet mod tilflyttere til KBH fra øvrige Danmark		x		
Cykel-grib-forsøg med intensiveret oprydningskampagne	Afprøvning af intensiveret rydning/flytning af cykler på Metrostationer			x	
HCA Boulevard, cykelsti ved Rådhushaven	Udretning af 90 graders sving fra lokalkørebane og cykelsti langs Rådhushaven	x	x		
Kortlægning og registrering af cykelparkering	Løbende opdatering og kortlægning af cykelparkeringsbehov			x	
Lundedalsvej, bro på Utterslevruten	Bro der forbinder København og Gentofte kommuner ved Ellemosevej og Lundedals vej	x			
Nørrebro Cykelrute, Rantzausgade - Jagtvej	Færdiggørelse af cykelruten mellem Åbuen og Jagtvej (v. Engstrøm) inklusive omgivende parkanlæg.	x	x		
Ombygning af farlige kryds	Mindre ombygninger i flere kryds		x		
Philip Heymanns Allé - Strandpromenaden, mellem Tuborg Havn og Svanemølle Strand.	Etablering af cykel- og gangsti i et samarbejde mellem Gentofte og Københavns Kommune.	x			
Rovsingsgade, Hans Knudssens Plads, Ryparken St, Borgervænget.	Etablering af cykelstier og bedre sammenhænge ved at udbedre "Missink Links"	x	x		
Udbygning af fortovshjørner, cykelparkering	Udbygning af fortovshjørner mv. for at danne plads til flere cykelstativer (ca. 600 pladser)			x	
Bremerholm, modstrøms cykelsti	Forstærket cykelbane der muliggør cykling mod ensretningen	x			
Cykelsupersti - Høje Gladsaxevej/ Vandledningsstien	Sti langs Høje Gladsaxevej	x			
Cykling, natur, kunst og kultur	Del af sikre skolevejsprogrammet		x		
Enghavevej og Kingsgade, cykelbane m.m.	Korte strækninger på begge sider af Vesterbrogade med etablering af cykelbaner og korte stykker cykelsti samt signalændringer. Bedre adgang til Vesterbro Ny Skole og Tove Ditlevsens Skole		x		
Gothersgade og Kgs Nytorg, bedre cykelforhold	Cykelsti mod ensretningen (del af supercykelsti samt skaber forbindelse til Bro over inderhavnen/ Christianshavnsruten)	x			
Griffenfeldtsgade, cykelbaner	Etablering af cykelbaner og bedre adgang til Blågård Skole	x	x		
Irlandsvej og Sundbyvestervej	Etablering af cykelbaner	x			
Istedgade, Bedre forhold for cyklistercykelstier/fredelig gørelse, etape 1	Etablering af Bedre forhold for cyklister, etape 1	x	x		
Njalsgade, cykelbaner	Etablering af forstærkede cykelbaner	x	x		
Ny teknologi - Udbud og proces mod nyt bycykelsystem	Etablering af samarbejde ml. parter bag nyt by- og pendlercykelsystem samt udbud og valg af leverandør	x			
Nyhavn, Cykelsti	Etablering af cykelsti på sydsiden af Nyhavn for forbindelse fra Kgs. Nytorv til bro over Inderhavnen	x	x		
Svanemøllerute etape 1 og 2,	Etablering af cykelsti, bane og punktvisse forbedringer Østerport st - Nordhavn st - Svanemølle St.	x	x		

Projektnummer

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35

13	CP Ø	Søruten Åboul/Rosenørns A, krydsændring	Ombygning af krydset Søruten - Åboulevarden /Rosenørns Allé	x	x		36
13	CP Ø	Vester Farimagsgade, cykelsti fra Vesterbrogade til Ved Vesterport	Opgradering fra cykelbane til cykelsti i den ene side	x	x		37
13	SCP10	Vesterbro, cykelgenveje	Etablering af cykelgenveje i bydelen (shunts, genveje over pladser, spærrede gader, gennem lange boligkarréer m.m.).	x			38
13		Vordingborggade, cykelsti/-bane mod Nordhavn	Etablering af Cykelbane/-sti i Vordingborggade	x	x		39
14	3	Amager Fælled, fast belægning på stier	Forbedring af de eksisterende stier vha. fast belægning.	x			40
14	3	Bro ved Nordhavnsvej	Broløsning over Helsingørmotorvejen/ Lyngbyvej i forbindelse med byggeriet af Nordhavnsvej	x	x		41
