

# CYKELREDEGØRELSE 2019

## Bilag 2



# INDHOLD

<b>INDLEDNING</b> .....	3
<b>1. STATUS OG NØGLETAL</b> .....	6
<b>2. INVESTERINGER OG ANLÆG 2018</b> .....	9
<b>3. FREMTIDIGE TILTAG OG UDFORDRINGER</b> .....	12
<b>CYKELPAKKE 2020</b> .....	13
<b>Tema 1: Cykelstier</b> .....	14
<b>Tema 2: Supercykelstier</b> .....	20
<b>Tema 3: Cykelparkering</b> .....	22
<b>Tema 4: Lokale omkostningseffektive tiltag</b> .....	26
<b>Oversigt over målsætninger, strategier, og planer på cykelområdet</b> .....	30

# INDLEDNING

Cykelredegørelse 2019 giver et overblik over Københavns Kommunes indsats på cykelområdet samt en status for de politisk vedtagne mål. Desuden beskriver redegørelsen de nye initiativer, forvaltningen vurderer bør igangsættes i 2020 for at nå målene. Initiativerne bidrager ligeledes til at nå målet i KBH2025 Klimaplanen om at reducere transportens CO<sub>2</sub>-udledning og gøre København CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

## Markant flere cykler til arbejde og uddannelse

Cyklens andel af ture til og fra arbejde og uddannelse er steget med seks procentpoint i forhold til 2017 og er nu på 49%. Fremgangen tyder på, at de seneste mange års investeringer på cykelområdet har givet resultater – og bringer København tættere på målet om, at 50% af alle ture til arbejde og uddannelse foregår på cykel i 2025.

Der er også fortsat stor tilfredshed med København som cykelby. Således tilkendegiver 97% af de adspurgte, at de generelt er tilfredse med cykelbyen København, 84% at de er tilfredse med mængden af cykelstier og 77% at de er trygge når de cykler.

## En succes med udfordringer

Stigningen i antallet af cyklister i København og den fortsatte befolkningstilvækst øger kampen om pladsen, både på cykelstierne og i de omgivende byrum. Der er allerede kapacitetsudfordringer på en række af de mest befærdede cykelstier, og i Indre By og ved de store stationer er der ligeledes udfordringer med utilstrækkelig cykelparkering og mangel på plads til øvrige byrumsfunktioner.

Desuden er det indenfor det sidste år blevet lovligt, i en forsøgsperiode, at køre på blandt andet el-løbehjul på cykelstierne. Den større variation i transportmidler og rejsehastighed på cykelstierne skal derfor også håndteres i den fremadrettede planlægning og udbygning af byrum og cykelinfrastruktur.

Med en forventning om, at cykeltrafikken vil stige yderligere frem mod 2025, er det nødvendigt med en fortsat udbygning af cykelinfrastrukturen hvis den positive udvikling skal fastholdes

## CO<sub>2</sub>-neutral cykelby

Da pladsen i byen er begrænset, særligt i den tætte by, hvor der er størst pres på cykelstierne, vil det være nødvendigt at omprioritere en større del af det eksisterende vejareal til cykeltrafik, hvilket er på linje med det politisk vedtagne trafikmål (KBH 2025 Klimaplanen og Fællesskab København) om, at biltrafikken i 2025 maksimalt skal udgøre 25% af alle ture der køres i København.

Biltrafikken udgjorde i 2018 32% af alle ture, og siden 2011 er udledningen af CO<sub>2</sub> fra biltrafikken, isoleret set, kun reduceret marginalt. Hvis målet om en turandel for biler på maksimalt 25 % i 2025 skal nås, skal antallet af ture i bil reduceres med 7 procentpoint, hvilket blandt andet kan ske ved at prioritere en større del af vejarealet til cykelstier og dermed understøtte overflytningen af ture fra bil til cykel.

At nå målet i KBH2025 Klimaplanen om en maksimal bilandel på 25 % vil indbefatte overflytning af 323 mio. km årligt til øvrige transportformer, svarende til en nuværende CO<sub>2</sub>-udledning på ca. 71.500 tons årligt (2018 tal, eksklusiv udledning fra busser og motorcykler).

## Fortsatte investeringer og nye værktøjer

For at imødekomme udfordringerne vedr. pladsmangel og CO<sub>2</sub>-reduktion, samt fastholde den positive udvikling i cykeltrafikken, anbefaler Cykelredegørelse 2019 en række initiativer til yderligere udbygning af kapaciteten på cykelstinet og for cykelparkering.

Med Københavns Kommunes reducerede anlægs måltal er der dog lagt en umiddelbar dæmper på den fortsatte udbygning af cykelinfrastrukturen, idet 2/3 af den aktuelle anlægsportefølje pt. er sat i bero, heraf størstedelen af de projekter som i dag modtager ekstern finansiering fra bl.a. Vejdirektoratets cykelpulje og trafikelskaber.

I lyset af anlægsloftet peger cykelredegørelsen derfor også på en række mindre, men omkostningseffektive initiativer. Disse forventes for relativt få midler at kunne optimere brugen af den eksisterende cykelinfrastruktur i København og løse lokale udfordringer ifm. fremkommelighed, sikkerhed, tryghed og komfort for cyklister på tværs af hele byen.

## CYKELPAKKE 2020

Forvaltningen har udpeget fire temaer og 16 initiativer, som foreslås i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2020.

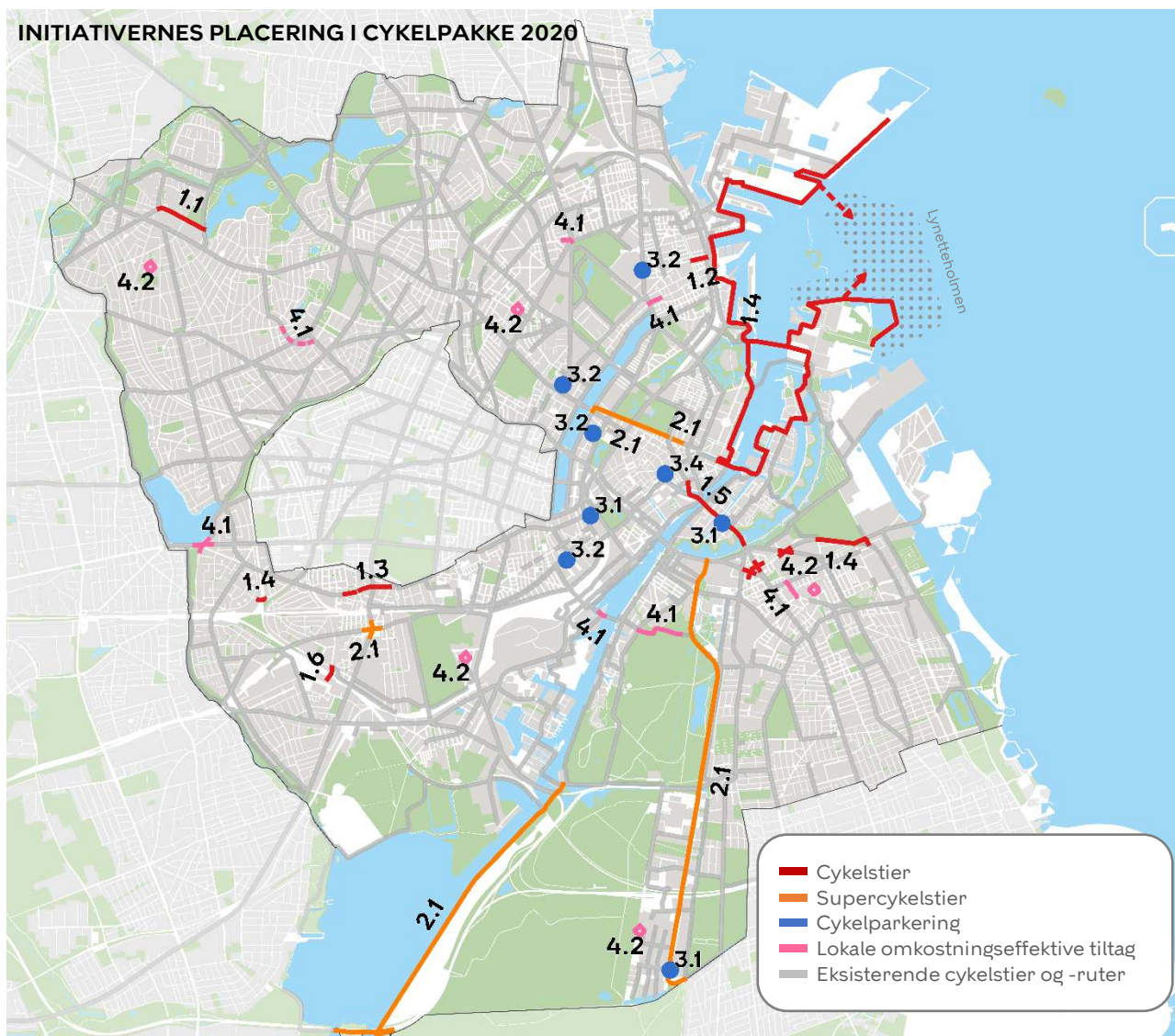
Initiativerne er valgt ud fra en vurdering af, hvad der giver størst effekt i forhold til at nå de politiske målsætninger om at få flere til at cykle, herunder pendlere på tværs af kommunegrænsen, fastholdelse af cyklister på trængselsramte strækninger, samt imødekomme borgere, der oplever cykeltrafikken som utryg.

Et andet kriterium er sammenhæng og timing i forhold til andre indsatser, herunder muligheder for ekstern medfinansiering i forbindelse med udbygningsaftaler, statslige puljer mv.

## Investeringsniveau

Cykelredegørelsen omfatter investeringer for i alt 155,04 mio. kr. Dertil kommer 17,45 mio. kr. i mulig ekstern medfinansiering, såfremt der afsættes den nødvendige egenfinansiering i Budget 2020. Priserne er estimater, der vil blive præciseret i efterfølgende budgetnotater.

Den samlede udbygning af cykelinfrastruktur, cykelparkering mv. frem mod 2025 vil omfatte et investeringsbehov på ca. 2,35 mia. kr. Dette forudsætter ekstern finansiering af større cykelparkeringsanlæg i konstruktion på ca. 1 mia. kr. Statslig puljestøtte samt private donationer på niveau med de sidste ti år forventes at kunne reducere de kommunale investeringer til i alt 0,65 mia. kr.



## TEMAER I CYKELPAKKE 2020

Initiativerne er inddelt i følgende fire temaer:

### 1: Cykelstier

Fortsat udbygning af cykelstinet er en forudsætning for at kunne fastholde den nuværende cykelandel og er ligeledes afgørende for at tiltrække nye cyklister. Særligt udsigten til mere trafik og en fortsat befolkningstilvækst nødvendiggør fortsat udbygning af cykelstinet.

### 2: Supercykelstier

Regionale Supercykelstier er afgørende for at overflytte særligt de længere pendlerture på tværs af kommunegrænsen. Supercykelsti-samarbejdet omfatter 26 kommuner i Region Hovedstaden og sikrer gode forbindelser ind og ud af København.

### 3: Cykelparkering

Kapaciteten i den nuværende cykelparkering er presset, særligt i middelalderbyen og ved stationer. Derfor bør der etableres mere cykelparkering. Dette kan bl.a. ske ved at konvertere bilparkering til cykelparkering. Ligeledes kan der frigøres plads i eksisterende stativer ved at fjerne herreløse cykler.

### 4: Lokale omkostningseffektive tiltag

Mindre tiltag såsom afmærkning, krydsforbedringer, genveje, sikre skoleveje for børn og unge, skiltning mv. forventes at have god effekt pr. investeret krone. Der er derfor udvalgt en række tiltag inspireret af dialog med de københavnske lokaludvalg.

OVERSIGT OVER INITIATIVER I CYKELPAKKE 2020	ANSLÅET PRIS	EKSTERNE TILSKUD
<b>1: CYKELSTIER</b>		
1.1. Cykelstier på Gadelandet	25,7 mio. kr.	
1.2. Cykeltur på Nordre Frihavnsgade, anden etape	21,8 mio. kr.	
1.3. Cykelstier på Valby Langgade	20,3 mio. kr.	
1.4. Grønne Cykelruter	14,5 mio. kr.	
1.5. Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade	1,5 mio. kr.	
1.6. Dispositionsforslag for cykelforbindelse ml. Grønttorvet og F.L. Smidth-området	3,0 mio. kr.	11,0 mio. kr.
1.7. Analyse af fremtidens cykelinfrastruktur som følge af nye mobilitetsformer	0,4 mio. kr.	
<b>2: SUPERCYKELSTIER</b>		
2.1. Egenfinansiering af Avedørruten, Ørestadsruten og opgradering af øvrige eksisterende ruter	15,9 mio. kr.	5,2 mio. kr.
<b>3: CYKELPARKERING</b>		
3.1. Cykelparkering ved trafikknudepunkter	3,5 mio. kr.	1,25 mio. kr.
3.2. Cykelparkering i handlegader	10,0 mio. kr.	
3.3. Håndtering af efterladte cykler	2,44 mio. kr.	
3.4. Analyse af cykelparkering ved Højbro Plads og tællinger	4,0 mio. kr.	Dialog om ekstern finansiering af efterfølgende anlæg
<b>4: LOKALE OMKOSTNINGSEFFEKTIVE TILTAG</b>		
4.1. Lokale cykelforbindelser og genveje	12,3 mio. kr.	
4.2. Sikre skoleveje og Sikker Cykelby	10,5 mio. kr.	
4.3. Skiltning og afmærkning	4,5 mio. kr.	
4.4. Trafikundervisning og fremme af cykling på bemandede legepladser	4,7 mio. kr.	
I alt	155,04 mio. kr.	17,45 mio. kr.

