

CYKELREDEGØRELSE

2018



INDHOLD

INDLEDNING	3
SAMMENFATNING	3
STATUS OG NØGLETAL	8
TEMA 1: CYKELPARKERING	16
TEMA 2: SUPERCYKELSTIER	20
TEMA 3: CYKELSTIER OG SIKRE SKOLEVEJE	22
TEMA 4: CYKEL- OG GANGBROER/-TUNNELLER	24
TEMA 5: CYKELGADER	26
TEMA 6: GRØNNE CYKELRUTER	28
 BILAG:	
A. STATUS PÅ INITIATIVER IGANGSAT MED BUDGET 2018	
B. OVERSIGT OVER SYNERGI I FORBINDELSE MED TILSTØDENDE INDSATSER	
C. OVERSIGT OVER TILSTØDENDE INDSPIL TIL BUDGET 2019	
D. OVERBLIK OVER MÅLSÆTNINGER, STRATEGIER OG PLANER PÅ CYKELOMRÅDET	

INDLEDNING

Cykelredegørelse 2018 giver et overblik over Københavns Kommunes indsats på cykelområdet og effekten af denne. Derudover giver redegørelsen en status for de politisk vedtagne mål og for borgernes tilfredshed. På baggrund af de fremtidige muligheder og udfordringer, der beskrives i redegørelsen, er følgende temaer valgt for de kommende års indsatser på cykelområdet:

1. Cykelparkering
2. Supercykelstier
3. Cykelstier og sikre skoleveje
4. Cykel- og gangbroer/-tunneller
5. Cykelgader
6. Grønne Cykelruter

Hvert tema indeholder de initiativer, forvaltningen skønner er nødvendige at igangsætte med Budget 2019. De vigtigste parametre for udvælgelse af initiativer i redegørelsen er:

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

Redegørelsen omfatter 18 initiativer til i alt 133,6 mio. kr. Dertil kommer 35,3-46,3 mio. kr. i mulig ekstern medfinansiering, såfremt der afsættes den nødvendige egenfinansiering ifm. Budget 2019. Priserne er indledende estimater, der vil blive præciseret i efterfølgende budgetnotater. Forvaltningen vurderer, at der frem mod 2025 skal investeres mellem 1,9 og 4,8 mia. kr. på cykelområdet, primært til udbygning af cykelstinet, jf. Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, og cykelparkering, jf. Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025.

SAMMENFATNING

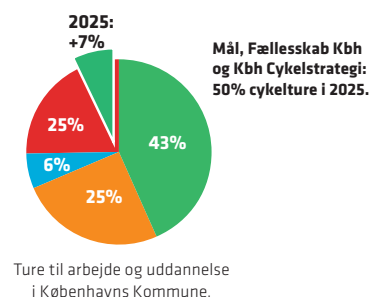
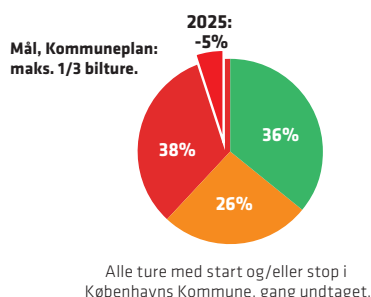
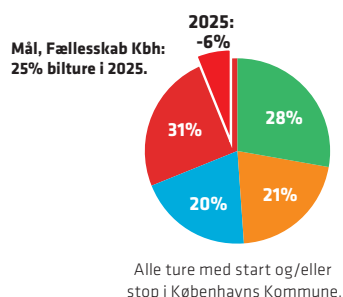
STATUS OG UDFORDRINGER

Cykelandelen er stigende

Det seneste år er det gået i den rigtige retning i forhold til at nå målsætningerne om øget cykelandel i Kommuneplan 2015, KBH 2025 Klimaplanen, Fællesskab København og KBH Cykelstrategi 2011-2025. Cyklens andel af ture til og fra arbejde og uddannelse i København er således steget med to procentpoint i forhold til 2016 og udgør nu 43 %.

Tallene er behæftet med en vis statistisk usikkerhed, men tendensen over en periode på 10 år bekræfter, at cykelandelen er stigende, både for alle ture og for ture til arbejde og uddannelse, om end bilen for alle ture fortsat er den hyppigst brugte. Bilens andel skal derfor fortsat reduceres med 6 procentpoint for at nå målene i KBH 2025 Klimaplan og Fællesskab København og med 5 procentpoint for at nå målet i Kommuneplan 2015.

STATUS IFT. DE POLITISKE MÅLSÆTNINGER



Bil

Off. transport

Gang

Cykel

Behov for fastholdelse og overflytning af cykelture

Skal cykelandelen for ture til arbejde og uddannelse øges til 50 % i 2025 vil det kræve fastholdelse af det nuværende høje niveau for cykeltrafikken i de indre dele af byen, samt overflytning af flere ture til cykel på turene ind og ud af kommunen. De nyeste tællinger viser, at der stadig køres omtrent lige mange ture i bil som på cykel gennem indre by (det såkaldte 'Søsni'), mens der ud og ind af kommunen køres ca. 10 gange flere ture i bil som på cykel.

Mængden af cykeltrafik i det indre København skærper behovet for kapacitetsoptimering af cykelstinet og for cykelparkeringen, da trængslen skaber pres på cykelstierne og i cykelstativerne. For de længere ture på tværs af kommunegrænsen kan regionale Supercykelstier og cykelparkering ved stationer bidrage til at overflytte flere ture til cykel. Endelig kan roligere alternativer til befærdede strækninger såsom Grønne Cykelruter, cykelgader og sikre skoleveje skabe trygge og attraktive cykelforhold for bl.a. børn og urutinerede cyklister, ligesom cykel- og gangforbindelser kan knytte byudviklingsområder bedre sammen med den eksisterende by.

Cykeltiltag er en økonomisk gevinst

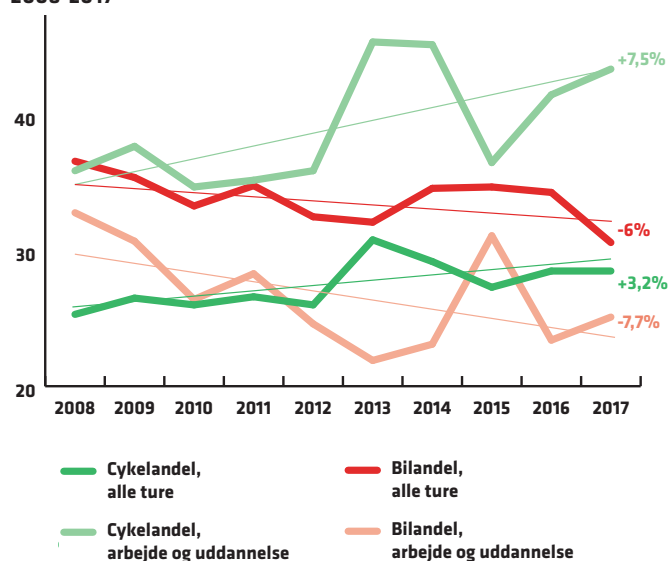
Initiativer der får flere københavnere til at cykle eller gå er en god investering for kommunen, samfundet og den enkelte borger. Finansministeriets transportøkonomiske nøgletal viser en samfundsøkonomisk gevinst på 4,80 kr. hver gang der bliver kørt en ny km på cykel i København. Det skyldes bl.a. mindsket trængsel på vejene samt øget sundhed. Hvis turen erstatter en tilsvarende biltur stiger den samfundsøkonomiske gevinst til 10,09 kr. pr. km. Cyklen er både en sund og sikker transportform, og nye tal fra OECD bekræfter desuden, at sundhedsgevinsterne ved at skifte fra bil til cykel er 19 gange højere end tabene fra ulykker og luftforurening.

Cykler sparer CO2

Udover den styrkede samfundsøkonomi bidrager cyklen til at komme i mål med Københavns Kommunes målsætning om at være CO2 neutral i 2025. Transport udledte årligt 518.000 tons CO2 i København i 2016, hvilket er 33 % af byens samlede CO2 udledning det år. Hvis København når målet om 50 % cykelpendelture i 2025, vil der blive sparet yderligere 28.000 tons CO2 årligt. Udviklingen i cykeltrafik spiller dermed en central rolle for kommunens ambitiøse mål på klimaområdet.

Det er dog ikke alene forbedringer af cykelforholdene, der afgør valg af transportmiddel. Blandt andet har priser på biler, muligheder for bilparkering, tilgængelighed til kollektiv transport samt rejsetid og komfort indflydelse på folks valg af transportmiddel.

UDVIKLINGEN I CYKEL- OG BILANDEL FOR ALLE TURE SAMT TURE TIL OG FRA ARBEJDE OG UDDANNELSE I KBH, 2008-2017



GENNEMFØRTE INITIATIVER I 2017

I 2017 blev cykelstinet udvidet med 3,9 km nye cykelstier, 600 m Grøn Cykelrute, 100 m cykelstiudvidelse samt indvielse af fem nye Supercykelstier i Region Hovedstaden, hvoraf tre af ruterne (24,2 km) forløber i Københavns Kommune.

Der blev desuden opstillet 3.500 cykelparkeringspladser, og 12.900 efterladte cykler blev indsamlet. Kommunens vintertjeneste har saltet 20.100 km cykelsti i vinteren 2016/2017 og styrket saltning på særligt frostfølsomme cykel/gangbroer over Københavns Havn. Derudover viser en ny evaluering af cykelruten Havneringen, som blev indviet i 2016, en stigning i antal cyklister på ca. 75 %, en stigning i antal fodgængere på ca. 200 % samt en stigning i ophold på ca. 37 %.

Endelig har forvaltningen i 2017 udarbejdet Københavns Kommunes første Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025, hvor forvaltningen bl.a. har talt byens offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser samt antallet af cykler uden for stativ. Planen omfatter initiativer til en samlet værdi af 0,6-2,7 mia. kr. alt efter ambitionsniveau. Initiativerne skal sikre en øget tilfredshed med cykelparkering blandt københavnere, samtidig med at de skal bidrage til bedre byrum, og til at endnu flere cykler. Planen blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 6. marts 2018.

I forbindelse med Budget 2018 blev der afsat midler til en række initiativer på cykelområdet, og status for disse fremgår af Bilag A. Initiativer, der er mundet ud i projektforslag, er beskrevet under initiativerne i Cykelredegørelse 2018.

SAMMENHÆNG TIL ANDRE INDSATSER

Cykelindsatsen kan ikke ses isoleret, da den ofte hænger sammen med andre igangværende eller ønskede indsatser, og ofte er cykelindsatsen integreret med andre af kommunens indsatser. Nogle gange supplerer målene for cykelindsatsen andre målsætninger, men der kan også være modsatrettede målsætninger og effekter af indsatser, særligt når det handler om prioriteringen af pladsen i byen.

Overordnet set kan øget overflytning af ture til cykel understøtte den samlede fremkommelighed, trafik-sikkerhed og folkesundhed i byen, idet cyklen er mere pladseffektiv, mindre skadelig ifm. trafikuheld og mindre forurenende end øvrige transportformer, ligesom cykeltrafikken bidrager til et levende byliv. Omvendt kan optimeret rejsetid for bl.a. biler og busser gøre det mindre attraktivt at tage cyklen.

Det skal være sikkert og føles trygt at cykle i København. I nogle situationer kan en tryk vejudformning vise sig at medføre flere uheld. Samtidig er tryghed afgørende for om cyklen opleves som attraktivt alternativ til øvrige transportformer. Det er derfor vigtigt, at vi finder de løsninger, hvor sikkerhed, tryghed og fremkommelighed går hånd i hånd i vores planlægning.

Bilag B uddyber koblingen mellem cykelredegørelsens initiativer og øvrige områder, bl.a. begrønning, bilparkering, vejgenopretning mv. Endvidere giver bilag C et overblik over de overlappende budgetindspil til Budget 2019 inden for bl.a. fremkommelighed, trafik-sikkerhed, byrumsprojekter mv.

TEMAER OG INITIATIVER

Forvaltningen har udpeget følgende seks temaer for Cykelredegørelsens 18 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 pendlere på tværs af kommunegrænsen, fastholdelse af cyklister på trængselsramte strækninger og i byudviklingsområder, samt borgere der oplever cykeltrafikken som utryk. Et andet kriterium har været sammenhæng og timing ift. andre indsatser, herunder muligheder for ekstern medfinansiering ifm. udbygningsaftaler, statslige puljer mv.

TEMA 1: CYKELPARKERING

Tema 1 omfatter initiativer fra Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025, som har til formål at øge tilfredsheden med cykelparkering, samtidig med at byrummene forbedres. Temaets initiativer omfatter cykelparkering ved trafikknudepunkter i samarbejde med DSB og Movia, foranalyse af området ved Højbro Plads, opgraderet indsats for håndtering af efterladte cykler, samt opfølgende tællinger af cykelparkeringskapacitet.

TEMA 4: CYKEL- OG GANGBROER/-TUNNELLER

Tema 4 fokuserer på at fremtidssikre adgangen til byudviklingsområder, så de forbindes til den omgivende by via realisering af to cykel- og gangforbindelser mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området og mellem Svanemøllen Kaserne og Skt. Kjelds kvarter. Initiativerne bygger på foranalyser bevilget i Budget 2018, og der er indgået udbygningsaftaler med mulighed for privat medfinansiering.

TEMA 2: SUPERCYKELSTIER

Tema 2 har til formål at styrke cykelpendling på tværs af kommunegrænsen. Temaets initiativer omfatter derfor egenfinansiering af Roskilderuten og Avedørruten, som statens nationale cykelpulje allerede har bevilget støtte til, samt fortsat driftsbevilling til det regionale Fællessekretariat for Supercykelstier.

TEMA 5: CYKELGADER

Tema 5 inkluderer udrulning af cykelgader, hvor cyklister har prioritet, i beboelseskvarterer med mange cykler og gående, herunder skoleveje. Således foreslås de gader, der indgår som cykelgader i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, realiseret inklusiv mulighed for lokal inddragelse og byrumsforsøg ift. ophold, begrønning mv.

TEMA 3: CYKELSTIER OG SIKRE SKOLEVEJE

Tema 3 omhandler etablering og udvidelser af cykelstier med henblik på optimeret fremkommelighed og tryghed for pendlere, besøgende og børn. Konkret omfatter temaet initiativer om cykelstiudvidelser på Torvegade samt nye sikre skoleveje på Raffinaderivej og Ramsingsvej.

TEMA 6: GRØNNE CYKELRUTER

Tema 6 omfatter Grønne Cykelruter, som udgør attraktive og trygge cykelforbindelser. Der er udvalgt ruter, hvor dele af ruterne allerede er ved at blive forbedret. Der foreslås initiativer, der udbedrer missing links og opgraderer standarden på dele af Vigerslevruten og Amagerruten. Desuden foranalyser af Danshøjbroen og af den nordlige udvidelse af Havneringen.