14	4	Brosten, bedre cykelkomfort	Forbedring af cykelforhold på steder i byen med brosten, fx vha. flade/slebne brosten eller anden belægningstype.	x	x		42
14	5	Bryggerampen	Etablering af 'cykelslangen' ved Dybbølsbro/Fisketorvet	x	x		43
14	5	Brønshøjvej - Gaunøvej - Annebergvej - Primulavej	Fra Frederikssundsvej til Godthåbsvej er etableret cykelbane i begge sider og cykelsti ved busstopsteder	x	x		44
14	5	Cykling i parker	Analyse af mulighed for at cykle i parker og tilladelse til cykling på udvalgte strækninger i byens parker		x		45
14	5	Energicenter Voldparken	Etablering af cykelsti	x	x		46
14	5	Enghavevej østsiden	Etablering af cykelsti	x	x		47
14	6	Forbindelse til Nordvestpassagen	Forbindelse fra Fyrbødervej/Lygten direkte til Lersøparken via sti fra Bispebjerg st. under Tagensvej og til den grønne rute i Lersøparken.	x	x		48
14	6	Frederiksborgvej, forstærket cykelbane	Forstærket cykelbane.		x		49
14	CP Ø	Gothersgade, medstrømscykelbane	Etablering af medstrømscykelbane/-sti eftersom bro over Inderhavnen vil øge cykeltrafikken i Gothersgade	x			50
14	CP Ø	Hans Knudsens Plads - Ryparken St., dobbeltrettet cykelsti	Dobbeltrettet cykelsti fra hjørnet af Borgervænget /Lyngbyvej og frem til Ryparken station.	x	x		51
14	CP Ø	Ny teknologi - Web-baseret/mobil reiseplaner til cyklister	Etablering af løsning til web, iphone og android, baseret på open source data via Open Street Map. Opdatering af geodata over hvor man kan cykle.	x			52
14	SCP09	Refshalevej	Etablering af cykelbaner ifm Melodi Grand Prix	x	x		53
14	SCP10/ SCP11/ CP Ø	Ryvangsrute, Nordhavnsvejbro til Tuborgvej	Etablering af cykelsti fra bro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej til Rymarksvej	x			54
14		Små sten på vejen	Etablering af set-up, hvor borgere kan indmelde irritationsmomenter på den daglige cykeltur + etablering af forbedringer, så de "små sten" fjernes	x			55
14		Vesterbrogade, bredere cykelstier indtil Gasværksvej	Etablering af 3-sporede cykelstier på inderste strækning. Vesterbro Passage (Bernstorffsgade - Rådhuspladsen)	x	x		56
14		Østerbrogade, grøn bølge 2.0	Forbedret grøn bølge på Østerbrogade	x			57
15	3	Christianshavnsruten, cykelrute	Etablering af cykelsti fra Inderhavnsbroen til - og over Kløvermarken	x	x		58
15	5	Cykelsupersti - Helsingør Ruten	Forbedringer af forhold især ved sideveje	x	x		59
15	6	Cykelsupersti - Hyltebjerg allé	Bedre cykelforhold på Hyltebjerg Allé, Linde Allé og Krydsningen af Grøndals Parkvej	x	x		60
15	6	Enghavevej ved Sundeved	Etablering af cykelsti fra Frederiksstadsgade og mod Vesterbrogade (vestsiden)	x	x		61
15	CFA	Ensretning, ophævelse for cyklister	Brysselsgade, Vordingborggade (Tåsingegade, Vestergade, Brønshøjvej, Borgergade, Ålandsgade)	x	x		62
15	CFA	Optimeringsplan KBH Cyk	Idéoplæg til forbedring af cykelfremkommeligheden på 6 udvalgte korridorer	x	x		63
15		Vestergade	Etablering af cykelgade	x	x		64
14/15	5/6	Gasværksvej	Cykelsti mellem Halmtorvet og Vesterbrogade og dermed ved Gasværksvej Skole suppleret med ensretning for biler og nedlagt bilparkering	x	x		65

Udover ovenstående projekter er der også lavet en del ny cykelinfrastruktur i forbindelse med fx udbygning af Nordhavn, Ørestad og Carlsberg. Ligeledes er der i forbindelse med en del udbygningsaftaler etableret nye cykelstier.

Igangværende projekter der hovedsagelig er vedtaget i forbindelse med Cykelpakker.					