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

# 1. STATUS OG NØGLETAL

## FLERE CYKLER OG FÆRRE KØRER I BIL

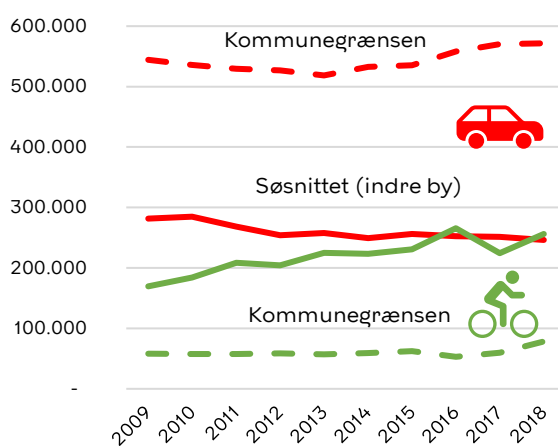
Cyklens andel af ture til og fra arbejde og uddannelse er fortsat stigende, fra 43 % i 2017 til 49 % i 2018. For alle ture er cyklens andel fortsat 28% ligesom i 2017, mens bilens andel af alle ture er steget fra 31 % til 32 %. Således skal cyklens andel af ture til og fra arbejde og uddannelse øges med 1 procentpoint for at nå målet om 50 % i 2025, mens bilens andel af alle ture skal reduceres med syv procentpoint for at nå målet om 25 % i 2025.

Med forbehold for en statistisk usikkerhed på op til seks procentpoint, ses en overordnet tendens med stigende cykelandel og faldende bilandel over en ti-årig periode. Samme tendens ses ift., hvor mange kilometer, der køres hhv. i bil og på cykel på en hverdag. Her er tallet faldet fra 4,73 mio. km. i bil i 2017 til 4,71 mio. km. i 2018, hvor tallet for cykler derimod er steget fra 1,39 mio. km. i 2017 til 1,44 mio. km. i 2018. At overflytningen af ture fra bil til cykel primært sker for ture til arbejde og uddannelse skyldes sandsynligvis cyklens rejsetidsfordel ifm. trængsel i myldretiden.

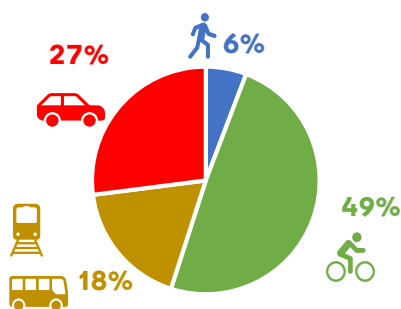
## Trængsel i den tætte by

Stigningen i cykeltrafikken kan ses i kommunens tællinger på veje, der krydser kommunegrænsen samt Søerne og Inderhavnen. Cykeltrafikken dominerer fortsat i Indre By, særligt i myldretidstrafikken, mens biltrafikken er svagt faldende. Til gengæld står bilen for ca. syv gange flere ture end cyklen over kommunegrænsen. Her er cykeltrafikken dog steget med 31% fra 2017 til 2018, hvor åbningen af fem nye Supercykelstier siden 2016 må antages at have haft en særlig effekt.

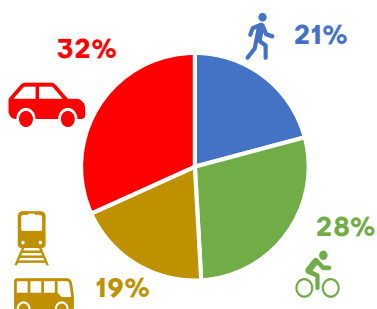
## ANTAL KØRETØJER OG CYKLER, TALT ML. KL. 7-19



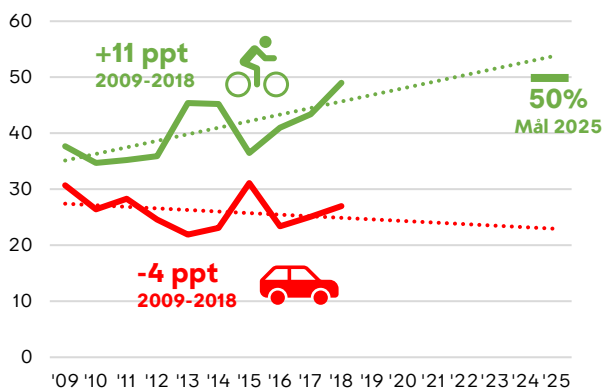
## TURE TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVN 2018



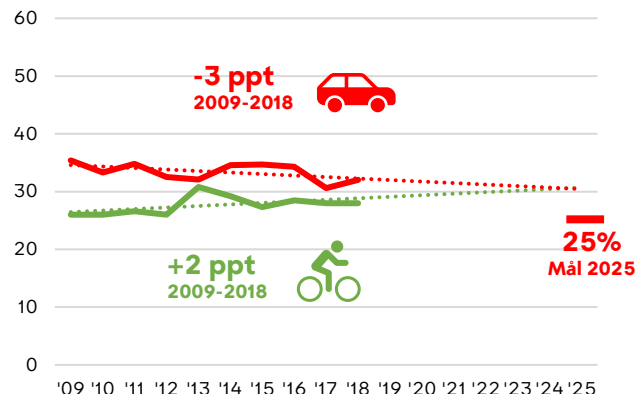
## ALLE TURE TIL, FRA ELLER I KØBENHAVN 2018



## TURE TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVN 2009-2018 (%)



## ALLE TURE TIL, FRA OG I KØBENHAVN 2009-2018 (%)



## Cyklisternes tilfredshed, tryghed og sikkerhed

Generelt er cyklisternes tilfredshed med cykelforholdene steget over de sidste ti år. Højest ligger den generelle tilfredshed med København som cykelby, samt med mængden og vedligeholdelsen af cykelstier. Her er tilfredsheden steget med næsten 20 procentpoint siden 2008, en udvikling der må antages at skyldes vedvarende investeringer i nye og bedre vedligeholdte cykelstier.

Tilfredsheden med kombination af cykel og kollektiv transport ligger i 2018 på 58%, og er den kategori, som med fem procentpoint er steget mest siden sidste måling i 2016. Til gengæld er tilfredsheden med cykelstiernes bredde faldet mest siden 2016, med seks procentpoint fra 62 % til 56 %. Tilfredsheden med cykelparkering ligger generelt stadig lavt på 37 %. Disse tal antyder stigende pladsproblemer på både cykelstien og for cykelparkering.

Cyklisternes tryghed i trafikken er generelt stigende, og i 2018 angiver 77 % af cyklisterne, at de føler sig trygge i trafikken. Dette stemmer overens med, at cyklisternes risiko for at komme til skade er mere end halveret de sidste ti år. I takt med at sikkerheden for særligt bilister forbedres, stiger cyklisternes andel af de alvorlige ulykker. Cyklister udgør nu 46 % af de alvorligt tilskadede i trafikken, med biler som den hyppigste modpart. I 2017 var der 81 alvorligt tilskadede cyklister og to dræbte i trafikken i København.

Utryghed som følge af trængsel, adfærd og hastighed afholder stadig en del fra at cykle. 46 % af forældre til skolebørn angiver at være utrygge ved deres børns skolevej, hvorimod 82 % af de børn, som cykler og går til skole, selv oplever deres skolevej som tryk.

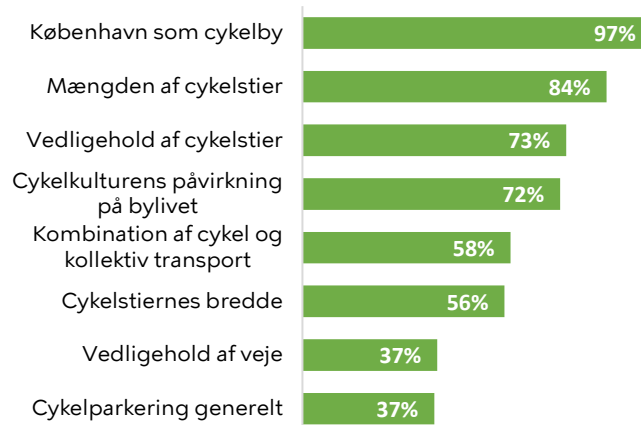
## Stigende bilejerskab

Mens cykelejerskabet har ligget stabilt siden 2014 har bilejerskabet været stigende de sidste ti år og forventes fortsat at stige med yderligere 20.000 biler frem mod 2025. Dette kan til dels forklares med statslige afgiftslettelser.

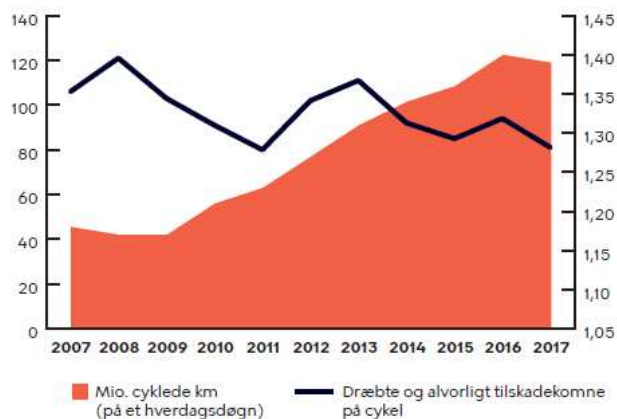
Ligeledes påvirker mulighederne for gratis parkering også biltransporten positivt. Eksempelvis har 65 % af bilture over kommunegrænsen gratis privat parkering ved slutdestinationen.

Og endelig råder biler pt. over størstedelen af vejaarealet, med 54 % afsat til kørebaner og 12 % til bilparkering i gadeniveau, mod eksempelvis 7 % til cykelstier og 1 % til cykelparkering.

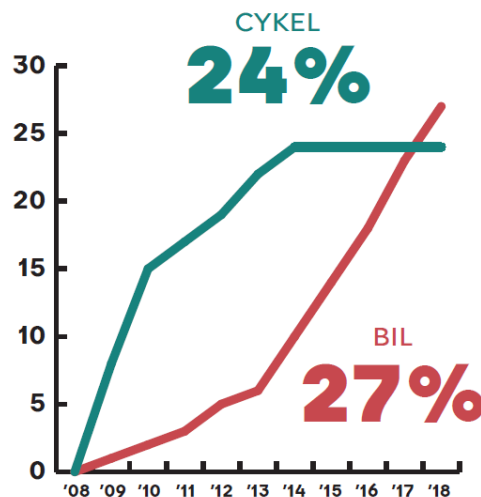
## CYKLISTERNES TILFREDSHED 2018



## UDVIKLING I RELATIV RISIKO PÅ CYKEL I KØBENHAVN



## CYKEL- OG BILEJERSKAB 2008-2018 (2008 = INDEKS 100)



## UDVIKLING I NØGLETAL

Denne tabel viser udviklingen for forskellige nøgletal inkl. politiske målsætninger på cykelområdet, dels for de sidste ti år og i forhold til 2017.	2009 (*2008)	2017 (*2016)	2018	2020 (mål)	2025 (mål)
<b>Målsætninger</b>					
Alle ture på cykel og med kollektiv trafik (min. 2/3 del) (%)	57	62	60	>66,7	>66,7
Andel af alle ture til fods, på cykel og med kollektiv trafik (%)	65	69	68		75
Andel, der cykler til arbejde/uddannelse (%)	38	43	49	50	50
Andel af cyklende københavnere, der er trygge (%)	51*	76*	77	85	90
Alvorligt tilskadekomne på cykel	103	81	81**	0	0
Andel af PLUSnettet med tre baner (%)	-	20	20	60	80
Reduktion i rejsetid på cykel (%)	-	6*	9	10	15
Tilfredshed med cykelstiernes tilstand (%)	54*	71*	73	75	80
Tilfredshed med cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet (%)	-	71*	72	75	80
Tilfredshed med muligheden for at komme rundt i byen (%)	-	69*	71		90
Tilfredshed med mulighederne for cykelparkering (%)	26*	37*	37		70
<b>Øvrige nøgletal</b>					
Cyklede kilometer (mio. km. pr. hverdag)	1,17	1,39	1,44		
Cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)	3,8	5,7	-**		
Hastighed på cykel, gennemsnit (km/t)	16,2*	16,3*	16,9		
Cykelstier (km)	338*	379	382		
Cykelbaner (km)	18*	33	33		
Grønne Cykelruter (km)	41*	62	63		
Supercykelstier i Region Hovedstaden (km)	0	167	167		
Supercykelstier i Københavns Kommune (km)	0	35	35		
Offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser (1.000 stk)	-	179	-		
Cykelparkering: antal cykler i stativpladser (1.000 stk)	-	99	-		
Cykelparkering: antal cykler udenfor stativplads (1.000 stk)	-	103	-		
Cykelparkering: belægningsprocent hele byen (inkl. ladcykler)	-	115%	-		
Cykelejerskab i København*	544.200	675.000	672.600		
Indsamlede efterladte cykler	6.100	12.900	15.000		

\* Tallet opgøres kun hvert andet år, og dækker derfor 2008 i stedet for 2009 og 2016 i stedet for 2017.

\*\* Tal for trafikulykker offentliggøres først senere på året, hvorfor kun tal for 2017 fremgår her.



## 2. INVESTERINGER OG ANLÆG 2018

### GENNEMFØRTE INITIATIVER 2018

I det følgende oplistes de væsentligste resultater på cykelområdet i 2018 for hhv. anlæg, drift og udvikling.



### CYKELINFRASTRUTUR

I 2018 er der etableret:

- 2,9 km ny cykelsti
- 1,1 km cykelstiudvidelse
- 1,3 km Grøn Cykelrute
- 600 cykelparkeringspladser i stativ
- 19,6 km cykelsti genoprettet/reoveret

### CYKELHÅNDBLING

I 2018 er 15.000 efterladte cykler indsamlet, en stigning på 16 % sammenlignet med 2017. Prisen per indsamlet cykel i 2018 er tillige reduceret med 16 % sammenlignet med gennemsnittet for 2011-2017.