OVERSIGT OVER INITIATIVER I CYKELREDEGØRELSE 2018

TEMA 1: CYKELPARKERING		
Status/data: 37 % af københavnernes er tilfredse med cykelparkeringen generelt i byen, hvilket ligger lavest både sammenlignet med tilfredsheden med de øvrige cykelforhold i København og sammenlignet med resten af landet. Særligt ved butikker og stationer er tilfredsheden lav (hhv. 28 % og 33 %). Desuden er tilfredsheden med muligheden for at kombinere cykel og kollektiv trafik faldet med syv procentpoint fra 2014-2016.		Effekt: Nye helhedsorienterede løsninger såsom større cykelparkeringsanlæg i konstruktion, intensiveret cykeloprydning og konvertering af kantstensparkering for biler til cykelparkering forventes at øge tilfredsheden med cykelparkering både for cyklister og gående, og samtidig forbedre byrumskvaliteten. Derudover forventes det at bidrage til, at flere vil cykle og kombinere cyklen med kollektiv trafik.
INITIATIV		ANSLÅET ANLÆGSBUDGET
1.1. Anlæg af cykelparkering ved stationer i samarbejde med DSB*		13,1 mio. kr.
1.2. Cykelparkering i samarbejde med Movia**		2,0 mio. kr.
1.3. Foranalyse af cykelparkering og byrum omkring Højbro Plads		1,5 mio. kr.
1.4. Skærpet håndtering af efterladte cykler i perioden 2019-2021		15,0 mio. kr.
1.5. Dokumentation af kapacitet og behov 2018-2025		3,3 mio. kr.
*Tilsvarende beløb forventes i medfinansiering fra DSB. **Movia bidrager med yderligere 0,5 mio.		
TEMA 2: SUPERCYKELSTIER		
Status/data: Tendensen er at cykeltrafikken over kommune-grænsen falder, mens biltrafikken stiger. Der er indviet fem nye Supercykelstier i 2017 (tre i KK), således at der nu er 167 km Supercykelstier i Region Hovedstaden og 24,2 i København.		Effekt: Supercykelstierne sikrer sammenhængende ruter på tværs af København og omegnskommunerne, reducerer antallet af stop, samt øger sikkerhed, tryghed og komfort. Farumruten har medført op til 61 % flere cyklister, og 25 % af nye cyklister på Albertslundruten er tidligere bilister.
INITIATIV		ANSLÅET ANLÆGSBUDGET
2.1. Egenfinansiering af Roskilderuten*		5,2 mio. kr.
2.2. Egenfinansiering af Avedørreruten*		5,4 mio. kr.
2.3. Fortsat drift af fællessekretariat for det regionale Supercykelsti-samarbejde**		1,6 mio. kr.
*Dertil kommer Den Statslige Cykelpuljes bidrag med 3,0 mio. kr. til initiativ 2.1. og 2,8 mio. kr. til initiativ 2.2. **Dertil kommer Region Hovedstaden og de øvrige samarbejdskommuners bidrag på 14,4 mio. kr.		
TEMA 3: CYKELSTIER OG SIKRE SKOLEVEJE		
Status/data: Der er primo 2018 etableret 379 km cykelsti, og 20 % af PLUSnettet har tre baner. Med en forventet stigning i cykeltrafikken på 25 % frem mod 2025 (og 36 % i spidstimen) presses kapaciteten, og dermed cyklisternes fremkommelighed, sikkerhed og tryghed. To ud af tre børn cykler eller går til skole i Kbh, og der sker relativt få ulykker, der involverer børn. De sker primært om eftermiddagen blandt unge på 12-18 år.		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. Forbedrede trafikforhold omkring skole og fritidsaktiviteter samt trafikundervisning forventes at øge tryghed og sikkerhed blandt børn og unge, særligt i udsatte byområder.
INITIATIV		ANSLÅET ANLÆGSBUDGET
3.1. Optimering af Torvegade inkl. mulighed for omverdensinddragelse og trafikforsøg		1,0-5,0 mio. kr.
3.2. Cykelstier og sikre skoleveje på Raffinaderivej og Ramsingsvej		16,0 mio. kr.
3.3. Trafikundervisning på bemandede legepladser		3,0 mio. kr.
TEMA 4: CYKEL- OG GANGBROER/TUNNELER		
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: Gode og attraktive genveje på tværs af store barrierer som fx jernbane og trafikerede veje vil sikre, at beboere og ansatte i byudviklingsområder har incitament til at cykle. Dermed vil de bidrage til at nå kommunens målsætninger.
INITIATIV		ANSLÅET ANLÆGSBUDGET
4.1. Cykel- og gangforbindelse ml F.L. Smidth-området og Grønttorvet (projektering)*		9,2-12,7 mio. kr.
4.2. Cykel- og gangforbindelse ml Svanemøllen Kaserne og Skt. Kjelds kvarter (projektering)		8,0 mio. kr.
*Ved fuld anlægsbevilling vil udbygningsaftaler på i alt 12,3 mio. kr. udløses, heraf er 1,3 betinget af egenfinansiering ifm. Budget 2019		
TEMA 5: CYKELGADER		
Status/data: På cykelgader skal bilerne færdes på cyklisternes præmisser. I København er der kun etableret cykelgade to steder, i Vestergade og på et lille stykke mellem Gammel Jernbanevej og Hønsbroen. Cykelgade-konceptet er udbredt i Århus og er standardløsning i en række tyske og hollandske byer på strækninger med overvægt af cykler.		Effekt: Cykelgader forventes at bidrage til øget sikkerhed og tryghed og forbedret fremkommelighed – alt sammen med øget cykling til følge. I Vestergade er målt øget cykeltrafik efter indførelse af cykelgade, og cyklisterne er meget tilfredse med løsningen. Etablering af cykelgader vil typisk medføre færre nedlæggelser af bilparkering og vil være billigere at etablere end traditionelle cykelstier.
INITIATIV		ANSLÅET ANLÆGSBUDGET
5.1. Etablering af syv cykelgader inkl. mulighed for borgerinddragelse og byrumsforbedringer		6,0-12,0 mio. kr.

TEMA 6: GRØNNE CYKELRUTER

Status/data: 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 utryg. I dag er 62 km af det Grønne Cykelrutenet allerede etableret, men der mangler stadig sammenhæng i mange ruter.

Effekt: Ruterne har stor betydning for at gøre cyklen attraktiv for alle typer cyklister og få endnu flere til at cykle i København. På Nørrebro-ruten er talt fire gange flere børn end på den nærliggende Jagtvej, og 21 % af bilister i Hovedstadsregionen nævner cykelstier adskilt fra biltrafik, fx Grønne Cykelruter, som særligt vigtige i forhold til at få dem til at cykle mere til og fra arbejde.

INITIATIV	ANSLÅET ANLÆGSBUDGET
6.1. Missing links og opgraderinger på Amagerruten	21,0 mio. kr.
6.2. Missing links og opgraderinger på Vigerslevruten	7,0 mio. kr.
6.3. Udvidelse af Danshøjbroen - foranalyse	0,6 mio. kr.
6.4. Foranalyse af Havneringens nordlige udvidelse	1,2 mio. kr.

De estimerede anlægsudgifter i redegørelsen er indledende overslag ekskl. risikotillæg og afledte serviceudgifter, som vil blive præciseret yderligere ifm. udarbejdelsen af efterfølgende budgetnotater.

KORT OVER INITIATIVER



STATUS OG NØGLETAL

OMFANG AF CYKELTRAFIKKEN

Cyklens andel af ture til arbejde og uddannelse er fortsat stigende, fra 41 % i 2016 til 43 % i 2017, ligesom bilens andel af alle ture er faldet fra 34 % til 31 %. Således skal cyklens andel af ture til og fra arbejde og uddannelse øges med 7 procentpoint for at nå målet om 50 % i 2025, mens bilens andel af alle ture skal reduceres med 6 procentpoint for at nå målet om 25 % i 2025.

For at kvalificere den trafikale udvikling yderligere foretager forvaltningen årlige tællinger af cykel- og biltrafikken. Trafikken tælles fast dels gennem Indre By, dels over kommunegrænsen. Fra 2016 til 2017 steg både cykel- og biltrafik en smule over kommunegrænsen, mens cykeltrafikken faldt i Indre By, hvilket sandsynligvis skyldes vejruddsving i september, hvor disse tællinger foretages. Vejret i denne måned var historisk godt i 2016, mens det i 2017 var det mest regnfulde i 30 år.

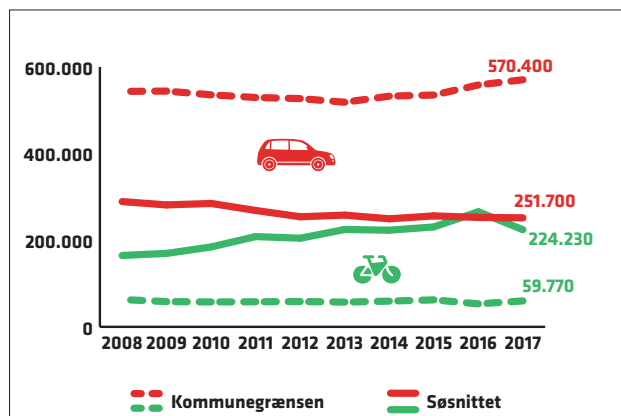
Tendensen over en 10-årig periode bekræfter, at der generelt cykles længere mens der køres færre km i bil, om end der stadig køres tre gange så mange km i bil som på cykel.

Dette kan dels forklares med at ture i bil generelt er længere end på cykel, dels at bilen fortsat er den mest anvendte transportform for alle ture. Over kommunegrænsen står bilen således for ca. 10 gange flere ture end cyklen, mens der i Indre By køres ca. lige mange ture med cykel og bil. Her dominerer cykeltrafikken fortsat, særligt i myldretidstrafikken, og det er ikke kun på de strækninger, hvor cyklisterne er blevet prioriteret, som fx Dronning Louises Bro. Eksempelvis passerer der over 30.000 cyklister dagligt på Gyldenløvesgade, og i den travleste time fra kl. 8-9 er her talt 800 flere cyklister end biler.

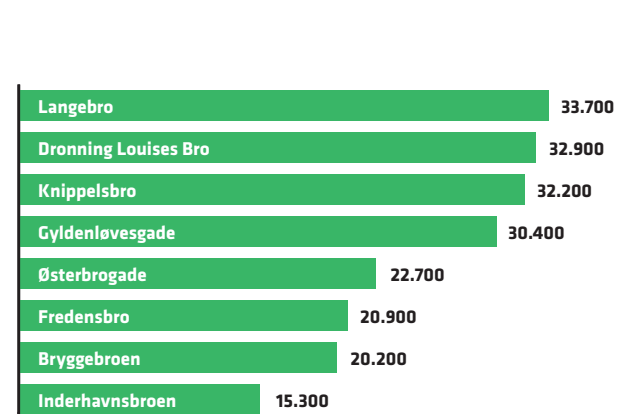
Det er ikke givet, at de senere års positive udvikling vil fortsætte, idet bilejerskabet har været stigende de sidste ti år og forventes fortsat at stige yderligere. Dog vil eventuelle justeringer i omkostninger for bilejerskab, herunder bilparkering, kunne påvirke udviklingen.

Det er således nødvendigt med en fortsat indsats for at sikre yderligere overflytning af ture til cykel, hvis de politiske mål herfor skal nås.

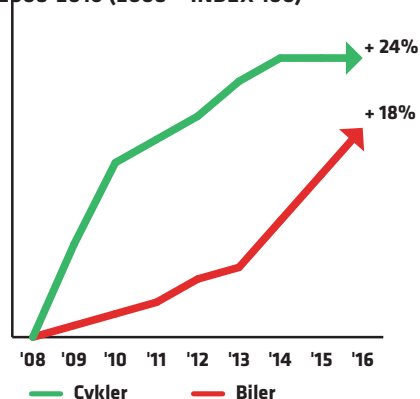
UDVIKLING I TRAFIKTAL, SØ- OG HAVNESNIT OG KOMMUNEGRÆNSE 2008-2017



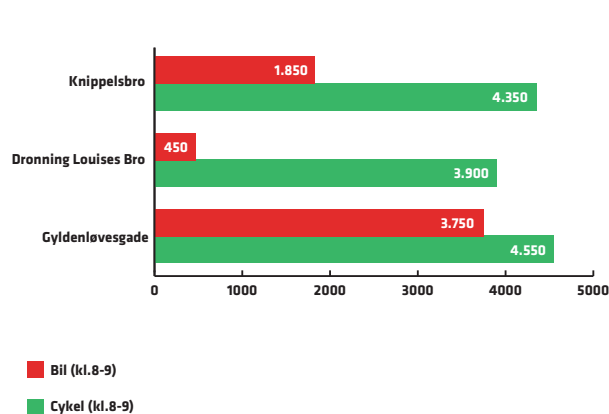
STRÆKNINGER MED MANGE CYKLISTER, HVERDAG 2017



UDVIKLING I KØBENHAVNERNES PRIVATEJEDE BILER OG CYKLER 2008-2016 (2008 = INDEX 100)



CYKEL- OG BILTRAFIK I MYLDRETIDEN, HVERDAG 2017



UDVIKLING I NØGLETAL

Nøgletalstabellen viser udviklingen for de forskellige nøgletal siden 2008 samt udviklingen siden 2016.

UDVIKLING I NØGLETAL - OVERSIGT	2008	2016	2017	2020 (mål)	2025 (mål)
Målsætninger					
Alle ture på cykel og med kollektiv trafik (min. 2/3 del) (%)	57	58	62	>=66,7	>=66,7
Andel af alle ture i Kbh til fods, på cykel og med kollektiv trafik (%)	63	66	69		75
Andel, der cykler til arbejde/uddannelse (%)	37	41	43	50	50
Andel af cyklende københavnere, der er trygge (%)*	51	76		85	90
Alvorligt tilskadekomne på cykel (reduktion i antal per år siden 2005)**	-3	23		71	83
Andel af PLUSnettet med 3 baner (%)		20	20	60	80
Reduktion i rejsetid på cykel(%)		6		10	15
Tilfredshed med cykelstiernes tilstand (%)*	54	71		75	80
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet (%)*		71		75	80
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering (%)*	26	37			70
Øvrige nøgletal					
Cyklede kilometer (mio. km. pr. hverdag)	1,17	1,40	1,39		
Cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)**	3,2	4,9			
Hastighed på cykel, gennemsnit (km/t)*	16,2	16,3			
Cykelstier (km)	338	375	379		
Cykelbaner (km)	18	33	33		
Grønne Cykelruter (km)	41	61	62		
Supercykelstier i Region Hovedstaden (km)	0	57	167		
Offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser (1.000 stk)***	47	54	179		
Cykelparkering: antal cykler i stativpladser (1.000 stk)			99		
Cykelparkering: antal cykler udenfor stativplads (1.000 stk)			103		
Cykelparkering: belægningsprocent hele byen			115%		
Tilskadekomne cyklister ift. Nulvision**	121	85			0
Cykelejerskab i København*	544.200	675.000			
Indsamlede efterladte cykler		11.050	12.900		

* Målinger af tilfredshed, rejsetid og cykelejerskab gennemføres kun hvert andet år i forbindelse med Cykelregnskabet, og vil derfor først blive opdateret i Cykelredegørelse 2019.

** Tal for trafikulykker offentliggøres først senere på året

*** Ny, mere præcis metode for optælling af cykelparkeringspladser ifm. Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 viser højere tal end tidligere

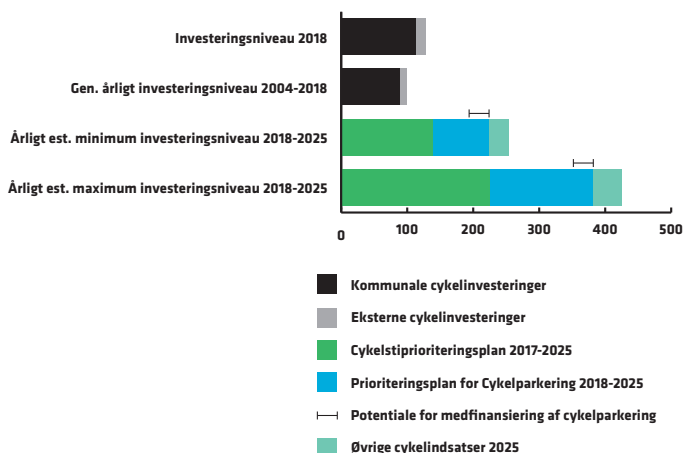
STATUS FOR INVESTERINGER

Behov for øget investeringsniveau 2019-2025

Ifm. Budget 2018 er der afsat ca. 70 mio. kr., og ifm. Overførselssagen 2017-2018 blev der afsat ca. 50 mio. kr. til forbedring af cykelforholdene. Dertil er kommet 16 mio. kr. i støtte fra DSB til cykelparkering ved stationer. Det gennemsnitlige årlige investeringsniveau siden 2004 har været på ca. 90 mio. kr., hvortil kommer ca. 25 mio. kr. fra statslige og private aktører.

Det faktiske investeringsniveau er således mindre end det, som forvaltningen vurderer, der er behov for, for at nå de politisk vedtagne mål om øget cykling. Forvaltningens anbefalede investeringsniveau er på mellem 225 og 400 mio. kr. pr. år, alt efter ambitionsniveauet (samlet 1,9-4,8 mio. kr. i alt frem mod 2025). Investeringerne dækker primært udbygning af cykelstinet, jf. Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, og opgradering af cykelparkering, jf. Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025, som dog delvist forventes at kunne dækkes via ekstern medfinansiering på mellem 0,2-1,8 mia. kr.

