

CYKEL- REDEGØRELSE

2017



INDHOLD

INDLEDNING.....	3
SAMMENFATNING.....	4
STATUS OG DATA.....	8
TEMA 1: UDMØNTNING AF CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN 2017-2025.....	14
TEMA 2: CYKELTILTAG SOM FØLGE AF BYUDVIKLING.....	18
TEMA 3: CYKELPARKERING VED TRAFIKKNUDEPUNKTER.....	20
TEMA 4: ØVRIGE TILTAG TIL MAKSIMERING AF SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST.....	24
 BILAG:	
1A. STATUS PÅ INITIATIVER IGANGSAT MED BUDGET 2017.....	30
1B. KORT OVER GEOGRAFISK BESTEMTE INITIATIVER I CYKELREDEGØRELSE 2017.....	33
1C. SAMTÆNKNING MED ANDRE INDSATSER.....	34
1D. OVERBLIK OVER MÅLSÆTNINGER, STRATEGIER OG PLANER PÅ CYKELOMRÅDET.....	36

INDLEDNING

Cykelredegørelse 2017 giver et overblik over Københavns Kommunes prioriterede indsatser på cykelområdet og effekten af disse, samt status for de politisk vedtagne mål og for borgernes tilfredshed.

På baggrund af de fremtidige udfordringer for cykeltrafikken, der beskrives i redegørelsen, identificeres fire temaer for de kommende års indsatser på cykelområdet:

- Udmøntning af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025
- Cykeltiltag som følge af byudvikling
- Cykelparkering ved trafikknudepunkter
- Øvrige tiltag til maksimering af samfundsøkonomisk gevinst

Hvert tema indeholder initiativer, der vil være relevant at igangsætte med Budget 2018. De vigtigste parametre for udvælgelse af initiativer i redegørelsen er:

- Sammenhæng og timing ift. andre indsatser
- Størst effekt ift. at nå de politiske målsætninger
- Øget sikkerhed og tryghed for børn og unge
- Størst effekt pr. investeret krone
- Muligheder for ekstern medfinansiering

Redegørelsen omfatter 23 initiativer til i alt 252 mio. kr., svarende til investeringsniveauet beskrevet i Cykelredegørelse 2016 på 160-260 mio. kr. årligt. Priserne er indledende estimer, der vil blive præciseret ifm. efterfølgende budgetnotater.



SAMMENFATNING

STATUS OG UDFORDRINGER

Borgertilfredshed med København som cykelby

Cyklisternes generelle tilfredshed er siden sidste Cykelregnskab 2014 steget for næsten alle forhold, på nær muligheden for at kombinere cykel med offentlig transport. Dog er tilfredsheden med cykelparkering og vedligehold af veje fortsat lav.

Udvikling i cykeltrafikken

I takt med at befolkningen vokser i København med cirka 10.000 borgere årligt, øges cykeltrafikken ligeledes. I 2016 blev der for første gang siden 1970 talt flere cykler end biler på tværs af Indre By (Søsnittet), og i gennemsnit blev der dagligt cyklet 20.000 km mere i 2016 end i 2015. Over kommunegrænsen er billedet imidlertid modsat, idet biltrafikken her er steget med 4 % fra 2015-2016, og cykeltrafikken er faldet med 15 %. Andelen af ture for alle pendlere til og fra arbejde på cykel i København er i samme periode steget fra 36 % til 41 %. På trods af mindre og større udsving er tendensen over en periode på 10 år, at cykelandelen for pendlerturene er stigende, og bilandelen faldende.

Ser vi alene på københavnernes ture til arbejde og uddannelse i København, er andelen steget fra 52 % til 62 % og ligger stadig højere end målsætningen på 50 %. Dette understøtter billedet af, at turene ind og ud af kommunen er af central betydning ift. at øge cykelandelen til 50 % i 2025.

Overflytningspotentiale

Afstand og rejsetid er en afgørende faktor for, om cyklen opleves som et realistisk alternativ til bilen på ture på tværs af kommunegrænsen. På de korte afstande (0-5 km) står bilen dog stadig for hver fjerde tur, og her er barriererne for at vælge cyklen typisk transport af

varer eller børn samt utryghed ved børns egen transport til skole og fritidsaktiviteter. På de mellemlange ture (5-15 km) vil bl.a. Supercykelstier og elcykler mindske rejsetiden og øge komforten, mens det for de længere ture (over 15 km) ofte vil være en forudsætning at kunne kombinere cyklen med kollektiv transport nemt og hurtigt. Uanset turlængde er et sammenhængende net af tryghedsskabende og sikker cykelinfrastruktur afgørende for at fastholde nuværende cyklister og samtidig gøre det attraktivt at skifte til cykel.

GENNEMFØRTE INITIATIVER I 2016

I 2016 blev der etableret 3,2 km nye cykelstier, udvidet 4 km cykelsti, Supercykelstien "Ishøjruen" blev taget i brug, og Inderhavnsbroen og Belvederebroen blev indviet som del af Havneringen, der blev lanceret i samarbejde med 24 eksterne samarbejdspartnere. Der blev opstillet godt 1.750 cykelparkeringspladser, og 11.050 efterladte cykler blev indsamlet. I 2016 oplevede By- og Pendlercyklen en firedobling af ture sammenlignet med 2015. Lyssignalerne på to korridorer i Trafikledelsesplanen blev optimeret for cyklister. Anden runde af adfærdsindsatsen "Sikker Cykelby" blev gennemført i 2016, og borgernes opmærksomhed på egen adfærd steg med ca. 50 % fra 2015 til 2016, og en folder om cykelregler til turister er distribueret bredt. Den fireårige "Indsats målrettet færre korte bilture" blev afsluttet i 2016, og samlet set er antallet af bilture under 5 km faldet fra at udgøre hver tredje biltur til hver fjerde. Endelig er Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 udarbejdet i 2016 med omfattende borgerdialog, og vedtaget i Borgerrepræsentationen den 30. marts 2017.

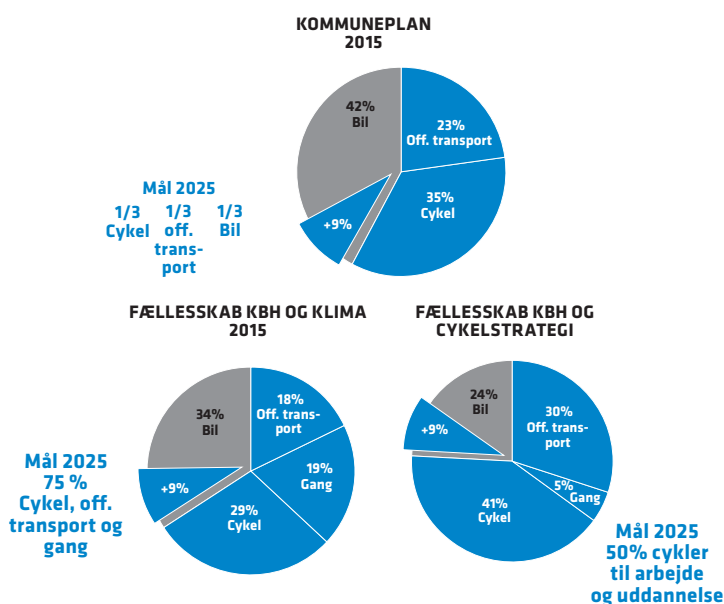
Derudover er en række initiativer, besluttet i forbindelse med Budget 2017, igangsat, og status fremgår af bilag 1A s.30. Initiativer, der er mundet ud i projektforslag, fremgår af initiativerne i Cykelredegørelse 2017.

STATUS IFT. DE POLITISKE MÅLSÆTNINGER

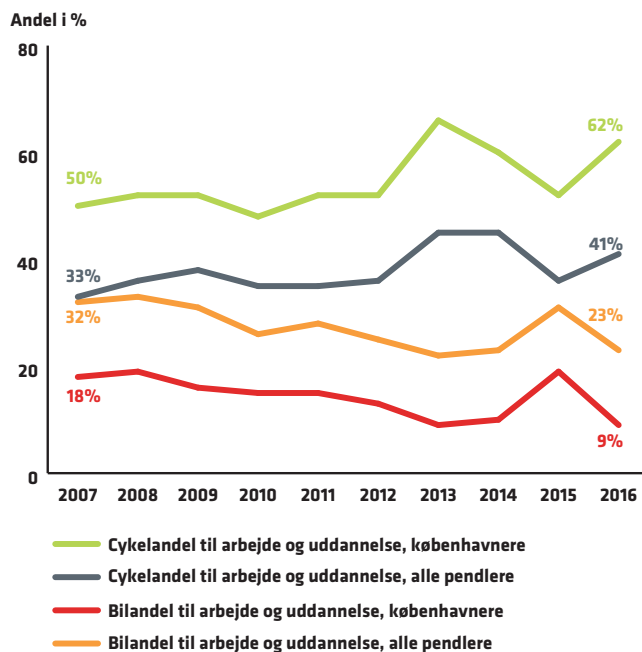
I forhold til de politiske målsætninger, vedtaget i Kommuneplan 2015, Fællesskab København, Kbh Klimaplan 2025 og Københavns Cykelstrategi om at begrænse andelen af ture i bil, er det gået lidt frem siden 2015, idet bilandelen er faldet lidt. Samlet set er Københavns Kommune 9 procentpoint fra at nå målet om, at 50 % af alle pendlere skal cykle til og fra arbejde i København i 2025.

Nyt format for opgørelse af cykelandel

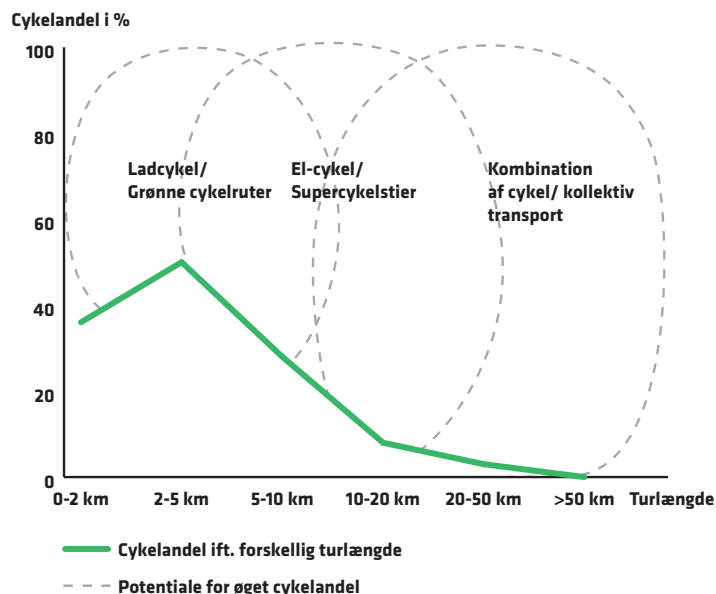
Tallene for transportmiddelfordelingen er fra og med årets redegørelse (med tilbagevirkende kraft fra 2007) opgjort isoleret for hvert enkelt år, hvor det tidligere har været et "glidende gennemsnit", hvor to års data lægges sammen for at nedbringe den statistiske usikkerhed.



UDVIKLINGEN I CYKEL- OG BILANDEL FOR TURE TIL OG FRA ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVN 2007-2016



OVERFLYNNINGSPOTENTIALE AFHÆNGIGT AF TURLÆNGDE



TEMAER

På baggrund af de aktuelle udfordringer samt vurderinger af potentialer for fastholdelse og overflytning til cykel har forvaltningen udpeget følgende fire temaer for Cykelredegørelsens 23 initiativer. Initiativerne er valgt ud fra en vurdering af, hvad der vil give størst effekt ift. at nå de politiske målsætninger om at få flere til at cykle, herunder øget sikkerhed og tryghed særligt for børn og unge. Et andet kriterium har været sammenhæng og timing ift. andre indsatser, herunder muligheder for ekstern medfinansiering ifm. udbygningsaftaler, statslige puljer mv.:

Tema 1:

Udmøntning af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025:

Anlæg af nye cykelstier, særligt på strækninger med mange børn og unge, er vigtigt for, at endnu flere vil vælge cyklen fremover. Cykelstiudvidelser og krydsoptimeringer nedbringer trængslen og dermed utrygheden på cykelstierne. Grønne Cykelruter udgør et roligere alternativ for nye cyklister, og Supercykelstier muliggør cykling på de længere pendlerture på tværs af kommunegrænsen.

Tema 3:

Cykelparkering ved trafikknudepunkter:

På de længere ture kan cykel kombineret med tog udgøre et konkurrencedygtigt alternativ til bilen, men skal det fulde potentiale udnyttes, kræver det bedre cykelparkering ved stationerne. Derudover udgør den stigende cykeltrafik i Indre By en udfordring ift. at skabe tilstrækkelig plads til de parkerede cykler samtidig med, at fremkommelighed og ophold for fodgængere bibeholdes.

Tema 2:

Cykeltiltag som følge af byudvikling:

Hvis cykelandelen skal øges i takt med, at byen udbygges, skal beboerne i de nye bydele opleve cyklen som et attraktivt alternativ til bilen fra de flytter ind. Derfor bør cykelinfrastrukturen i byudviklingsområderne fremtidssikres gennem lokalplanlægningen og kobles effektivt til den eksisterende by.

Tema 4:

Øvrige cykeltiltag til maksimering af samfundsøkonomisk gevinst:

Erfaringsmæssigt kan der opnås større overflytning af bilture til cykel og kollektiv trafik, hvis god infrastruktur suppleres af øvrige tiltag. Her kan ladcykler, el-cykler og el-ladcykler nedbryde både praktiske barrierer for at skifte bilen ud med cyklen, ligesom rejsetiden kan forkortes, hvilket blandt andet intelligent trafikinformation og signaloptimering samt skiltning og afmærkning bidrager til.

INITIATIVER I CYKELREDEGØRELSE 2017

Udvælgelsen af initiativerne har taget udgangspunkt i, hvad der vurderes mest hensigtsmæssigt at igangsætte med Budget 2018 og svarer samlet set til det øgede investeringsniveau beskrevet i Cykelredegørelse 2016. Fokus er overordnet set, at initiativerne kommer så mange cyklister til gavn som muligt, særligt børn og unge, og at de har så højt et potentiale for overflytning af ture til cykel som muligt.

Langt de fleste af initiativerne skal samtænkes med andre indsatser, og der vil være en timingsmæssig for-

del i at igangsætte projekterne i forbindelse med dette års budgetforhandlinger. Tabellen i Bilag 1C s.34 giver et overblik over, hvorledes initiativerne spiller sammen med klimatilpasning, vejgenopretning, byudvikling, trafikssikkerhed samt muligheder for ekstern medfinansiering.

De estimerede anlægsudgifter i redegørelsen er indledende overslag, som vil blive kvalificeret yderligere ifm. udarbejdelsen af efterfølgende budgetnotater.