### **Parkeringsvagter på elcykel**

I 2018 blev der som del af omstillingsagen indkøbt nye elcykler, så Teknik- og Miljøforvaltningens parkeringsvagter kunne bytte elbilen ud med en elcykel. Elcyklerne er lettere at komme rundt i byen på, de er nemmere at parkere, og giver mere fysisk aktivitet end at sidde i en bil. Samtidig forventes omkostningerne til drift og indkøb at kunne reduceres.



### **Evalueret af Teknik- og Miljøforvaltningens transportplan**

Teknik- og Miljøforvaltningens transportplan er en del af KBH2025 Klimaplan. I 2018 viser en ny evaluering, at andelen af ture med diesel/benzinbiler i arbejdstiden er blevet halveret i perioden 2009-2016 samtidig med, at cyklens andel er steget med 22 %. Samlet set er forvaltningens CO2-udledning fra transport reduceret med 177 tons årligt.

### **Gevinster for arbejdsgivere ved øget cykling**

I 2018 offentliggjorde Dansk Industri en analyse af de økonomiske gevinster, hvis cykeltrafikken øges med 10 % i hovedstadsområdet.

Det vil medføre 109.000 færre sygedage årligt, som vil spare private virksomheder for 60 mio. kr., og offentlige virksomheder for 28 mio. kr. Den samlede samfundsøkonomiske gevinst er på 467 mio. kr. årligt, når man indregner fordelene for den enkelte borger og sparede udgifter til behandling.

10 % øget cykeltrafik i hovedstaden vil desuden reducere den samlede trængsel med 6 %, svarende til et samfundsøkonomisk overskud på 184 mio. kr. årligt. Dette skyldes, at cykler er mere pladsbesparende sammenlignet med biler.

### **Amagerbrogade**

I december 2017 blev Ny Amagerbrogade indviet med 1,43 km cykelstiudvidelser, 395 nye cykelparkeringspladser, 96 nye træer, 45 nye bænke og 42 nye affaldskurve.



### **Kronprinsessegade - cykling i begge retninger**

I 2018 blev ensretningen i Kronprinsessegade vendt for al trafik på strækningen fra Gothersgade til Sølvgade. En eksisterende cykelsti kunne bruges modstrøms, så cyklister nu kan cykle i begge retninger. Dermed skabes en bedre forbindelse mellem Indre By og Østerbro.

Kort efter åbningen er allerede talt 8.800 cykler på Kronprinsessegade per hverdag, hvilket svarer til en stigning af cykeltrafik på 70 % siden 2016.

Projektet er en forsættelse af cykelstiprojekter i hhv. Bremerholm og i Gothersgade, hvor der i 2013 ligeledes blev etableret modstrømscykelstier. Her er der talt en stigning i cykeltrafikken på hhv. 45 % og 184 % siden 2013.

### **Nye mobilitetsformer**

I 2018 blev der igangsat en forsøgsordning, som tillader kørsel med 'speed-pedelecs' (elcykler med 45km/t) på cykelstierne. I januar 2019 blev det tillige lovligt at benytte elektriske løbehjul, hoverboards, monowheels mv. på cykelstierne.

Endelig er nye modeller for udlejningscykler og udlejningsløbehjul uden fast stamplads vundet frem i en række byer over hele verden.

I den forbindelse forventes Teknik- og Miljøudvalget at træffe beslutning om retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer i Københavns Kommune medio 2019.

## Budgetvedtagelser i 2018

I overførselssagen 2017-2018 (forår 2018) blev der samlet set afsat 89,9 mio. kr. til cykelrelaterede indsatser, herunder 76,7 mio. kr. til Nordvestpassagen. I Budget 2019 (efteråret 2018) blev der bevilget syv cykelprojekter til i alt 63,3 mio. kr., herunder cykelparkering, forbedrede cykelforhold på Strandboulevarden, Damhusdæmningen og Supercykelstien Roskilderuten, samt afsat 10 mio. kr. til Sikre Skoleveje.

I den forbindelse er der indgået aftale med DSB og Movia om ekstern finansiering på 13,6 mio. kr. for cykelparkering ved trafikknudepunkter samt med Vejdirektoratet om statsstøtte på 3 mio. kr. til Roskilderuten.

Det samlede beløb for cykelinvesteringer i 2018, hvis tiltag der også målrettes øvrige trafikanter fra-regnes, er på 153 mio. kr. Hvis eksterne tilskud medregnes, er beløbet 170 mio. kr.

## DRIFT OG VEDLIGEHOLD PÅ CYKELOMRÅDET 2018 (MIO. KR.)

Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, løbende reovering	10
Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, genopretning (anlægsmidler)	7
Saltning og snerydning	9,1
KBH cykelhåndtering (udviklingsprojekt, anlægsmidler)	0,86
Oprydning i parkerede cykler samt opmærkning og afhentning af efterladte cykler	3,3
Renhold af cykelstier (% af samlet timeforbrug til renhold)	3 %

## Fremdrift ifm. anlægsloft

Blandt de 224 cykelprojekter, der siden 2006 er besluttet og igangsat ifm. årlige cykelpakker, er 183 gennemført (82%). Der er samlet forbrugt i alt 595 mio. kr., mens de resterende 38 uafsluttede projekter har et samlet restbudget på 382 mio. kr.

Som følge af det statslige måltal for kommunale anlæg har en lang række af Teknik- og Miljøforvaltningens bevilgede anlægsprojekter måttet sættes i bero. 12 projekter er pt. i gang, og herudover er 26 projekter sat i bero, hvoraf 8 igangsættes i 2020 og 2021. De resterende 18 vil fortsat være sat i bero, heraf har de 11 ekstern medfinansiering.

Også i fremtiden forventes anlægsmåltallet at begrænse mulighederne for at ekskverere politisk bevilgede midler til cykelområdet. De omfattende berosættelser forventes desuden at påvirke mulighederne for fremtidig ekstern medfinansiering negativt.

## BESLUTNING OM BEROSÆTTELSE, TEKNIK- OG MILJØUDVALGET 29. APRIL 2019

### Igangsættes i 2020

- Damhusdæmningen v. Hyltebjerg Allé
- Nordvestpassagen
- Cykelforhold Tingbjerg Husum
- Rantzsausgade

### Igangsættes i 2021

- Følgeanlæg Ny Kongensgade (\*)
- Cykelsti Strandboulevarden syd
- Sikre skoleveje B17
- Cykelparkering ved stationer i samarbejde m. DSB (\*)

### Fortsat berosat

- Fasanvejrudden Supercykelsti (\*)
- Fællesaktiviteter på Fasanvejrudden Supercykelsti (\*)
- Cykelstier på Indiakaj
- Følgeanlæg Udvidelser af cykelstien på Islands Brygge(\*)
- Cykelsti Hillerødmotorvej og Farumrudden Supercykelsti (\*)
- Roskilderuten Supercykelsti (\*)
- Bedre fremkommelighed for cyklister i Vendersgade
- Fortov på Center Boulevard
- Københavneren Supercykelsti (\*)
- Skiltning af tre nationale cykelruter(\*)
- Cykelprojekt Foranalyse vedr. Refshalevej
- Skiltning A-net + grønne ruter
- Nedtællingssignaler for cykler
- Cykelparkeringspladser ved Valby Station(\*)
- Cykelparkering i samarbejde med Movia(\*)
- Pulje til ca. 1.000 cykelparkeringspladser
- Fællesaktiviteter på Helsingørerruten Supercykelsti(\*)
- Medfinansiering af mindre konstruktion for cykelparkering ved Vanløse st. (\*)

(\*) = ekstern finansiering

### 3. FREMTIDIGE TILTAG OG UDFORDRINGER

#### FORTSAT POTENTIALE FOR OVERFLYTNING

Cykler udleder ikke i sig selv CO<sub>2</sub>, men kan udgøre et attraktivt alternativ til motoriseret transport. Den seneste markante stigning i cyklens andel af ture antyder at dette potentiale endnu ikke er fuldt indfriet. Samtidig er de aktuelle tal behæftet med en statistisk usikkerhed på op til 6 procentpoint, ligesom Metro Cityringens åbning i 2019 muligvis kan medføre overflytning af ture fra både bil og cykel til kollektiv.

Hvis målet om en turandel for biler på 25 % i 2025 skal nås, skal antallet af ture i bil reduceres med 7 procentpoint, svarende til 22% af de eksisterende bilture. Kommunens egne tællinger viser, at der i 2018 blev kørt ca. 1,51 mia. km i København årligt. Her vil en tilsvarende reduktion på 22% udgøre 323 mio. km årligt, som pt. står for en udledning på ca. 71.500 tons CO<sub>2</sub>. Med andre ord vil en begrænsning af biltrafikken være afgørende for det overordnede mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025.

#### Cyklen som attraktivt alternativ til bilen

Det øgede behov for overflytning af ture skal ses i lyset af en overordnet vækst i trafikken som følge af befolkningstilvæksten, samt et stigende bilejerskab. Skal vejtrafikens CO<sub>2</sub>-udledning for alvor nedbringes på trods af stigende trafikmængder, vil det være nødvendigt at påvirke forholdene for personbiltrafikken mere direkte, som supplement til forbedring af de grønnere alternativer.

Dette kan ske gennem en vifte af konkrete tiltag, heriblandt omprioritering af pladsen, hastighedsdæmpning, regulering af pris og udbud af bilparkering mv. Mere omfattende tiltag såsom miljøzoner og trængselsafgifter vil afhænge af statslig accept.

Analysen vedrørende regulering og begrænsning af biltrafikken indgår i igangværende analyser omkring trafiksanering af Indre By i forbindelse med Østlig Ringvej, analyser til belysning af scenarier for mindre biltrafik i middelalderbyen samt analyser i forbindelse med Bispeengbuen. Tiltag til regulering af vejtrafikken forventes desuden at indgå i Teknik- og Miljøforvaltningens forslag om initiativer til realisering af KBH 2025 roadmap for 2021-2025, som skal vedtages i 2020.

Endelig vil det være en forudsætning for at fastholde den nuværende høje cykelandel, at cykelstinet og cykelparkering fortsat udvides. Dette er nødvendigt for at imødekomme stigende trængsel og pladsudfordringer på cykelstierne og i de mest befærdede byrum.

#### NYE MOBILITETSFORMER

Cyklen opnår bedst sit fulde potentiale i samspil med øvrige transportformer. Særligt kollektiv trafik, gang, delebiler og elbiler bidrager til de overordnede mål for transportmiddelfordeling og CO<sub>2</sub>-udledning. Eftersom bilejerskab erfaringsmæssigt medfører øget brug af bil, er det væsentligt at sikre så gode alternativer til privat bilejerskab som muligt.

Det seneste år har en række nye mobilitetsløsninger vundet indpas og er blevet gjort lovlige. Det gælder bl.a. forsøgsordninger for speed-pedelecs (elcykler, der kan køre op til 45 km/t) og el-løbbehjul. De nye mobilitetsløsninger rummer både muligheder og udfordringer for den traditionelle cykeltrafik. Der er derfor brug for opmærksomhed på de nye mobilitetsløsninger, herunder hvordan der kan skabes optimale synergier mellem nye og gamle transportformer. Samtidigt er det vigtigt, at der skabes gennemskuelige vilkår for de kommercielle aktører, der vil kunne bibringe dynamik til den fortsatte udvikling af klimavenlige mobilitetsløsninger i København.

#### INVESTERINGSBEHOV FREM MOD 2025

Den samlede udbygning af cykelinfrastruktur, cykelparkering mv. frem mod 2025 forudsætter en investering på ca. 2,35 mia. kr. Dette tal er et gennemsnit af hhv. minimums- og maximumsscenerier på ca. 1,7 og 3 mia. kr., og forudsætter bl.a. ekstern finansiering af større cykelparkeringsanlæg i konstruktion.

Cykelrelaterede investeringer frem mod 2025, mio. kr.	Min. scenarie	Max. scenarie	Gnm.-snit
Cykelstiprioreringsplan 2017-2025	1.100	1.800	1.450
Prioriteringsplan f. cykelp. 2018-2025	600	2.700	1.650
Øvrige indsatser	200	300	250
Ekstern finansiering af større cykelparkeringsanlæg i konstruktion	-200	-1.800	-1.000
	<b>1.700</b>	<b>3.000</b>	<b>2.350</b>

Fraregnes allerede bevilgede midler fra 2017-2019 samt fortsat statslig puljestøtte og private donationer på niveau med de sidste ti år, vil den resterende kommunale nettoinvestering ligge på 355-945 mio. kr. fra 2020-2025, eller 61-236 mio. kr. årligt.

## Udbygning af cykelinfrastrukturen

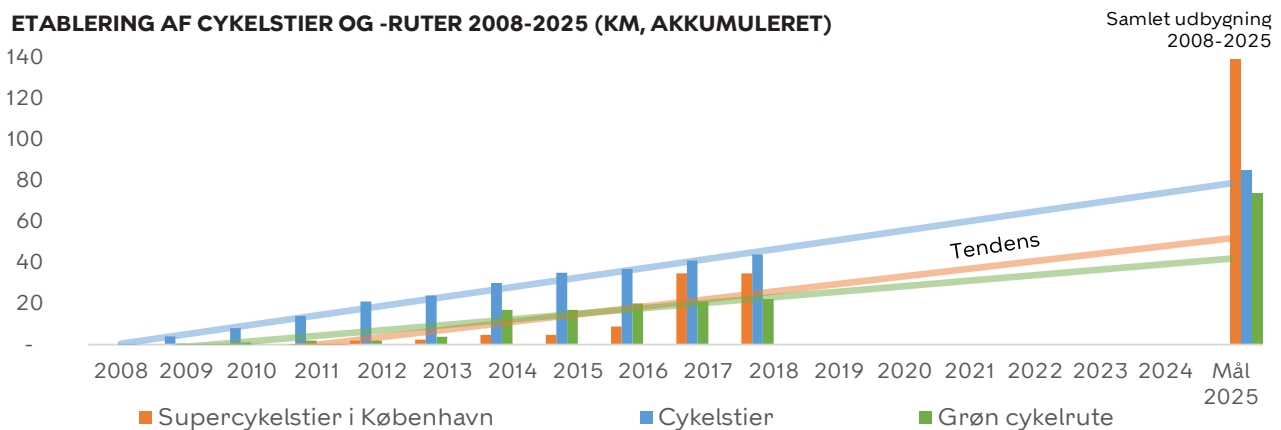
De seneste ti år er der anlagt hhv. 44 km cykelsti, 22 km Grønne Cykelruter og 167 km Supercykelstier (heraf 35 km i København), svarende til i alt ca. 10 km ny cykelinfrastruktur årligt.

I Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 indgår yderligere 35 km cykelstier, 52 km Grønne Cykelruter og 104 km Supercykelsti i København, svarende til en udbygning på i alt ca. 27 km årligt. Udbygningen af Supercykelstinettet indgår som del af en overordnet regional Visionsplan for Supercykelstier frem til 2040, hvoraf hovedparten for Københavns vedkommende er planlagt realiseret frem mod 2025.

## Udbygning af cykelparkering

Hvad angår cykelparkering er der de seneste ti år anlagt 12.400 pladser. I Prioriteringsplan for cykelparkering 2018 - 2025 er minimumscenariet 26.000 nye cykelparkeringspladser i 2025. Dette forventes at kunne håndtere det forventede stigende cykelejerskab som følge af befolkningstilvækst. I det mest ambitiøse scenarie, der også markant forbedrer tilfredsheden med cykelparkering og frigør areal til øvrige formål, indgår 71.000 cykelparkeringspladser, bl.a. i form af større anlæg i konstruktion ved større stationer og i Indre By.

### ETABLERING AF CYKELSTIER OG -RUTER 2008-2025 (KM, AKKUMULERET)

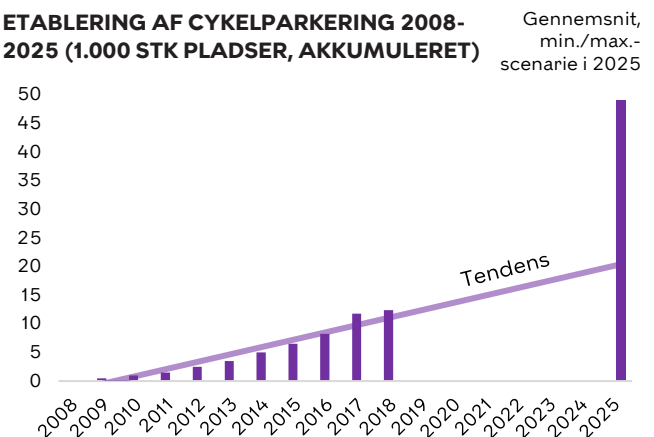


## Adfærdspåvirkning og missing links

I lyset af anlægsloftet vil det være hensigtsmæssigt at supplere traditionelle cykelinvesteringer med mere omkostningseffektive indsatser. De seneste ti års investeringer kan udnyttes ved at investere i at øge brugen af dem yderligere. Dette kan blandt andet ske gennem adfærdspåvirkende tiltag, information om eksisterende infrastruktur, samt partnerskaber med relevante aktører. Nye tal viser bl.a. at hele 45 % af adspurgte københavnske cyklister ikke kender til de regionale Supercykelstier, og 20 % kender ikke til de Grønne Cykelruter. Her forventes relativt billige informationsindsatser kombineret med skiltning at kunne øge brugen af de eksisterende ruter.

Langs de eksisterende dele af cykelrutenettet er der desuden en række 'missing links', i form af utrygge krydsninger, manglende cykelsti mv., som begrænser brugen af de øvrige dele af strækningen. Ved at udbedre disse punktindsatser kan en langt større del af ruten aktiveres.

### ETABLERING AF CYKELPARKERING 2008-2025 (1.000 STK PLADSER, AKKUMULERET)



## CYKELPAKKE 2020

På de følgende sider beskrives forvaltningens foreslåede initiativer, som kan indgå i forhandlingerne om Budget 2020.

De 16 initiativer er grupperet i fire temaer:

1. Cykelstier
2. Supercykelstier
3. Cykelparkering
4. Lokale omkostningseffektive tiltag

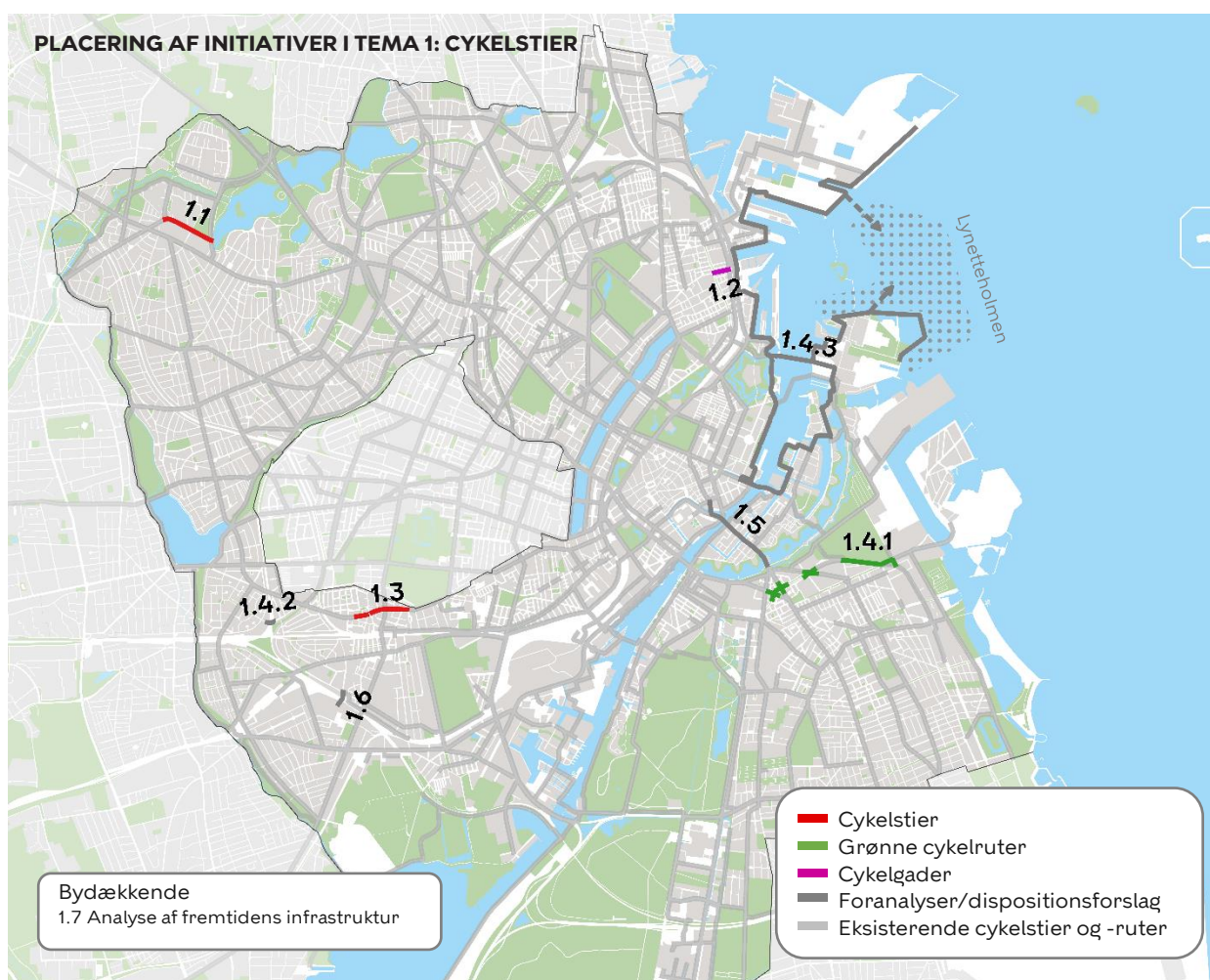
# Tema 1: Cykelstier

Borgerrepræsentationen vedtog den 30. marts 2017 Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, som fastlægger en række nye cykelstier samt cykelsttudvidelser. Ifm. planen modtog forvaltningen næsten 10.000 borgerinputs til nye og bredere cykelstier. Ca. 1/3 af københavnernes angiver, at de vil begynde at cykle mere, hvis cykelforholdene forbedres i form af flere og bredere cykelstier.

Anlæg af nye cykelstier kan bidrage til at øge trygheden, fx på steder med mange børn, der cykler til og fra skole og institution. Generelt øges cykeltrafikken med 15-20 % ved anlæg af ny cykelsti.

Cykelststudvidelser er særligt relevante de steder, hvor cykeltrafikken allerede i dag skaber trængsel, som medfører utryghed, nedsætter fremkommeligheden og kan være kilde til konflikter.

De Grønne Cykelruter er et særligt attraktivt og trygt alternativ til de trafikerede veje, og er således centrale for at få især nye og utrygge cyklister til at cykle mere. På Nørrebro-ruten er der observeret fire gange så mange cyklende børn som på den parallelle Jagtvej, og 59 % af københavnernes siger, at det er vigtigt med Grønne Cykelruter væk fra store indfaldsveje.



INITIATIVER	ANSLÅET PRIS
1.1. Cykelstier på Gadelandet	25,7 mio. kr.
1.2. Cykelgade på Nordre Frihavsgade, anden etape	21,8 mio. kr.
1.3. Cykelstier på Valby Langgade	20,3 mio. kr.
1.4. Grønne Cykelruter	14,5 mio. kr.
1.5. Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade	1,5 mio. kr.
1.6. Dispositionsforslag for cykelforbindelse ml. Grønttorvet og F.L. Smidth	3,0 mio. kr.
1.7 Analyse af fremtidens infrastruktur som følge af nye mobilitetsformer	0,4 mio. kr.

## 1.1 Cykelstier på Gadelandet

I Cykelstiprioriteringsplanen 2017 -2025 er der planlagt cykelstier på Gadelandet. Der er især problemer med hurtig kørsel samt dårlige oversigtsforhold, og den opleves utryk for cyklister.

Umiddelbart nord for Gadelandet ligger de almene boligafdelinger Voldparken (FSB), og Kobbelvænget (AAB). På sydsiden af vejen ligger de almene boligafdelinger Gadelandet (AAB) og Husumgård (FSB). De to afdelinger på sydsiden udgør tilsammen et udsat boligområde, og er et ghettoområde ifølge statens ghettoliste. De to afdelinger vil blive hård ghetto i 2021, hvis der ikke inden da sker ændringer i beboersammensætningen. De to afdelinger er også optaget på statens liste over, hvilke boligafdelinger der kan søge støtte fra Landsbyggefonden til infrastruktur.

Landsbyggefonden er indstillet på at støtte en forbedret infrastruktur på boligafdelingernes arealer. Dette forudsætter, at kommunen også er villig til at bidrage ved at investere i forbedringer af trafikal infrastruktur på kommunale arealer. En opgradering af Gadelandet vil øge trafikikkerheden, mens flere cyklende og gående vil passere gennem området, hvilket vil skabe mere liv og dermed have en kriminalpræventiv effekt. Den øgede tryghed vil løfte en ellers udsat del af byen, og området vil få en bedre sammenhæng til den øvrige by.

Landsbyggefonden kan kun give infrastrukturstøtte, hvis afdelingerne Gadelandet og Husumgård er på listen over udsatte boligområder på tidspunktet for Landsbyggefondens støttetilsagn.

Ombygningen af Gadelandet udføres i dialog med lokale interessenter. Udgangspunktet er, at der etableres cykelstier, gode krydsningsforhold, bilparkering og gadetræer i en side og evt nye lysreguleringer. Der forventes nedlagt op til 96 bilparkeringspladser, samt fjernelse af op til alle træer, og genplantning af nye.

## GADELANDET



## 1.2 Cykelgade på Nordre Frihavsgade, anden etape

Ifm. Budget 2018 blev der afsat 25,3 mio. kr. til at etablere en cykelgadeløsning på Nordre Frihavsgade mellem Trianglen og Strandboulevarden. Det foreslås, at der afsættes midler til at fortsætte cykelgadeløsningen på anden og sidste etape af gaden. Projektet har til formål at forbedre sikkerhed og fremkommelighed for cyklisterne, så trafikken foregår på cyklernes præmisser.

Konkret vil projektet indsnævre vejprofilen så hastigheden nedsættes, udvide fortovene, samt etablere yderligere cykelparkering, så det modsvarer behovet. Endvidere vil der ske en udvidelse af bredden på parkeringsbåndet fra nuværende 2,0 meter til ca. 2,5 meter. Dette giver mulighed for en mere fleksibel anvendelse af arealet.

Projektet skal koordineres med projektet Skybrudssikring af Strandboulevarden, da disse projekter anlægges i samme område. Der kan opnås synergi mellem anlæg af 1. og 2. etape ved at projekterne kan udføres med samme rådgiver og entreprenør, såfremt der afsættes midler til 2. etape ifm. Budget 2020.

Som tilkøb til cykelgadeløsningen kan det vælges at omdanne Melchior's Plads og Victor Borger's Plads, til hhv. 7,5 mio. kr. for hver pladsdannelse, hvilket vil forbedre bylivet og gadenes begrønning.

## 1.3 Cykelstier på Valby Langgade

På dele af Valby Langgade mangler der cykelstier. Det drejer sig om to strækninger, den ene fra Gamme Jernbanevej på tværs af Toftegårds Allé frem til Tingstedet. Den anden mellem Skolegade og Annexstræde. Der planlægges ikke cykelstier mellem Tingstedet og Skolegade. De to nævnte delstrækninger indgår som højt prioriterede i Cykelstiprioriteringsplan 2017-25.

Nye cykelstier vil betyde at al bilparkering på de to delstrækninger af Valby Langgade skal nedlægges svarende til 50 - 60 bilparkeringspladser.