STATUS FOR INVESTERINGSNIVEAU PÅ CYKELOMRÅDET 2004-2025



Cykelinvesteringer og relaterede indsatser

Samlet set er der fra 2004 til 2018 investeret ca. 1,673 mia. kr. i bedre cykelforhold, hvoraf kommunale investeringer udgør ca. 76 %, og private og statslige investeringer ca. 24 %. Dette dækker dels over selvstændigt bevilgede cykelprojekter, og siden 2006 selvstændige cykelpakker, samt bevillinger fra en række relaterede indsatser, hvis formål dækker bredere end blot cyklisme, dvs. de har gevinst for både cyklister og

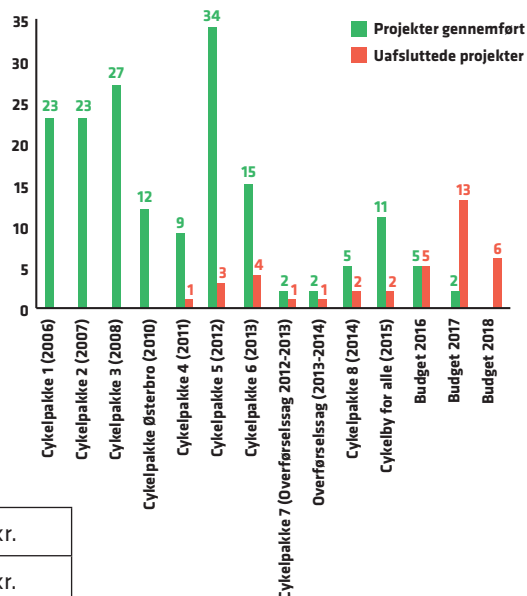
gående, kollektivbrugere og bilister. Det fulde investeringsniveau for disse indsatser ligger over det estimerede investeringsniveau for cykelområdet, men de bidrager delvist til målet om 50 % cykelandel til arbejde og uddannelse i 2025. Derfor medregnes mellem 33 % og 50 % af de relaterede investeringer afhængigt af de primære målgrupper for disse, se skema nedenfor.

Indsatser	Primære målgrupper	Beregningsandel for delvist overlappende investeringer		
		Fulde investeringsniveau, mio. kr.	Beregningsandel, relevant for cykelindsatsen/målsætninger	Investeringsniveau for cykelindsatsen med justeret andel af relaterede investeringer, mio. kr.
Cykelpakker og selvstændigt bevilgede cykelprojekter	Cyklister	977	100%	977
Strøggader	Cyklister, gående og buspassagerer	188	33%	63
Trafiksikkerhed og Sikre Skoleveje	Cyklister og gående	201	50%	101
Cykel- og gangbroer	Cyklister og gående	348	50%	174
Private investeringer i cykel- og gangbroer	Cyklister og gående	386	50%	193
Statslige tilskud	Cyklister	165	100%	165
Total		2.266		1.673

Anlæg, drift og vedligehold

Det tager typisk 1-4 år, afhængig af omfang og kompleksitet, at gennemføre et anlægsprojekt på cykelområdet. Derudover forsinkes enkelte projekter typisk grundet øvrige omstændigheder såsom byudvikling, kobling til øvrige anlægsprojekter, udebleven medfinansiering eller lignende. Fremdriften for de 208 cykelprojekter, der siden 2006 er besluttet og igangsat ifm. årlige cykelpakker, er forbedret de sidste to år. I 2018 er 82 % af projekterne gennemført, hvilket er en stigning i forhold til de sidste to år, hvor andelen var hhv. 78 % i 2016 og 80 % i 2017. Der er samlet forbrugt i alt 720 mio. kr., mens de resterende 38 uafsluttede projekter har et samlet restbudget på 344,7 mio. kr.

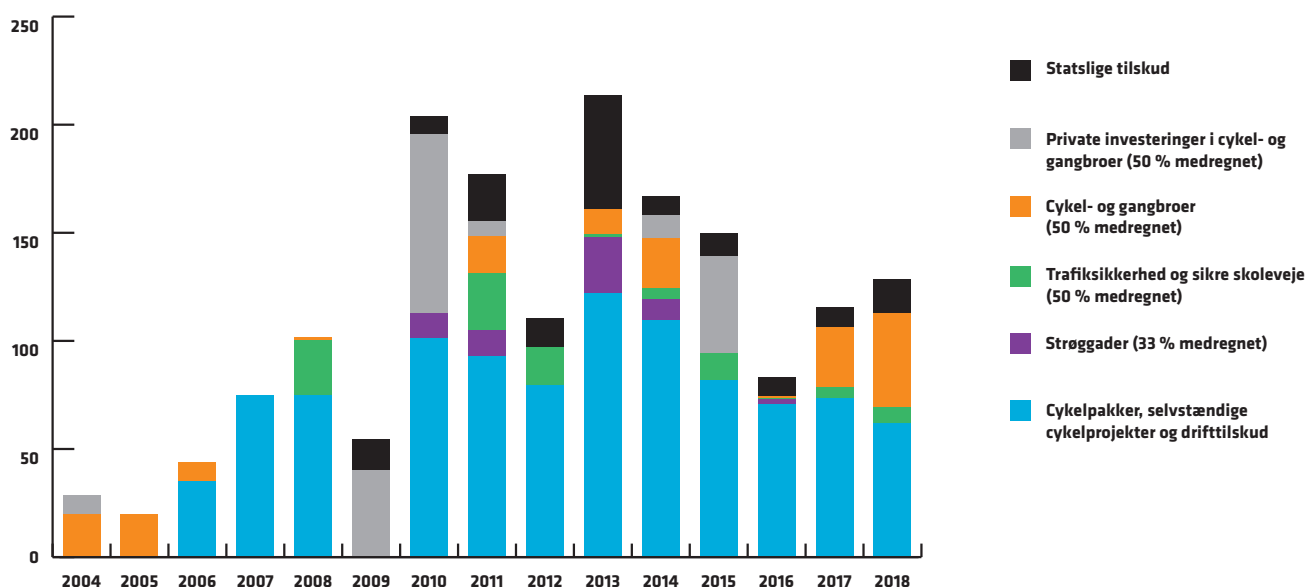
CYKELPAKKER 2006-2018



DRIFT OG VEDLIGEHOLD PÅ CYKELOMRÅDET 2017

Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, løbende renovering	28,3 mio. kr.
Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, genopretning*	26,6 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	

CYKELINVESTERINGER 2004-2018, MIO. KR.



EFFEKTER OG GEVINSTER VED INITIATIVER

Cyklisternes tilfredshed

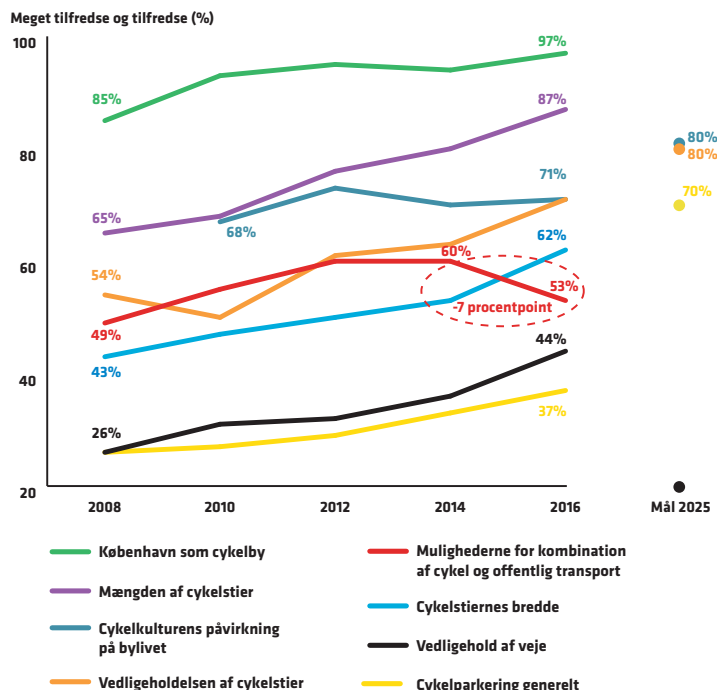
De seneste tal for cyklisternes tilfredshed viser høj tilfredshed med Cykelbyen generelt, samt med bl.a. mængden og vedligeholdelsen af cykelstierne og cykelkulturens påvirkning af bylivet. Her er tilfredsheden steget markant siden 2008, hvilket må antages at skyldes omfattende investeringer i flere, bredere og bedre vedligeholdte cykelstier. Tilfredsheden med muligheden for at kombinere cykel og offentlig transport er som den eneste faldet siden 2014, og tilfredsheden med cykelparkering ligger generelt lavt på kun 37 %. Dette modsvarer i udgangspunktet de seneste års investeringsniveau, som ift. cykelparkering har været markant lavere end investeringerne i forbedring af cykelstinet.

Trafiksikkerhed

Overflytning af ture fra bil og bus til cykel kan på sigt bidrage til bedre trafiksikkerhed, idet lette trafikanter volder mindre skade ved eventuelt sammenstød. Dette forudsætter dog, at der samtidig skabes sikre og trygge forhold for cyklister, som i dag udgør 45 % af alle politi-registrerede tilskadekomne. I 2016 blev der registreret 90 alvorligt tilskadekomne på cykel, og 4 dræbte. For at efterleve den netop vedtagne vision om at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken er der derfor behov for særligt at fokusere på cyklisternes

sikkerhed. Heldigvis er risikoen for at komme til skade på cykel blevet reduceret med 53 % siden 2008, således at der i 2016 blev kørt 4,9 mio. km. mellem hver alvorlig ulykke på cykel. I 2016 angav 76 % af cyklister i København desuden, at de føler sig trygge i trafikken.

UDVIKLING I CYKLISTERNES TILFREDSHED 2008-2016



Samfundsøkonomiske gevinster ved øget cykling

I 2018 blev Finansministeriets transportøkonomiske enhedspriser opdateret. Således vurderes den samfundsøkonomiske gevinst hver gang der bliver kørt en ekstra km på cykel i København til 4,80 kr., mens det medfører et tilsvarende tab hver gang der bliver kørt en ekstra km i bil på 5,28 kr. Hvis cykelturen erstatter en tilsvarende biltur stiger den samfundsøkonomiske gevinst til 10,09 kr. pr. km, hvilket blandt andet skyldes mindsket trængsel på vejene samt øget sundhed.

Disse tal kan ligeledes benyttes til at beregne den samfundsøkonomiske gevinst ved en given tur afhængigt af transportmiddel. Rådgivningsfirmaet Realise har på vegne af Københavns Kommune i 2018 udarbejdet en samfundsøkonomisk metode til værdisætning af gang som supplement til den eksisterende metode for cykling. I den forbindelse er der foretaget beregninger af de samfundsøkonomiske omkostninger ved hhv. en kort, en mellemlang og en lang tur med destination i Indre By for gang, cykel, bil og kollektiv. For cykel og gang er resultatet positivt uafhængigt af turlængde, mens det for bil og kollektiv er negativt. For de længere ture på over 20 km. er de primære alternativer bil eller tog kombineret med cykel eller gang, alle med negativt resultat om end mere negativt for bil end for kombinationsrejser.

Transportøkonomiske enhedsværdier for cykel og bil:

4,80 KR

Samfundsøkonomisk gevinst pr. ekstra km kørt på cykel i København.

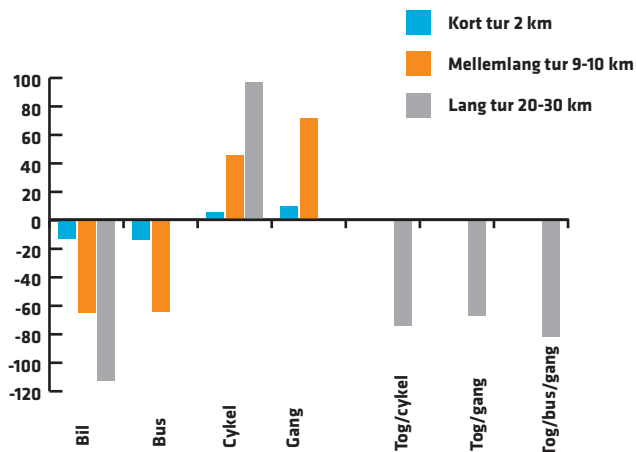
5,28 KR

Samfundsøkonomisk udgift pr. ekstra km kørt i bil i København.

10,09 KR

Samfundsøkonomisk gevinst pr. km overflyttet fra bil til cykel i København.

SAMFUNDSØKONOMISK VÆRDI VED FORSKELLIGE TUR-TYPER, KR. PER TUR



Havneringen og Cykelslangen giver effekt

Cykel- og gangruten Havneringen blev indviet i 2016. Ruten blev evalueret i 2017, og der er bl.a. målt en stigning i antal cyklister på ca. 75 %, en stigning i antal fodgængere på ca. 200 % samt en stigning i ophold på ca. 37 %. Tiltag ifm. ruten har udover etablering af bl.a. Inderhavnsbroen og Belvederebroen inkluderet omfattende skiltning samt markedsføring sammen med 25 lokale aktører.

Cykelslangen er en cykelbro, der forbinder Havneringen med Vesterbro og Indre By. I 2017 blev der gennemført en samfundsøkonomisk analyse af broen, der åbnede i 2014. Analysen viser at projektet har en positiv nettonutidsværdi på 44 mio. kr. over 20 år, svarende til en intern rente på 9 %. De positive resultater skyldes bl.a. en gennemsnitlig daglig tidsbesparelse for brugerne på 380 timer samt 1.400 færre km kørt i bil pr. døgn. 59 % af brugerne oplever øget tryghed og 72 % oplever øget komfort som følge af Cykelslangen.





CYKELINFRASTRUKTUR

I 2017 er der anlagt:

- 3,9 km ny cykelsti
- 0,1 km cykelstiudvidelse
- 0,6 km Grøn Cykelrute
- 24,2 km Supercykelsti i København
- 18,5 km cykelsti er blevet renoveret

CYKELPARKERING

I 2017 er:

- 3.500 cykelparkeringspladser i stativ etableret.
- 12.900 efterladte cykler indsamlet. Det er en stigning på 17 % sammenlignet med 2016.
- prisen per fjernet cykel faldet fra 255 kr. til 223 kr. grundet optimeringer af driften.



EVALUERINGER AF PUNKTVISE FORBEDRINGER FOR CYKLISTERES FREMKOMMELIGHED

- Tre forsøg med højresving for rødt er blevet evalueret og kan ikke påvise at medføre øget risiko for trafikuheld. På denne baggrund har politiet givet samtykke til at gøre forsøgene permanente.
- Ved Sørtorvet/Dr. Louises Bro og Vester Farimagsgade/Gyldenløvesgade er der udført forbedringer såsom udvidet cykelsti med højresvingsbaner, fremrykket busperron, bedre venstresvingsmuligheder samt cykelstier der er blevet ført helt frem til krydset. Evalueringen af disse forbedringer viser, at blandt den halvdel af cyklisterne som har bemærket ændringerne, udgør de en klar forbedring af fremkommelighed og tryghed.



VINTERVEDLIGEHOOLD:

- 21.160 km. cykelsti er saltet i vinteren 2016/2017.
- Tre cykelstiruter er omlagt fra salt til miljøvenlige alternativer (tømiddel kaliumformiat).
- Der er etableret en ny brorute, som skal sikre saltning af de lette cykel- og gangbroer i Kbh. Havn, når der ikke er behov for at salte resten af cykelstierne.
- 120 km prioriteret cykelsti ryddes på under 4 timer efter snefald (øvrige ruter sneryddes på 6-8 timer).



DYNAMISKE INFORMATIONSTAVLER

Forvaltningen har i 2017 opsat fem dynamiske informationstavler, der skal informere cyklisterne om trængsel på ruten forude og forslå alternative ruter med bedre fremkommelighed. Evaluering viser bl.a. at 61% af de adspurgte synes at tavlerne giver værdi for dem som cyklist, og at 68% er villige til at vælge en alternativ rute, hvis tavlen foreslår det.