Cykelpakke	Projekt	Beskrivelse	Fremkom melighed	Sikkerhed og tryghed	Cykel- parkering
4	Adfærdskampagne- mere hensyn	Adfærdskampagne 'Sikker cykelby' målrettet mere hensynsfuld adfærd i cykeltrafikken, særligt fokus på steder med potentielle konfliktsituationer		x	
4	Amagerfælledvej	Udvidelse til 'PLUS net standard' af eksisterende cykelstier langs Amagerfælledvej (fra Christmas Møllers Plads til Njalsgade)	x	x	
4	Axel Heides Plads	Etablering af sammenhæng mellem Bryggebroen og Islands Brygge	x		
5	Belysning på Farumruten	Etablering af belysning på strækningen fra Mosesvinget til kommunegrænsen på Farumruten, belysning fra Ruten til Åkandevej på Vestvoldruten samt forbedring af belysning i de to tunneller på Farumruten		x	
5	Bro over Folehaven og evt Vigerslev Alle	Etablering af ny cykel- og gangbro over Folehaven.	x	x	
5	Bryggebroens landning på Islands Brygge	Etablering af ny belægning af "flade" brosten som passer ind i havnepromenadens udtryk. Samtidig ændres markering, så gående og cykler ikke skal krydse hinanden på dette stykke	x	x	
5	Cykelparkering	Bedre og mere cykelparkering			x
5	Cykelparkering	Ny cykelparkering på eller nær indkøbsgader, særligt fokus på Grønnegade Kvarteret og Nørrekvarter			x
5	Cykelparkering ved større busstop	Etablering af flere cykelstativer samt opgradering af cykelparkeringsfaciliteterne ved udvalgte busstop			x
5	Supercykelsti, Vestvoldruten	Forbedring af cykelforhold til Supercykelsti-standard	x		
6	Supercykelsti, Farumruten	Forbedring af cykelforhold til Supercykelsti-standard, og herunder udvidelse af cykelsti på del af Gothersgade.	x	x	
6	Supercykelsti, Fasanvejsruten	Forbedring af cykelforhold til Supercykelsti-standard	x		
6	Frederikssundsvej (Supercykelsti)	Etablering af cykelsti fra Peter Ipsens Allé - Tomgårdsvej samt øvrige forbedringer.		x	
6	Fremtidens cykelveje	Produktudvikling knyttet til igangværende projekter, fx konstruktion af cykelsti med henblik på bedre vandaflledning via faskiner under slidlaget, kanalfunktion ved skybrud (klimatilpasning) og asfalt med lavere rullemodstand.		x	
6	Fælledparken - Guldbergshave, stiforbindelse	Forbindelse fra Rigshospitalet over Fredrik Bajers Plads gennem De Gamles By	x	x	
6	Gl Jernbanevej	Forstærket cykelbane med delvis etablering af cykelsti, hvor der er særligt behov	x	x	
6	Gl. Køge Landevej v/Ringbanen, grøn cykelrute	Cykelstitunnel langs banen under Gl. Køge Landevej syd for Carl Jacobsensvej, og anlæg af sti (del af den grønne cykelrute Valbyruten)	x	x	
6	Gothersgade	Etablering af bredere cykelstier fra Nørre Søgade til Nørre Voldgade (nordsiden)	x	x	
6	Gravearbejder, pulje til cykelforbedringer under eller efter	Pulje til hurtige og lønsomme indsatser knyttet til gravearbejder eller midlertidige løsninger, fx i forbindelse med metro-afspærringer.	x	x	
7	Grøndalsruten, grøn cykelrute	Etablering af cykelruten langs den del af Grøndalsåen, der er mellem Linde Allé (lige syd for Jernbane Alle) og langs det stykke å, der åbnes frem til C.F. Richsvej.	x	x	
7	Harreskovruten fra Nordvestpassagen	Tilkørsel og nedgang til tunnelen v. Nordvestpassagen som inkluderer en dobbeltrettet cykelsti på Fyrbødervej frem til Lygten, tilpasning af krydsning v. Lygten, dobbeltrettet cykelsti mellem Lygten og Bygmestervej til Rentemestervej, trafikdæmpende foranstaltninger på Rentemestervej mellem Bygmestervej og Frederiksborgvej, samt sikring af krydsning ved Frederiksborgvej	x	x	
7	Havneringen: Christians Brygge (Christian IV's bro), Tegholmen-Enghave Brygge/Havneholmen	Etablering af cykelsti- og fortov under Knippelsbro. Bedre forbindelse mellem Tegholmen og Enghave Brygge/Havneholmen.	x		
8	Helsingørruten, supercykelsti	Forbedringer af cykelforhold i form af sikre krydsninger ved sideveje og evt udvidelse af cykelstien	x		
8	Hillerødgade	Etablering af cykelsti fra Borups Alle til kommunegrænsen samt et mindre stykke ved Lundtoftegade	x		
8	Holbergsgade og Toldbodgade	Etablering af cykelsti/baner i Holbergsgade mellem Niels Juels Gade og Skt Annæ Plads. I Toldbodgade er der ikke plads til at etablere cykelsti eller bane, men bilparkeringen fjernes for at give mere plads til cyklisterne	x	x	