TEMA 1: UDMØNTNING AF CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN 2017-2025		
Status/data: Der er primo 2017 etableret 375 km cykelsti, og 20 % af PLUSnettet har tre baner. Størsteparten af københavnernes vælger cyklen, fordi det er nemt og hurtigt. Med en forventet stigning i cykeltrafikken på 25 % frem mod 2025 (og 36 % i spidstimen) presses kapaciteten på cykelnettet, og dermed også fremkommeligheden, sikkerheden og trygheden for både hurtige og langsomme cyklister.		Effekt: Nye cykelstier forventes at øge sikkerhed og tryghed for cyklisterne, og gennemsnitligt kommer der 15-20 % flere cyklister på strækningerne. Udvidet cykelsti øger fremkommelighed og tryghed, mens justering af signalregulerede kryds tillige forventes at øge sikkerheden. Supercykelstier gør det attraktivt at pendle over længere afstande, mens de Grønne Cykelruter, med oplevelser væk fra de mest trafikerede strækninger, appellerer til rutinerede cyklister såsom børn og nye cyklister, der føler sig utrygge på de befærdede cykelstier.
INITIATIV	Estimeret anlægsbudget	
1.1 Nye cykelstier på steder med børn og unge 1.1.1 Nordre Frihavsgade 1.1.2 Strandlodsvej 1.1.3 Raffinaderivej 1.1.4 Ørestadsruten (Grøn Cykelrute) 1.1.5 Forstærkede cykelbaner og fremførte cykelstier 1.1.6 Indsatsplan for at sikre børn og unges transport ifm. skole og fritidsaktiviteter	55,0 mio. kr.	
1.2 Øvrige nye cykelstier 1.2.1 Vesterfælledvej 1.2.2 Gothersgade 1.2.3 Østbanegade	10,5 mio. kr.	
1.3 Udvidelse af cykelstier 1.3.1 Torvegade, Børsgade og Havnegade (dispositionsforslag) 1.3.2 Gothersgade	7,0 mio. kr.	
1.4 Signalregulerede kryds (Gyldenløvesgade og H.C.Andersens Boulevard)	10,0 mio. kr.	
1.5 Supercykelstier (egenfinansiering for at opnå støtte fra ny statslig cykelpulje)	15,0 mio. kr.	
1.6 Grønne cykelruter (Carlsberggruten)	10,0 mio. kr.	
1.7 Renovering af Elmegade (udgangspunkt i eksisterende trafikforsøg)	6,1 mio. kr.	
1.8 Damhusdæmningen – bedre cykel-, gang- og opholdsforhold (Grøn Cykelrute/Supercykelsti)	15,0 mio. kr.	
1.9 Tilkøb til opgradering af cykelforhold i forbindelse med vejgenopretning	37,0 mio. kr.	
1.10 Pulje til optimering af cykelforhold i forbindelse med klimatilpasning	10,0 mio. kr.	

TEMA 2: CYKELTILTAG SOM FØLGE AF BYUDVIKLING		
Status/data: I takt med at Københavns befolkningstal er i kraftig vækst, udbygges byen tilsvarende. Dette skærper behovet for sammenhængende cykelforbindelser både internt i de nye bydele og i kobling til den eksisterende by.		Effekt: Opgradering af cykelforbindelserne på det eksisterende vejnet i tilknytning til byudviklingsområderne samt gode og attraktive genveje på tværs af store barrierer som fx jernbane og havn/kanaler vil sikre, at beboere og ansatte i byudviklingsområderne har incitament til at cykle. Dermed vil de bidrage til at nå kommunens målsætninger.
INITIATIV		Estimeret anlægsbudget
2.1 Nye cykelstier i forbindelse med byudvikling 2.1.1 Islands Brygge 2.1.2 Carl Jacobsensvej 2.1.3 Bernstorffsgade		9,5 mio. kr.
2.2 Foranalyse af cykel- og gangforbindelser 2.2.1 mellem Grønttorvet og FL Smidth grunden 2.2.2 mellem Svanemøllen Kaserne og Kildevældsparken 2.2.3 mellem Nokken og Teglholmen/Enghave Brygge 2.2.4 mellem Islands Brygge og Slusen		4,0 mio. kr.
2.3 Midlertidige forbedringer af cykelforhold som følge af borgerinput 2.3.1 Vestre Teglade 2.3.2 Teglholmegade		1,0 mio. kr.

TEMA 3 . CYKELPARKERING VED TRAFIKKNUDEPUNKTER		
Status/data: 37 % af københavnere er tilfredse med cykelparkeringen generelt i byen, hvilket ligger lavest både sammenlignet med tilfredsheden med de øvrige cykelforhold i København og sammenlignet med borgerne i resten af landet. Særligt ved butikker og stationer er tilfredsheden lav (henholdsvis 28 % og 33 %). Desuden er tilfredsheden med muligheden for at kombinere cykel og kollektiv trafik faldet med 7 procentpoint fra 2014 til 2016.		Effekt: Opgradering af cykelparkeringsmulighederne ved de centrale trafikknudepunkter og andre steder med stort behov for cykelparkering vil øge potentialet for overflytning af ture fra bil til cykel/kollektiv trafik, og samtidig øge fremkommeligheden for fodgængere i byens rum. Endelig vil det også have en positiv effekt på byens øvrige funktioner og æstetiske udtryk.
INITIATIV		Estimeret anlægsbudget
3.1 Cykelparkering i Reventlowsgade i samarbejde med DSB		10,0 mio. kr.
3.2 Forbedringer på øvrige stationer i samarbejde med DSB		10,0 mio. kr.
3.3 Cykelparkering i konstruktion i Indre By		6,0 mio. kr.
3.4 Opskalering af prototyper for cykelstativer		Beløb pt. ukendt
3.5 Lille Kongensgade		21 mio. kr.

TEMA 4 . ØVRIGE TILTAG TIL MAKSIMERING AF SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST		
Status/data: Hver fjerde cyklist kender ikke til de Grønne Cykelruter, og hver anden cyklist kender ikke til de fem eksisterende Supercykelstier. Mere end hver fjerde københavnere er tillige fysisk inaktiv. Trængsel på cykelstinet og for den øvrige trafik skaber forsinkelser og øger risikoen for konflikter og ulykke.		Effekt: Ved at styrke kendskabet til den eksisterende cykelinfrastruktur kan brugen øges, hvorved den samfundsøkonomiske gevinst ved tidligere investeringer maksimeres. Særligt hvis indsatsen målrettes de ture, der samfundsøkonomisk set er mest omkostningstunge såsom fysisk inaktive borgere, der bruger bilen, myldretidsture på trængselsbelastede strækninger samt varetransport i tætbebyggede bymiljøer.
INITIATIV		Estimeret anlægsbudget
4.1 Øget brug af el- og ladcykler ifm fysisk inaktive borgere, eksterne pendlerture og varelevering		3,3 mio. kr.
4.2 Investeringseffektive mindre cykeltiltag		4,0 mio. kr.
4.3 Intelligent trafikinformation målrettet cyklister		3,2 mio. kr.
4.4 Signalsoptimering for cyklister		Beløb pt. ukendt
4.5 Intelligent gadebelysning for øget trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere i 15 kryds		4,5 mio. kr.

STATUS OG DATA

OMFANG AF CYKELTRAFIKKEN

Cykeltrafikken er steget de fleste steder i byen, særligt i Indre By, hvor antallet af cykler nu overstiger antallet af biler, der krydser Søsnittet, hvilket også betyder, at der på flere af de centrale strækninger er store udfordringer med trængsel på cykelstierne og i krydsene.

Trafikken over kommunegrænsen er dog fortsat domineret af biltrafik, hvilket i høj grad skyldes pendlertrafik både ind og ud af København, men også ærinde-, fritids- og erhvervsture, hvor bilen udgør mellem hver fjerde og hver tredje tur. Kun for uddannelsesture er bilandelen lav.

Selvom antallet af privatejede biler er steget med 15 % siden 2010, er der stadig mere end fem gange så mange cykler som biler i København. Københavnerne anslås at eje ca. 675.000 cykler i 2016.

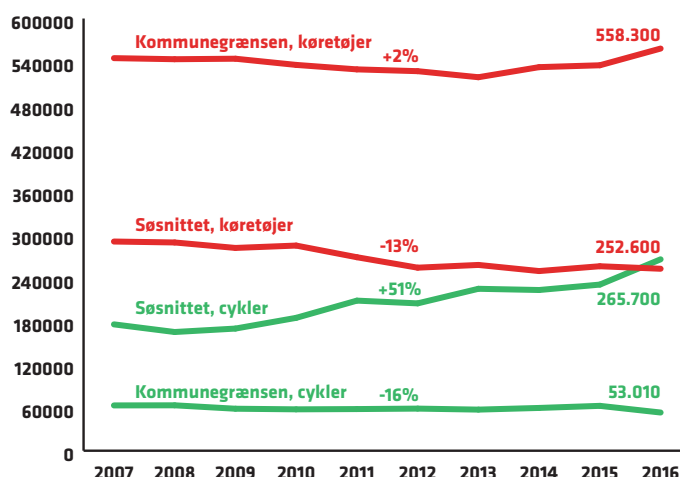
EFFEKT AF INITIATIVER

Siden 2014 er cyklisterne tilfredshed steget på alle parametre, på nær tilfredshed med mulighederne for kombination af cykel og offentlig transport. Cykel-parkering og vedligehold af veje er de forhold, som de københavnske cyklister er mindst tilfredse med.

Figurene på side 9 viser udviklingen i udvalgte nøgletal sammenholdt med de relevante politiske målsætninger. Tendensen er, at udviklingen på de fleste områder går i den rigtige retning, men ikke hurtigt nok hvis vi skal nå målene i 2025. Dette gælder i særlig grad målene for reduktion af alvorligt tilskadekomne cyklister, tilfredshed med cykelparkering og cykelstiudvidelser på PLUSnettet.

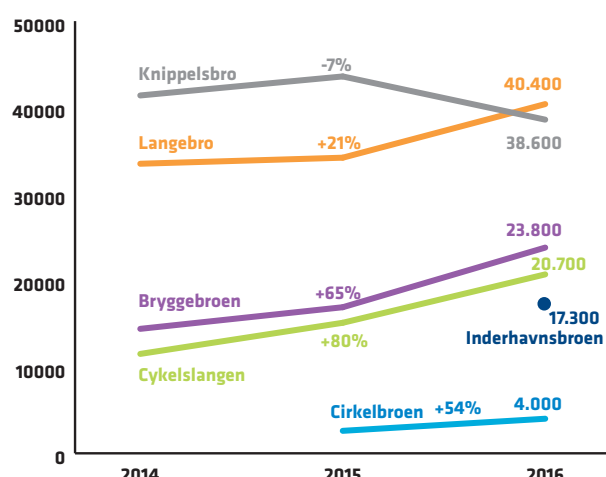
UDVIKLING I TRAFIKTAL, SØ- OG HAVNESNIT OG KOMMUNEGRÆNSE 2007-2016

Hverdagsdøgntrafik

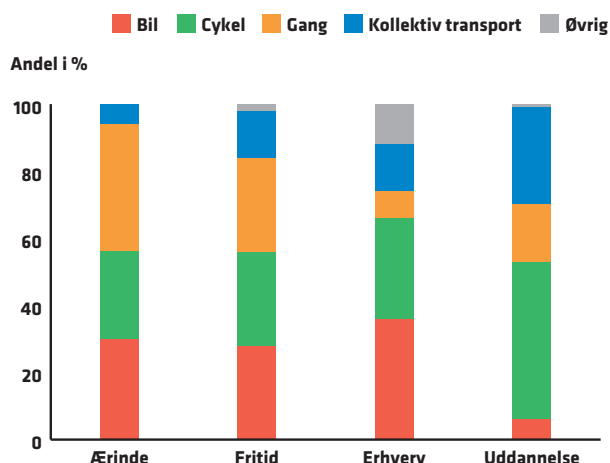


STIGNING I CYKELTRAFIKKEN PÅ BROER 2014-2016

Hverdagsdøgntrafik



TRANSPORTMIDDELFORDELING PÅ TURFORMÅL

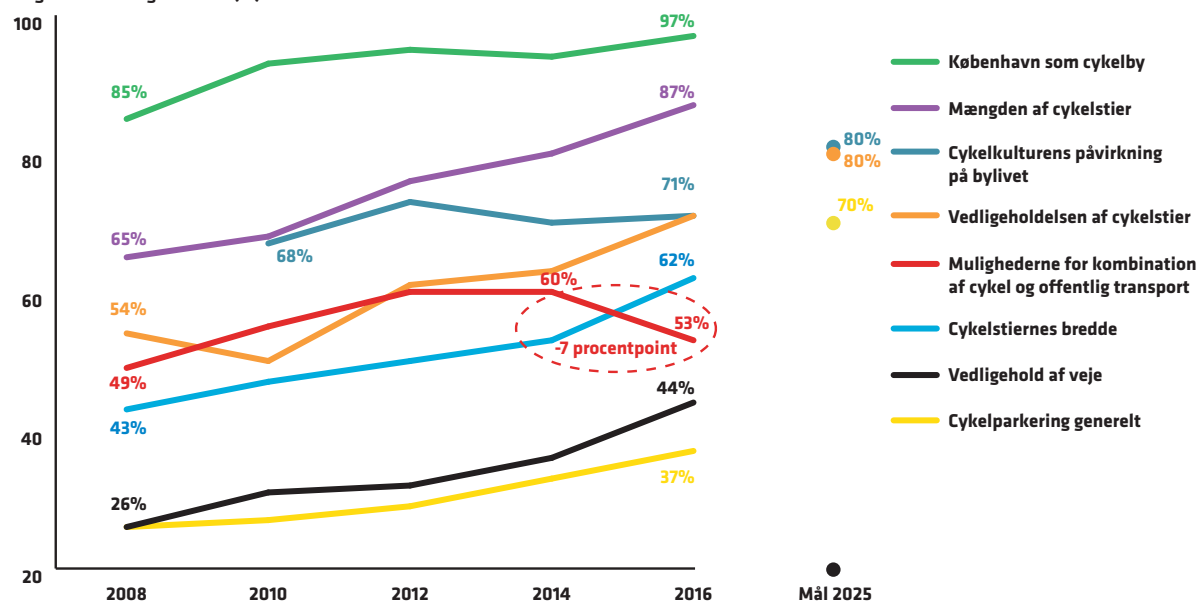


CYKEL- OG BILEJERSKAB

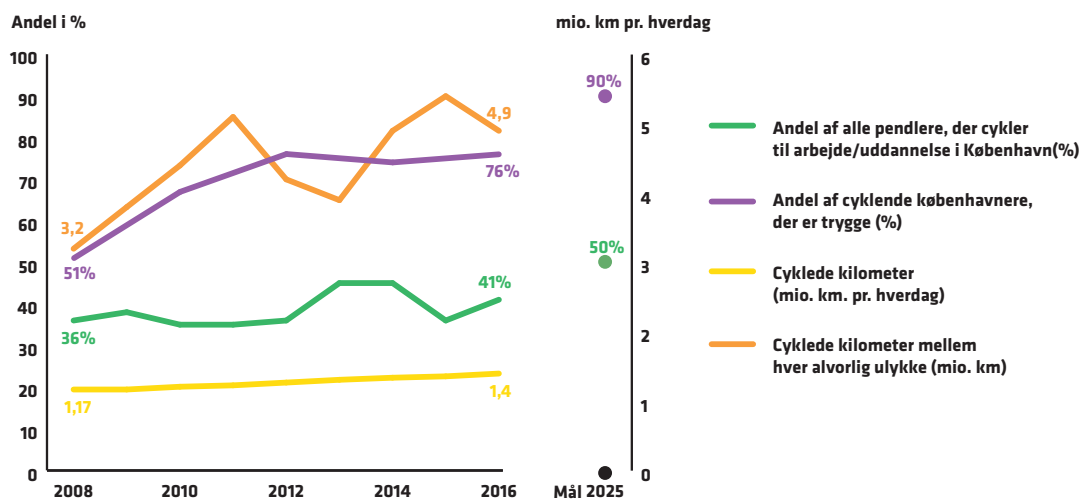
- I 2016 er der ca. 675.000 cykler i København. Cykelejerskabet pr. person er godt 1100 pr. 1.000 indbyggere, hvilket er 5,6 gange større end bilejerskabet.
- I 2016 er der 202 biler pr. 1.000 indbyggere over 18 år (udregnet som gennemsnit af de 10 bydele)
- I 2016 er der ca. 120.00 privatejede biler, hvilket er 16.000 flere end i 2010.
- Vanløse og Brønshøj/Husum er de bydele med højst bilejerskab på hhv. 253 og 246 privatejede biler pr. 1.000 indbyggere.