TRAFIKSIKKERHED

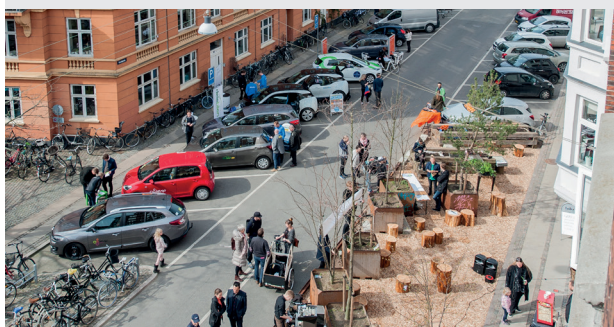
I 2017 er der bl.a. blevet foretaget:

- Mindre tiltag for at forbedre forholdene på Søruten
- Stien ved Trangravsbroen er ændret fra fællessti til delt sti.
- Tydeliggørelse af cykelsymboler på Vester Voldgades cykelstier.
- Ændringer af landanlægget ved Inderhavnsbroen, så gående bliver opmærksomme på de krydser en cykelsti.



TRANSPORTVANEUNDERSØGELSE I KØBENHAVNS KOMMUNE:

I efteråret 2017 er medarbejdertransporten i alle Københavns Kommunes forvaltninger blevet kortlagt. På vej til arbejde er kommunens medarbejdere gode til at vælge cyklen, da 39 % cykler i løbet af ugen, og samlet set vælger 80 % enten cyklen, gang eller offentlig transport. Ifm. transport i arbejdstiden bruger hele 47 % cyklen i løbet af en uge, og nye beregninger viser, at udskiftning af p-vagternes ture fra elbil til elcykel vil medføre en årlig besparelse for Teknik- og Miljøforvaltningen på 366.000 kr. som følge af lavere driftsudgifter til reparation, forsikring og vedligehold.



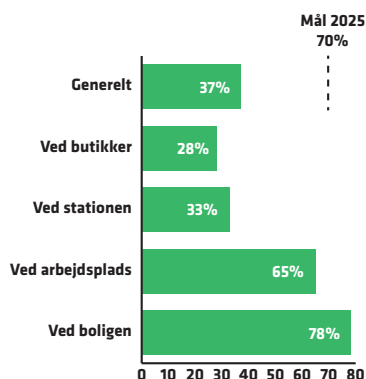
BYRUMSFORSØG I KRUSÅGADE

- Projektet Ny Mobilitet blev gennemført fra 1. april til 30. juni 2017 i Krusågade på Vesterbro.
- Samarbejde mellem delebil-firmaer, By- og Pendlercyklen, Rejsekortet, København og Frederiksberg Kommune.
- I projektet blev bilparkeringspladser omdannet til grønne byrum og delemobilitetsløsninger.
- 75 % af deltagerne og 58 % af bilejerne støttede op om fortsat at omdanne bilparkerung til ophold, cykelparkerung mv.

TEMA 1: CYKELPARKERING

Københavnerne tilfredshed med cykelparkering var i 2016 37 %, hvor målsætningen i Fællesskab København er 70 % i 2025. Det er derfor nødvendigt med en fokuseret cykelparkeringsindsats, hvis tilfredsheden for både cyklister og gående skal forbedres, og byrumskvaliteten styrkes.

TILFREDSHED MED CYKELPARKERING 2016



Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 6. marts 2018. Planen rummer såvel større cykelparkeringsanlæg i konstruktion, konvertering af bilparkering til cykelparkering, traditionelle stativer og kapacitetsoptimering i form af håndtering af efterladte og uhensigtsmæssigt parkerede cykler, information og nudging.

I Cykelredegørelse 2018 foreslår forvaltningen, at der i første omgang skal være fokus på opskalering af allerede igangsatte indsatser med forventet stor effekt, som relativt hurtigt kan igangsættes, samt fokus på initiativer i samarbejde med eksterne parter såsom DSB og Movia.

1.1. ANLÆG AF CYKELPARKERING VED STATIONER I SAMARBEJDE MED DSB

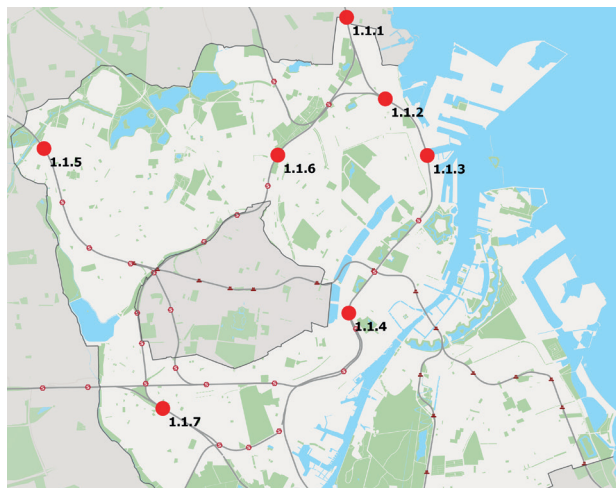
Kun 33 % var i 2016 tilfredse med cykelparkering ved stationer, og tilfredsheden med muligheden for at kombinere cykel og kollektiv transport faldt fra 60 % tilfredse i 2014 til 53 % i 2016.

27 % af passagererne, der rejser fra en station i København, ankommer til stationen med cykel, hvilket skaber stort pres på den eksisterende cykelparkering ved stationerne. Mangelfuld cykelparkering ved stationer kan betyde, at der er cyklister, der fravælger kombinationsrejsen med cykel og tog, som ellers kan være konkurrencedygtig med bilen på længere ture.

Op til 1.650 cykelparkeringspladser sammen med DSB

I samarbejde med DSB er udpeget flere stationer, hvor der er et stort behov for cykelparkering, og hvor det er muligt at øge kapaciteten ved at etablere cykelparkering på overfladen, dvs. relativt simple løsninger, der kan realiseres indenfor en kortere årrække, se tabellen. Samlet omfatter redegørelsen 800-1.650 nye cykelparkeringspladser ved i alt syv stationer, hvilket beløber sig til 9-17 mio. kr. for Københavns Kommune, suppleret af 50 % medfinansiering fra DSB. Hertil kommer årlig drift af stativerne. Løsningstyperne ved de syv stationer forventes at blive:

- Almindelige stativer og to-etagers stativer
- Optimering af eksisterende cykelparkeringsarealer bl.a. mhp. bedre forhold for langtidsparkering
- Overdækket cykelparkering
- Afmærkede pladser samt tydelig markering af fodgængerområder, skiltning mv.
- "Cykelparkeringshus" i to etager med optimal adgang via rampe



INITIATIV 1.1.	Eksisterende pladser i 2017	Behov 2025 ud over eksisterende pladser	Antal pladser omfattet af initiativ*	Estimeret anlægsbudget KK (mio. kr.)	Forventet 50 % medfinansiering fra DSB (mio. kr.)**
1.1.1. Hellerup Station	383	1.540	200-400	2,25	2,25
1.1.2. Svanemøllen Station	422	560	400-600	9,0	9,0
1.1.3. Nordhavn Station	603	1.620	100-400	1,0	1,0
1.1.4. Vesterport Station	238	930	30-50	0,4	0,4
1.1.5. Husum Station	235	240	30-100	0,2	0,2
1.1.6. Bispebjerg Station	213	110	10-50	0,05	0,05
1.1.7. Vigerslev Station	84	350	30-50	0,2	0,2
Initiativ 1.1. i alt	2.094	5.000	800-1.650	13,1	13,1

*Initiativerne er alle relativt simple løsninger på overfladen, der på sigt skal suppleres af større anlæg i konstruktion ved flere af stationerne med langt større behov end det er muligt at tilgodese på overfladen.

** DSB har tilkendegivet, at såfremt KK bevilger midler i Budget 2019 til initiativ 1.1., vil DSB afsætte 50 % i medfinansiering. Endeligt tilsagn gives først af DSB, når et fælles finansieret og udarbejdet projektforslag indeholdende nøjagtig placering og udformning foreligger.

1.2. CYKELPARKERING I SAMARBEJDE MED MOVIA

Bynet 2019 udgør det justerede net af busruter og stoppesteder, som implementeres i forbindelse med Metro Cityringens åbning i 2019. Dette forventes at få stor betydning for måden, hvorpå københavnere bruger den kollektive trafik, herunder kombinationsrejser, og det er væsentligt at fremtidssikre adgangsforholdene for cykler og gående. Bedre kombinationsmuligheder vil styrke fremtidens bus og tog som et attraktivt alternativ, især set i lyset af at omlægningen af busnettet generelt vil skabe større afstand mellem stoppestederne. Derfor vil cyklen som transport til/fra bus i højere grad være relevant ifm. at øge oplandet til det enkelte stoppested.

Eftersom busstoppesteder ligger inden for kommunens ansvarsområde, har Movia ikke mulighed for at medfinansiere anlægsmæssige forbedringer. Imidlertid har Movia i dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen tilbudt at finansiere og gennemføre en analyse frem mod forhandlingerne til Budget 2019. Analysen vil tjene

til at belyse, hvilke trafikknudepunkter, der har størst potentiale for at øge antallet af kombinationsrejser mellem hhv. bus og cykel/gang ved at forbedre forholdene omkring busstoppesteder på Bynet 2019. Analysen vil bidrage til at udpege konkrete forbedringer af cykelparkeringsmulighederne i tilknytning til busstoppesteder, herunder placering i området, løsningstype samt fremtidigt omfang af kombinationsrejser med bus og cykel. Ejer- og matrikelforhold samt indpasning i det omgivende byrum vil indgå i forbindelse med forslag til konkrete løsninger.

I Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 skønnes behovet for opgradering af cykelparkering ved busstoppesteder til 100-300 nye pladser samt et indledende overslag på 1-2 mio. kr., hvilket vil blive kvalificeret på baggrund af analysen, som Movia gennemfører. Afsættes midlerne i år, forventes stativerne at kunne etableres, så de kan tages i brug ved indvielsen af Bynet 2019.

INITIATIV 1.2.	Antal pladser omfattet af initiativ	Estimeret anlægsbudget KK (mio. kr.)	Movias medfinansiering (mio. kr.)
1.2.1. Analyse af potentiale og mulig placering af cykelstativer			0,5
1.2.2. Etablering af cykelstativer	100-300	2,0	
Initiativ 1.2. i alt	100-300	2,0	0,5

1.3. FORANALYSE AF CYKELPARKERING OG BYRUM OMKRING HØJBRO PLADS

Der er et stort cykelparkeringsbehov i Middelalderbyen, og det er vanskeligt at skabe tilstrækkelig kapacitet i de smalle og historiske byrum. Et større cykelparkeringsanlæg i konstruktion primært under jorden vurderes derfor at være en attraktiv løsning, som vil frigøre værdifuldt overfladeareal i centrale byrum, der i stedet kan udformes som attraktive byrum med mulighed for ophold og aktiviteter samt flere træer/begrønning.

Området omkring Højbro Plads indgår i Prioriteringsplan for Cykelparkering som ét af de byrum i Middelalderbyen, hvor det anbefales at etablere cykelparkering i konstruktion under jorden, bl.a. for at frigøre plads i byrummet. Forvaltningen er i dialog med private aktører i området, der har henvendt sig med ønske om i fællesskab at etablere en bedre sammenhæng mellem Amagertorv og Højbro Plads både visuelt og fysisk. Private aktører har udvist interesse for et underjordisk cykelparkeringsanlæg og er ikke afvisende overfor eventuel medfinansiering alt efter rammer, økonomi mv.

Forvaltningen foreslår derfor, at der afsættes midler til en foranalyse af området omkring Højbro Plads, der skal koordineres med arbejdet om en tryk Middelalderby ifb. terrorsikring, og vil bestå af:

- Analyse af muligheder for etablering af et underjordisk cykelanlæg med plads til 300 – 700 cykler herunder tilgængelighed, underjordiske forhold, udformning, økonomi mm.
- Analyse af de byrumsmæssige konsekvenser, herunder de trafikale, funktionelle, og arkitektoniske udfordringer og potentialer det vil kunne give for området omkring Højbro Plads og Amagertorv. Herudover idéskitser til fremtidig udformning af byrummet og økonomisk vurdering.
- Analyse af mulighederne for en skybrudsledning, hvor HOFOR efterfølgende betaler for selve arbejdet med at etablere en skybrudsledning.
- Dialog med interessenter om fremtidig anvendelse af området med fokus på anvendelse af Højbro Plads i sammenhæng med de tilknyttede byrum.

Dette vil danne grundlag for politisk beslutning om efterfølgende projektudvikling og anlæg i kommende budgetforhandlinger. Det vil også kunne danne grundlag for videre dialog om privat medfinansiering samt evt. fondsmidler til gennemførelsen.

INITIATIV 1.3.	Estimeret anlægsbudget (mio. kr.)
1.3. Foranalyse af cykelparkering og byrum omkring Højbro Plads	1,5
Initiativ 1.3. i alt	1,5

1.4 SKÆRPET HÅNDTERING AF EFTERLADTE CYKLER I PERIODEN 2019-2021

Effektiv cykeloprydning kan være en økonomisk fordelagtig måde at få flere ledige cykelparkeringspladser på. Der kan frigøres ca. 10 cykelparkeringspladser for det beløb, det koster at etablere en ny cykelparkeringsplads og der er i løbet af de sidste to år gennemført styrkede cykeloprydninger, der viser et stort potentiale for frigørelse af kapacitet, særligt ved stationer.

I dag indsamles ca. 13.000 efterladte cykler årligt. Det vurderes, at der findes ca. 25.000 efterladte cykler i København i alt, hvortil kommer yderligere ca. 10.000 cykler, som efterlades årligt. Dette tal forventes at stige frem mod 2025 i takt med befolkningsvæksten. For at vende udviklingen, så færre cykler ophobes i byrummet, foreslås en fokuseret indsats, der dels øger omfanget af indsamlede cykler, dels på sigt nedbringer antallet af cykler, der efterlades.

Indsats 1.4.1: Effektiv og intensiveret cykeloprydning

For at frigøre mere ledig kapacitet i de eksisterende cykelstativer og komme i bund med ophobningen af efterladte cykler, foreslås det at styrke oprydningen af cykler ved:

- Øget bemanning og materiel
- Totalopmærkning i områder med høj intensitet i cykelparkeringen (dvs. alle cykler mærkes i stedet for kun de cykler, der er i dårligst stand eller ser efterladte ud)
- Kortere liggetid (dvs. at cyklerne på udvalgte steder fjernes fx efter 14 dages afmærkning i stedet for 30).

Den foreslåede intensivering af indsatsen vil resultere i ca. 5-6.000 ekstra indsamlede cykler årligt. Herudover forventes det, at yderligere ca. 1.500-2.000 efterladte cykler vil kunne indsamles årligt frem mod 2025, ved at effektivisere den nuværende indsats. Effektiviseringen kan ske igennem optimerede kørselsruter for indsamlingen af cykler bl.a. igennem kørsel i ydretimer med mindre trafik og ved at etablere flere opbevaringspladser til de indsamlede cykler.

Indsats 1.4.2: Forebyggelse og genanvendelse

En række analyser viser et potentiale i at gøre det nemmere for københavnernes at bortskaffe cykler hensigtsmæssigt, hvilket vurderes at kunne nedbringe antallet af cykler, der efterlades i byrummet væsentligt. De forebyggende tiltag indebærer:

1. Flere bortskaffelsesmuligheder tæt ved bopæl samt øget information og praktisk viden om, hvordan en cykel kan bortskaffes forsvarligt.
2. Udvikling af løsninger, der sikrer at københavnernes gamle cykler doneres videre til et almennyttigt formål.
3. Partnerskaber med politiet, boligforeninger og øvrige private aktører kan give bedre indsamling af cykler på privat areal samt genanvendelse af herreløse cykler, hvoraf 70 % i dag sendes til skrot.