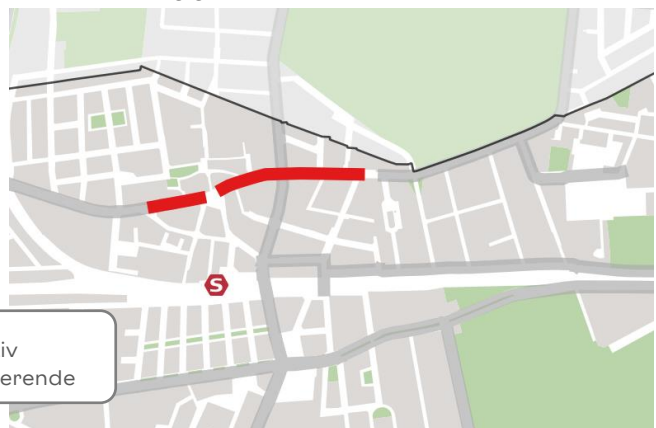
Fra lokal side er der påpeget problemer med, at venstresvingende biler til Toftegårds Allé blokerer for ligeudkørende cyklister og biler, der skal mod Tingstedet. Valby Langgade er også en utryk skolevej.

Med de to delprojekter vil der være sammenhængende cykelstier på praktisk taget hele Valby Langgade. På den centrale del omkring Tingstedet vil der dog fortsat være den nuværende trafikdæmpede løsning på en kortere strækning.

### NORDRE FRIHAVSGADE, ANDEN ETAPE



### VALBY LANGGADE





## 1.4 Grønne Cykelruter

I dag er 63 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. Disse initiativer er derfor udvalgt med henblik på at udbedre 'missing links' og opgradere standarden på eksisterende ruter, hvorved større dele af det samlede rutenet aktiveres.

### 1.4.1 Opgradering af missing links på Amagerruten

Der pågår en del anlægsarbejder på den nordlige del af Amagerruten med bygningen af Lille Langebro og bebyggelsen af Faste Batteri. Dermed vil initiativet til yderligere forbedringer sikre et mere sammenhængende forløb, som forbinder Amagerruten med Havneringen og Christianshavnsruten.

Der foreslås mindre forbedringer, hvor ruten krydser Amager Fælledvej, Amager Boulevard og Vermlandsgade. Der indgår etablering af en dobbeltrettet sti på en del af banetracéet langs Kløvermarken, fra Laplandsgade til Raffinaderivej. Fra krydset Prags Boulevard/Raffinaderivej etableres en cykelsti til Amagerruten, der løber langs med Ved Amagerbanen.

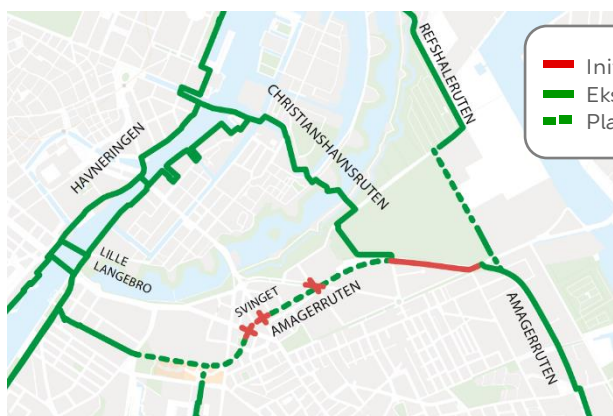
Efterfølgende udestår kun en grøn cykelrute langs Uplandsgade fra Vermlandsgade til Laplandsgade og en forbedring af cykelforholdene på Svinget. Forvaltningen vurderer, at en sammenhængende nordlig del af Amagerruten har et potentiale på 6.000-8.000 daglige cyklister.

### 1.4.2 Foranalyse af udvidelse af Danshøjbroen

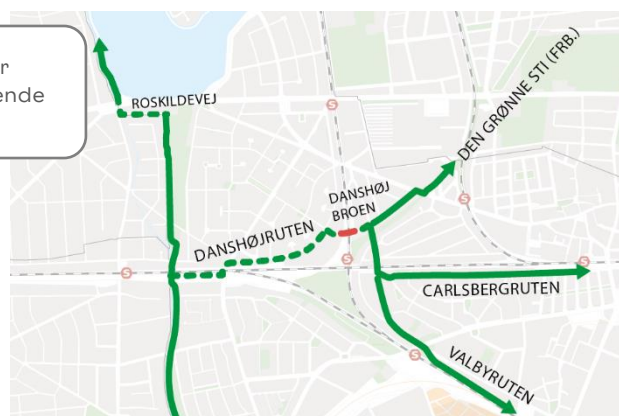
De tre eksisterende Grønne Cykelruter, Nørrebro-ruten / "Den Grønne Sti", Carlsberg-ruten og Valbyruten kan ved at udvide Danshøjbroen til cykelbro (i dag kun fodgængerbro) blive koblet sammen med Vigerslevruten og Danshøjruten. En sådan udvidelse vil således få de eksisterende Grønne Cykelruter i området 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). Selve broen ejes af Banedanmark, mens ramperne ejes af Københavns Kommune. Det foreslås at gennemføre en forundersøgelse af mulighederne for at udvide broen eller etablere en ny bro.

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

#### AMAGERRUTEN



#### DANSHØJRUTEN



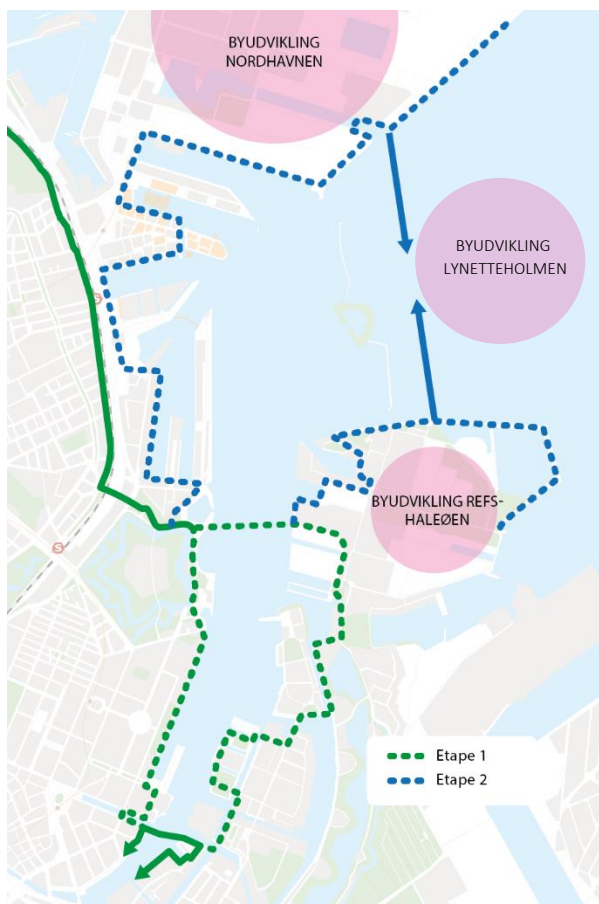
### 1.4.3 Foranalyse af nordlig udvidelse af Havneringen

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 den 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. Nordhavn og på sydsiden af havneløbet på Holmen og Refshaleøen. Planerne vil medtage planer for Lynetteholm i ruteforløbet. Analysen er opdelt i to etaper, vist med grøn og blå på kortet.

#### HAVNERINGENS NORDLIGE UDVIDELSE



### 1.5 Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade

I Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 er Torvegade den strækning, hvor langt flest borgere ønsker cykelstien udvidet.

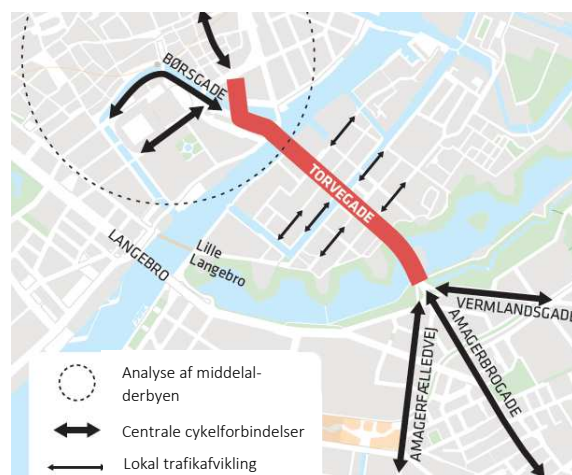
I 2018 færdedes 34.100 cykler og 25.900 køretøjer på Torvegade på et hverdagsdøgn, og i den mest befærdede time i morgenmyldretiden var tallet 4.450 cykler og 1.900 køretøjer. Den høje koncentration af cykler er en særlig udfordring, idet cykelstien kun er 2,1 meter bred.

Der er behov for en detaljeret undersøgelse af mulighederne for kapacitetsoptimering på strækningen vist på nedenstående kort. 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. 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.

Dispositionsforslaget bygger videre på ideoplæg, fra Optimeringsplan KBH Cykelby 2025 (vedtaget i TMU 24. august 2015).

Samtidig forventes realisering af genopretning, skybrud, signaloptimering og fysiske justeringer ifm. trafikikkerhed, som i øvrigt afventer en samlet løsning for strækningen og for Christianshavns Torv. På den måde nedbringes gener grundet vej arbejde samt den samlede anlægspris, sammenlignet med realisering af tiltagene som separate projekter.

#### TORVEGADE OG TRAFIKALE SAMMENHÆNGE



## 1.6 Dispositionsforslag for cykelforbindelse mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området

Der skal skabes forbindelser på tværs af nye bydele i Valby, det centrale Valby og Folehaven, Valby Id-rætspark og Valbyparken i syd med den kommende badestrand. En ny cykel- og gangforbindelse vil kunne forbinde F.L Smidth-området med Grønttorvet og dermed skabe denne forbindelse. Der er indgået udbygningsaftaler med DSB og FB-Gruppen A/S (Nu "Ny Valby Udvikling") om etablering af cykelforbindelsen.

Der er gennemført en forundersøgelse, som viser to forslag til krydsning af jernbanesporene - en overføring og en underføring. Grundet beliggenheden i et højtrafikeret banelegeme (både Øresundstog og Ringstedbanen) og med anlægsarbejder i forurenede jord, er der behov for yderligere omfattende analyser i form af blandt andet geotekniske undersøgelser (jord og vand) og model-simuleringer i forbindelse med grundvandsænkning, som skal kvantificere og kvalificere de betydelige risici forbundet med projektet. Endvidere skal ønsker til mulige løsninger afklares og afdækkes i dialog med Banedanmark.

Medfinansiering fra DSB (1 mio. kr.) og FB-Gruppen A/S (10 mio. kr.) bortfalder ved udgangen af 2019, hvis ikke der er givet (planlægnings-) bevilning til en forbindelse. Dette forslag vedrører midler til udarbejdelse af en udvidet foranalyse.

## MELLEM GRØNTTORVET OG F.L. SCHMIDT



## 1.7 Analyse af fremtidens infrastruktur som følge af nye mobilitetsformer

De sidste par års udbredelse af nye mobilitetsformer såsom speed-pedelecs, elektriske løbehjul, skateboards og monowheels mv., såkaldt 'mikromobilitet', på cykelstierne, stiller nye krav til afviklingen af cykeltrafikken. De nye typer køretøjer skaber større spredning i rejsehastighed og kan udgøre såvel positive potentialer for overflytning af ture fra fx bil, såvel som risici ifm. reduceret tryghed, sikkerhed og fremkommelighed for eksisterende cyklistere.

Desuden kan udbredelse af mindre udlejningskøretøjer uden fast stamplads ligeledes medføre både potentialer for overflytning af nye ture, såvel som kapacitetsudfordringer ifm. u hensigtsmæssig opstilling i byrummet.

Dog vides der endnu ganske lidt om omfanget af disse potentialer og risici, idet der kun er ganske få erfaringer fra lignende byer med høje mængder af cykeltrafik og højt privat cyklejerskab.

Den stigende cykeltrafik medfører i sig selv trængsel på en række af de mest befærdede korridorer i myldretiden, og med introduktionen af nye mobilitetsformer vil dette kun afholde mere uerfarne cyklister fra at vælge cyklen. Udvidelse af cykelstier og optimerede krydsdesign og signalprogrammer kan bidrage til at løse disse udfordringer, men der er også behov for at udvikle nye løsninger som kan forbedre forholdene ved en fortsat mere uensartet trafik på cykelstien.

Derfor foreslås det at igangsætte en analyse, som skal kortlægge de fremtidige behov for nye infrastrukturløsninger som følge af udbredelsen af nye mobilitetsformer. Analysen vil bl.a. beskrive:

- Best case / worst case scenarier for udbredelse af mikromobilitet, herunder konsekvenser for bl.a. overflytning af ture fra bil / cykel samt privatejet cykel / udlejningskøretøj; pladsoptimering i byrummet; trafikikkerhed, tryghed og fremkommelighed på cykelstierne; sundhed ifm. fysisk aktivitet;
- Ideoplæg til nye infrastrukturløsninger med henblik på at imødekomme yderligere stigninger i trafikken på cykelstinet samt større variationer i rejsehastighed, eksempelvis overhalingbaner, sekundært 'roligt' cykelnet parallelt med cykelstinet, variable vejfunktioner hen over døgnet, mv.