UDVIKLING I CYKLISTERNES TILFREDSHED 2008-2016

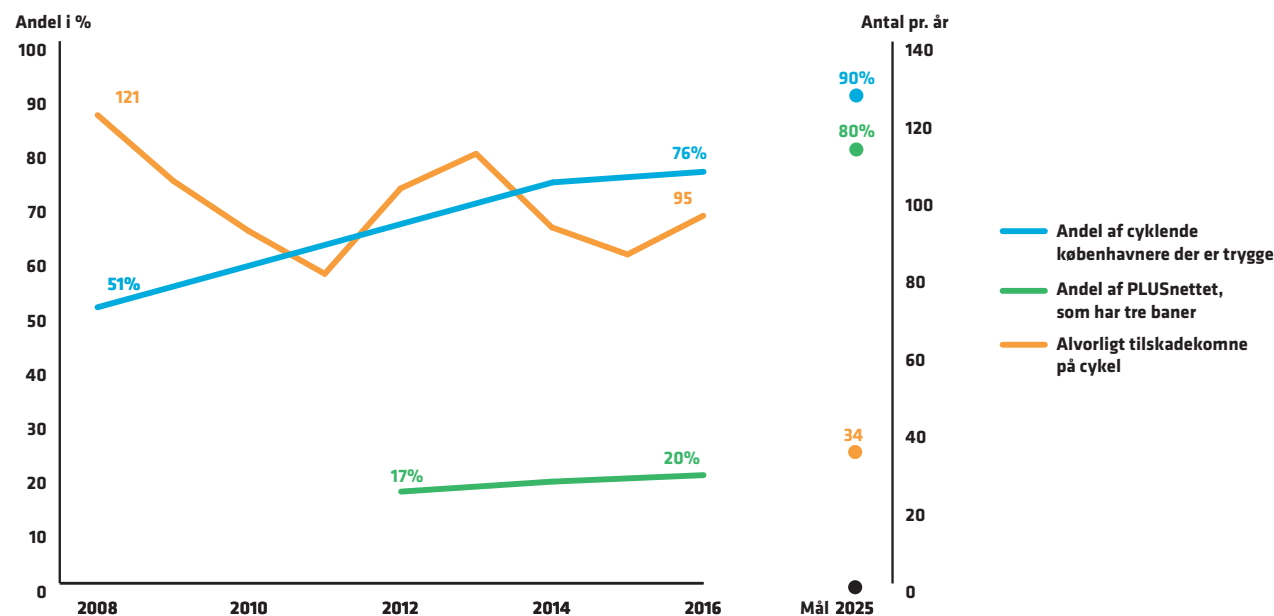
Meget tilfredse og tilfredse (%)



SAMMENLIGNING AF UDVALGTE MÅL- OG NØGLETAL 2008-2016



MÅLTAL FOR CYKLISTERNES SIKKERHED, TRYGHED OG FREMKOMMELIGHED

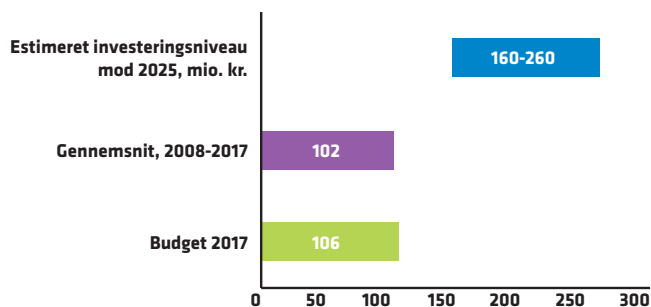


STATUS FOR INVESTERINGER

Størstedelen (80 %) af de cykelprojekter, der er blevet bevilget midler til i de seneste ti års cykelpakker, er afsluttede, og der er således samlet forbrugt 458,8 mio. kr. (2017 pl.) ud af det samlede afsatte beløb i tidligere cykelpakker på 600 mio. kr. (2017 pl.), svarende til 76,5 %. Ud over cykelpakkerne er der brugt 32,2 mio. kr. på vedligehold af belægning, 7,9 mio. kr. på snerydning og 4,6 mio. kr. på oprydning i cykelparkering og fjernelse af efterladte cykler.

Investeringsniveauet i 2017, som følge af Budget 2017, svarer stort set til det gennemsnitlige investeringsniveau for de seneste 10 år, og når derfor ikke op på det niveau, forvaltningen vurderer, er nødvendigt for at nå målene på cykelområdet, jf. Cykelredegørelse 2016.

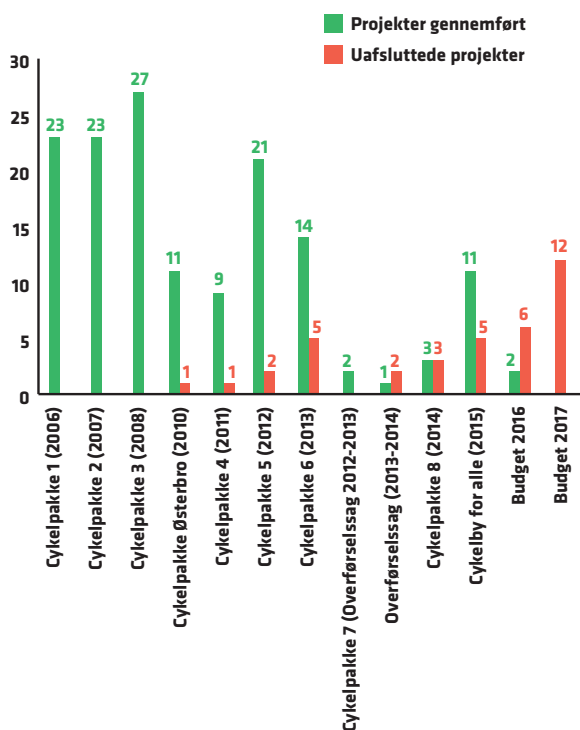
STATUS FOR INVESTERINGSNIVEAU, MIO. KR.



DRIFT OG VEDLIGEHOLD PÅ CYKELOMRÅDET 2016

Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, løbende renovering	19,3 mio. kr.
Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, genopretning*	12,9 mio. kr.
Saltning og snerydning	7,9 mio. kr.
Oprydning i parkerede cykler	1,8 mio. kr.
Opmærkning og afhentning af efterladte cykler	1,8 mio. kr.
KBH Cykelhåndtering*	1,0 mio. kr.
Renhold af cykelstier	3 % af samlet timeforbrug til renhold
*Finansieret via anlægsmidler	

CYKELPAKKER



UDVIKLING I NØGLETAL - OVERSIGT Udvikling opgøres hhv. for en 10-årig periode og siden sidste Cykelregnskab	2006	2014	2016	2020 (mål)	2025 (mål)	Udvikling 2006-2016 *	Udvikling 2014-2016 *
Målsætninger i Kommuneplan 2015, Fællesskab København, Københavns Cykelstrategi 2011-2015 og KBH 2025 Klimaplan							
Alle ture på cykel og med kollektiv trafik (min. 2/3 del) (%) **	57	58	58	>=66,7	>=66,7	+2%	0%
Andel af alle ture i København til fods, på cykel og med kollektiv trafik (%) **	64	65	66		75	+3%	+2%
Andel, der cykler til arbejde/uddannelse (%) **	36	45	41	50	50	+14%	-9%
Andel af cyklende københavnere, der er trygge (%)	53	74	76	85	90	+43%	+3%
Alvorligt tilskadekomne på cykel (reduktion i antal per år)	20	26	23	71	83	+15%	-12%
Andel af PLUSnettet med 3 baner (%)		19	20	60	80		+5%
Reduktion i rejsetid på cykel(%)		7	***	10	15		
Tilfredshed med cykelstiernes tilstand (%)	48	63	71	75	80	+48%	+ 13%
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet (%)		70	71	75	80		+ 1%
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering (%)	26	33	37		70	+42%	+12%
Øvrige nøgletal							
Cyklede kilometer (mio. km. pr. hverdag)	1,15	1,34	1,40			+22%	+4%
Cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)	4	4,9	4,9			+23%	0%
Hastighed på cykel, gennemsnit (km/t)	16	16,4	16,3			2%	-1%
Cykelstier (km)	332	368	375			+13%	+2%
Cykelbaner (km)	17	28	33			+94%	+18%
Grønne Cykelruter (km)	39	58	61			+56%	5%
Supercykelstier i Region Hovedstaden (km)		39	57				+48%
Cykelparkeringspladser på veje og fortov (1.000 stk)	42	51	54			+29%	+6%
Cykler uden for stativ i Indre By			5000				
Tilskadekomne cyklister ift. mål i Trafiksikkerhedsplan	98	92	95			-3%	3%
Cykelejserskab i København		674.800	675.000				0%
Indsamlede efterladte cykler		7.951	11.050				+39%

*Udviklingen angives som ændringen i %, mens ændringen i procentpoint for måltallene kan aflæses direkte af tabellen. Fx er andelen der cykler til arbejde/uddannelse faldet med 4 procentpoint fra 2014-2016, svarende til 9 %.

**2007 i stedet for 2006.

*** Tallet kendes først senere på året og udgives i forbindelse med Cykelregnskabet 2016.

DATA

GENNEMFØRTE INITIATIVER I 2016

CYKELPARKERING

Nye cykelparkeringspladser

	Antal
Amager Vest	263
Indre By/Christianshavn	487
Nørrebro	255
Valby	120
Vesterbro	326
Østerbro	295
Ladcykelparkering på Østerbro	20
I alt	1.766



HAVNERINGEN (GRØN CYKELRUTE)

Den 13 km lange "oplevelsesrute" Havneringen blev lanceret sammen med 24 eksterne samarbejdspartnere med omtale i 135 internationale tv- og onlinemedier.

- Indvielse af Inderhavnsbroen
- Indvielse af Belvederebroen
- Ny cykelsti og fortov ved Christians Brygge under Knippelsbro



ISHØJRUTEN

- Ny cykelsti under Carlsberg Viadukten
- Udvidelse af cykelstier fra 2 m til 2,8 m fra Carlsberg Viadukten til Valgårdsvej
- En ny bushelle og forbedring af to eksisterende
- To fremførte cykelstier ved Vigerslevvej samt Folehaven
- Opsætning af to servicestationer med pumper

- NYE CYKELSTIER
- UDVIDELSE AF CYKELSTIER
- GRØNNE CYKELRUTER
- SUPERCYKELSTIER
- GENOPRETNING



EFTERLADTE CYKLER

11.050 efterladte cykler indsamlet i 2016 i København.



BY- OG PENDLERCYKLEN

I udgangen af 2016 havde By- og Pendlercyklen 183.145 registrerede brugere. Der blev kørt 933.642 ture i 2016, mere end fem gange så mange som 2015, og kørt 3,7 mio. km, fire gange så meget som 2015.



VINTERVEDLIGEHOLD

Opgraderet materiel til snerydning, herunder otte nye traktorer, samt nye kontrakter med underentreprenører

- 22.460 km. cykelsti saltet i vinteren 2015/2016
- 120 km cykelsti udpeget til ekstra høj prioritet ved snefald
- Forsøg med miljøvenlige alternativer til salt igangsat



OPTIMERING I LYSSIGNALER

- To korridorer med prioritet for cykler er optimeret ift. servicemålene i 2016, og grøn bølge på Østerbrogade er optimeret.
- Forsøg med højresving for rødt, der med succes blev gennemført i 2016, viste ingen registrerede trafiksikkerhedsmæssige problemer. Dialog med Københavns Politi og Vejdirektoratet skal kortlægge mulighederne for permanentliggørelse.



INDSATS MÅLRETTET FÆRRE KORTE BILTURE

Fra 2012-2016 er gennemført en indsats med fokus på at overflytte ture på op til fem km fra bil til cykel. Antallet af korte bilture er faldet fra at udgøre hver tredje biltur til hver fjerde i løbet af perioden. Der er gennemført følgende tiltag:

- "Minikøbenhavn" målrettet hente-bringe-ture (2012)
- "Alle ture tæller" målrettet byudviklingsområder med højt bilejerskab (2013-2014)
- "Kom grønt fra A til B" målrettet information om grønne cykelmuligheder (2016)



SIKKER CYKELBY

Adfærdsindsatsen Sikker Cykelby (efteråret 2015 og foråret 2016) bestod af gode råd om hensynsfuld cykeladfærd via informationsstandere langs travle cykelkorridorer, målrettet information om vigepligtsforhold for cyklister og buspassagerer samt indlæg på sociale medier. Indsatsen blev set af 80 % af københavnere og skabte opmærksomhed på egen adfærd hos to ud af fem. Desuden er en folder om cykelregler for turister på forskellige sprog blevet distribueret bredt.

TEMA 1: UDMØNTNING AF CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN 2017-2025

Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 30. marts 2017. Planen skal sikre, at den fortsatte udbygning af cykelstinet i København skaber mest mulig værdi i form af bedre fremkommelighed, sikkerhed og tryghed for både nye og kommende cyklister såsom børn, unge og nytilflyttere samt de nuværende cyklister.

De senere års investeringer i cykelstier har medført, at tilfredsheden med mængden af cykelstier er steget med en tredjedel på 10 år. Undersøgelser viser, at en ny cykelsti i gennemsnit får antallet af cyklister til at stige

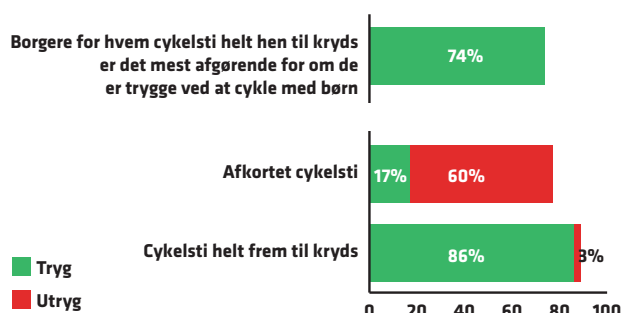
med 15-20 % på den pågældende strækning samt et mindre fald i biltrafikken. Desuden stiger den oplevede tryghed også mellem 20 og 100 %, og cykelstier helt op til kryds er særligt afgørende for, om københavnere føler sig trygge ved at cykle med børn. I den sammenhæng er det vigtigt, at løsningerne i krydsene udføres med sikkerhed og tryghed for øje.

Generelt siger en tredjedel af københavnere, at de ville cykle mere, hvis forholdene blev forbedret, og her er flere og bredere cykelstier de væsentligste faktorer.