Social og miljømæssig gevinst

Genanvendelse af ca. 10.000 cykler årligt vil svare til en beskæftigelseseffekt på ca. 30 ordinære stillinger og 18 udsatte borgere i uddannelse årligt (ved model hvor skrotcykler doneres til cykelværksteder/socialøkonomiske cykelhandlere). Dertil kommer en markant reduktion af miljøbelastningen - både ved reduktion af kørsel med skrot og ifm. produktion af nye cykler - svarende til ca. 2.070 ton CO₂/årligt.

Forvaltningen vurderer, at indsatsen med forebyggende initiativer kan reducere antallet af cykler, der årligt efterlades, med 5-6.000 cykler årligt.

POTENTIALER FOR FOREBYGGENDE ADFÆRD

- 40 % af borgerne kender ikke til muligheder for bortskaffelse af udtjente cykler, eksempelvis på genbrugsstationer el.lign., og 75 % af borgerne kender ikke til muligheder for genbrug eller donation af udtjente cykler.
- Ca. halvdelen af de borgere, der kender til muligheder for bortskaffelse eller donation af cykler, ved hvor eller hvordan de i praksis kan aflevere deres cykel.
- Kun ca. 10 % af borgerne har afleveret en cykel til storskrald, genbrugsplads eller donation indenfor de sidste fem år.
- 71 % oplever donation som en attraktiv bortskaffelsesmulighed.

INITIATIV 1.4.	Cykler håndteret årligt 2021	Estimeret anlægsbudget (mio. kr.)
1.4.1. Effektiv og intensiveret cykeloprydning	9.000	10,0
1.4.2. Forebyggelse og genanvendelse	5.000	5,0
Initiativ 1.4. i alt i 2019-2021	14.000	15,0

1.5 DOKUMENTATION AF KAPACITET OG BEHOV 2018-2025

For at kunne målrette og monitorere indsatsen til forbedring af cykelparkering er det centralt at fastholde overblikket over cykelparkeringsindsatsen på samme måde som forvaltningens løbende kortlægning af bilparkering. Kortlægningen skal fokuseres på steder med høj koncentration af cykler, hvorfor intensiteten af kortlægningen vil blive differentieret i forhold til om der er registreret hhv. stort, mellem og lavt cykelparkeringsbehov.

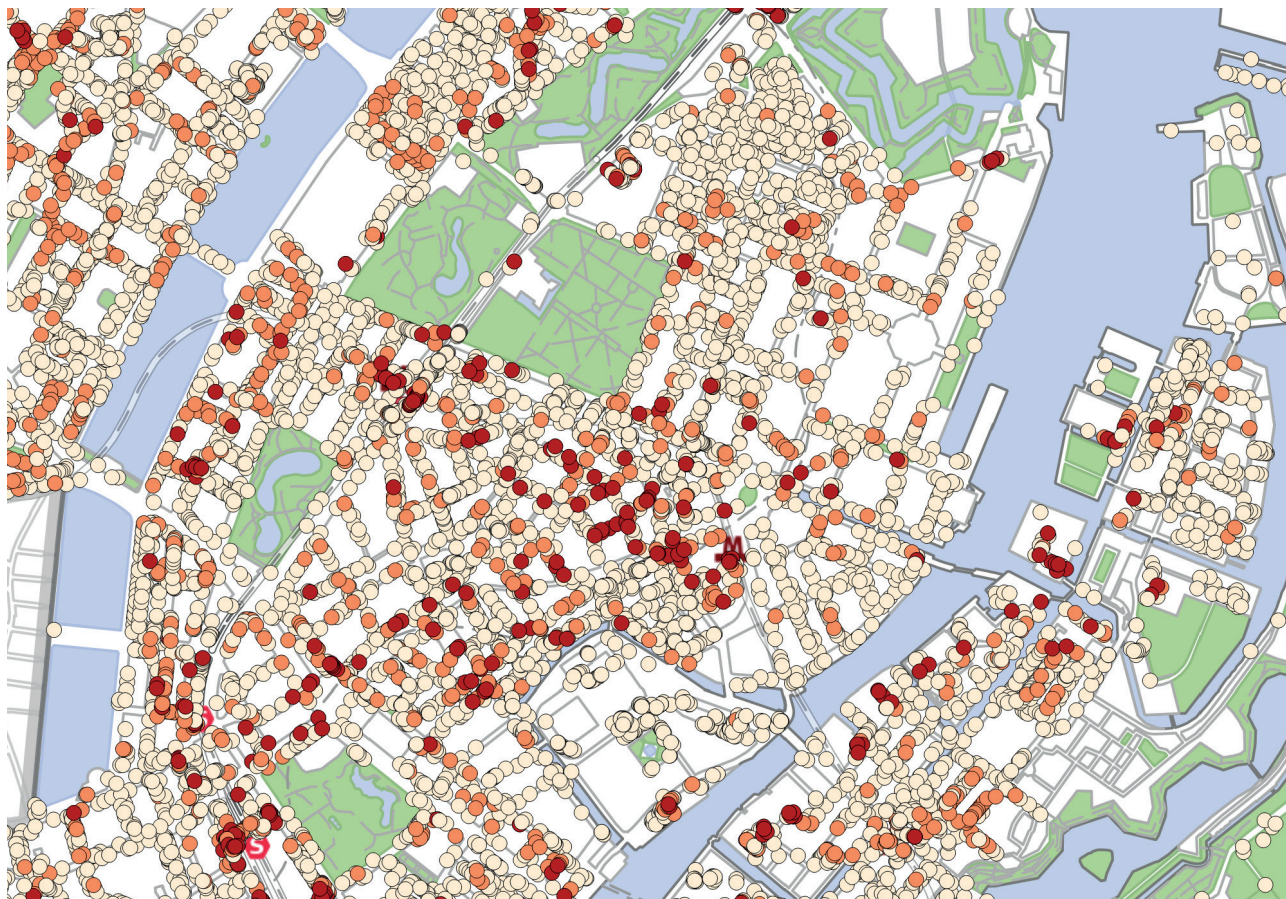
I 2019 og 2020 gennemføres en grundig kortlægning med henblik på at skabe et godt vidensgrundlag for forvaltningens løbende arbejde med cykelparkering. I

områder med størst cykelparkeringsbehov gennemføres således en gang årligt en optælling af antal parkerede cykler på offentligt tilgængelige arealer to gange på et døgn med henblik på at kortlægge beboeres, medarbejders og besøgendes parkering. Derudover udvælges 25-40 typiske steder som stikprøver til kortlægning af kundeparkering og parkering ifm. kultursteder og feststeder. I områder med lavt cykelparkeringsbehov gennemføres en tælling i 2020, og efterfølgende hvert fjerde år.

Fra 2021 og frem forventes det, at kortlægningen kan bestå af årlige tællinger de steder med allermest pres på cykelparkeringen, mens øvrige steder kan dækkes vha. kontroltællinger.

INITIATIV 1.5.	Estimeret anlægsbudget (mio. kr.)		
	I alt 2019-2020	Pr. år 2021-2023	2024 ifm. Cykelredegørelse
1.5. Dokumentation af kapacitet og behov 2018-2025	2,0	0,1	1,0
Initiativ 1.5. i alt frem til 2025			3,3

EKSEMPEL FRA KORTLÆGNING AF CYKELPARKERING I 2017 (CYKLER UDEN FOR STATIV)



TEMA 2: SUPERCYKELSTIER

Det regionale net af Supercykelstier etableres i samarbejde med 23 kommuner og Region Hovedstaden. Der er i dag 6 Supercykelstier i København, og yderligere tre ruter er finansieret og forventes at blive indviet i 2019-2020. På Farumruten er målt stigninger i cykeltrafikken på op til 61 %, og på Albertslundruten er 25 % af nye cyklister tidligere bilister. Supercykelstier styrker fremkommeligheden for cykelpendlere der færdes på tværs af kommunegrænser. Overflytning af disse ture fra bil til cykel er særligt relevant, idet der foretages ca. 10 gange flere ture i bil end på cykel på tværs af kommunegrænsen, og de sidste 10 år er cykeltrafikken faldet 5 % over kommunegrænsen, mens biltrafikken er steget 5 %.

I 2017 har den statslige "Pulje til fremme af cyklisme" givet tilsagn om støtte til tiltag på Supercykelstierne 'Roskilderuten' (2.1) samt 'Avedørreruten' (2.2). Støtten svarer til ca. 40 % af udgifterne til ruterne, og de resterende 60 % skal findes som egenfinansiering. Til Avedørreruten blev der dog ikke givet tilsagn om støtte til alle de foreslåede initiativer i ansøgningen. Det er en forudsætning for gennemførelse af initiativet at der findes midler til fortsat drift af Sekretariatet for Supercykelstier (initiativ 2.3).

2.1. EGENFINANSIERING AF ROSKILDERUTEN

Roskilderuten er en Supercykelsti, som vil forbinde syv kommuner og væsentlige bolig- og erhvervsområder mellem København og Roskilde. Ruten forløber 3,4 km i Københavns Kommune fra Damhussøen til Rådhuspladsen via Roskildevvej og Vesterbrogade. Projektet indbefatter bl.a. cykelstiudvidelse, fremført cykelsti i kryds, fremrykkede busstoppesteder og nedtællings-signaler for cyklister i kryds.

I oplandet til Roskilderuten bliver der hver dag foretaget ca. 35.000 pendlerture mellem 4-30 km. Ca. 10.000 af disse foretages i dag på cykel, og det forventes at yderligere 2-5.000 daglige ture vil kunne overflyttes til cykel som følge af initiativet.

Af det samlede budget udgør Københavns Kommunes egenfinansiering ca. 5,2 mio. kr., mens Vejdirektoratets "Pulje til fremme af cyklisme" har givet tilsagn om at finansiere de resterende 3 mio. kr.



2.2. EGENFINANSIERING AF AVEDØRERUTEN

Avedøreruten er en attraktiv Supercykelsti, som giver cykelpendlere mulighed for at cykle i eget tracé i grønne omgivelser fra Slusen til Avedøre Holme og videre til Gammel Køge Landevej, hvor supercykelstien Ishøjru-ten forløber. Ruten forløber 4,6 km i Københavns Kom-mune og forbinder vigtige erhvervs- og boligområder både i Hvidovre og København.

Projektet indebærer forbedrede cykelforhold blandt andet ved motorvejsbroen samt etablering af ny be-lysnings og opgradering af eksisterende belysning i det omfang, det er muligt i forhold til fredning, samt en generel forbedring af cykelforholdene.

I oplandet til Avedøreruten bliver der hver dag foretaget ca. 10.000 pendlerture på mellem 4-30 km. Ca. 3.500 af disse foretages i dag på cykel, og det forventes at mellem 20 og 50 % daglige ture vil kunne overflyttes til cykel som følge af projektet.

Af det samlede budget udgør Københavns Kommunes egenfinansiering ca. 5,4 mio. kr., mens Vejdirektoratets "Pulje til fremme af cyklisme" allerede har givet tilsagn om at finansiere de resterende 2,8 mio. kr.

2.3. FORTSAT DRIFT AF FÆLLESSEKRETARIAT FOR DET REGIONALE SUPERCYKELSTI-SAMARBEJDE

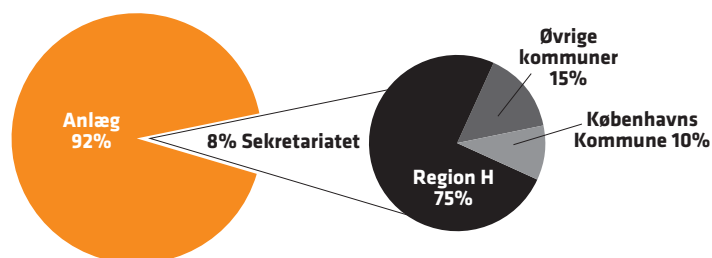
Sekretariat for Supercykelstier er ansvarlig for at koor-dinere hele etableringsprocessen af supercykelstier på tværs af alle 23 kommuner og Vejdirektoratet, herun-der sikring af ekstern medfinansiering til anlæggene. Supercykelstierne har indtil nu sikret bevillinger på 174 mio. kr. i statslig medfinansiering ud af en samlet anlægsomkostning på 386 mio. kr.

Da der er tale om aktiviteter, som også i de kommende år vil være nødvendige for at anlægge supercykelstier i København og resten af Hovedstadsområdet, foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at bevillingen til sekreta-riatet videreføres fra 2019 til og med 2022.

Københavns Kommunes del udgør ca. 10 % af det samlede årlige budget, og det forudsættes at Region Hovedstaden, som står for 75 % af udgifterne samt de øvrige 22 samarbejdskommuner, som til sammen står for de resterende ca. 15 %, ligeledes vil fortsætte deres del af bevillingen.

FÆLLESSEKRETARIATETS KERNEOPGAVER

- Koordinerer planlægning, anlæg og drift af supercykelstierne mellem de 23 kommuner, Region Hovedstaden og Vejdirektoratet.
- Sikrer fælles vision og standard for anlæg og udvikling.
- Sikrer ensartet identitet via koordinering af fælles fundraising, rammeaftaler, evaluering og information.
- Skaber dialog med virksomheder og pendlere langs ruterne



INITIATIV 2.1.-2.3.	Totalbudget	Forventet eksternt tilskud	Estimeret anlægsbudget, egenfinansiering
2.1. Anlæg af Roskilderuten	8,2	3,0	5,2
2.2. Anlæg af Avedøreruten	8,2	2,8	5,4
2.3. Driftstilskud til fællessekretariat	16,0	14,4	1,6
Initiativ 2.1.-2.3. i alt	32,4	20,2	12,2

TEMA 3: CYKELSTIER OG SIKRE SKOLEVEJE

Cykelstier får københavnere op på cyklen

Der er i dag 379 km cykelsti langs vej i København, og antallet af cykelstier udgør en central faktor for at få flere til at vælge cyklen. Borgerrepræsentationen vedtog den 30. marts 2017 Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, som anbefaler en række nye cykelstier samt cykelstiudvidelser. Ca. 1/3 af københavnere siger, at de vil begynde at cykle mere, hvis forholdene forbedres herunder både flere og bredere cykelstier. Cykelstiudvidelser er særligt relevante de steder, hvor cykeltrafikken allerede i dag skaber trængsel, som medfører utryghed, nedsætter fremkommeligheden og kan være kilde til konflikter. Anlæg af nye cykelstier kan desuden bidrage til at øge trygheden på steder med mange børn, der cykler til og fra skole og institution.

3.1. OPTIMERING AF TORVEGADE

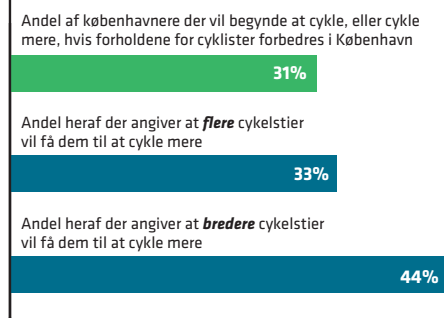
I Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 er Torvegade den strækning, hvor langt flest borgere ønsker cykelstien udvidet, hvilket skyldes kapacitetsproblemer for cykeltrafikken. I 2017 færdedes 32.200 cykler og 25.800 køretøjer på Torvegade på et hverdagsdøgn, og i den mest befærdede time i morgenmyldretiden var tallet 4.357 cykler og 1.826 køretøjer. Det forventes, at der kommer endnu flere cyklister som følge af færdiggørelsen af Ny Amagerbrogade forventeligt i slutningen af 2018. Den høje koncentration af cykler på er en særlig udfordring, idet cykelstien kun er 2,1 meter bred.

3.1.1 Dispositionsforslag

Der er behov for en detaljeret undersøgelse af mulighederne for kapacitetsoptimering på strækningen. Det foreslås derfor, at der udarbejdes et dispositionsforslag med primært fokus på forbedret fremkommelighed for cyklister, busser og fodgængere (der alle er pladsbesparende i forhold til biler) under hensyn til de mange byrumsmæssige interesser.