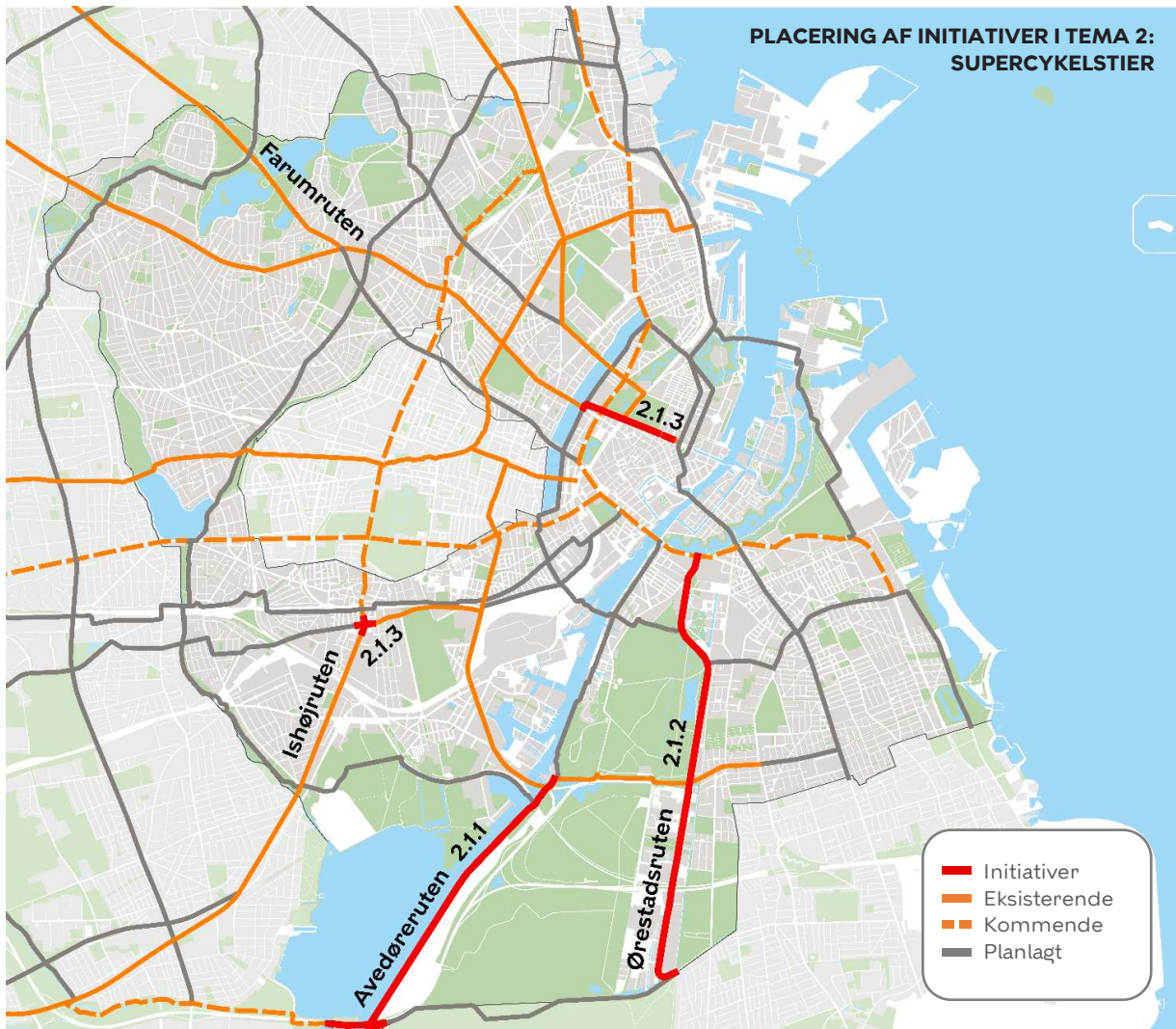
## Tema 2: Supercykelstier

Det regionale net af Supercykelstier skabes i samarbejde med 26 kommuner og Region Hovedstaden. Der er i dag seks Supercykelstier i København, og yderligere tre ruter forventes at blive indviet i 2019-2020. Supercykelstier styrker pendling på tværs af kommunegrænser, særligt de længere ture. Overflytning af ture ind og ud af byen fra bil til cykel er særligt relevant, idet bilen pt. står for ca. syv gange flere ture end cyklen.

Nylige evalueringer af de seneste fem indviede Supercykelstier viser, at cykeltrafikken er steget med 23 %, og at 14 % af de nye cyklister er tidligere bilister.

Længden af cykelturene på Supercykelstierne er i gennemsnit 11 km., og flere af brugerne nævner muligheden for at kombinere transport og motion i en travl hverdag som motivation til at pendle længere på cykel.

Et fuldt udbygget Supercykelstinet på 746 km i 2045 vil være blandt de mest rentable infrastrukturprojekter i Danmark med et samfundsøkonomisk afkast på 11 pct., svarende til 5,7 mia. kr. Det forventes at give 6 mio. ekstra cykelture og 1 mio. færre bilture årligt, samt 40.000 færre sygedage og 1.500 færre ton CO<sub>2</sub> pr år i regionen.



INITIATIV	ANSLÅET PRIS	FORVENTET STATSLIGT TILSKUD
2.1. Egenfinansiering af Avedørruten, Ørestadsruten og opgradering af øvrige eksisterende ruter	15,9 mio. kr.	5,2 mio. kr.

### **2.1.1 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 Ishøjruen forløber. 4,6 km af ruten forløber i København og forbinder vigtige erhvervs- og boligområder både i Hvidovre og København.

Projektet indebærer forbedrede cykelforhold blandt andet ved motorvejsbroen samt etablering af ny belysning 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.

Vejdirektoratets "Pulje til fremme af cyklisme" har givet tilsagn om at finansiere 2,8 mio. kr., under forudsætning af at Københavns Kommune afsætter egenfinansiering på ca. 5,4 mio. kr. i 2019.

### **2.1.2 Egenfinansiering af etablering af Ørestadsruten**

Ørestadsruten betjener et af Københavns største byudviklingsområde med mange tusinde arbejdspladser og boliger. Allerede nu bor der mange i Ørestad og antallet stiger til godt 30.000 i løbet af de kommende år.

Projektet indeholder fysiske tiltag til mindre opgraderinger af eksisterende forhold på Ørestad Boulevard til bedrer standard samt en række andre understøttende aktiviteter over for virksomheder og borgere i området.

Ørestadsruten har fordel af at ligge langs et byudviklingsområde i kraftig vækst, hvor både ansatte og indbyggere må forudsættes at være mere påvirkelige overfor vaneændringer i kraft af nyt arbejde og ny bolig, ligesom der er gode muligheder for at indgå i et tæt samarbejde med boligforeninger, grundejere og virksomheder angående mobilitetsindsatser.

Vejdirektoratets "Pulje til fremme af cyklisme" har givet tilsagn om at finansiere 2,4 mio. kr., under forudsætning af at Københavns Kommune afsætter 4 mio. kr. i egenfinansiering i 2019.

### **2.1.3 Opgradering af udvalgte steder på øvrige eksisterende ruter**

På de nuværende Supercykelstier er det ikke alt der lever op til konceptet for Supercykelstier, idet enkelte steder på ruterne fortsat opleves utrygge eller svært fremkommelige.

På Ishøjruen foreslås det at forbedre krydset mellem Vigerslev Alle og Toftegårds Alle med henblik på at øge trygheden for brugerne af Ishøjruen og andre cyklistier i krydset. På Gl. Køge Landevej er der nogle krydsninger af sideveje som det også foreslås at gøre mere trygge og sikre. Der sker også andre mindre forbedringer ligesom der også opsættes et cykelbarometer på strækningen.

Farumruten er indviet, og siden er der løbende sket forbedringer, ligesom der er bevilget midler til forbedringer langs Hillerødmotorvejen (projektet er pt. sat i bero pga. anlægsloftet).

I Gothersgade er cykelstien udvidet i den ene side af vejen mellem Kronprinsessegade og Søtorvet, og i regi af dette projekt udarbejdes et dispositionsforlag for udvidelse i den side der udestår.

Med initiativet foreslås desuden at anlægge ny cykelbane mellem Borgergade og Adelgade, hvor der tidligere var at busstop, og dermed er der cykelsti eller cykelbane på hele Gothersgade. Åbningen af Inderhavnsbroen har medvirket en stigning af cykeltrafikken på dette stræk. Dette kan bl.a. ses ved at rejsehastigheden er faldet i takt med øget trængsel på cykelstien, hvilket skærper behovet for øget kapacitet på strækningen.

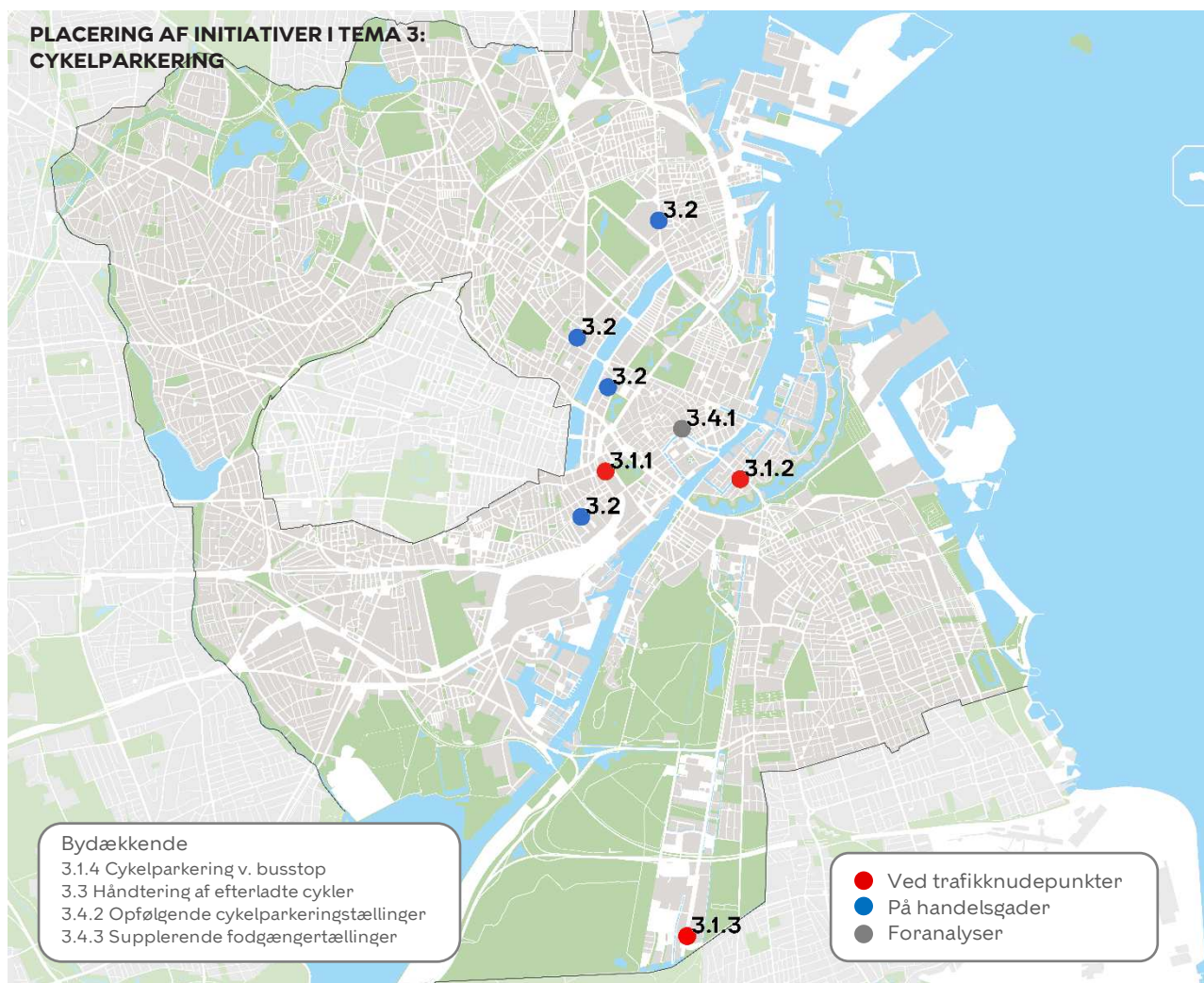
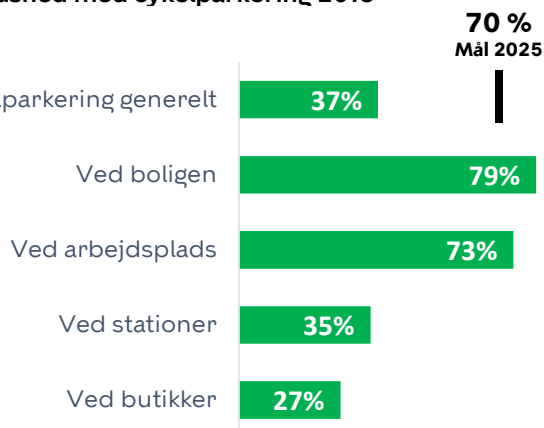
## Tema 3: Cykelparkering

Der er behov for at imødekomme det stigende antal cykler i byen og øge københavnernes tilfredshed med mulighederne for cykelparkering ved at anlægge flere cykelparkeringspladser.

Kun 37 % af de cyklende københavnere er pt. tilfredse med muligheden for cykelparkering i byen. Målet i Fællesskab København er 70 % tilfredse i 2025. Tilfredsheden er særligt lav ifm. cykelparkering ved stationer og ved butikker.

Der er i 2017 talt 100.000 cykler parkeret udenfor stativ på offentligt tilgængeligt areal, og det samlede antal cykler i byen forventes at stige med 100.000 frem mod 2025.

### Tilfredshed med cykelparkering 2018



INITIATIV 2019	ANSLÅET PRIS	FORVENTET TILSKUD
3.1. Cykelparkering ved trafikknudepunkter	3,5 mio. kr.	1,25 mio. kr.
3.2. Cykelparkering i handlegader	10,0 mio. kr.	
3.3. Håndtering af efterladte cykler	2,44 mio. kr.	
3.4. Analyse af cykelparkering ved Højbro Plads og tællinger	4,0 mio. kr.	Dialog om ekstern finansiering af efterfølgende anlæg

### 3.1 Cykelparkering ved trafikknudepunkter

Anlæggelsen af cykelparkering ved trafikknudepunkter er af betydning for udbygningen af den samlede kapacitet for cykelparkering i København. Samtidig forbedrer det grundlaget for flere kombinationsrejser. Derfor foreslås følgende tiltag:

#### 3.1.1. Københavns Hovedbanegård

Hovedbanegården har i dag ca. 2.000 parkeringspladser. Ifølge Prioriteringsplan for cykelparkering er der et behov for 7.500 parkeringspladser i 2025.