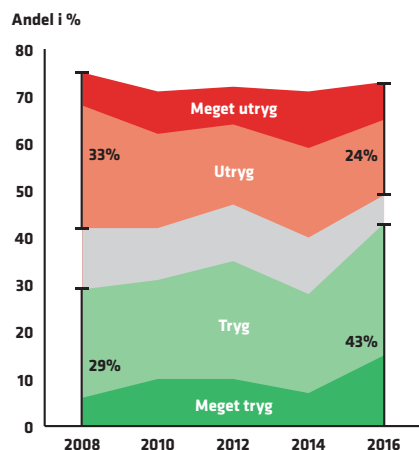
Visionsplan for Supercykelstier i hovedstadsområdet

Siden 2009 har Københavns Kommune stået i spidsen for Supercykelstisamarbejdet mellem 23 kommuner, Region Hovedstaden og Vejdirektoratet. Samarbejdet har udarbejdet en 'Visionsplan 2017-2045 for Supercykelstier i hovedstadsregionen', der skal udgøre plangrundlaget for at realisere et sammenhængende net af Supercykelstier mod 2045. Planen udgør en strategisk ramme for, hvordan kommuner sammen kan skabe bedre forhold for pendlercyklister og dermed få flere til at vælge cyklen frem for bilen. Visionsplanen forventes godkendt i foråret 2017 af samarbejdets 23 kommuner inkl. Kbh.K.

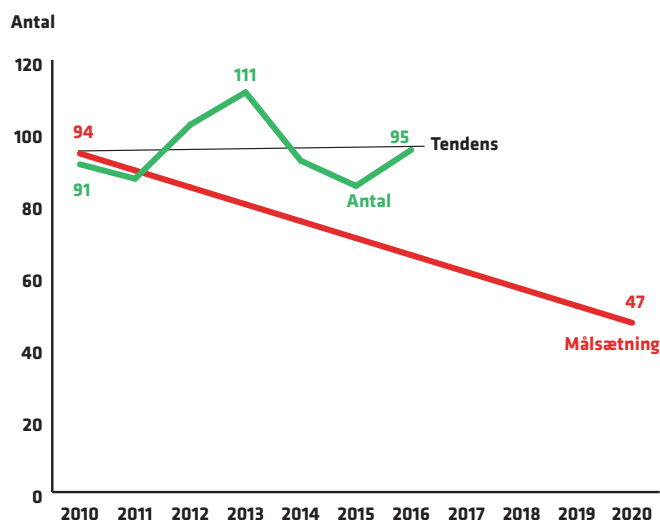
TRYGHED VED CYKELSTI HELT FREM TIL KRYDS



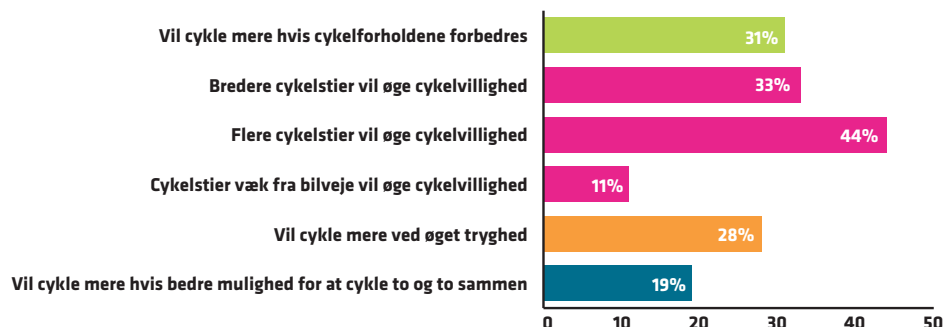
HVOR TRYK OPLEVES DIT BARN'S SKOLEVEJ?



ANTAL DRÆBTE OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE CYKLISTER



KØBENHAVNERNES VILLIGHED TIL AT CYKLE MERE



1.1. Nye cykelstier på steder med børn og unge (55 mio. kr.)

Som særligt fokus for den første udmøntning af Cykelstiprioriteringsplanen er udvalgt en række strækninger, hvor børn og unges sikkerhed og tryghed i trafikken kan forbedres via anlæg af cykelstier. Initiativerne skal dels sikre, at børn og unge ikke kommer til skade i trafikken, dels at de får bedst mulige betingelser for at færdes til fods og på cykel også senere ifm. deres valg af transportmiddel som voksne. Antallet af alvorligt tilskadede cyklister har været nogenlunde uændret de sidste to år og falder ikke som ønsket ifm. de politiske målsætninger i Cykelstrategien og Trafiksikkerhedsplanen. Hvad angår børn og unge, er det især gruppen på 12-18 år, som kommer til skade, og ulykkerne sker hovedsageligt om eftermiddagen i forbindelse med fritidsaktiviteter.

INITIATIV	BESKRIVELSE AF INITIATIVET	TIMING OG SYNERGI IFT. ANDRE INDSATSER	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET (MIO. KR.)
1.1.1. Nordre Frihavnsgade	Anlæg af 1,9 km cykelsti eller 950 m cykelgade. Strækningen fik flest borgerinputs om manglende cykelstier, og der er lokale ønsker om at gøre børnenes skolevej mere sikker i området.	Tidligere borgerdialogsproces har mundet ud i et projektforslag for en cykelgade i Nordre Frihavnsgade.	20,0
1.1.2. Strandlodsvej	Anlæg af 1,2 km cykelsti mellem Øresundsvej og Prags Boulevard. Strækningen er uheldsbelastet og mange borgere har udpeget den ifm. Cykelstiprioriteringsplanen. Der er kraftig tilvækst af børn i området, bl.a. pga. en kommende ny skole.	I Sikre Skoleveje regi etableres et signalanlæg ved Lergravsvej i 2017, og privat bygherre etablerer cykelsti på en del af strækningen i 2018-2019 ifm. udbygningsaftale. Strækningen skal genoprettes og fjernvarmerør skal renoveres.	18,0
1.1.3. Raffinaderivej	Anlæg af 600 m cykelsti mellem boldkubbens klubhus og Kløvermarksvej. Der er stort lokalt ønske om mere sikre cykelforhold for de mange børn der bl.a. færdes til idrætsfaciliteterne på Kløvermarken. Del af Grøn Cykelrute.	Anlæg af dobbeltrettet sti fra Prags Boulevard til Klubhuset er bevilget (Budget 2015).	6,0
1.1.4. Ørestadsruten	Opgradering af Grøn Cykelrute ved anlæg af 100 m cykelsti og forbedret krydsning ved Vejlands Allé samt ved Ørestads Skole, der vil sikre en sammenhængende og tryk forbindelse.	Royal Arena og byudviklingen i området giver mange tilflyttere, nye arbejdspladser og besøgende.	4,0
1.1.5. Forstærkede cykelbaner og fremførte cykelstier	Det foreslås at fremføre cykelstier i kryds samt etablere forstærkede cykelbaner ved busstop på i alt 15-20 egnede steder med mange børn og unge, fx langs forbindelsen fra Godthåbsvej til Brønshøj Torv som er skolevej for lokale børn.	Løsningerne skal implementeres i nøje udvalgte kryds, hvor forvaltningen vurderer, at det vil være til gavn for sikkerhed og tryghed.	5,0
1.1.6. Indsatsplan for at sikre børn og unges transport ifm. skole og fritidsaktiviteter	Byudvikling og nye skoledistrikter, samt transport ifm. fritidsaktiviteter har stor betydning for børns trafiksikkerhed og mobilitetsvaner. På baggrund af en bydækkende screening af trafiksikkerhedsforhold omkring nuværende og kommende skoler og institutioner udpeges og prioriteres konkrete initiativer (fx hastighedsdæmpning, midterheller, cykelstier på mindre veje, information mv.).	Grundlag for at evt. kommende målsætninger for børn og unges transport i København kan nås.	2,0
Initiativ 1.1 i alt (Nye cykelstier på steder med børn og unge)			55,0

1.2. Øvrige nye cykelstier (10,5 mio. kr.)

Utryghed er væsentlig for, hvor der bør etableres nye cykelstier. 33 % af københavnernes siger, at cykelstier kan få dem til at cykle mere.

INITIATIV	BESKRIVELSE AF INITIATIVET	TIMING OG SYNERGI IFT. ANDRE INDSATSER	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET (MIO. KR.)
1.2.1. Vesterfælledvej	Etablering af ca. 450 m cykelsti, som fuldender de realiserede cykelstier på resten af Vesterfælledvej ved Carlsberg. Også efterspurgt af borgerne.	Frederiksberg etablerer cykelstier på Platanvej, der er Vesterfælledvejs fortsættelse ind i Frederiksberg.	5,0
1.2.2. Gothersgade	Med etablering af ca. 100 m cykelsti på Gothersgade mellem Borgergade og Kronprinsessegade udbedres et afgørende missing link på Supercykelstierne Frederikssundsruten og Farumruten. Strækningen er ligeledes en meget vigtig lokal cykelforbindelse i byen og initiativet vil derfor have stor effekt for relativt få midler.		1,5
1.2.3. Østbanegade	Ifm. Metrobyggeriet etableres en dobbeltrettet sti ved Østerport St. Denne kan med fordel fortsættes til Langelinjebroen, hvor der i dag findes dobbeltrettet sti.	Timing ift. etablering af Metroforpladsen i 2019.	4,0
Initiativ 1.2 i alt (Øvrige nye cykelstier)			10,5

1.3. Udvidelse af cykelstier (7 mio. kr.)

Tilstrækkelig cykelstikapacitet er afgørende for både fremkommeligheden og trygheden for det voksende antal cyklister, der dagligt krydser byen. Eksempelvis steg trygheden på Østerbrogade næsten 20 %, da cykelstierne blev udvidet.

INITIATIV	BESKRIVELSE AF INITIATIVET	TIMING OG SYNERGI IFT. ANDRE INDSATSER	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET (MIO. KR.)
1.3.1. Torvegade, Børsgade og Havnegade, dispositionsforslag	Torvegade er den strækning, som flest borgere har peget på ift. behov for udvidelse af cykelstierne, og der er udarbejdet et indledende ideoplæg i Optimeringsplanen. Det foreslås at igangsætte et dispositionsforslag omfattende videre tekniske undersøgelser af hvordan der skabes størst mulig kapacitetsoptimering af gadearealet samt optimal trafikafvikling og projektøkonomi.	Strækningen er nedslidt og står til at skulle genoprettes. Der er desuden et mindre skybrudsprojekt på strækningen samt en række trafiksikkerhedsforhold der afventer udbedring. Der er ikke afsat midler til cykelforbedringer i genopretnings- og klimatilpasningsprojekterne.	2,0
1.3.2. Gothersgade	Gothersgade er stærkt befærdet med 15.000 daglige cyklister og har i 2016 fået udvidet cykelstierne fra Søerne til Kronprinsessegade i én side af vejen. Med dette initiativ udvides cykelstien ud for Kongens Have. Udvidelsen vil betyde, at der nedlægges parkeringspladser.	Et klimatilpasningsprojekt forventes at skulle aflede vandet fra Gothersgade ind i Kongens Have. Der er ikke afsat midler til cykelstiudvidelser i klimatilpasningsprojektet.	5,0
Initiativ 1.3. i alt (Udvidelse af cykelstier)			7,0

1.4.-1.10. Øvrige initiativer med udgangspunkt i Cykelstiprioriteringsplanen (103,1 mio. kr.)

De signalregulerede kryds er vigtige for oplevelsen af fremkommelighed og tryghed og ikke mindst sikkerheden på cykel. Regionale Supercykelstier vurderes at være en central indsats i at nå målet i 2025, idet de understøtter overflytning af mellemlange pendlerture. De Grønne Cykelruter løber adskilt fra den øvrige trafik i grønne omgivelser eller på mindre trafikerede veje og efterspørges ofte af ældre, børnefamilier og borgere, som ellers primært færdes i bil eller med kollektiv transport, og som oplever trængslen på de trafikerede veje som utryk. Ruterne har dermed en stor betydning for at gøre cyklen attraktiv for alle typer cyklister og få endnu flere til at cykle i København. De øvrige initiativer hænger sammen med indsatser til vejgenopretning og klimatilpasning.

INITIATIV	BESKRIVELSE AF INITIATIVET	TIMING, SYNERGI IFT. ANDRE INDSATSER OG ØVRIGE BEMÆRKNINGER	ESTIMERET ANLÆGS-BUDGET (MIO. KR.)
1.4. Signalregulerede kryds	Langs Gyldenløvesgade og H.C. Andersens Boulevard har borgerne udpeget tre signalregulerede kryds med stor trængsel for cykeltrafikken ved Farimagsgaderne, Søgaderne og Søruten/Rosenvænns Alle.	For at opnå mest mulig synergi ifm. signaljusteringer, der pt. er under implementering, er det optimalt at forbedre de tre kryds med fysiske efterjusteringer samlet.	10,0
1.5. Supercykelstier (egenfinansiering)	Det forventes at søge støtte fra den nye statslige pulje til cykeltiltag i regi af Supercykelstisamarbejdet med forventeligt 40 % medfinansiering. Følgende ruter overvejes i dialog med de omkringliggende kommuner og det regionale Sekretariat for Supercykelstier: Roskildevejrueten, Bagsvædruten, Ørestadsrueten og Avedørueten.	Hvornår puljen udmøntes og med hvilke udmøntningskriterier vides endnu ikke. Opnås ikke tilskud kan fx Ørestadsrueten (der kun ligger i København) i stedet etableres fuldt ud for de afsatte midler.	15,0
1.6. Grønne Cykelruter	Det foreslås at færdiggøre Carlsbergrueten ved at forbinde den fra Hønsbroen til Valbyrueten og Danshøjrueten ved at etablere cykelstier på Lys-højgårdsvej og etablere yderligere trafikdæmpning på Carl Langes Vej.	Carlsbergrueten er delvist etableret på stykket gennem Ny Carlsberg til Hønsbroen i Valby. Der planlægges cykelparkering på Carl Langes Vej v. Valby Station.	10,0
1.7. Renovering af Elmegade	Elmegade er en vigtig cykelforbindelse på Nørrebro. Initiativet omfatter, at det nuværende trafikforsøg med afstribet modstrømscykelbane og ensretning for biltrafik gøres permanent og lovligt efter gældende retningslinjer fra politiet ifm. genopretning af strækningen.	Projektet er koordineret ift. Vejgenopretning 2018, og foreligger som et selvstændigt budgetnotat. I genopretningsprojektet er der ikke afsat midler til genopretning af byrummet og cykelløsningen.	6,1
1.8. Damhusdæmningen – bedre cykel-, gang- og opholdsforhold	Dæmningen er både en del af Supercykelstien Albertslundrueten og Den Grønne Cykelrute Grøndalsrueten. Initiativet indbefatter at udvide dæmningen og etablere separat cykel- og gangsti, samt en ombygning af Sortebro.	Koordinering med klimatilpasningsprojektet Harrestrup Å. Broen er driftstung og ulykkesbelastet. En ombygning vil højne trafikikkerheden markant og mindske driftsomkostningerne.	15,0
1.9. Tilkøb til opgradering af cykelforhold ifm vejgenopretning	I forvaltningens indspil for helhedsgenopretning indgår dels en et-årig pakke uden overlap til strækninger i Cykelstiprioriteringsplanen, idet samtænkning ikke kan nås indenfor en et-årig projektperiode. Dels indgår en fire-årig pakke, der muliggør samtænkning med cykelforbedringer, hvor der derfor også indgår en tilkøbspakke for cykelforbedringer. Puljen kan skaleres.	Omfanget af disse tilkøb i hhv. Cykelredegørelsen og budgetnotatet for helhedsgenopretning er pt. ikke endeligt afklaret. Der er pt. hverken afsat midler til tilkøb af cykelforbedringer ifm. de genopretningsprojekter, der finansieres via anlægs- eller driftsbudgetter.	37,0
1.10. Pulje til optimering af cykelforhold ifm klimatilpasning	Puljen skal sikre mindre cykelforbedringer ifm. klimatilpasningsprojekterne, der indgår i de årlige projektpakker for klimatilpasning. Det vil være mindre forbedringer, som ikke er prioriteret i Cykelstiprioriteringsplanen, men som stadig vil bidrage til at forbedre fremkommelighed, sikkerhed, tryghed og komfort for cyklisterne.		10,0
I alt Initiativ 1.4.-1.10.			103,1

TEMA 2:

CYKELTILTAG SOM FØLGE AF BYUDVIKLING

Den forventede befolkningstilvækst på 100.000 flere københavnere de næste 10 år foregår i stor udstrækning i byudviklingsområderne. Skal byens samlede fremkommelighed sikres og de politiske målsætninger (Kommuneplan 2015, Fællesskab København og Københavns Cykelstrategi) nås, er det afgørende at sikre, at disse byudviklingsområder hænger godt sammen med den eksisterende by, både ift. cykelstinet og den kollektive trafik.