Dispositionsforslaget bygger videre på det ideoplæg, der indgår i Optimeringsplan KBH Cykelby 2025 (vedtaget i TMU 24. august 2015), med fokus på at fastholde eller forbedre fremkommeligheden for cyklister, busser,

HVAD KAN FÅ FLERE TIL AT CYKLE?



samt fodgængere. Dermed forventes den samlede fremkommelighed på tværs af alle transportformer at øges, selvom biltrafikken må forventes at få forringet fremkommelighed eller fastholde den nuværende fremkommelighed. Desuden forventes samtidig realisering af genopretning, skybrud, signalsoptimering og fysiske justeringer ifm. trafiksikkerhed, som i øvrigt afventer en samlet løsning for strækningen og for Christianshavns Torv. På den måde nedbringes gener grundet vejarbejde samt den samlede anlægspris, sammenlignet med realisering af tiltagene som separate projekter.

3.1.2 Omverdensinddragelse samt trafikforsøg

Forvaltningen forventer, at der vil være markante lokale interesser i forbindelse med justeringer af gadens udformning og prioritering af forskellige trafikanttyper, ikke mindst set i lyset af åbningen af Metro-cityringen. Derfor foreslås det at koble udarbejdelsen af dispositionsforslaget med en proces for omverdensinddragelse som forvaltningen har benyttet ved bl.a. Amagerbrogade, Nordre Frihavnsgade og Nørrebrogade. Der kan ligeledes gennemføres et trafikforsøg, som vil kvalificere de konkrete effekter af en given løsning for strækningen og dialogen med interessenterne.

TORVEGADE, TRAFIKANTER (SPIDSTIME) OG VEJAREAL 2017



TORVEGADE OG TRAFIKALE SAMMENHÆNGE



INITIATIV 3.1.	Estimeret anlægsbudget (mio. kr.)
3.1.1. Dispositionsforslag	1,0 mio. kr.
3.1.2. Tilvalg: Omverdensinddragelse og trafikforsøg*	2,0-4,0 mio. kr.
Initiativ 3.1.1.-3.1.3. i alt	1,0-5,0 mio. kr.

*Mimimsbeløb er omverdensinddragelse alene, maksimumsbeløbet er inkl. trafikforsøg.

3.2. CYKELSTIER OG SIKRE SKOLEVEJE

To ud af tre børn cykler eller går til skole i København. Cykling og gang til og fra skole er dokumenteret ift. at øge elevers koncentration og indlæring, samt børns generelle sundhed. Oplevelsen af at byen er tryk og sikker at færdes i er afgørende for børns cykling, både til og fra institution, skole og fritidsaktiviteter, men også senere ifm. deres valg af transportmiddel som voksne. Der sker relativt få ulykker, der involverer børn i København, og disse sker hovedsageligt om eftermiddagen blandt unge på 12-18 år. De følgende initiativer er udvalgt med henblik på at sikre trygge og trafiksikre forhold for børn og unge til og fra skole og fritidsaktiviteter, samt deres forældre og øvrige lokale trafikanter.

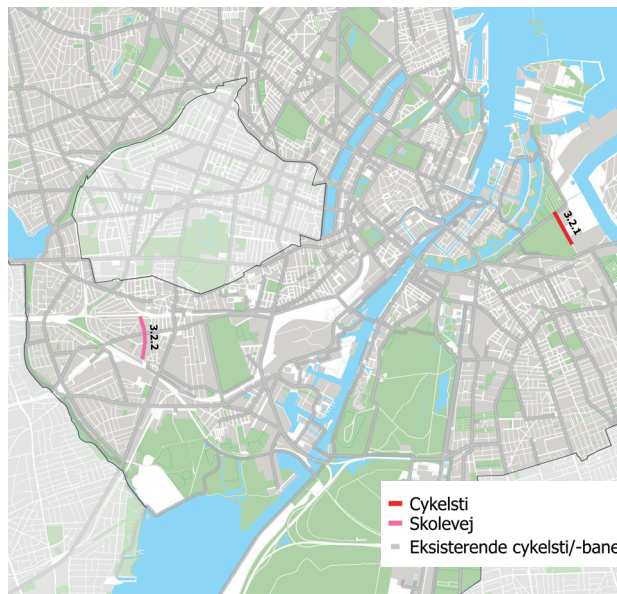
3.2.1. Cykel- og gangsti på Raffinaderivej

Der er i 2017 etableret en kort dobbeltrettet cykelsti langs Raffinaderivej mellem Prags Boulevard og Sundby Boldklub. Mange borgere har ønsket at få den dobbeltrettede cykelsti og en gangsti forlænget til Kløvermarksvej. Raffinaderivej er så smal, at store lastbiler, som der er mange af, ikke kan overhale en cyklist forsvarligt, hvis der er modkørende trafik. Raffinaderivej indgår både som "højt prioriteret cykelsti langs vej" og som en del af den Grønne Cykelrute Refshaleruten i Cykelstiprioriteringsplan 2017-25. Der foreslås en dobbeltrettet cykel- og gangsti langs resten af Raffinaderivej og forbedret krydsning ved Kløvermarksvej. Syd for den nuværende sti til Prags Boulevard forlænges denne med ca. 80 meter, hvorved den forbindes til den nye sti langs Ved Amagerbanen til Øresundsvej.

3.2.2. Skolevej på Ramsingsvej og sti nord herfor frem til Lyshøjgårdsvej

For at forbedre skolevejen til tre skoler på Høfdingsvej foreslås at der etableres cykelbaner i begge sider på Ramsingsvej. Bilparkeringen bevares kun i den ene side af vejen, og cykelbanen i den anden side forstærkes så forholdene bliver mere trygge og sikre fx ved sideveje. Desuden forbedres krydsene ved Høfdingsvej, Vigerslev Allé og Lyshøjgårdsvej, så det bliver mere sikkert og trygt at krydse disse veje.

KORT OVER DE FORESLÅEDE CYKELSTIER OG SKOLEVEJE



INITIATIV 3.2.	Estimeret anlægsbudget
3.2.1. Dobbeltrettet cykelsti samt gangsti langs Raffinaderivej	10,5 mio. kr.
3.2.2. Skolevej ved Ramsingsvej og sti nord herfor frem til Lyshøjgårdsvej	5,5 mio. kr.
Initiativ 3.2.1.-3.2.3. i alt	16,0 mio. kr.

3.3. TRAFIKUNDERVISNING PÅ BEMANDEDE LEGEPLADSER

København har i dag 27 bemandede legepladser, der bl.a. er placeret i udsatte byområder. I disse områder vurderes der at være et stort potentiale i at styrke trafikkompetencerne hos børn, unge og forældre, særligt blandt borgere fra lande hvor cykling ikke er udbredt. Dette forventes både at styrke trafiksikkerheden samt cykling generelt, ligesom målrettede aktiviteter vil kunne tiltrække borgere fra andre bydele og således understøtte social interaktion på tværs af borgergrupper og bydele.

Det foreslås derfor at udvikle et målrettet koncept for trafikundervisning på 6-10 udvalgte bemandede legepladser, primært i udsatte byområder, hvor eksisterende personale vil kunne indgå i et systematisk sam-

arbejde med lokale skoler, institutioner og foreninger om at træne børn, unge og forældre i cykelfærdigheder. Tilbuddet vil basere sig på de meget positive erfaringer fra den bemandede trafiklegeplads i Fælledparken, som oplever stor søgning. Initiativet vil inkludere konceptudvikling i tæt samarbejde med lokalområdet og Rådet for Sikker Trafik, samt Børne- og Ungdomsforvaltningens Udeskole-program, opkvalificering af eksisterende personale, samt indkøb af cykler til børn og voksne og opgradering af fysiske faciliteter.

INITIATIV 3.3.	Estimeret anlægsbudget
3.3. Trafikundervisning på bemandede legepladser	3,0 mio. kr.
Initiativ 3.3. i alt	3,0 mio. kr.

TEMA 4: CYKEL- OG GANGBROER/-TUNNELLER

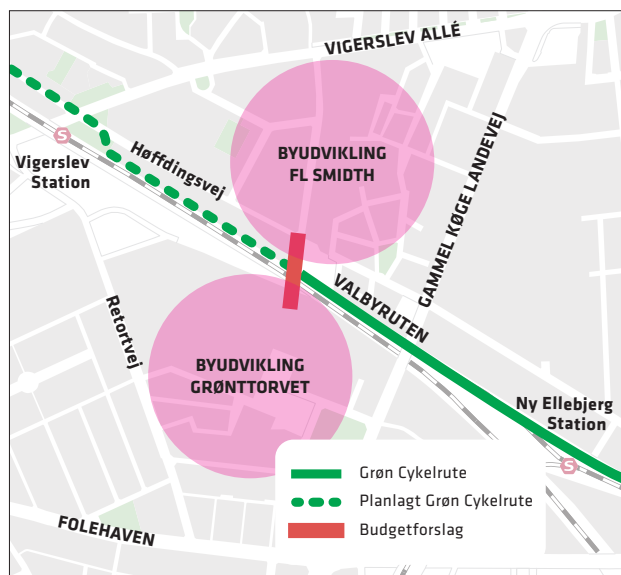
I Budget 2018 blev der afsat midler til foranalyser af cykel- og gangforbindelser på tværs af jernbanen mellem henholdsvis F.L. Smidth-området og Grønttorvet samt Svanemøllen Kaserne og Skt. Kjelds Kvarter. Den forventede befolkningstilvækst de næste 10 år foregår i stor udstrækning i byudviklingsområderne og det er derfor afgørende for fremtidens cykeltrafik, at der sikres gode cykelforbindelser mellem disse områder og den eksisterende by.

De endelige resultater og anbefalinger fra de to bevilgede foranalyser forelægges Teknik- og Miljøudvalget særskilt med forslag til videreudvikling af løsning, hvorfor der henvises til den separate fremstilling af initiativerne, som vil blive yderligere konkretiseret i denne sammenhæng. I det følgende beskrives overordnede overvejelser om mulige løsninger og potentialer for henholdsvis cykel- og gangforbindelsen mellem F.L. Smidth-området og Grønttorvet (4.1.) samt mellem Svanemøllen Kaserne og Skt. Kjelds Kvarter (4.2.).

4.1 CYKEL- OG GANGFORBINDELSE MELLEM F.L. SMIDTH-OMRÅDET OG GRØNTTORVET

Som en del af byudviklingen i Valby er der i Kommuneplan 2015 og efterfølgende i lokalplanerne for F.L. Smidth-området og Grønttorvet udpeget en ny gang- og cykelforbindelse på tværs af jernbanen. Den nye cykel- og gangforbindelse skal forbinde Ramsingsvej og F.L. Smidth-området (nord for jernbanen) med Grønttorvet syd for banen og er med til at skabe forbindelse mellem det centrale Valby og Folehaven, Valby Idrætspark og Valbyparken i syd med den kommende badestrand. Forbindelsen indgår i Valby Lokaludvalgs Bydelsplan for Valby 2017-2020, og i Kvarterplan for Fuglekvarteret indgår forbindelsen som det største og vigtigste initiativ for at sikre sammenhæng mellem udsatte boligområder og den øvrige by.

4.1. OVERSIGTSKORT



I Budget 2018 blev der afsat midler til at gennemføre en foranalyse, der undersøger, om det er muligt at anlægge en forbindelse som enten en broforbindelse eller som tunnel.

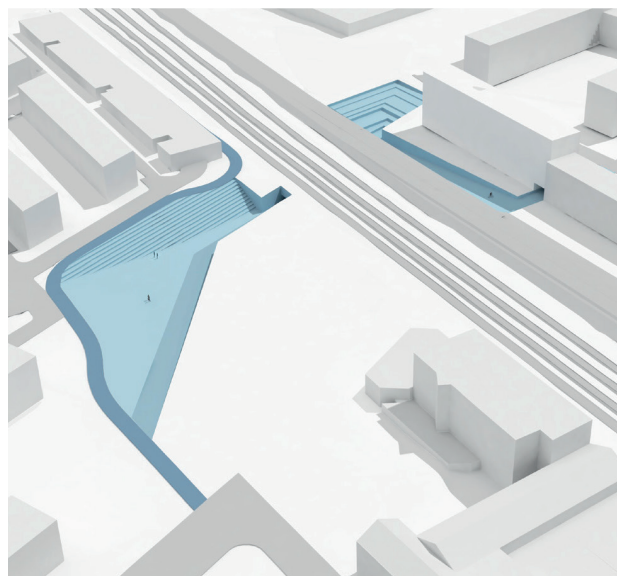
Som en del af foranalysen er udarbejdet en bruger- og oplandsanalyse, der peger på, at hovedstrømmen af cyklister og gående vil være nord-sydgående mellem Ramsingsvej og ned gennem Grønttorvet, men at der også vil ske en fordeling ud i nærområderne på hver side af jernbanen.

Det forventede antal brugere på stiforbindelsen vurderes at blive mellem 3.750-8.000 cyklister og mellem 400-800 gående pr. dag. Det højeste tal forudsætter et fuldt udbygget Grønttorvsområde, og at der på sigt skabes forbedrede forbindelser til Valbyparken mv. For eksempel med forbedrede krydsningsmuligheder af Folehaven for bløde trafikanter og en tunnel under banen ved Blushøjvej.

Den konkrete placering af cykel- og gangforbindelsen kan have indflydelse på cykelflowet og dermed også antallet af daglige cykelture. Forbindelsens endelige udformning og placeringer skal præciseres yderligere, hvorfor foranalysen anbefaler, at der afsættes midler til arkitektkonkurrence og projektering frem mod evt. endelig beslutning.

I forbindelse med lokalplanerne blev der lavet udbygningsaftaler med grundejerne FB-gruppen (Grønttorvet), DSB og De forenede Ejendomsselskaber (DFE) om medfinansiering af forbindelsen. Grundejerne har med udbygningsaftaler reserveret i alt 12,3 mio. kr. til medfinansiering af stiforbindelsen. For 1,3 mio. kr. af de 12,3 mio. kr. er betingelsen, at Københavns Kommune har afsat det fulde anlægsbeløb til realisering af forbindelsen senest ifm. Budget 2019.

4.1. EKSEMPEL PÅ TUNNELLØSNING



4.2 CYKEL- OG GANGFORBINDELSE MELLEM SVANEMØLLEN KASERNE OG SKT. KJELDS KVARTER

En forbindelse over ringbanen fra Svanemøllens Kaserne til Sankt Kjelds Kvarter indgår i Kommuneplan 2015, som en del af det Grønne Cykelrutenet. Forbindelsen indgår desuden i Østerbro Lokaludvalgs Bydelsplan.

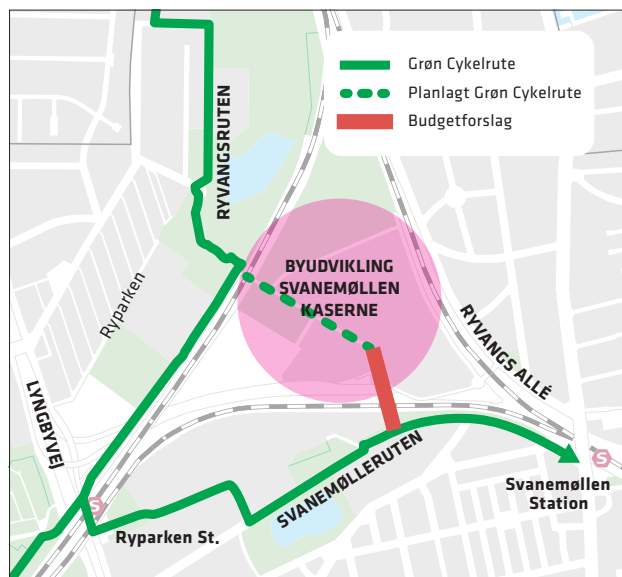
Den nye cykel- og gangbro samt stiforbindelse gennem Svanemøllens Kaserne vil skabe bedre sammenhæng til Sankt Kjelds Kvarter og bedre sammenhæng mellem de Grønne Cykelruter Utterslevruten, Ryvangsruten og Svanemølleruten. Dermed bindes bydelene Bispebjerg og Østerbro bedre sammen således, at det udsatte boligområde Ryparken kobles med Sankt Kjelds Kvarter

og resten af Østerbros byfunktioner, og borgerne i området får lettere adgang til Ryparken Naturpark og Svanemøllestranden.