Det anbefales derfor, at der sammen med DSB igangsættes en undersøgelse af finansieringsmuligheder for at øge cykelparkeringskapaciteten på Københavns Hovedbanegård ved Tietgensbroen med en kapacitet på 2.000 nye cykelparkeringspladser. Denne løsning vurderes at være mest attraktiv for brugerne, da cykelparkeringen vil give direkte adgang til togperronerne.

Københavns Kommunes og DSB's muligheder for egenfinansiering af løsningen, der estimeres til ca. 100-200 mio. kr., antages at forudsætte ekstern finansiering fra tredjepart. Derfor foreslås det at igangsætte en analyse, der skal afdække mulighederne for at tiltrække ekstern finansiering. Initiativet bygger videre på tidligere dispositionsforslag fra 2011.

Resultaterne af analysearbejdet forventes at kunne anvendes på andre cykelparkeringsprojekter ved Hovedbanegården og ved øvrige stationer i Københavns Kommune.

#### 3.1.2. Forbedret cykelparkering ved Christianshavn Station (indledende fase)

I samarbejde med Metroselskabet vil Københavns Kommune udarbejde en plan for en forbedring af cykelparkeringen på Christianshavn Station, der i fremtiden vil være Danmarks 10. I samarbejde med Metroselskabet vil Københavns Kommune udarbejde en plan for en forbedring af cykelparkeringen på Christianshavn Station, der i fremtiden vil være Danmarks 10. største station.

Planen skal medvirke til at sikre forbedret adgangsforhold til og opgradering af cykelkælderens ved Dronningensgade. Samtidig igangsættes der en informationsindsats, der skal gøre opmærksom på de eksisterende cykelparkeringsmuligheder ved cykelkælderens.

Den indledende fase skal grundlag for en mere omfattende omdannelse af Christianshavns Torv, hvor der skal skabes bedre forhold til cykelparkering over og under jorden, suppleret med en ny elevator og ombygning af indgangen til cykelkælderens fra Dronningensgade.

Den fremtidige plan for forbedring af cykelparkering ved Christianshavn Station, vil samtidig kunne danne grundlag for forbedring af cykelparkering ved andre metrostationer i København

#### 3.1.3. Forbedret cykelparkering ved Vestamager Station

Vestamager Station er karakteriseret af at være en højbanestation i et byudviklingsområde. Antallet af parkerede cykler er i stærk vækst som følge af de mange nye beboere og arbejdspladser omkring stationen.

Metroselskabet og Københavns Kommune har i 2018 gennemført et pilotforsøg, hvor der er opsat toetagers cykelstativer ved stationen. Herved er den eksisterende parkeringskapacitet udvidet med ca. 100 flere cykelparkeringspladser. Stativerne blev opsat sidst i august 2018. Initiativet er løbende blevet evalueret, og det konstateres, at cykelstativerne ikke tilstrækkeligt reducerer den andel af cykler, som parkeres uden for cykelstativerne.

Der er derfor på Vestamager Station fortsat behov for at udvide kapaciteten og se på løsninger, hvor passagerne lettere kan skifte mellem cykel og metro. Dette vil kunne ske ved at etablere yderligere cykelparkering på græsarealet bag stationen modsat Ørestad Boulevard. Desuden skal der afprøves nye cykelparkeringskoncepter, der optimerer arealforbruget til parkering og parkering til eksempelvis ladcykler.

#### 3.1.4. Cykelparkering ved busstoppesteder

I samarbejde med Movia forbedres faciliteter for cykelparkering ved op til 10 centrale busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune. Initiativet indebærer etablering af 100-200 nye cykelparkeringspladser og opsætning af realtidsinformationssystemer målrettet cyklister. Udbygningen vil skabe en bedre sammenkobling af den regionale cykelinfrastruktur/Supercykelstierne og S-busnettet.

Eftersom busstoppesteder ligger indenfor kommunens ansvarsområde, har Movia ikke mulighed for at medfinansiere anlægsmæssige forbedringer.

I stedet vil Movia sammen med Københavns Kommune bidrage med en analyse af hvilke specifikke busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune, der kan drage størst nytte af bedre cykelparkeringsfaciliteter og reeltidsinformationssystemer, herunder placering i området, løsningstype samt fremtidigt omfang for kombinationsrejser mellem cykel og bus.

Konkrete eksempler på potentielle busstoppesteder er Vibenshus Runddel og Husum Torv, hvor S-busstoppestederne krydses af Supercykelstier.

### 3.2. Cykelparkering i handelsgader

Kun 27 % af cyklende københavnere er tilfredse med cykelparkeringsmulighederne ved butikker i København. I gader med udbredt handelsliv er manglende cykelparkering en udfordring for kunder, såvel som for gående, cyklende og butiksindehaverne. Derfor foreslås det at forbedre cykelparkeringen i en række af disse gader ved opsætning af cykelparkering på fortove, og ved at nedlægge bilparkering til fordel for cykelparkering på vejarealet.

En nylig analyse fra Frederiksberg Kommune påpeger, at cyklister udgør 38 % af de handlende på kommunens handelsstrøg, fodgængere udgør 36%, mens besøgende i bil udgør 15 %. Holdes det gennemsnitlige forbrug per bilist vs. cyklist op imod pladsbehovet for en parkeret bil, vil konvertering af én bilparkeringsplads til seks cykelparkeringspladser i princippet kunne generere 3,5 gange øget omsætning. En analyse af københavnernes indkøbsvaner fra 2012 viser tilsvarende tal for cyklister og bilisters forbrug i københavnske butikker.

Der foreslås anlæg af mellem 800 - 1.200 cykelparkering på:

- Nørrebro (op til 400 pladser i gaderne omkring Sankt Hans Torv og Stefansgade, samt i Blågårdsgade, Ravnsborggade og Ryesgade)
- Vesterbro (op til 400 pladser ved Sønder Boulevard og i Kødbyen)
- Indre By (op til 250 pladser i Nansensgade og omkringliggende gader)
- Østerbro (op til 150 pladser på Østerbrogade og omkringliggende gader)

Det præcise antal cykelparkeringspladser i de enkelte bydele fastlægges endeligt under projekteringen. Opsætningen af mellem 800 - 1.200 nye cykelparkeringspladser forudsætter konvertering af op til 100-150 bilparkeringspladser, da der er begrænset ledige arealer til ny cykelparkering. Det præcise antal nedlæggelser fastlægges endeligt under projekteringen og kræver politiets samtykke.

Forslag om opsætning af yderligere cykelparkering i middelalderbyen, hvor behovet er mest markant, afventer pt. politiske beslutninger om analyser af trafikal fredeliggørelse af middelalderbyen samt retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer.

### 3.3. Håndtering af efterladte cykler

Der står i dag cirka 32.000 efterladte cykler i København og hvert år efterlades yderligere ca. 10.000 cykler. De efterladte cykler mindsker fremkommeligheden i byen, blandt andet ved at spærre for cykelparkeringspladser.

Forvaltningen indsamler i dag cirka 15.000 efterladte cykler om året. Indsatsen er i dag effektiviseret, så der bliver indsamlet 90 % flere cykler om året i forhold til gennemsnittet i perioden 2011-2015. Det skyldes implementeringen af en lærende algoritme i det digitale cykelregistreringssystem, som guider medarbejderne hen til de steder i København, hvor der historisk set er flest efterladte cykler.

Med den nuværende driftsindsats vil der dog stadig stå 8.500 efterladte cykler i byen i 2025. Samtidig køres samtlige indsamlede cykler til Københavns Kommunes og Københavns Politis lager på Amager, hvilket medfører meget transporttid. Det foreslås derfor at igangsætte følgende tiltag med henblik på at intensivere og effektivisere indsatsen:

- Intensivering af indsamlingen af efterladte cykler i form af to ekstra årsværk med henblik på indsamling af i alt 5.000 ekstra efterladte cykler.
- Effektivisering af den eksisterende indsats med yderligere 15 % frem mod 2025. Dels vil der blive etableret decentrale opbevaringssteder, som vil medføre, at cyklerne transporteres over kortere afstande. Derudover vil yderligere effektiviseringstiltag i indsamlingen blive udviklet og implementeret, eksempelvis differentierede tidspunkter for opmærkning, således at opmærkning af cykler sker, når færrest cykler er parkerede, for at undgå unødigt afmærkning af ikke efterladte cykler. Dette vil kræve et halvt årsværk til projektledelse.

Ved gennemførelse af disse tiltag vurderes det, at efterslæbet på indsamling af efterladte cykler vil være indhentet primo 2025 med det nuværende driftsniveau. Herefter vil forvaltningen udelukkende skulle indsamle de cykler, der årligt efterlades, indenfor den ordinære driftsramme.



### 3.4. Analyse af cykelparkering ved Højbro Plads og tællinger

Der er vigtigt, at Københavns Kommunes investeringer i cykelparkering foregår på et så validt og oplyst grundlag som muligt. Derfor skal der gennemføres analyser og tællinger af vilkår, muligheder og behov ifm. den fortsatte udbygning af cykelparkering.

#### 3.4.1. Foranalyse af cykelparkering og byrum ved Højbro Plads

Der er et stort cykelparkeringsbehov i middelalderbyen, og det er generelt 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 med trafikdæmpning i middelalderbyen. Den vil bl.a. bestå af en analyse af muligheder for at etablere et underjordisk cykelanlæg med plads til 300-700 cykler og de byrumsmæssige konsekvenser herved, samt mulighed for skybrudsledning, som kan finansieres af HOFOR. Desuden vil den indeholde idéskitser til fremtidig udformning af byrummet og økonomisk vurdering, bl.a. på baggrund af inddragelse af relevante lokale aktører i området.

#### 3.4.2. Opfølgende tællinger af kapacitet og behov for cykelparkering 2020-2021

Forvaltningens viden om behovet for cykelparkering baserer sig primært på en bydækkende optælling foretaget i 2017 forud for Prioriteringsplan for cykelparkering 2018 - 2025.

Eftersom cykelparkering antages at variere over døgnet og på tværs af ugedage og årstider, vil det være hensigtsmæssigt at foretage opfølgende tællinger på samme måde som forvaltningens løbende kortlægning af bilparkering. Dette vil styrke forvaltningens datagrundlag for cykelparkering og bidrage til en mere målrettet og effektiv planlægning og administration fremover.

Tællingerne vil fokusere på steder med høj koncentration af cykler og vil blive udført to gange på et døgn med henblik på at kortlægge beboeres, medarbejders og besøgendes parkering. Denne tælling vil gennemføres i 2020 og igen i 2021. Derudover udvælges 25-40 typiske steder som stikprøver til kortlægning af kundeparkering og parkering ifm. kultursteder og feststeder, der ligesom områder med lavt cykelparkeringsbehov kun vil blive talt i 2020.

#### 3.4.3. Supplerende fodgængertællinger

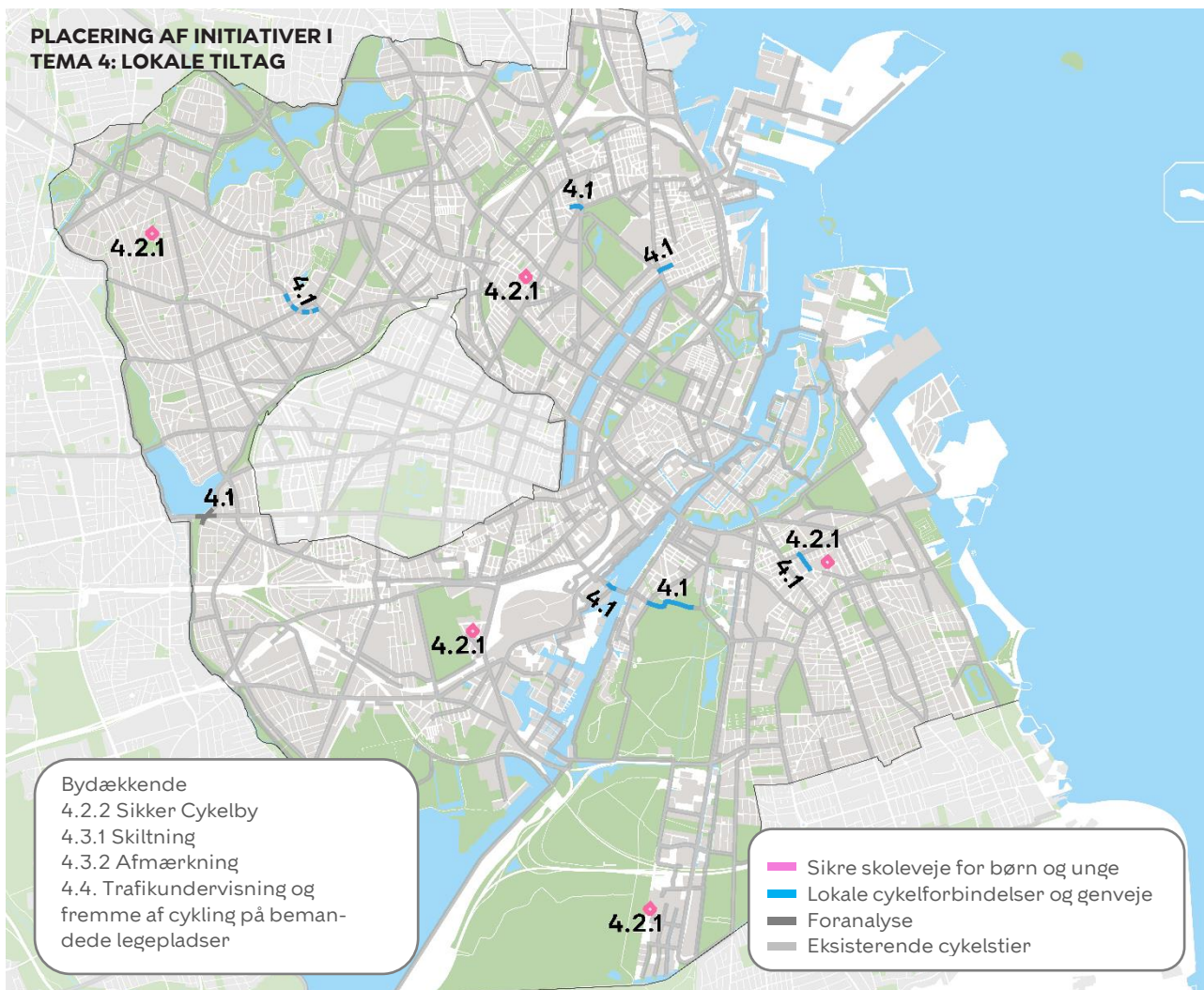
Cykelparkering er tæt knyttet til fodgængertrafik, idet cyklende bliver gående, så snart de parkerer deres cykel. Desuden er utilfredsstillende cykelparkering til mindst lige så stor gene for fodgængere, som for cyklister.