Disse sammenhænge kan dels skabes ved at udbygge cykelstinet til og fra de nye områder, dels skabe nogle gode cykel- og gangforbindelser, som giver nogle mærkbare og attraktive genveje i byen på tværs af barrierer, som eksempelvis havnen, kanaler og jernbane.

2.1. NYE CYKELSTIER IFM. BYUDVIKLING (9,5 MIO. KR.)

I takt med at flere og flere mennesker bor og arbejder i de nye bydele, ændrer transportmønstrene sig, og det eksisterende vejnet i tilknytning til disse nye byområder får ændrede funktioner. Borgerdialogen i forbindelse med Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 har vist, at nogle veje, som tidligere ikke har haft så meget cykeltrafik, i takt med byudviklingen har fået mange flere cyklister, og der er derfor opstået et behov for at ændre disse vejes udformning.

INITIATIV	BESKRIVELSE AF INITIATIVET	TIMING OG SYNERGI IFT. ANDRE INDSATSER	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET (MIO. KR.)
2.1.1. Islands Brygge (vejen)	Som følge af den nye bro ved Langebro forventes antallet af cyklister at stige på Islands Brygge. Cykelstierne på Islands Brygge udvides med en meter i begge sider fra Ved Langebro til Njalsgade. Samtidig etableres der en cykelbane i den side på Vestmannagade, hvor der ikke allerede er cykelbane. Udvidelse vil betyde, at der nedlægges parkeringspladser og træer.	Åbning af ny cykel- og gangbro over havnen ved Realдания.	2,0
2.1.2. Carl Jacobsens Vej	Etablering af ca 500 m cykelsti, hvor der i dag kun delvist er cykelbane.	Der er planer om helhedsgenopretning af strækningen og ligeledes et HOFOR projekt. Det er p.t. ved at blive afklaret om der også skal gennemføres et klimatilpasningsprojekt.	4,0
2.1.3. Bernstorffsgade	På Bernstorffsgade mellem Tietgensgade og Polititorvet er der kun smalle cykelbaner selvom der er mange cyklister. Disse cykelbaner bør opgraderes til bredere cykelstier. Behovet forstærkes af byudviklingen i området	Lokalplan for Postgrunden omfatter udbygningsaftale om bl.a. cykelsti ud for indgang til området.	3,5
Initiativ 2.1. i alt (Nye cykelstier ifm. byudvikling)			9,5

2.2. FORANALYSE AF CYKEL- OG GANGFORBINDELSER (4,0 MIO. KR.)

Cykel- og gangforbindelser, der forbinder byudviklingsområderne med den øvrige by, ofte på tværs af jernbaner eller havnen, skaber attraktive genveje, og giver dermed cyklen en konkurrencefordel frem for bilen. Det skaber incitament for at vælge cyklen som transportmiddel, når man flytter til et nyt sted, enten som beboer eller ansat.

INITIATIV	BESKRIVELSE AF INITIATIVET	TIMING OG SYNERGI IFT. ANDRE INDSATSER	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET (MIO. KR.)
2.2.1. mellem Grønttorvet og FL Smidth grunden	Foranalyse af en forbindelse på tværs af banen, der udgør en barriere mellem de to byudviklingsområder.	Udbygningsaftaler om ekstern medfinansiering på i alt 12,5 mio. kr betinget af, at Københavns Kommune sikrer restfinansieringen i løbet af 2018, senest ifm. forhandlingerne om Budget 2019.	1,0
2.2.2. mellem Svanemøllen Kaserne og Kildevældsparken	Foranalyse af en forbindelse over banen som vil eliminere en stor barriere på Østerbro. Forbindelsen indgår i det Grønne Cykelrutenet (Utterslevruten).	Der bygges et kvartershus i parken, som skal komme alle borgere på Østerbro til gavn. Utterslevruten gennem Kaserne indgår også i Forsvarets planer for området.	1,0
2.2.3. mellem Nokken og Teglhølmolen/Enghave Brygge	Foranalyse af en forbindelse over havneløbet. Forbindelsen indgår i det Grønne Cykelrutenet (Kastrupfortruten).	Byudvikling i Sydhavnen og på Islands Brygge. Forbindelsen indgår i Kommuneplan 2015.	1,0
2.2.4. mellem Islands Brygge og Slusen	Fra Island Brygge til Slusen er der i dag en relativt smal grussti. Der ønskes midler til en foranalyse af en gang- og cykelforbindelse med fast belægning på strækningen samt en stibro over Havneviggen. Forbindelsen indgår i det Grønne Cykelrutenet (Havneringen).	Byudvikling i Sydhavnen og på Islands Brygge. Forbindelsen indgår i Kommuneplan 2015.	1,0
Initiativ 2.2. i alt (Foranalyser af cykel- og gangforbindelser)			4,0

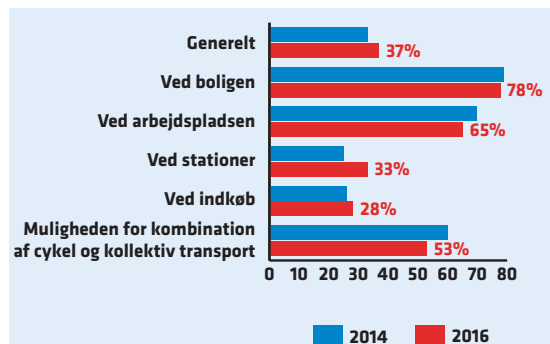
2.3. MIDLERTIDIGE FORBEDRINGER AF CYKELFORHOLD SOM FØLGE AF BORGERINPUT (1,0 MIO. KR.)

I byudviklingsområderne vil en del af de planlagte cykelstier og anden infrastruktur indgå som en del af udbygningsaftaler og finansieres af private bygherrer. De ligger dog ofte en del år ude i fremtiden, og der har ikke været tradition for at stille krav om midlertidige foranstaltninger i takt med, at områderne så småt tages i brug, hvilket der fremadrettet forventes at blive rettet op på. Men det betyder, at der i nogle af byudviklingsområderne er vigtige forbindelser, som endnu ikke har tilstrækkelig god standard for at sikre en tryk og sikker færdsel på eksempelvis cykel. Dette gør sig særligt gældende Sydhavn, Havnestaden og Ørestaden. Det blev bl.a. tydeligt i forbindelse med borgerdialogen til Cykelstiprioriteringsplanen.

INITIATIV	BESKRIVELSE AF INITIATIVET	TIMING OG SYNERGI IFT. ANDRE INDSATSER	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET (MIO. KR.)
2.3.1. Vestre Teglgade	Mange borgere har peget på, at der ønskes cykelstier. Indtil vejens fremtid er afklaret, bør der etableres midlertidig opstrøbning og andre mindre tiltag således at der sikres gode, sikre og trygge forhold for skolebørn og cyklister.	Vejen er i dag offentlig vej, men i forbindelse med udbygningen af området er kommunen i dialog med grundejeren om at gøre den til privat fællesvej.	0,5
2.3.2. Teglhølmegade	Der er mange cyklister på Teglhølmegade, men en del af gaden mangler cykelstier, som først kommer i forbindelse med ikrafttrædelse af udbygningsaftalen. Der bør etableres midlertidige cykelbaner mm for at skabe sikre forbindelser for de mange skolebørn og cyklister.	Byudvikling i Sydhavn og udbygningsaftale.	0,5
Initiativ 2.3. i alt (Midlertidige forbedringer af cykelforhold som følge af borgerinput)			1,0

TEMA 3: CYKELPARKERING VED TRAFIKKNUDEPUNKTER

TILFREDSHED MED CYKELPARKERING



TILFREDSHED MED CYKELPARKERING

Selvom den generelle tilfredshed med cykelparkering er steget fra 33 % til 37 % siden 2014 er der stadig behov for en styrket indsats, hvis målet om 70 % tilfredshed skal nås i 2025, særligt ved stationer og butikker. I en national tilfredshedsundersøgelse er københavnernes tilfredshed med cykelparkering lavest sammenlignet med de øvrige 35 kommuner.

KOMBINATIONEREJSE

Utilstrækkelige cykelparkeringsforhold ved trafikknudepunkter i København forklarer muligvis at københavnernes tilfredshed med muligheden for at kombinere cyklen med kollektiv transport er faldet med syv procentpoint fra 2014-2016. Skal det fulde overflytningspotentiale for kombinationsture udnyttes, bør omstigningsforholdene forbedres, herunder cykelparkering ved stationer.

Generelt vurderes cykel-tog-kombinationsture at have et stort overflytningspotentiale, idet de kan være konkurrencedygtige med bilen ift. pålidelighed, rejsetid og nærhed til destination særligt på de længere ture. I 2016 svarede over en tredjedel (35 %) af københavnernes, at de kombinerer cykel og offentlige transportmidler i København mindst en gang om ugen.

EFTERLADTE CYKLER

Det vurderes, at der findes 25.000 efterladte cykler i København, som optager unødigt plads i byen. Som del af et pilotforsøg med intensiveret afmærkning i området ved Torvehallerne og Nørreport Station er der gennem et halvt år i 2016 indsamlet godt 1.000 efterladte cykler.

Manglende viden om korrekt bortskaffelse er en væsentlig årsag til, at cykler efterlades. 10 % af københavnernes har på et tidspunkt efterladt en cykel, og mange efterlader dem i nærheden af hjemmet eller i Indre By. Forvaltningen vil i regi af projektet KBH Cykel-

håndtering foreslå konkrete initiativer til reduktion af efterladte cykler i den kommende Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025.

OVERBELÆGNING MANGE STEDER I INDRE BY

I februar 2016 blev gennemført systematisk optælling af parkerede cykler i og udenfor stativ i Indre By. I alt blev der talt 25.000 pladser og 20.000 cykler, heraf 5.000 udenfor stativ. Selvom der samlet set er flere pladser end cykler, er hver fjerde cykel placeret udenfor stativ. Tallene dækker dermed over markante lokale udsving. Således er der talt 618 steder med belægning på over 85 %, og heraf havde 160 steder en belægning på over 200 %.

Tællinger er udført i februar, hvor antallet af parkerede cykler er på sit laveste, og overbelægningen må forventes at være markant højere i sommerhalvåret. Dette forventes kortlagt i forbindelse med den kommende Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025.

Indledende beregninger der fremskriver det nuværende antal cykler med prognoserne for befolkningsvæksten frem mod 2025, peger på at det nødvendige areal til at rumme det øgede antal parkerede cykler i Indre By vil svare til et areal lig med halvdelen af fortovene i Indre By.

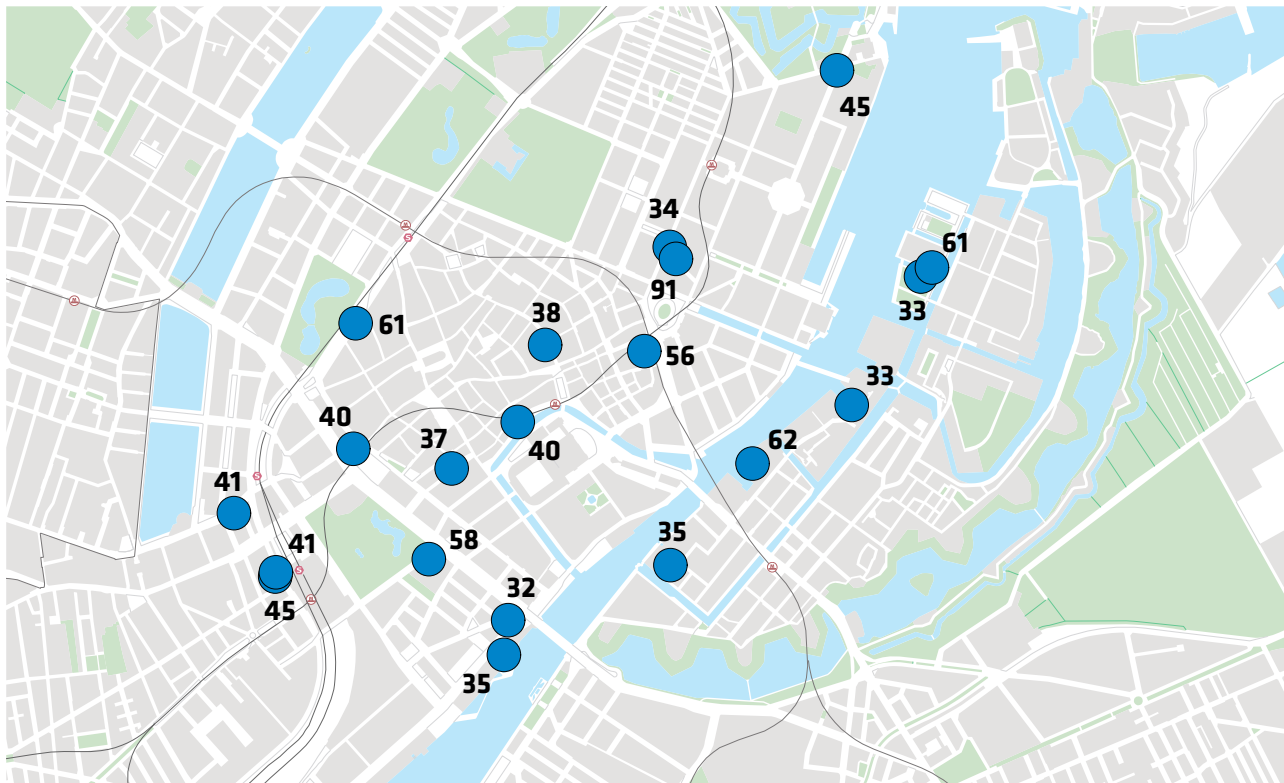
Hvis der skal findes plads til ekstra stativer kan en løsning eksempelvis være at nedlægge bilparkering eller inddrage fortovsareal eller udeservering, om end disse løsninger ikke nødvendigvis imødekommer de meget stedspecifikke behov for cykelparkering tæt på destinationen. Pladsbesparende løsninger såsom vertikale stativer, flytbar parkering og anlæg i konstruktion kan vise sig at være relevante alternative løsninger.