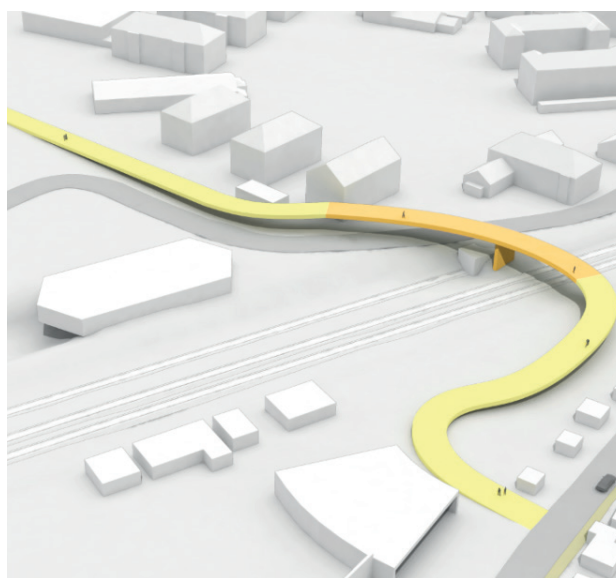
De foreløbige resultater viser, at det forventede antal brugere på cykel- og gangforbindelsen vurderes at blive mellem 3.500 og 4.500 cyklister og mellem 350-450 gående pr. dag.

Foranalysen anbefaler, at forbindelsens endelige udformning skal præciseres yderligere, hvorfor forvaltningen anbefaler, at der afsættes midler til arkitektkonkurrence og projektering frem mod evt. endelig beslutning.

4.2. OVERSIGTSKORT



4.2. EKSEMPEL PÅ BROLØSNING



INITIATIV 4.1.-4.2.	Forventede antal cyklister og gående	Estimeret anlægsbudget	Ekstern finansiering ifm. udbygningsaftaler	Foreslået planlægningsbevilling (arkitektkonkurrence og projektering), jf. foranalyser
4.1. Forbindelse mellem F.L. Smidth-området og Grønttorvet	3.750-8.000 cyklister 400-800 gående	145-210 mio. kr. (tunnel) 185 mio.kr. (bro)	12,3 mio. kr. *	9,2-12,7 mio. kr.
4.2. Forbindelse mellem Svanemøllen Kaserne og Skt. Kjelds Kvarter	3.500-4.500 cyklister 350-450 gående	123,0 mio. kr.		8,0 mio. kr.
Initiativ 4 i alt		268,0-333,0 mio. kr.	12,3 mio. kr. *	17,2-20,7 mio. kr.

* heraf er 1,3 betinget af egenfinansiering ifm. Budget 2019. 1,3 mio. kr. er betinget af, at egenfinansiering af hele anlægssummen (ekskl. medfinansieringen) afsættes ifm. Budget 2019. Hvis der kun afsættes midler til en planlægningsbevilling, skal der indgås en tillægsaftale med grundejeren om, hvorledes midlerne istedet skal bruges eller om aftalen kan forlænges.

TEMA 5: CYKELGADER

I dag er der i København cykelgade i Vestergade og på et mindre vejstykke mellem Hønsbroen og Gammel Jernbanevej. Endvidere indgår en cykelgadeløsning som et oplagt alternativ til cykelstier i de politisk vedtagne projekter for Vendersgade og Ndr. Frihavnsgade, som er ved at blive projektmodnet.

Cykelgade-konceptet er endvidere kendt fra Århus og som standardløsning i en række tyske og hollandske byer, men er endnu ikke så udbredt i København. Det grundlæggende princip i cykelgader er, at vejarealet deles af cyklister og bilister, men at cyklister er prioriteret, og at bilister skal færdes på cyklisternes betingelser, typisk med anbefalet hastighed på max 30 km/t. Cykelgader forventes at bidrage til øget cykling ved at gøre det mere trygt og sikkert at cykle i gaderne, ligesom cyklisternes fremkommelighed vil forbedres.

I Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 er udpeget 8 gader, hvor cykelgadeløsningen anbefales, idet gaderne typisk har begrænset biltrafik og overvægt af cyklister, men er for snævre til at lave separate cykelstier eller cykelbaner ift. de øvrige ønsker, der er til gaden. Med anlæg af en cykelgade er behovet for at nedlægge p-pladser ofte langt mindre end ved etablering af cykelstier, og udgifterne til anlæg er lavere end ved traditionelle cykelstier.

ERFARINGER FRA FORSØG MED CYKELGADE I VESTERGADE 2013-2014

- Stigning i cyklisters tilfredshed fra 8 % til 44 %
- Stigning i antal cyklister i gaden på 57 %
- Generel tilfredshed blandt øvrige trafikanter

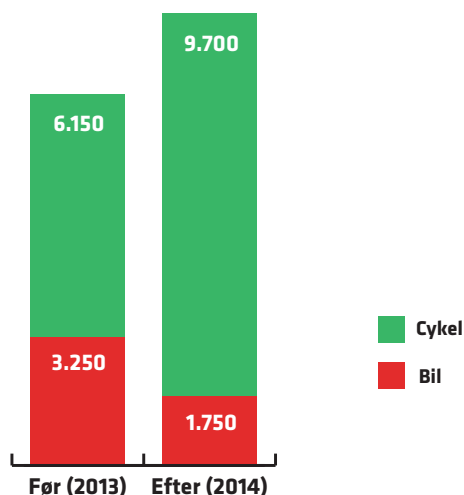
5.1. ETABLERING AF SYV CYKELGADER I FIRE BYDELE

Med dette initiativ foreslås det at etablere cykelgaderne i Cykelstiprioriteringsplanen i hhv. Indre By, Vesterbro, Nørrebro og Østerbro. Den konkrete udformning af cykelgade-løsningen vil blive søgt udviklet i dialog med relevante parter og med inddragelse af erfaringer fra Holland og Århus. Det bliver i den forbindelse undersøgt, hvordan cykelgadens funktion kan kommunikeres til bilister og cyklister ud over den obligatoriske skiltning.

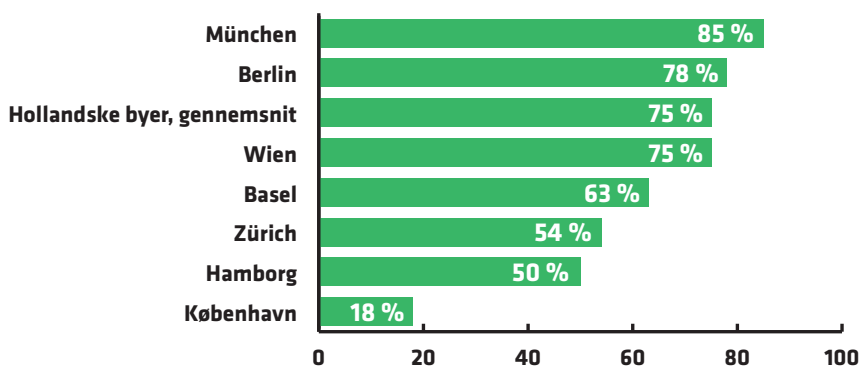
Effekten af cykelgade-løsningerne forventes at kunne forstærkes alt efter om der etableres øvrige fysiske justeringer af eksempelvis belægning og kryds. For at opnå størst lokal forankring blandt beboere, handelsdrivende, Lokaludvalg m.fl. omkring den optimale indretning af gaden foreslås derfor en mulighed for tilvalg af målrettet borgerinddragelse og fysiske byrumstiltag. Dette vil kunne inkludere opgradering af ophold, begrønning, forbedrede krydsningspunkter mv. som supplement til skiltning og trafikdæmpning. Tilvalget vil endvidere kunne kobles til Frigadeforsøg, som forvaltningen foreslår som selvstændigt indspil til forhandlingerne Budget 2019, se bilag C.

Etableringen af de endelige løsninger vil blive tæt koordineret med øvrige igangværende tiltag, herunder muligheder for trafikdæmpning i Middelalderbyen (Krystalgade/Landemærket og Skindergade) samt trafikdæmpning i Stefansgade (bevilget ifm. Overførselssagen 2017-2018). Det er desuden en forudsætning for initiativet, at der kan opnås samtykke fra politiet, hvilket kan være en udfordring fx i Viktoriagade, hvor der er delvist ensrettet for cykeltrafikken. Udvalget vil blive forelagt den endelige udmøntning af initiativet før anlægsarbejdet igangsættes, herunder eventuel nedlæggelse af enkelte bilparkeringspladser samt om enkelte gader må udgå grundet ovennævnte forhold.

STIGNING I CYKELTRAFIKKEN SOM FØLGE AF CYKELGADE I VESTERGADE

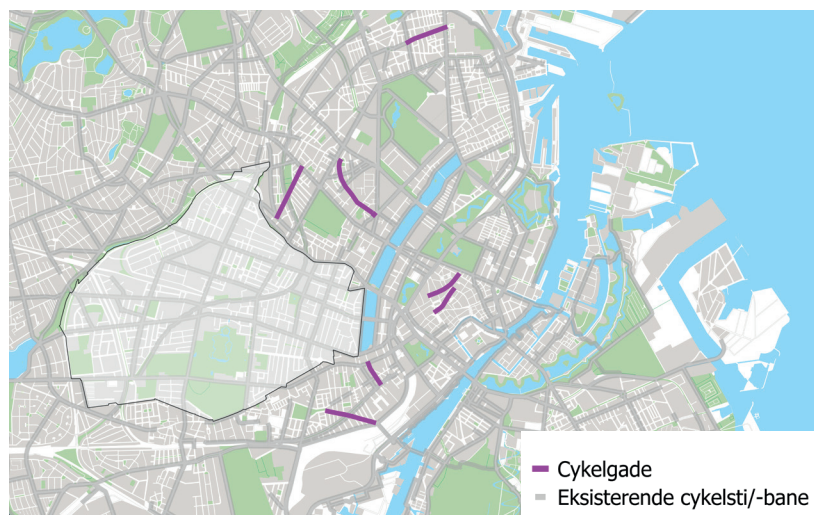


ANDEL AF GADER MED 30 KM/T ELLER DERUNDER I UDVALGTE EUROPÆISKE BYER



INITIATIV 5.1.				MULIGHEDER IFM. TILVALG	
				Begrønning	Ophold
GADE	STRÆKNING (M)	CYKELTRAFIK I 2025 PÅ HVERDAGE	BESKRIVELSE		
Dybbølsgade	670	11.500	Gaden har i dag massiv cykeltrafik fra især Dybbølsbro. Der vil i den rene cykelgade-udgave være behov for mindre tiltag.		
Elmegade (udgår grundet bevilling i Budget 2018 til helhedsgenopretning af gaden inkl. etablering af cykelstier)					
Guldborgsgade	920	7.700	En relativ lang gade der fra Søerne leder frem til Mimersgade som forsætter mod Nordvest. Den er et roligt alternativ til Nørrebrogade. Mindre ombygning i gaden, evt. nedlæggelse af få P-pladser.		
Krystalgade/ Landemærket	270	3.900	Strækningen forbinder Nørregade og Gothersgade og giver dermed mulighed for at krydse Indre By uden at køre op til Nørre Voldgade. Der er meget begrænset biltrafik. Det er ikke muligt at cykle mod ensretningen mellem Peter Hvitfeldts Stræde og Suhmsgade i dag.		
Nygårdsvej	520	3.100	Boliggade med noget handelsliv, men også en væsentlig forbindelse mellem Vennemindevvej og Østerbrogade. På den anden side af Østerbrogade giver Carl Nilsens Alle adgang til området med det gamle Øresunds Hospital, hvor der ligger mange institutioner.		
Skindergade	380	8.000	Gaden ligger i forlængelse af Vestergade som allerede er en cykelgade, og udformning af gaden forventes ikke ændret ret meget.		
Stefansgade	730	3.300	I Overførselssagen 2017-2018 blev der givet penge til trafikdæmpende foranstaltninger, som forventes at understøtte en cykelgade-løsning.		
Viktoriagade	310	1.500	Viktoriagade vil sammen med Stenosgade give en rolig forbindelse på tværs af det indre Vesterbro. En del af gaden er ensrettet for cyklister.		
Initiativ 5.1.1.: Anlæg af syv cykelgader				6 mio. kr.	
Initiativ 5.1.2. (tilvalg): Måltrettet borgerinddragelse samt lokale byrumsforbedringer				6 mio. kr.	
Initiativ 5 i alt				6-12 mio. kr.	
 /  : Stor / mindre mulighed for tilvalg af hhv. begrønning og ophold ifm. cykelgadeprojektet. Såfremt der foretages tilvalg til den rene cykelgadeløsning, vil det i større eller mindre grad have yderligere konsekvens for bilparkering.					

KORT OVER DE FORESLÅEDE CYKELGADER



TEMA 6: GRØNNE CYKELRUTER

De Grønne Cykelruter er et attraktivt og trygt alternativ til de trafikerede veje og er således centrale for at få især nye og utrygge cyklister til at cykle mere. 59 % af københavnernes siger, at det i høj grad er vigtigt med Grønne Cykelruter væk fra store indfaldsveje, og ved anlæg af Grønne Cykelruter ses markante stigninger i cykeltrafikken bl.a. på Søruten, Nørrebroruten og Universitetsruten.

Sammenhæng på tværs af byen

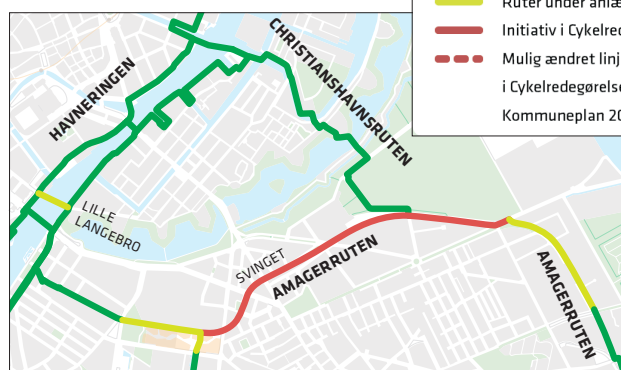
I dag er 62 km ud af 115 km af det Grønne Cykelrutenet allerede etableret, men en længere række strækninger af god kvalitet er i dag ikke tilgængelige grundet 'missing links' på cykelrutenettet. Initiativerne under tema 6 er derfor udvalgt mhp. at udbedre 'missing links' og opgradere standarden udvalgte strækninger, hvorved større dele af det samlede rutenet aktiveres. To Grønne Cykelruter, Amagerruten og Vigerslevruten, er udvalgt mhp. at udnytte synergi fra allerede vedtagne anlægstiltag på dele af disse ruter. De foreslåede initiativer vil bidrage til at skabe bedre sammenhæng i de Grønne Cykelruter på tværs af byen.

6.1. MISSING LINKS OG OPGRADERINGER PÅ AMAGERRUTEN

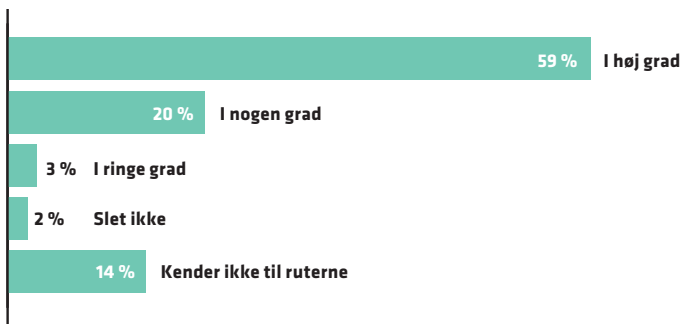
Der pågår en del anlægsarbejder på den nordlige del af Amagerruten, med bygningen af Lille Langebro og bebyggelsen af Faste Batteri, og dermed vil initiativet til yderligere forbedringer sikre et langt sammenhængende forløb. Der foreslås forbedringer af krydsene (men ikke strækningerne) mellem Svinget/Store Møllevej og de overordnede veje i området, så dette forløb bliver sammenhængende. Desuden foreslås gode udformninger af krydsene med Amager Boulevard og Vermelandsgade samt etablering af en dobbeltrettet sti på banetracéet langs Kløvermarken, Uplandsgade og Prags Boulevard samt en sti til Amagerutens videre forløb sydpå. Sidstnævnte er delvist sammenfaldende med initiativ 3.2.1. vedr. ny cykelsti langs Raffinadervej.

Forvaltningen vurderer, at en sammenhængende nordlig del af Amagerruten har et potentiale på 6.000-8.000 daglige cyklister.