8	Husumforbindelsen fra Tingbjerg	Forbedring af cykelforhold fra Tingbjerg til tunnel under S-banen ved Åvendingen. På Korsager Alle ved Smørumvej tilføjes et sydgående forløb af Smørrumvej og et kort stykke ad Karlslundevej til Husum skole/ Husumparken	x	x	
8	Indre Ringrute, supercykelsti	Forbedring af cykelforhold i samarbejde med Frederiksberg Kommune	x	x	
	Jernbane Allé (Vanløse), etape 2	Etablering af cykelstier ml. Bogholder Allé og Grøndalsparkvej samt forbedring af krydsningen af Grøndalsparkvej i relation til både Jernbane Allé og Albertslundruten		x	
9	Jernbane Alle (Vanløse), 3 etape	Opgradering af cykelsti og -bane på den miderste del af Jernbane Allé mellem Vanløse Alle - Bogholder Alle. Projektet inkluderer evt. også mindre forbedring ved Finsensvej	x	x	
9	Kampmannsgade og Damhusdæmningen (en del af Albertslundruten)	Opgradering til cykelsti i begge sider på Kampmannsgade mellem Vester Søgade og Vester Farimagsgade, og analyse af muligheder for forbedring ved dæmningen		x	
9	Kronprinsessegade	Etablering af cykling i begge retninger ved at ensretning for biler vendes og den nuværende cykelsti bliver en modstrømssti. Cykling medstrøms vil ske på den 4 m brede kørebane evt. ved at flytte bilparkeringen til den anden side af vejen	x		
9	Københavnerruten, supercykelsti	Forbedring af cykelforhold, og ny sti langs metroen til lufthavnen.	x	x	
9	Ladcykelparkering	Bedre ladcykelparkering i bolig- og handelsgader			x
9	Indsats målrettet færre korte bilture	Indsats rettet mod at overflytte korte bilture til cykelture		x	
9	Mjølnerparken	Stiforbindelse fra Superkilen til Nordvestpassagen (ny passage under S-banen).	x	x	

9	Nordhavn Station	Forbedring af cykelforhold samt skifteforhold mellem bus og S-tog samt cyklister m.v.			x	36
9	Nordvest passagen	Sti- og gangforbindelse under banelegemet mellem Fyrbødervej og Mimersparken samt en stiforbindelse fra Fyrbødervej gennem Mimersparken og Mjølnerparken til Superkilen og Nørrebro Cykelrute	x	x		37
9	Punkindstatser for bedre fremkommelighed	Bedre cykelforhold ved Andersens Boulevard/Farimagsgade, Frederiksborggade/Søtorvet, Ingerslevsgade/Dybbølsgade). Resterende del af puljen anvendes til mindre indsatser fx på Blegdamsvej nær Trianglen	x			38
9	Raffinaderivej	Etablering af cykelsti fra Prags Boulevard til klubhus samt evt. etablering af en dobbelrettet cykelsti fra Raffinaderivej og hen til den grønne cykelrute		x		39
10	Rantzausgade	Trafikal fredeliggørelse, der forbedrer forhold for cyklister		x		40
10	Skiltning af PLUSnet og Grønne Ruter	Fysisk skiltning for at markere hurtigste ruter	x			41
10	Små Sten via Giv Et Praj, mindre forbedringer	Faglig prioriteret udbedring af huller, fejl og mangler på cykelvejen pba. borgerinput, fx etablering af asfaltramper, justerede bomme så også ladcykler kan komme igennem.		x		42
10	St. Kongensgade	Udvidelse af cykelsti fra Esplanaden til Kgs. Nytorv	x			43
10	Supercykelsti, Allerød Ruten	Bedre cykelforhold, i samarbejde med nabokommuner	x	x		44
10	Supercykelsti, Farumruten,	Udvidelse af dobbelrettede cykelstier langs Hillerødmotorvejen	x	x		45
CP Ø	Supercykelsti, Ishøj Ruten	Bedre cykelforhold, i samarbejde med nabokommuner	x	x		46
CPØ	Supercykelsti, Indre Ringrute	Bro eller alternativt krydsning i niveau ved Artillervej samt cykelforbedringer på strækningen	x	x		47
4	Svanemøllerute, etape 3, grøn rute	Etablering af Svanemølleruten mellem Svanemølle St. og Kildevældsskolen inkl krydsning af Østerbrogade (etape 3)	x	x		48
SCP11	Tagensvejkorridoren	Forbedrede cykelforhold på Tagensvej fra Frederiksborgvej til Røvsinggade. Optimeringsplanens ideoplæg realiseres på Tagensvej fra Røvsinggade til Nørre Allé i kombination med det besluttede busprojekt	x	x		49
	Teaterpassagen og Skelbækgade	Muliggør cykling i begge retninger fra Vesterbrogade - Gl. Kongevej, og cykelsti Skelbækgade: Ingerslevsgade - Skelbækgade 38	x			50
SCP09	Værnedamsvej	Forbedring af cykelforholdene på Værnedamsvej i samarbejde med Frederiksberg Kommune. Projektet forventes at omfatte dele af Tullingsgade bla ift til at etablere gode vareafleveringsforhold			x	51