DIALOG MED PRIVATE AKTØRER

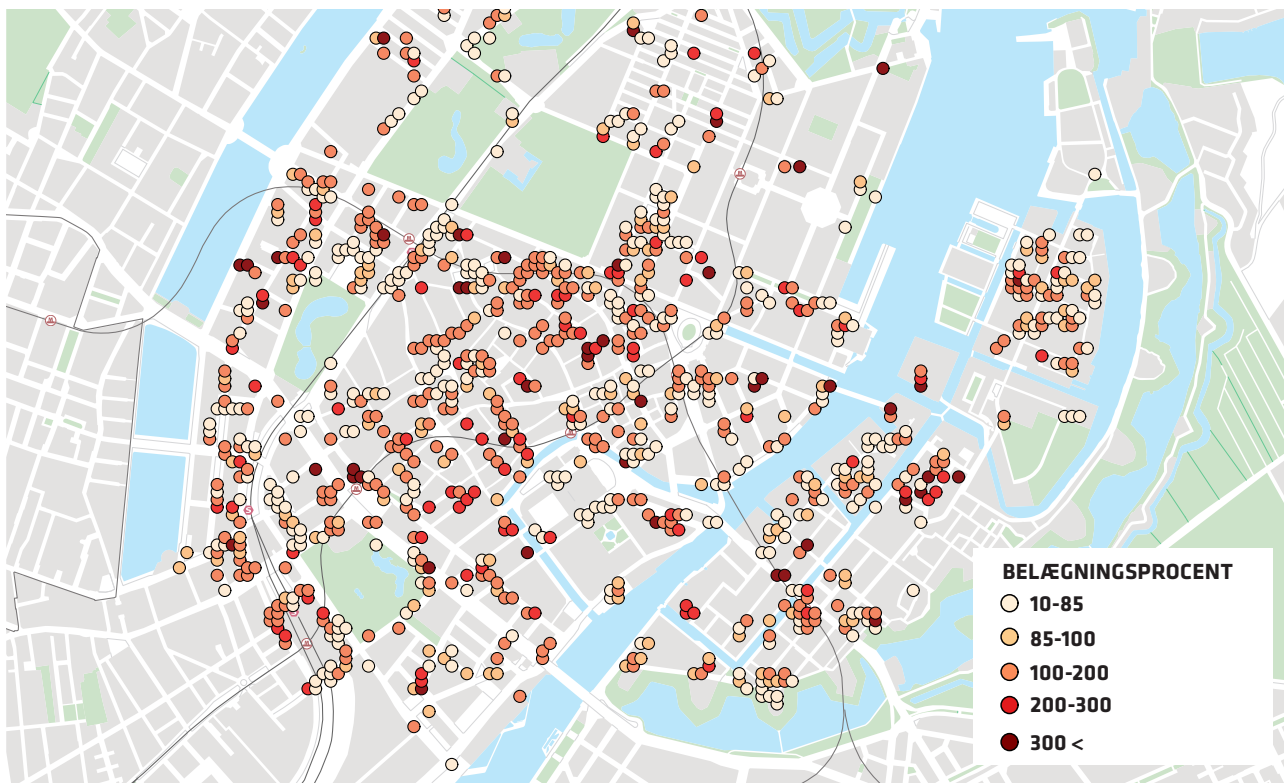
Forvaltningen har i 2016 indledt dialog med DSB om samarbejde i forbindelse med de igangværende projekter for cykelparkering ved Dybbølsbro og Valby Station. DSB har angivet interesse for at finansiere 50 % af ny cykelparkering ved stationer såfremt, der kan opnås enighed om løsningen. Midlerne stammer fra en statslig pulje til forbedret adgang til stationer, som løber fra 2009-2020.

Derudover har forvaltningen i foråret 2017 opstartet tests af prototyper for pladsbesparende cykelparkeringsløsninger, som fx afmærkede cykelparkeringsområder, vertikale stativer, aktivering af ledige pladser mv., i samarbejde med private lokale aktører.

Figur: Top 20 over steder med flest cykler parkeret uden for stativ i Indre By i februar 2016



Figur: Kort over belægningsprocenten i områder med cykelstativer i Indre By



3.1. CYKELPARKERING I REVENTLOWSGADE I SAMARBEJDE MED DSB

Cykelparkering på Københavns Hovedbanegård er allerede i dag utilstrækkelig og med åbningen af Metro i 2019 forventes presset på stationen at øges markant. Et konservativt estimat fra Trafikstyrelsen (2014) peger på, at der i 2030 vil være behov for minimum 6.000 cykelparkeringspladser, tre gange mere end de eksisterende ca. 2.000 pladser. Hovedbanegården har et markant potentiale for at øge andelen af cykel-tog-kombinationsrejser for regionale pendlerture.

BESKRIVELSE AF INITIATIVET	POTENTIALE IFT. EKSTERN FINANSIERING	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET
Forvaltningen har i samarbejde med DSB udviklet et samlet oplæg til opgradering af ankomstforholdene i Reventlowsgade, som på trods af sin centrale placering i dag fremstår nedslidt. Samtidig fortsættes samarbejdet med DSB om videre undersøgelser af mulighederne for optimering af cykelparkering i Bernstorffsgade, over Banegraven og ved rampen i Reventlowsgade.	Der foregår pt. forhandlinger med DSB ift. medfinansiering af et fælles anlægsprojekt under forudsætning af, at det kan times med DSBs planer for omlægning af affaldshåndtering mv. i gaden.	Op til 360 nye og optimerede pladser og opgraderede ankomstforhold: 10 mio. kr.
		Pris pr plads: 28.000 kr.
		Forventet medfinansiering fra DSB (40 % finansiering): 6,5 mio. kr.
Initiativ 3.1. i alt (Samlet/Københavns Kommunes andel)		16,5 mio. kr./10,0 mio. kr.

3.2. FORBEDRINGER PÅ ØVRIGE STATIONER I SAMARBEJDE MED DSB

Som led i forvaltningens dialog med DSB om mulighederne for medfinansiering af cykelparkering ved stationer på 50 %, er der udpeget mulige forbedringer på stationerne på S-togsnettet mhp. bedre adgangsforhold samt øget tilfredshed med cykelparkering, således at brug af kollektiv trafik øges og trængsel på vejnettet mindskes.

BESKRIVELSE AF INITIATIVET	POTENTIALE IFT. EKSTERN FINANSIERING	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET
Opsætning af 1.000-2.000 pladser fordelt på 6-8 stationer, herunder eksempelvis 200 på Hellerup Station, 100 på Ny Ellebjerg Station, 200 på Svanemøllen Station og 200 på Vigerslev Allé Station. Optimering af eksisterende stativer, hvor det er muligt samt opmærkning af gangarealer og redningsveje. Derudover vil samarbejdet med DSB vedrørende oprydning af efterladte og uhensigtsmæssigt parkerede cykler blive intensiveret.	Såfremt Københavns Borgerrepræsentation beslutter at bevilge en pulje på 10 mio. kr. til finansiering af mindre projekter til forøgelse af cykelparkeringskapacitet og forbedring af adgangsforhold ved de stationer, der ligger i Københavns Kommune, vil DSB ligeledes reservere 10 mio. kr. til samme formål. Samfinansieringsmodellen for de mindre projekter vil i udgangspunktet være en 50/50% finansiering fra hhv. Københavns Kommune og DSB. Teknik- og Miljøudvalget vil få forelagt udmøntningen af de konkrete initiativer i foråret 2018 når disse endeligt er udpeget i dialog med DSB.	1.000-2.000 nye pladser, optimering af eksisterende kapacitet: 7.5 mio. kr.
		Pris pr ny plads: 3.750-7.500 kr.
		Optimering af eksisterende kapacitet og intensiveret oprydning: 2,5 mio. kr.
		Forventet medfinansiering fra DSB (50 % finansiering): 10 mio. kr.
Initiativ 3.2. i alt (Samlet/Københavns Kommunes andel)		20 mio. kr./10 mio. kr.

3.3. CYKELPARKERING I KONSTRUKTION I INDRE BY

Forvaltningen er gennem en foranalyse bevilget i Budget 2017 nået frem til, at et fuldautomatisk cykelparkeringsanlæg principielt set er meget anvendeligt i København, både over og under jorden.

Denne type anlæg vil markant øge antallet af cykelparkeringspladser per m². Skal de tilsvarende pladser fra anlæg i konstruktion etableres i gadeplan vil det ofte kræve inddragelse af bilparkeringspladser, fortov eller udeservering. Anlæggene vil have særlig værdi for ejere af dyre cykler såsom el-, lad- og racercykler, idet der i Indre By er meget begrænsede muligheder for tyverisikkert cykelparkering. 12 % af københavnernes svarede i 2016, at de har fået stjålet en cykel indenfor det seneste år og 55 % for et år eller mere siden.

Markedet for fuldautomatiske cykelparkeringsanlæg er begrænset, og brugbare erfaringer med etablering, drift og brug er sparsomme. Derudover er der usikkerhed omkring integration med omkringliggende byrum på de sensible placeringer i Indre By. Derfor anbefales det, at der etableres et pilotprojekt med et overjordisk anlæg, der let kan etableres og flyttes igen uden komplicerede udgravninger. Hermed kan der indhentes erfaringer med reel drift samt københavnernes holdning til og brug af et fuldautomatisk anlæg på forskellige lokationer.

BESKRIVELSE AF INITIATIVET	ANTAL PLADSER	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET (MIO. KR.)
Indkøb og opsættelse af mindre fuldautomatisk overjordisk cykelparkeringsanlæg, der kan afprøves forskellige steder. Formålet er at tilbyde københavnernes tiltrængt ekstra cykelparkeringskapacitet i Indre By og oparbejde reelle erfaringer ift. drift og brug.	122	Anlæg: 4 mio. kr. Pris pr. plads: 32.800 kr. To flytninger: 1,5 mio. kr. Projektering, evaluering mv. 500.000 kr.
Initiativ 3.3. i alt		6 mio. kr.

3.4. OPSKALERING AF PROTOTYPER PÅ BAGGRUND AF TESTS OG DIALOG MED PRIVATE AKTØRER

Via midler bevilget til prototypetests i Budget 2017 har forvaltningen i foråret 2017 testet en række alternative pladsbesparende løsninger for cykelparkering i samarbejde med private lokale aktører. Forsøgene omfatter opmærkede parkeringsarealer, vertikale stativer, aktivering af ledige pladser i yderområder samt flytbar parkering ved en skole. Indsatsen vil fortsættes henover sommeren 2017, så løsningerne kan testes under maksimale belægningsgrader.

BESKRIVELSE AF INITIATIVET	POTENTIALE IFT. EKSTERN FINANSIERING	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET
Ultimo august orienteres Teknik- og Miljøudvalget om mulige områdepartnerskaber med private aktører samt bud på konkret opskalering af prototyper.	Generelt har forvaltningen mødt stor interesse blandt private aktører for at samarbejde om at forbedre cykelparkeringen, særligt i Indre By. Der vurderes at være potentiale for ekstern medfinansiering af løsninger samt for aftaler om eksempelvis medarbejderparkering væk fra offentlige steder med overbelægning.	Kendes endnu ikke

3.5. LILLE KONGENSGADE

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for en helhedsorienteret byrumsløsning i Lille Kongensgade, der indeholder cykelfremkommelighed og cykelparkering med inddragelse af Indre By Lokaludvalg, borgere, brugere og de erhvervsdrivende, herunder Magasin som der forventes et partnerskab med. Gaden er et centralt trafikknudepunkt og har en central byrumsfunktion hvilket skærpes af den kommende reetablering af Metroforpladsen ved Kongens Nytorv, samt som cykelforbindelse i begge retninger på tværs af Indre By. Gaden indeholder derudover en række gamle beværtninger, der har en historisk og kulturel værdi for området. Borgerne ønsker en sivegade med byliv og cykelparkering, og derfor anbefales en helhedsorienteret omlægning af gaden i stil med Strædet inklusiv ca. 50 cykelparkeringspladser og byrumsinventar. Initiativet kan gennemføres i to scenarier, alt efter om der ønskes omlægning fra Højbro Plads eller fra Bremerholmen.

BESKRIVELSE AF INITIATIVET	ESTIMERET ANLÆGSBUDGET
3.5.A. Lille Kongensgade, Kgs. Nytorv-Højbro Plads	21 mio. kr.
3.5.B. Lille Kongensgade, Kgs. Nytorv-Bremerholmen	12,2 mio. kr.
Initiativ 3.5. i alt	12,2-21 mio. kr.

TEMA 4: ØVRIGE TILTAG TIL MAKSIMERING AF SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST

Skal de politiske mål for overflytning af ture fra bil til cykel nås vil det være hensigtsmæssigt at supplere udbygningen af cykelinfrastrukturen med tiltag, der øger brugen af de eksisterende faciliteter. Disse tiltag kan maksimere den samfundsøkonomiske gevinst ved kommunens eksisterende investeringer, særligt hvis indsatsen fokuseres på de ture, der relativt set er mest omkostningstunge for samfundet.

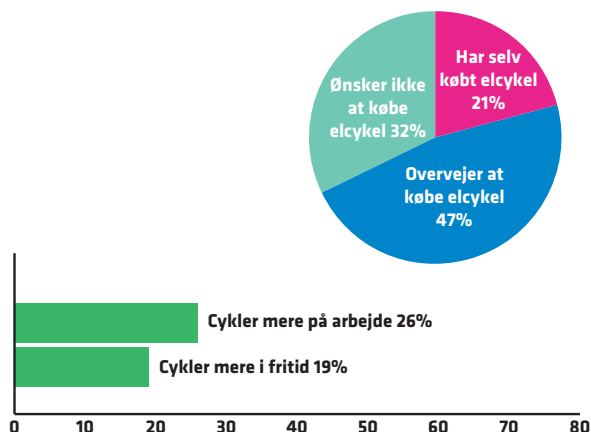
MAKSIMERING AF BRUG OG VÆRDI

Mellem hver fjerde og hver anden cyklist kender ikke til de eksisterende Grønne Cykelruter og Supercykelstier, og bilister og brugere af kollektiv trafik må forudsættes at have endnu lavere kendskab til eksisterende tilbud på cykel. Ved at styrke kendskabet til de eksisterende faciliteter samt udbrede skiltning og dynamisk information om rejsetidsgevinster mv. forventes det at kunne fremskynde overflytning af ture fra bil til cykel.

Endvidere kan borgerne opleve praktiske barrierer ved at skifte til cykel, som ikke udelukkende kan afhjælpes ved infrastruktur. Fx kan fysisk komfort forbundet med at transportere varer og børn eller længere distancer på cykel afhjælpes ved brug af el- og ladcykler. Trængsel og rejsetidspåidelighed kan ligeledes afhjælpes i form af målrettet information og signalop-timering.

De største samfundsøkonomiske gevinster ved overflytning af ture fra bil til cykel opnås som følge af mindre trængsel, sparet rejsetid og øget fysisk aktivitet. Myldretidsture opnår en særlig høj overflytningsgevinst svarende til en merværdi pr. overflyttet km fra bil til cykel på 1,37 kr., ligesom fysisk inaktive bilister vil opnå en højere sundhedsgevinst af at skifte til cykel.