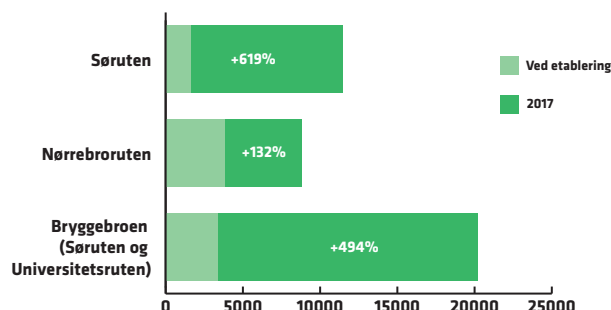
6.1. AMAGERRUTEN



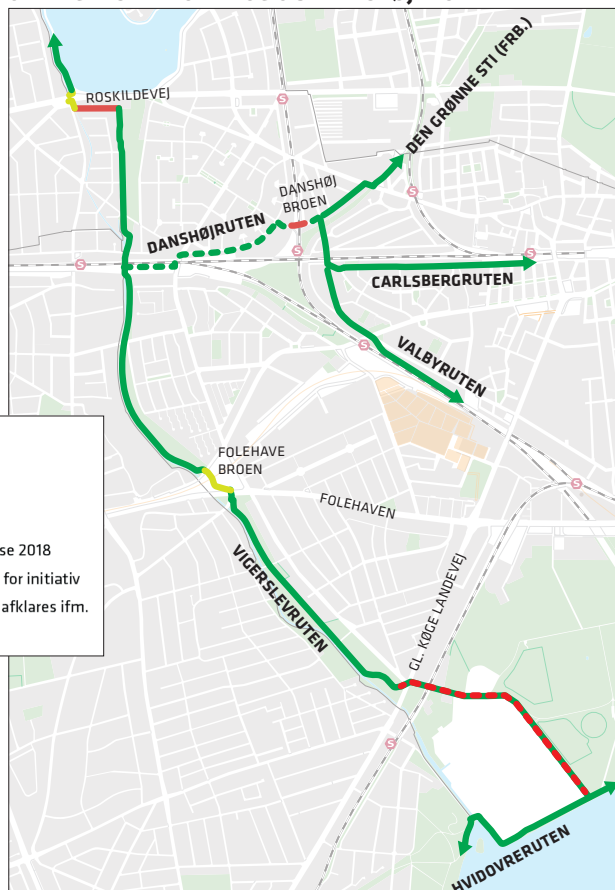
KØBENHAVNERNES VURDERING AF, HVOR VIGTIGT DET ER MED GRØNNE CYKELRUTER VÆK FRA STORE INDFALDSVEJE



STIGNING I CYKELTRAFIK PÅ TRE GRØNNE CYKELRUTER



6.2. VIGERSLEVRUTEN OG 6.3. DANSHØJBROEN



6.2. MISSING LINKS OG OPGRADERINGER PÅ VIGERSLEVRUTEN

Broen over Folehaven forventes at åbne i 2019, og Rødovre Kommune forbedrer krydsningen af Roskildevej. En opgradering af Vigerslevruten vil skabe bedre forhold på den samlede rute og medvirke til øget brug af ruten. Det foreslås at etablere en god tilslutning til det nye kryds ved Roskildevej. Fra krydset med Gammel Køge Landevej og sydpå foreslås det at flytte forløbet, så cyklisterne benytter stisystemet i Valbyparken frem til Kalveboderne og Hvidovreruten. Vigerslevrutens officielle forløb kan evt. flyttes hertil i Kommuneplanen.

Forvaltningen vurderer, at en sammenhængende Vigerslevrute har et potentiale på 2.000-4.000 daglige cyklister.

6.3. UDVIDELSE AF DANSHØJBROEN - FORANALYSE

De tre eksisterende Grønne Cykelruter, "Nørrebro-ruten/Den Grønne Sti", Carlsberg-ruten og Valby-ruten kan ved at udvide Danshøjbroen til cykelbro (i dag kun fodgængerbro) blive koblet sammen med Vigerslevruten og Danshøj-ruten. En sådan udvidelse vil således få de eksisterende Grønne Cykelruter i området til at hænge langt bedre sammen og medføre en øget cykeltrafik i områderne omkring broen. Broen er meget stejl og udgør den eneste krydsningsmulighed af ringbanen mellem Valby Langgade og Vigerslev Alle (1,2 km). Det foreslås at gennemføre en forundersøgelse af mulighederne for at udvide broen eller etablere en ny bro.

Forvaltningen vurderer, at broudvidelsen vil kunne give 4.000-6.000 brugere på de tilstødende cykelruter.

6.4. FORANALYSE AF HAVNERINGENS NORDLIGE UDVIDELSE

Udvidelse af den eksisterende Havnering mod nord, vil gøre Havneringen mere attraktiv og tiltrække flere brugere, og vil samtidig bidrage til at øge kvaliteten af de nye byudviklingsområder på begge sider af havneløbet og gøre disse områder endnu mere attraktive både for københavnere og besøgende.

Borgerrepræsentationen har 30. november 2017 vedtaget en nordlig udvidelse af Havneringen, herunder at forvaltningen skal udarbejde et budgetnotat om en foranalyse af opgradering af den nordlige del af Havneringen. Foranalysen vil kvalificere det præcise ruteforløb samt de nødvendige anlægstiltag, herunder udfordringer og bindinger. Foranalysen omfatter en analyse af mulighederne for at udvide Havneringen til hhv. Holmen og Refshaleøen på syd-/østsiden af havneløbet og til Nordhavn, samt en analyse af mulighederne for en ny færgeforbindelse på tværs af havnen. Analysen er opdelt i to etaper.

6.4. HAVNERINGENS NORDLIGE UDVIDELSE



INITIATIV 6.1.-6.4.	Forventede antal daglige cyklister	Estimeret anlægsbudget
6.1. Missing links og opgraderinger på Amagerruten	6.000-8.000	21,0 mio. kr.
6.2. Missing links og opgraderinger på Vigerslevruten	2.000-4.000	7,0 mio. kr.
6.3. Udvidelse af Danshøjbroen - foranalyse	4.000-6.000	0,6 mio. kr.
6.4. Foranalyse af Havneringens nordlige udvidelse		1,2 mio. kr.
Initiativ 6 i alt		29,8 mio. kr

Design TMF Design
Foto Troels Heien, Ursula Bach og Christian Lindgreen



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

BILAG

A.STATUS PÅ INITIATIVER IGANGSAT MED BUDGET 2018.....	32
B. OVERSIGT OVER SYNERGI I FORBINDELSE MED TILSTØDENDE INDSATSER	34
C. OVERSIGT OVER TILSTØDENDE INDSPIL TIL BUDGET 2018	35
D. OVERBLIK OVER MÅLSÆTNINGER, STRATEGIER OG PLANER PÅ CYKELOMRÅDET	36

BILAG A

STATUS PÅ INITIATIVER IGANGSAT MED BUDGET 2018

INITIATIV	AFSAT BELØB I BUDGET 2018	STATUS
17. Cykelpakke 'Bedre forhold for cyklister' (Æ22)		
17a Etablering af cykelstier på Indiakaj	6,756 mio. kr.	Der er bliver pt. arbejdet på at finde en rådgiver, således at der i indeværende år kan udarbejdes projektforslag til forelæggelse for TMU. Projektet forventes at gå i jorden i løbet af 2019.
17b. Etablering af første etape af projektet Nordre Frihavsgade som cykelgade	25,17 mio. kr.	Projektet er i den afsluttende programmeringsfase, og i sommeren 2018 igangsættes udarbejdelse af projektforslag, der forventes at blive fremlagt TMU efteråret 2019. Projektet forventes ibrugtaget 2021. Programmet bygger videre på et idéoplæg fra Idékataloget for Nordre Frihavsgade, der blev udarbejdet tilbage i 2015, hvor der var en stor omverdensinddragelse med 2500 borgere. Der var desuden en følgegruppe, som er en aktiv del af processen.
17c. Foranalyse af cykel- og gangbro fra Svanemøllens Kaserne til Skt Kjelds Kvarter	1 mio. kr.	Teknik- og Miljøudvalget vil blive forelagt en indstilling den 28. maj 2018 om godkendelse af foranalysen.
17d. Medfinansiering af cykel-parkering ved Reventlowsgade	9 mio. kr. Dertil kommer 9 mio. kr. i tilskud fra DSB samt 3,5 mio. kr. fra Metro	Projektforslag sendes til politisk behandling i TMU og BR i hhv. juni og august 2018. Projektet forventes gennemført med udgangen af 2019.
17e. Medfinansiering af mindre konstruktion for cykelparkering ved Vanløse Station	3,5 mio. kr. Dertil kommer 3,5 mio. kr. fra DSB	Forvaltningen og DSB er fortsat i gang med afklaring af det videre forløb.
17f. Forbedring af krydset mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten	2,8 mio. kr.	Projektering igangsat. Forventes politisk behandlet på TMU møde 28/05. Forventes anlagt i 2018, men er afhængigt af fremdriften på hele Rantzausgade projektet.

BILAG B

OVERSIGT OVER SYNERGI I FORBINDELSE MED TILSTØDENDE INDSATSER

TIMING OG SYNERGI IFT. ANDRE INDSATSER											
INITIATIV		Stor gevinst for mange cyklister	Overflytningspotentiale ift. bilister	Ekstern finansiering *	Trafiksikkerhed	Klimatilpasning	Genopretning	Begrønning	Øvrige anlægsprojekter	Byudvikling og udbygningssatser	ITS og trafikledelse
TEMA 1	1.1. Anlæg af cykelparkering ved stationer i samarbejde med DSB	●	●	●	●			●	●		
	1.2. Cykelparkering i samarbejde med Movia	●	●	●					●	●	
	1.3. Foranalyse af cykelparkering og byrum omkring højbro plads	●	●	●				●			
	1.4. Skærpet håndtering af efterladte cykler i perioden 2019-2021	●	●								
	1.5. Dokumentation af kapaictet og behov 2018-2025	●									
TEMA 2	2.1. Egenfinansiering af Roskilderuten	●	●	●	●						●
	2.2. Egenfinansiering af Avedørruten	●	●	●							
	2.3. Fortsat drift af fællessekretariat for det regionale Supercykelsti-samarbejde	●	●	●							
TEMA 3	3.1. Optimering af Torvegade	●	●		●	●	●	●	●	●	●
	3.2.1. Cykel- og gangsti på Raffinaderivej	●	●		●			●	●	●	
	3.2.2. Skolevej på Ramsingvej og sti nord herfor frem til Lyshøjgårdsvej	●	●		●	●					
	3.3. Trafikundervisning på bemandede legepladser	●	●		●						
TEMA 4	4.1. Cykel- og gangforbindelse mellem F.L. Smidt-området og Grønttorvet	●	●	●	●					●	
	4.2. Cykel- og gangforbindelse mellem Svanemøllen Kaserne og Skt. Kjelds Kvarter	●	●		●					●	
TEMA 5	5.1. Etablering af syv cykelgader i fire bydele	●	●		●			●			
TEMA 6	6.1. Missing links og opgraderinger på Amagerruten	●	●		●	●		●			
	6.2. Missing links og opgraderinger på Vigerslevruten	●	●								
	6.3. Udvidelse af Danshøjbroen - foranalyse	●	●								
	6.4. Foranalyse af Havneringens nordlige udvidelse	●	●	●				●		●	

BILAG C

OVERSIGT OVER TILSTØDENDE INDSPIL TIL BUDGET 2019

TILSTØDENDE INDSATS	KOBLING TIL VERDENS BEDSTE CYKELBY
TM5 Renovering af legepladser	Initiativet kan med fordel samtænkes med Cykelredegørelsens initiativ 3.3., Trafikundervisning på bemandede legepladser, idet afstribning af cykellegebaner mv. kan indgå i renoveringen af legepladser.
TM11 Genopretning af vejinfrastruktur	Det etårige scenarie for genopretning muliggør ikke samtænkning med cykelforbedringer, om end der vurderes at være et stort potentiale for at nedbringe anlægsomkostninger og genedage som følge af gentagne gravearbejder ved at udføre cykelforbedringer samtidig med genopretning.
TM17 Trafiksanerung af Prinsessegade/ Danneskiold-Samsøes Allé	Initiativet indeholder bl.a. etablering af cykelsti på Prinsessegade og Danneskiold-Samsøes Allé samt trafikal analyse af lokal biltrafik som kan samtænkes med Cykelpakkens initiativ 3.1. (dispositionsforslag for Torvegade).
TM18 Lille Kongensgade	Etablering af byrumsløsning primært forbeholdt cykler og gående vil styrke cyklisters fremkommelighed, sikkerhed og tryghed samt bidrage til overflytning af ture fra bil til cykel.
TM26 Parkeringsredegørelse 2018	Opjustering af pris for beboerlicenser, udvidelse af betalingszoner samt opjustering af timetakster forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil til cykel, mens forbedrede muligheder for bilparkering for biler forventes at have en modsat effekt.
TM32 Istedgade etape IV	Som del af færdiggørelsen af strøggadeprojektet foreslås det at forbedre cykelforholdene på den sidste etape.
TM34 Mobility as a Service (MaaS) med fysiske demonstrationsprojekter	Cyklen som tilbringertransport til kollektiv trafik, samt by- og delecykler som del af en MaaS-løsning forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil til cykel.
TM44 Projektpakke 2019 for skybrudsprojekter	Foranalyse af byrumspotentialer ved Slotsholmen kan med fordel inkludere cykeltrafikken i området, da der dagligt færdes ca. 10.000 cyklister på Stormgade og 8.000 ved Rigsdagsgården.
TM45 Øget fremkommelighed for cykler, fodgængere og busser	Signaloptimering og intelligente transportsystemer mhp. reduktion af rejsetid og antal stop for cyklister forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil til cykel, mens forbedret fremkommelighed for biler forventes at have en modsat effekt.
TM52 Grøn varelevering	Styrket brug af varelevering på cykel vil medføre overflytning fra bil til cykel, ligesom reduktion i tunge køretøjer generelt vil styrke sikkerhed og tryghed for cyklister.
TM58 Hastighedsdæmpende foranstaltninger	Begrænsning af biltrafik i Middelalderbyen forventes at bidrage til overflytning af ture fra bil til cykel.
TM72 Forsøg med frigader	Forsøg med frigader forventes inden for lovgivningens rammer at eksperimentere med indretning og anvendelse af byens gader og veje, hvilket kan kobles til den fysiske udformning af cykelgader, hvor der, udover forbedrede cykelforhold, ønskes at styrke mulighederne for ophold og begrønning



Stor synergi med initiativ i Cykelredegørelse 2018

* sikker medfinansiering såfremt der afsættes midler i Budget 2019 til KK's egenfinansiering



Medium synergi med initiativ i Cykelredegørelse 2018

* tilkendegivet interesse for medfinansiering på længere sigt



Lille synergi med initiativ i Cykelredegørelse 2018

D. OVERBLIK OVER MÅLSÆTNINGER, STRATEGIER OG PLANER PÅ CYKELOMRÅDET

POLITISKE MÅLSÆTNINGER

KOMMUNEPLAN 2015

- 1/3 af alle ture på cykel, 1/3 med kollektiv transport, maksimum 1/3 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 transport
- 70% af københavnernes er tilfredse med mulighederne for cykelparkering

KBH 2025 KLIMAPLAN

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

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

PLANGRUNDLAG FOR INFRASTRUKTUR

CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN 2017-2025

- Plangrundlag for cykelstinet vedtaget i Borgerrepræsentationen 30.03.2017
- 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
- Vedtaget af de 23 kommuner i Supercykelsti-samarbejdet i 2017-2018

PRIORITERINGSPLAN FOR CYKELPARKERING 2018-2025

- Vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget 06.03.2018
- Udpeger prioriterede indsatser ift. cykelparkering, herunder etablering af pladser, håndtering af efterladte cykler og dialog med private aktører ift. drift og finansiering

REDEGØRELSE 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 budget-forhandlinger, herunder samtænkning med øvrige indsatser og redegørelser, såsom klimatilpasning, trafiksikkerhed, 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