Pt. foretages der ikke faste tællinger af fodgængertrafik, hvilket gør det svært at koble data for parkerede cykler til omfanget af fodgængertrafikken og dermed skærpe det faglige grundlag for prioritering af indsatser. Derfor foreslås det at supplere cykelparkeringstællingerne med systematiske fodgængertællinger på 40 faste tællesteder i byen.

## Tema 4: Lokale omkostningseffektive tiltag

Lokale tiltag, hvor eksisterende cykelinfrastruktur og -faciliteter udbygges og optimeres med relativt beskedne midler, vurderes at give god effekt per investeret krone. Gennem forbedring af sikkerheden for cyklister ved skoler og i kryds, en indsats for at reducere "missing links" og udbedringer af fysiske forhindringer forøges den samlede fremkommelighed for cyklister og tilgængeligheden på tværs af den eksisterende cykelinfrastruktur.

Med inspiration fra dialog med de københavnske lokaludvalg er en række mindre tiltag udvalgt. Tiltagene understøtter målsætningerne for cykelindsatsen i Københavns Kommune, men understøtter også en bredere lokal forankring af initiativerne. Det viser sig blandt andet i forhold til udbredte ønsker om flere sikre skoleveje, bedre lokale stiforbindelser, krydsforbedringer og bedre skiltning til eksisterende cykelinfrastruktur.



INITIATIV 2019	ANSLÅET ANLÆGSBUDGET
4.1. Lokale cykelforbindelser og genveje	14 mio. kr.
4.2. Sikre skoleveje og Sikker Cykelby	10,5 mio. kr.
4.3. Skiltning og afmærkning	4,5 mio. kr.
4.4. Trafikundervisning og fremme af cykling på bemandede legepladser	4,7 mio. kr.

#### 4.1. Lokale cykelforbindelser og genveje

En udbygning af cykelinfrastrukturen i København består også af anlæggelse af mindre lokale cykelforbindelser og genveje. Ligeledes kan mindre udbedringer af opkørsler, bomme og justering af lyssignaler bidrage til mere hensigtsmæssig afvikling af cykeltrafikken.

Fælles for tiltagene er, at omkostningerne er lavere end ved traditionelle, større cykelprojekter, og at de løser lokale udfordringer. Initiativerne omfatter:

- Ålandsgade (Amager Øst) - Cykling mod ensretningen
- Belysning mellem Cykelslangen og Bryggebroen (Vesterbro) og Universitetsruten (Amager Vest)
- Rosenvængets Allé (Østerbro) - Cykling mod ensretningen
- Annebergvej og Primulavej (Vanløse) - cykelstier v. busstop
- Kryds v. Peter Bangs Vej og Roskildevej (Valby) - foranalyse
- Cykelforbindelse mellem Vibenshus Runddel og Aldersrogade (Østerbro)
- Signaloptimering af udvalgte kryds og strækninger, på baggrund af allerede udviklet signalprogram MobiMaestro
- Justering af bomme og opkørselsramper med henblik på bedre passage for bl.a. ladcykler

#### 4.2 Sikre skoleveje og Sikker Cykelby

En væsentlig forudsætning for at vælge cyklen for sig selv og i særlig grad for sine børn er viden om sikkerhed og følelsen af tryghed på cykelstien.

På baggrund af dialogen med de københavnske lokaludvalg er der udpeget en række specifikke initiativer, der skal fremme sikkerhed og tryghed for cyklister.

##### 4.2.1 Sikre skoleveje for børn og unge

Der skal skabes flere sikre trafikforhold for børn og unge i København. Særligt sikre skoleveje efterspørges lokalt i København, både med henblik på at gøre færdslen til skole mere sikker, men også for at flere børn vælger at cykle og gå til skole, hvilket i dag gælder to ud af tre børn i København.

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 i forbindelse med deres valg af transportmiddel som voksne. De følgende initiativer er udvalgt for at sikre trygge og trafiksikre forhold for børn og unge til og fra skole og fritidsaktiviteter, samt for deres forældre og øvrige lokale trafikanter.

- *Bavnehøj Skole (Kgs. Enghave og Vesterbro)*  
Trafiksanering omkring Bavnehøj Allé og Tranehavevej for at skabe mere sikker skolevej også for kommende elever fra Carlsberg, Cykelsti på Tranehavevej og sikker krydsning hvor Tranehavevej og Bavnehøj Allé mødes med cykelstien langs Vester Kirkegård
- *Kalvebod Fælled Skole (Amager Vest)*  
Bedre skolevej for elever, der kommer fra Ørestad City, bl.a. ved forbedret lyskryds på Hannemanns Alle
- *Rådmandsgade skole (Nørrebro)*  
Forbedring af cykelforhold for elever til Rådmandsgade Skole
- *Skolen på Amagerbro (Amager Øst)*  
Forbedring af krydsning ved Holmbladsgade/Lybækgade og hastighedsnedsættelse på Holmbladsgade med henblik på mere trygge og sikre forhold for skolens elever
- *Tryghedskortlægning*  
Bydækkende tryghedskortlægning af cykel- og gangforhold for børn ifm. skole og fritidsaktiviteter. Kobles med data om trafikulykker, eksisterende infrastruktur, skoletransportvaner, social lighed samt fremtidige skoledistrikter

##### 4.2.2 Fortsættelse af Sikker Cykelby

Adfærdsindsatsen Sikker Cykelby, som blev udviklet i 2015 og 2016, består af gode råd om hensynsfuld cykeladfærd via informationsstandere langs travle cykelkorridorer, målrettet information om vigepligtsforhold for cyklister og buspassagerer samt indlæg på sociale medier. Indsatsen blev i sin tid set af 80 % af københavnere og skabte opmærksomhed på egen adfærd hos to ud af fem.

Desuden er en folder om cykelregler for turister på forskellige sprog fra 2016-2018 blevet distribueret til bl.a. hoteller og turistinformation i samarbejde med lokaludvalgene for Indre By & Christianshavn, Vesterbro og Nørrebro. Midlerne vil udelukkende gå til produktion og distribution af eksisterende materialer, idet konceptet allerede er udviklet ifm. tidligere bevillinger.

### 4.3. Skiltning og afmærkning

Skiltning og afmærkning af den københavnske cykelinfrastruktur vil medvirke til at øge brugen af den eksisterende infrastruktur og skabe større sikkerhed og tryghed i potentielle konfliktzoner.

#### 4.3.1 Skiltning og information om eksisterende cykelinfrastruktur

20 % af cyklende københavnere angav i 2018, at de ikke kender de Grønne Cykelruter. Blandt dem, som kender til ruterne, mener 28 %, at der er for få Grønne Cykelruter.

Der er for tiden 63 km Grønne Cykelruter, som er et særligt attraktivt tilbud ifm. oplevelser og fritid. Da ca. 30 % af alle bilture har fritid som formål, er der her et potentiale for overflytning af ture fra bil til cykel.

Kun nogle af de Grønne Cykelruter er skiltede. Det gør det svært at finde dem. Det foreslås derfor at udbrede skiltning og information om ruterne i form af følgende:

- Opsætning af skilte på 30 km af de Grønne Cykelruter. På Vigerslevruten mangler skiltning ved Valbyparken. Kalvebodruten bør skiltes på hele sit forløb og Utterslevruten mangler skiltning i Brønshøj-Husum.
- Informationsindsats om øget brug af Grønne Cykelruter i samarbejde med lokale organisationer samt turist- og fritidsforeninger.

#### 4.3.2 Afmærkning af vigepligt i kryds, blå cykelfelter mv.

For at tydeliggøre cyklisters placering i trængselsramte kryds og på strækninger med risiko for uheld, foreslås det at opgradere afmærkning for cyklister. Da prisen er lav, og der forventes øget fremkommelighed, sikkerhed og tryghed for både cyklister og øvrige trafikanter, er der tale om en særligt omkostningseffektiv indsats. Konkret foreslås følgende:

- *Afmærkning af vigepligt*

Tydelig afmærkning af bilisters vigepligt i ikke-signalregulerede kryds kan bidrage til at nedbringe trafikuheld med cyklister. Allerede i 2017-2018 er vigepligten blevet opmærket i 150 kryds. Det foreslås at fortsætte indsatsen i de resterende kryds.

- *Blå cykelfelter*

Blå cykelfelter bidrager til at skærpe bilisters opmærksomhed på cyklister i uheldsbelastede kryds. De kan desuden tjene til, at cykeltrafikken afvikles mere hensigtsmæssigt, fx på steder hvor der er mange venstresvingende cyklister. På baggrund af en bydækkende screening foreslås at opgradere afmærkningen i signalregulerede kryds, der i dag ikke har blå cykelfelter.

- *Justeret afmærkning i belastede kryds*

I Cykelstiprioriteringsplanen er udpeget 20 kryds, som borgerne har påpeget som problematiske pga. trængsel. I nogle af disse foreslås afmærkning af ventezoner og cykelfelter, som kan bidrage til at tydeliggøre cyklisternes placering.

#### 4.4. Trafikundervisning og fremme af cykling på bemandede legepladser

Teknik og Miljøforvaltningen oplever i dag stor efterspørgsel efter cykelundervisningen på forvaltningens Trafiklegeplads i Fælledparken. Forvaltningen har med de nuværende rammer ikke mulighed for at imødekomme alle brugernes ønsker om cykelundervisning.

Samtidig viser tal fra forvaltningens projekt 'Flere indvandrere på cykel' fra 2012 at 47,5% af københavnere med baggrund i lande uden en stærk cykelkultur aldrig cykler, heraf flest kvinder (56 %), bl.a. fordi de ikke kan eller er utrygge (59 %), om end mange gerne vil lære at cykle (60 %). De fleste mænd fra lande uden en stærk cykelkultur kan cykle (84 %), men gør det ikke (39 % cykler aldrig). Samme undersøgelse viser, at min. 4.000 borgere i København er potentielle brugere af et tilbud om cykeltræning.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor oprettelse af et pilotprojekt med cykelundervisning for børn på otte bemandede legepladser, hvoraf fire er placeret i udsatte byområder. Tre af disse legepladser vil samtidig tilbyde cykelundervisning for voksne.

København har i dag 27 bemandede legepladser, der blandt andet 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.

Den eksisterende trafiklegeplads i Fælledparken har allerede i dag positive erfaringer med at tilbyde målrettet trafikundervisning, samt oplæring i vedligeholdelse og reparation af cykler i tæt samarbejde med lokalområdet, herunder skoler, institutioner, foreninger for internationale borgere med videre.

Forvaltningen foreslår at gennemføre et pilotprojekt med det formål at udvikle og afprøve et målrettet koncept for trafik- og cykelundervisning med to indsatser:

- Trafikundervisning for børn på otte bemandede legepladser. Her vil eksisterende pædagogisk personale på legepladserne kunne indgå i et systematisk samarbejde med lokale skoler, institutioner og foreninger om at træne børn og unge i cykelfærdigheder. Det forventes blandt andet, at Rådet for Sikker Trafiks *Den Lille Cyklistprøve* kan indtænkes, hvilket vil kunne supplere skolernes muligheder for at gennemføre prøven, ligesom trafikundervisningen for børn kan sam-tænkes med Børne- og Ungdomsforvaltningens Udeskole-program.
- I pilotforsøget udpeges tre bemandede legepladser i eller ved udsatte byområder som ligeledes vil tilbyde trafikundervisningsforløb for voksne. Undervisningsforløbet for voksne, der ikke er vant til at cykle, er blandt andet baseret på Københavns Kommunes vidensindsamling i regi af det tidligere nævnte projekt *Flere indvandrere på cykel*. Undervisning vil indledningsvis foregå på de bemandede legepladser men fortsættes i trafikken, således at deltagerne ved forløbets afslutning føler sig klar til at begå sig i trafikken.

Pilotprojektet forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen hvor planlægningen af undervisningsforløb og rekrutteringen af voksne deltagere foregår i tæt dialog med eksisterende boligsociale indsatser og aktører. Sideløbende hermed vil Teknik- og Miljøforvaltningen endvidere foretage en screening af muligheder for etablering af en større trafiklegeplads i stil med den eksisterende i Fælledparken, som oplever meget stor søgning, med henblik på at dette ønske kan indgå i forhandlingerne om Budget 2021.

Udover de ovennævnte initiativer startede forvaltningen i oktober 2018 et projekt, efter aftale med Københavns Politi, hvor indsamlede cykler blev doneret til almennyttige og velgørende formål. I projektet er syv cykler blevet doneret til de bemandede legepladser i Københavns Kommune. Projektet blev igangsat da forvaltningen skrotter mellem 70-90% af de 15.000 cykler der indsamles årligt.

## 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 københavnere 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
- Ingen alvorligt tilskadede cyklister i 2025
- 80% af cyklisterne oplever cykelstierne som godt vedligeholdte
- 80% af københavnere 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

### REDEGØRELSER OG REGNSKABER

#### CYKELREGNSKAB

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

#### CYKELREDEGØRELSE

- Udkommer hvert år i maj og giver status for det forgangne år ift. gennemførte initiativer, mål og nøgletal
- Indeholder forvaltningens bud på konkrete initiativer som kan indgå i de årlige budget-forhandlinger, herunder samtænkning med øvrige indsatser og redegørelser, såsom klimatilpasning, trafikikkerhed, 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