RESULTATER FOR UDLÅN AF ELCYKLER TIL BILPENDLERE I RANDERS KOMMUNE



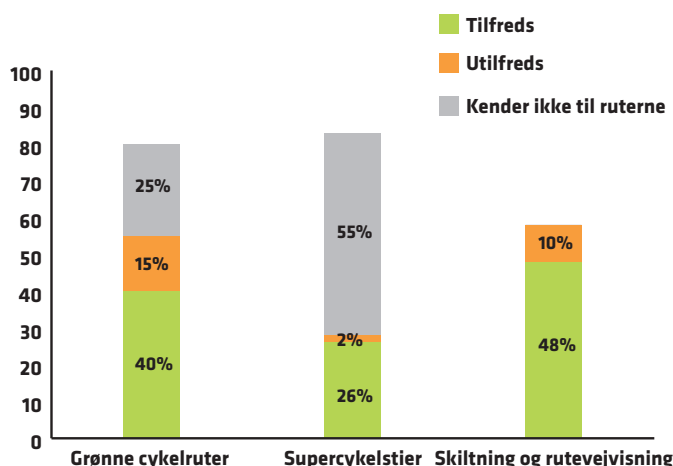
SUNDHEDSGEVINSTER VED CYKLING

En borger, der begynder at cykle 30 minutter om dagen over en længere periode, reducerer i gennemsnit sin dødelighed med 30 % og fysisk aktive lever i gennemsnit 5-6 år længere end fysisk inaktive. I 2016 var mere end hver fjerde københavnere fysisk inaktiv. Sundhedsgevinsten for hver ny km. cyklet i myldretiden i København svarer samlet set til 4,45 kr. Heraf tilfalder kommunkassen 0,99 kr. per km. i sparede sundhedsomkostninger som følge af øget produktivitet (60 %) og reducerede udgifter til behandling (40 %).

EL- OG LADCYKLER

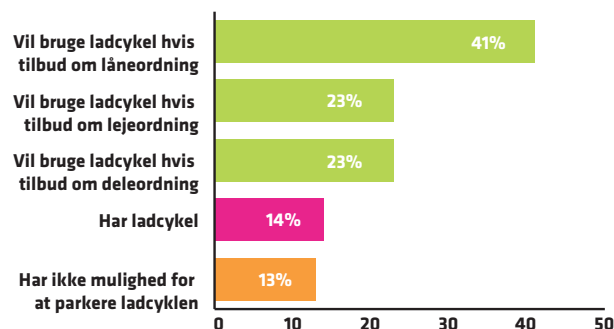
En tredjedel af ladcykelejere i København angiver, at deres ladcykel erstatter en bil. Dog er det kun 5 % af borgerne, der i dag ejer en ladcykel, da denne ofte udgør en større investering. Også el-cykler kan udgøre et attraktivt alternativ til bilen på de mellemlange ture

TILFREDSHED MED RUTER OG SKILTNING



INTERESSE FOR BRUG AF LADCYKEL

BORGERPANEL-SURVEY V. NØRREBRO LOKALUDVALG MED 3.695 NØRREBROERE



og for borgere med nedsat kondition eller høje krav til bekvemmelighed på cykel. Salget af el-cykler udgør pt. hver niende cykel, om end det stadig betragtes som en relativt dyr investering.

I Randers har udlån af el-cykler på arbejdspladser fået halvdelen af deltagerne til at ændre deres transportad-færd, og samlet set er andelen af respondenterne, der pendler i bil, faldet fra 75 % til 66 %.

LAST-MILE VARELEVERING PÅ CYKEL

Varevogne og lastbiler i bykernen skaber udfordringer ift. trafiksikkerhed, støj, luftforurening, trængsel og slid af vejene. Eksempelvis udgør den tunge trafik ca. 6-7 % af den samlede bilpark i København, men står for ca. 1/3 af den samlede udledning for køretøjer. Ligeledes belaster en 10 tons lastbil vejene 10.000 gange mere end en personbil. I København har Just Eat og Dominos indført levering på cykel, og de internationale distributørfirmaer UPS og DHL er ligeledes begyndt på internationale pilotprojekter om varelevering på cykel, sidstnævnte i partnerskab med ladcykelmærket Bullitt der produceres i København.

TRÆNGSELSBELASTNING OG REJSETIDSGEVINSTER

Cykeltrafikken koncentrerer i dag langs en række centrale korridorer og intensiveres i korte perioder på helt

ned til et kvarter i morgenmyldretiden. Trængslen på cykelstierne medfører forsinkelser og utryghed samt muligvis også uheld.

Ved at give bilister målrettet information om rejsetidsgevinster ved at skifte til cykel og inspirere cyklister til at benytte sig af alternative ruter og afrejsetidspunkter, forventes det at trængslen for begge transportformer kan mindskes og rejsetiden forbedres.

Ved dårligt vejr belastes både bil- og kollektivnettet, dels pga. regnvand og snefog, dels pga. cyklister der pludselig vælger at køre i bil, med tog og bus. Ved at fastholde cyklister ved hjælp af målrettet information om lokale vejrforhold, snerydning mv. forventes omkostningerne forbundet med denne spidsbelastning at kunne reduceres.

Endelig forventes trængslen at kunne nedbringes som følge af signaloptimering og optimeret afmærkning. Jo færre stop der er for cykeltrafikken på trængselsramte strækninger, jo bedre kan cyklisterne sprede sig ud og udnytte cykelstikapaciteten maksimalt. Ligeledes har forsøg med justering af afmærkning i kryds medvirket til mere hensigtsmæssig placering af cyklister, hvilket kan reducere trængslen på strækninger og i kryds.



4.1. Øget brug af el- og ladcykler ifm. fysisk inaktive borgere, eksterne pendlerture og varelevering.

For at nedbryde praktiske barrierer ifm. overflytning af ture fra bil til cykel foreslås at udvikle et bydækkende tilbud om midlertidigt udlån af el- og ladcykler målrettet hhv. fysisk inaktive borgere og københavnere, der pendler ud af kommunen i bil, samt last-mile varelevering. Det forventes at søge den kommende statslige cykelpulje om medfinansiering til yderligere opskalering af projektet samt til eksportmodning af lokalt udviklede løsninger og produkter indenfor el- og ladcykler. Indsatsen kan skaleres.

MÅLGRUPPE	OVERFLYTNINGS-POTENTIALE	SAMFUNDSØKONOMISK GEVINST	MULIGE SAMARBEJDSPARTNERE	FORELØBIGT ESTIMERET BUDGET:
4.1.1. Fysisk inaktive borgere	Tilbud om elcykler til borgere med nedsat kondition/balance-evne	Sundhedsgevinst ved ny km cyklet i myldretiden: 4,45 kr.	DGI Storkøbenhavn Kræftens Bekæmpelse Astma- og Allergiforbundet Hjer-teforeningen Cykling uden alder	1,2 mio.kr.
4.1.2. Københav-nere der pendler i bil ud af kom-munen	Tilbud om el(lad) cykler	Samfundsøkonomisk gevinst ved overflyt-tet tur fra bil til cykel i myldretiden: 4,04 kr.	Lokaludvalg Gate 21 Større virksomheder i omegns-kommuner	1,2 mio.kr.
4.1.3. Last-mile vareleverandører	Samarbejde om forsøg med varelevering på cykel inkl. business case for leverandører	Reduceret trængsel, forurening, trafiksik-kerhed, nedslidning af veje (ikke beregnet)	Private aktører indenfor logistik Lokale (el)ladcykelproducenter	0,9 mio.kr.
Initiativ 4.1. i alt				3,3 mio. kr.

4.2. Investerings effektive mindre cykeltiltag.

For at tydeliggøre cyklisters placering i trængselsramte kryds og strækninger foreslås en række mindre justeringer af afmærkning i form af bl.a. blå cykelfelter, ventezoner mv. Desuden foreslås det at fortsætte Sikker Cykelby-ind-satsen som er meget værdsat af borgerne og hvor gentagen eksponering har vist en relativt stor effekt for få midler. Endelig foreslås at udrulle skiltning af de Grønne Cykelruter og hermed øge kendskabet blandt cyklister og poten-tielle cyklister. Indsatsen kan skaleres.

TILTAG	EFFEKT	OMFANG	FORELØBIGT ESTIMERET BUDGET:
4.2.1. Blå cykelfelter	Øget sikkerhed.	Optimering af blå cykelfelter på baggrund af bydækkende screening inkl. ulykkesstatistik.	0,6 mio.kr.
4.2.2. Øvrig afmærkning (ven-tezoner, interna-tionale cykelfelter, overhalingsbaner)	Øget fremkommelig-hed og tryghed.	Justering af afmærkning i 4-7 kryds udpeget ifm. Cykelsti-prioriseringsplanen så som ventezoner, cykelfelter samt evt. udrulning og permanentliggørelse af overhalingsbaner og mindre geometriske justeringer.	1,7 mio.kr.
4.2.3. Sikker Cykelby	Øget tryghed Mere hensynsfuld adfærd.	Fortsættelse af indsats fra 2015-2016 inkl. indsats i efterår 2017 samt forår 2018, herunder delindsats målrettet turister.	0,2 mio.kr.
4.2.4. Skiltning af Grønne Cykelruter	Øget kendskab til Grønne Cykelruter. Stigning i cykeltrafik på Grønne Cykelruter.	Udrulning af skiltekoncept for grønne cykelruter lanceret med Havneringen i 2016, på 5-6 grønne cykelruter på i alt 30 km.	1,5 mio.kr.
Initiativ 4.2. i alt			4,0 mio.kr.

4.3. Intelligent trafikinformation målrettet cyklister.

For at reducere trængsel på cykelstier og i kryds foreslås det at implementere en målrettet indsats for intelligent information for cykeltrafikken. Indsatsen baseres både på dynamiske og beregnede data om rejsetidsgevinster ved alternative ruter og afrejsetidspunkter, grønne bølger samt lokale vejforhold. Som led i indsatsen vil trafikinformation målrettet cykeltrafikken blive bragt på niveau med de nuværende informationstilbud for bilister. Initiativet indgår i redegørelsen for Trafikafvikling 2016 samt det dertilhørende budgetnotat.

TILTAG	EFFEKT	OMFANG	FORELØBIGT ESTIMERET BUDGET:
4.3.1. Dynamisk information til cyklister	Spredning af cykeltrafik langs alternative ruter. Målrettet rejsetidsinformation. Reduktion af trængsel for bil- og kollektivnettet ved dårligt vejr. Fastholdelse af cyklister i vinterhalvåret.	Information om rejsetidsgevinster for cykeltrafikken via opsætning af 10 elektroniske tavler til cyklister, som kan suppleres med information via mere traditionelle kanaler, sociale medier mv. om blandt andet regn- og snevejr.	2,0 mio.kr. 0,2 mio. kr. i årlige serviceudgifter 2018-2021
4.3.2. Ny funktionalitet til eksisterende mobilitetsapp	Færre stop. Reduceret rejsetid.	Guide til grønne bølger; brug af realtidsdata til forbedret fremkommelighed, samt ny lyd og sprogfunktion.	1,15 mio.kr. 0,185 mio. kr. i årlige serviceudgifter 2018-2021
Initiativ 4.3. i alt			3,2 mio. kr.

4.4. Signalsoptimering for cyklister.

Optimering mhp. prioritering af cykeltrafikken i henhold til administrationsgrundlag for trafikledelse samt Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025. Tiltagene vil både være simple løsninger, såsom justering af den måde, signallerne er indstillet på i forhold til hinanden, og avancerede løsninger, hvor signalet får input om trafikken via en række sensorer. Initiativet indgår i redegørelsen for Trafikafvikling 2016 samt i det dertilhørende budgetnotat.

TILTAG	EFFEKT	OMFANG	FORELØBIGT ESTIMERET BUDGET:
4.4. Signalsoptimering af korridorer med cykelprioritering jf. Trafikledelsesplanen.	Reduktion af stop. Bedre flow. Kortere rejsetid.	Eksempelvis strækningerne Nørrebrogade til Nørreport samt Østerbrogade til Kongens Nytorv.	Kendes endnu ikke.

4.5. Intelligent gadebelysning for øget trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere i 15 kryds

En tredjedel af alle trafikulykker i København sker i de mørke timer af døgnet. Det sker på trods af, at der er meget mindre trafik om aftenen og natten end om dagen. Det er især de bløde trafikanter, det går ud over. 2/3 af alle de personer, der dør eller får alvorlige personskader i trafikken, er cyklister eller fodgængere. Initiativet indgår i redegørelsen for Trafikafvikling 2016 samt det dertilhørende budgetnotat.

TILTAG	EFFEKT	OMFANG	FORELØBIGT ESTIMERET BUDGET:
4.5. Intelligent gadebelysning.	Færre trafikuheld.	Intelligent gadebelysning for øget trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere aften og nat i yderligere 15 kryds. Dette vil være en udbygning i forhold til de fem kryds, hvor der i 2017 implementeres intelligent gadebelysning.	4,5 mio. kr. 0,25 mio. kr. i årlige serviceudgifter 2018-2021.
Initiativ 4.5. i alt			4,5 mio. kr.

Design

TMF Design

Foto

Troels Hein, Københavns Kommune

Ursula Bach, Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

BILAG TIL CYKELREDEGØRELSE 2017

BILAG:

1A. STATUS PÅ INITIATIVER IGANGSAT MED BUDGET 2017	S.30
1B. KORT OVER GEOGRAFISK BESTEMTE INITIATIVER I CYKELREDEGØRELSE 2017	S.33
1C. SAMTÆNKNING MED ANDRE INDSATSER	S.34
1D. OVERBLIK OVER MÅLSÆTNINGER, STRATEGIER OG PLANER PÅ CYKELOMRÅDET	S.36

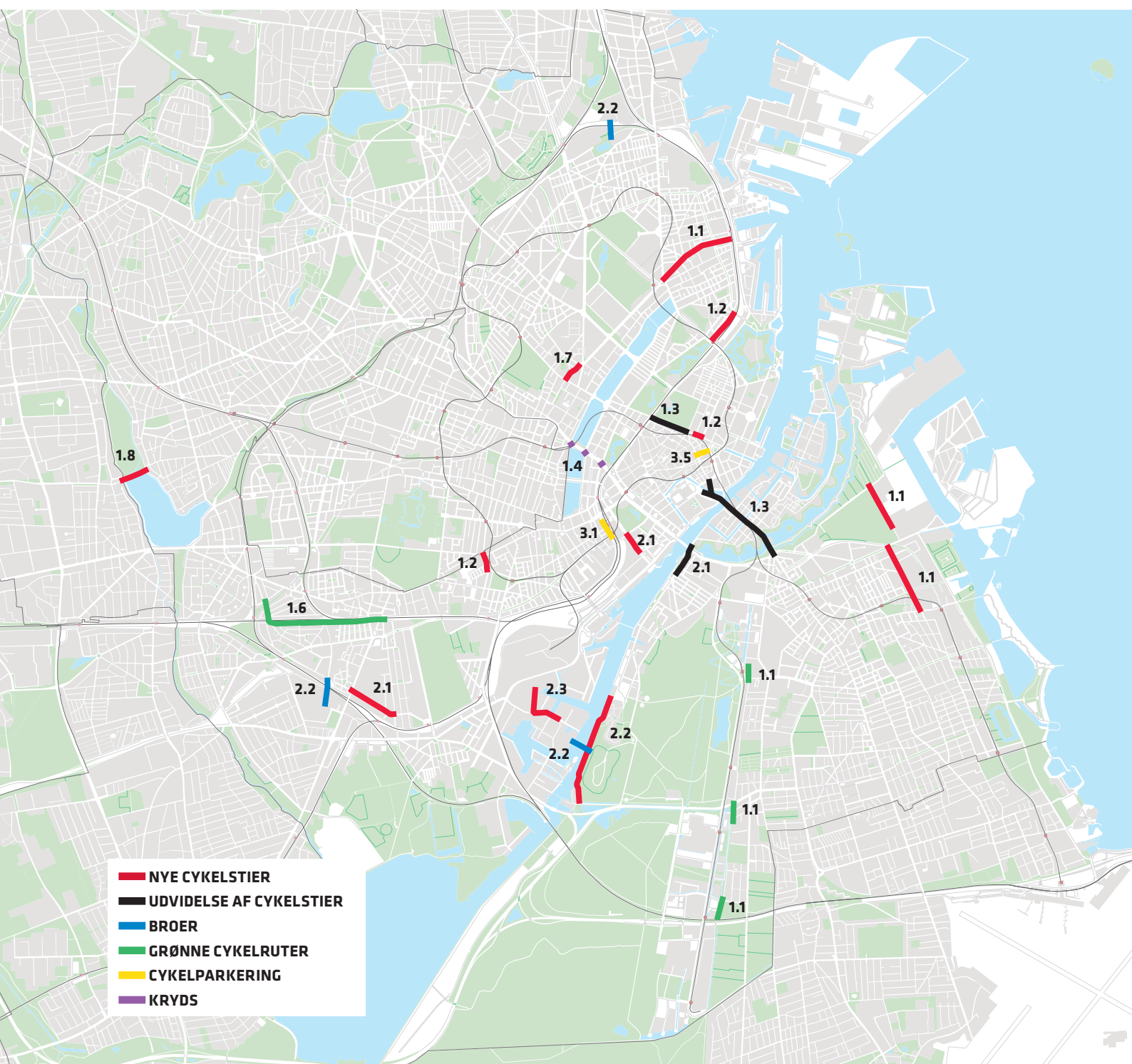
BILAG 1A. STATUS PÅ INITIATIVER IGANGSAT MED BUDGET 2017

INITIATIV	AFSAT BELØB I BUDGET 2017	STATUS
4. Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade (Æ6)	12,2 mio. kr.	Krydsombygning Ved Langebro/Amager blv./Klaksvigsgade er stoppet pga. for stor indflydelse på fremkommeligheden for bilisterne på Amager Blv. De resterende anlæg forventes færdiganlagt inden den nye cykel- og gangbros åbning ultimo 2018.
6. Udvidelse af Dybbølsbro (Æ8)	56 mio. kr.	Projektforslag sendes til politisk behandling ultimo maj 2017.
12a Reduktion af regnvand på cykelstier (Æ14)	7,5 mio. kr.	Strækninger ift. vand på og langs cykelstien er blevet kortlagt, og danner grundlag for det videre arbejde. Ift. øget renholdelse af brønde udarbejdes kravspecifikation til et køretøj og der er aftale med privat firma frem til at køretøjet er i drift.
12b1 Cykelparkeringspladser ved Valby Station (Æ14)	10 mio. kr. til 400 nye cykelparkeringspladser	Rådgiverudbud udsendt.
12b2 Cykelparkeringspladser ved stationer på Metro City-ringen (Æ14)	3,8 mio. kr. til 600 cykelparkeringspladser	Mulighedsstudie for placering af pladser i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen forventes færdig i juni 2017 og Teknik- og Miljøudvalget informeres om løsningen til august 2017. Cykelstaterne forventes anlagt inden Cityringens ibrugtagning i juli 2019.
12b3 Partnerskaber med private aktører om cykel-parkering (Æ14)	3,0 mio. kr.	Der er igangsat prototypetest i dialog med private aktører vedrørende pladsbesparende cykelparkeringsløsninger. Desuden er igangsat screening af muligheder for multifunktionelle løsninger samt midlertidige flytbare løsninger målrettet arrangementer og events. Disse vil blive testet henover sommeren 2017. I august 2017 vil udvalget blive forelagt endeligt forslag til områdeparkeringer med private aktører samt konkret opskalering af prototyper. Endvidere er der etableret midlertidig cykelparkering på Lille Kongens Gade og forvaltningen har opstartet dialog om en mere helhedsorienteret permanent løsning med Magasin, Lokaludvalget og andre relevante aktører. Endelig har Forvaltningen opstartet dialog med DSB om samarbejde vedrørende cykelparkering ved S-tog-stationer. Første bud på konkrete løsninger indgår i redegørelsen s. 23
12b4 Foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By (Æ14)	1,0 mio. kr.	Foranalyserne er udført og konkrete forslag til udmøntning forelægges udvalget dels i denne redegørelse s. 23, dels i selvstændigt budgetnotat ift. Budget 2018.
12b5 Pulje til ca. 1.000 cykelparkeringspladser (Æ14)	3,8 mio. kr.	For at kunne målrette indsatsen mod steder med størst behov for mere cykelparkering, foretager forvaltningen medio 2017 en bydækkende tælling af eksisterende pladser og belægning på gadeniveau. Henvendelser vedr. ønsker om cykelparkering fra borgere og andre aktører håndteres løbende. Ultimo 2017 indledes dialog med Københavns Kommunes Ejendomme med henblik på at sikre gode cykelparkeringsløsninger ved kommunale bygninger. TMU orienteres om køreplan for projektet i maj 2017.

12c Bydækkende cykeloprydning (Æ14)	0,7 mio. kr.	Forvaltningen har gennemført intensiveret cykeloprydning i en række områder i Indre By samt ved S-togs og Metrostationer. Da cykelhåndteringen er blevet mere omfattende, og kræver nøje koordinering og planlægning, er en del af midlerne brugt til ansættelse af en team/opgavekoordinator i cykelhåndteringsteamet.
12d Bedre forhold for cyklister i Vendersgade (Æ14)	21,4 mio. kr.	Forvaltningen har gennemført byrumsanalyser, trafikanalyser og omverdensinddragelse, herunder borgermøde sammen med Lokaludvalget og interviews med relevante aktører i området. Med afsæt i analyser og input fra omverdensinddragelse udarbejdes et program for projektet og opgaven udbydes til rådgivning. Der pågår dialog med HOFOR for at sikre at initiativet "Grøn gade" (klimasikring) bliver en integreret del af projektet, så et helhedssyn på gaden opnås. Projektering igangsættes ultimo 2017 og TMU orienteres i forbindelse med dispositionsforslag medio 2018. Anlægsopstart forventes i 2019 for at være færdig til ibrugtagning ultimo 2020.
13a Forbedrede cykelforhold i det nordlige og østlige Tingbjerg (Æ15)	8,7 mio. kr.	Der er udarbejdet et dispositionsforslag på en 2-1 vej (inkl. Langhusvej), som er til godkendelse hos Politiet. Sideløbende hermed testes begrønningsværktøjet på projektet.
13b Tryghedsskabende stibelysning (Æ15)	3,2 mio. kr.	Stierne som ønskes belyst er fredet. Forvaltningen har haft rådgiver til at vurdere, hvorvidt belysning vil påvirke dyrelivet ved Utterslev Mose. Ved en passende løsning burde dyrelivet ikke påvirkes i negativ retning. Forvaltningen sender ansøgning om fredningsdispensation i maj 2017. Behandlingstid er ca. 3 måneder. Anlægsfasen vil foregå i efteråret, forudsat at fredningsdispensation godkendes. Projektet forventes ibrugtaget ultimo 2017.
17 Sikre skoleveje (Æ19)	9,9 mio. kr.	Der er igangsat en række mindre sikkerhedsprojekter, workshops for skoler om at få flere skolebørn til at være selvtransporterende samt en bydækkende skoletransportundersøgelse.

BILAG 1B. KORT OVER GEOGRAFISK BESTEMTE INITIATIVER I CYKELREDEGØRELSE 2017

KORT OVER INITIATIVER I CYKELREDEGØRELSE 2017



BILAG 1C. SAMTÆNKNING MED ANDRE INDSATSER

INITIATIVER I CYKELREDEGØRELSE 2017 OG SYNERGI MED ANDRE INDSATSER

Udvælgelsen af initiativerne tager udgangspunkt i, hvad der på den korte bane vurderes mest hensigtsmæssigt at igangsætte med Budget 2018 og svarer samlet set til det øgede investeringsniveau beskrevet i Cykelredegørelse 2016. Fokus er overordnet set at initiativerne kommer så mange cyklister til gavn som muligt, særligt børn og unge, og at de har så højt et potentiale for overflytning af ture til cykel som muligt. De fleste af initiativerne under tema 1 (s.14-17) og tema 2 (s.18-19) er højt på borgernes prioriteringsliste, jf. borgerdialog i forbindelse med Cykelstiprioriteringsplanen.

Som det fremgår af tabellen på s.35, har langt de fleste af initiativerne synergi med andre indsatser, og der vil være en timingsmæssig fordel i at koble flere indsatser i ét fælles anlægsprojekt. Som udgangspunkt er udvalgt initiativer, der er relevant i forhold til såvel projektpakkerne for klimatilpasning og vejgenopretning, da der som udgangspunkt er såvel økonomisk som praktisk vinding ved at gennemføre projekterne koordineret. Der er ikke i forvejen afsat midler til cykelforbedringer i forbindelse med klimatilpasning og genopretning.

Derudover er initiativer med særligt fokus på børn og unges sikkerhed og tryghed i trafikken udvalgt med henblik på dels at sikre at de ikke kommer til skade samt at de får bedst mulige betingelser for at færdes til fods og på cykel også i deres senere transportmiddelvalg som voksne. Også øvrige initiativer i forhold til at forbedre cyklisters sikkerhed er prioriteret, da ulykkestallene for cyklister ikke er faldet i samme grad som for andre trafikantgrupper.

Flere af projekterne er endvidere en del af ITS- og trafikledelsesindsatsen. Derudover er flere projekter udvalgt, fordi der lige nu er mulighed eller potentiale for ekstern medfinansiering eller i direkte sammenhæng med udbygningsaftaler eller andre anlæg eller byudviklingsprojekter, hvor det timingsmæssigt vil være hensigtsmæssigt at gennemføre cykelinitiativet sideløbende.



I TABELLEN ER SYNERGIEN/NIVEAUET AF TIMING MARKERET, SÅ DE MØRKESTE FELTER MARKERER EN STOR EFFEKT IFT. DE ANGIVNE PARAMETRE FOR UDVÆLGELSE, OG HHV. GOD EFFEKT OG NOGEN EFFEKT FOR DE LYSERE FELTER.

			Timing og synergi ift. andre indsatser								
Initiativ			Stor gevinst for mange cyklister	Overflytningspotentiale ift. bilister	Ekstern finansiering	Trafiksikkerhed	Klimatilpasning	Genopretning	Øvrig anlæg	Byudvikling og udbygningsaftaler	ITS
TEMA 1	1.1 NYE CYKELSTIER, FOKUS BØRN OG UNGE										
	1.2 NYE CYKELSTIER I ØVRIGT										
	1.3 UDVIDELSE AF CYKELSTIER										
	1.4 SIGNALREGULEREDE KRYDS										
	1.5 SUPERCYKELSTIER										
	1.6 GRØNNE CYKELRUTER										
	1.7 RENOVERING AF ELMEGADE										
	1.8 DAMHUSDÆMNINGEN										
	1.9 TILKØB, GENOPRETNING										
	1.10 PULJE, KLIMATILPASNING										
TEMA 2	2.1 NYE CYKELSTIER, BYUDVIKLING										
	2.2 FORANALYSE AF CYKEL-/ GANGFORBINDELSER										
	2.3 CYKELSTIER VED METRO CITYRINGEN										
TEMA 3	3.1 CYKELPARKERING VED REVENTLOWSGADE										
	3.2 TILTAG PÅ ØVRIGE S-TOGSSTATIONER										
	3.3 CYKELPARKERING I KONSTRUKTION										
	3.4 OPSKALERING AF PROTOTYPER										
	3.5 LILLE KONGENSGADE										
TEMA 4	4.1 ØGET BRUG AF EL- OG LADCYKLER										
	4.2 INVESTERINGSEFFEKTIVE MINDRE TILTAG										
	4.3. INTELLIGENT TRAFIKINFORMATION										
	4.4 SIGNALOPTIMERING FOR CYKLISTER										
	4.5 INTELLIGENT BELYSNING, TRAFIKSIKKERHED										

1D. OVERBLIK OVER MÅLSÆTNINGER, STRATEGIER OG PLANER PÅ CYKELOMRÅDET

POLITISKE MÅLSÆTNINGER

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 københavnernes 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 københavnernes synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt

PLANGRUNDLAG FOR INFRASTRUKTUR

CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN 2017-2025

- Plangrundlag for cykelstinet vedtaget i Borgerrepræsentationen 30.3.2017
- Udpeger prioriterede indsatser ift. cykelstier, cykelstiudvidelser og krydsombygninger
- Baseret på borgerinputs samt kortlægning af cykeltrafik, uheld, synergi til øvrige indsatser mv.
- Udmøntes ifm. årlige budgetforhandlinger, byudvikling og ifm. øvrige indsatser
- Indarbejdes i Kommuneplan 2019

VISIONSPLAN 2017-2045 FOR SUPERCYKELSTIER

- Plangrundlag for samlede net af Supercykelstier i hovedstadsregionen
- Forventes vedtaget af de 23 kommuner i Supercykelstisamarbejdet i foråret / sommeren 2017

PRIORITERINGSPLAN FOR CYKELPARKERING 2018-2025

- Forelægges udvalget primo 2018
- Udpeger prioriterede indsatser ift. cykelparkering, herunder etablering af pladser, håndtering af efterladte cykler og dialog med private aktører ift. drift og finansiering

REDEGØRELSER OG REGNSKABER

CYKELREGNSKAB

- Udkommer hvert 2. år i ulige år og giver status for den overordnede udvikling på cykelområdet, herunder mål, nøgletal, tilfredshed samt udvalgte faglige temaer
- Målgruppe: Borgere, samarbejdspartnere, fagfolk, medier og beslutningstagere

CYKELREDEGØRELSE

- Udkommer hvert år i maj og giver status for det forgangne år ift. gennemførte initiativer, mål og nøgletal
- Indeholder forvaltningens bud på konkrete initiativer som kan indgå i de årlige budgetforhandlinger, herunder samtænkning med øvrige indsatser og redegørelser, såsom klimatilpasning, trafikssikkerhed, genopretning mv.
- Målgruppe: Teknik- og Miljøudvalget

REGIONALT CYKELREGNSKAB

- Udgives af Region Hovedstaden og udkommer hvert 3. år, senest i 2017
- Giver status for den overordnede regionale udvikling på cykelområdet samt udvalgte faglige temaer
- Målgruppe: Borgere, samarbejdspartnere, fagfolk, medier, og beslutningstagere

NATIONALT CYKELREGNSKAB

- Udgives af 35 kommuner hvert 2. år i lige år
- Giver status for tilfredshed på cykelområdet i de enkelte kommuner samt regionalt og nationalt
- Målgruppe: Borgere, samarbejdspartnere, fagfolk, medier og beslutningstagere