



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

14-08-2015

Bilag 1: Introduktion til Optimeringsplan KBH Cykelby 2025

Optimeringsplanen består af 6 rapporter, som udgør selve optimeringsplanen, med analyser, idéoplæg og borgerinputs for de seks korridorer. De seks rapporter er vedlagt som bilag 2 til indstillingen.

Hver rapport har et tilhørende teknisk baggrundsnotat samt opsamlingskatalog fra borgerdialogprocessen, som kan rekvireres i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Sagsnr.

2015-0189100

Dokumentnr.

2015-0189100-1

Sagsbehandler

Pia Preibisch Behrens

Fremtidens fremkommelighed

I en velfungerende by kan varer og personer komme igennem byen på en nem og hurtig måde. Et effektivt transportsystem gavner således både produktiviteten og indbyggernes livskvalitet. Selvom efterspørgslen på hurtigere og nemmere transport stiger, har vi som oftest ikke mere plads at gøre godt med i byrummet. For at sikre en positiv udvikling i København er det derfor afgørende, at kommunen fortsat udvikler transporttilbuddene, så der er bedst mulig fremkommelighed på den forhåndenværende plads.

I København er cykeltrafikken øget dels fordi flere har fravalgt bilen, og dels fordi byen er vokset. Siden 1990 er cykeltrafikken gennem indre by mere end fordoblet. I dag krydser 260.000 cykler centrum på en hverdag. Over hele København bliver der cyklet 1,34 mio. km. på en hverdag, svarende til 31 gange rundt om jorden. Også cyklens markedsandel for ture til arbejde og uddannelse er fortsat opadgående. I dag er det 45 % af disse ture til studie og arbejde, der foregår på cykel. Kigger man udelukkende på københavnernes egne ture til studie og arbejde i København ligger andelen på 63 %. Alene de sidste fire år er cykelandelen steget med en tredjedel.

Mobilitet og Byrum

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

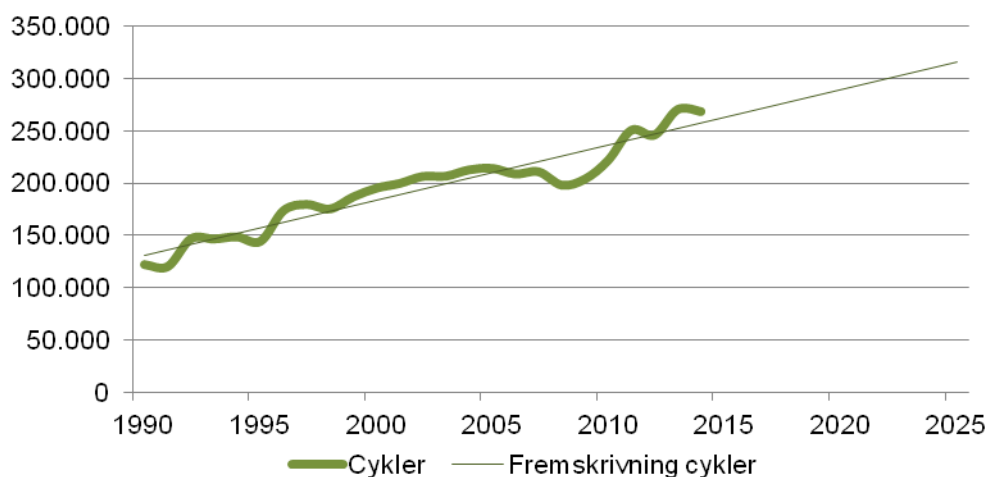
E-mail
ZJ3S@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Cykeltrafik i søsnittet*

Hverdagsdøgn 1990-2014

Fremskrevet til 2025



*Cykeltrafikken i søsnittet er det antal mennesker på cykel, der på en hverdag krydser centrum, enten via søerne eller Københavns Havn ind mod indre by. Trafikken over søsnittet er Københavns målestok for, hvordan udviklingen i cykeltrafikken ser ud i den travleste del af byen. Data baseres på Københavns Kommunes egne trafiktællinger rundt om i byen. På grafen ses en trendlinje for, hvordan udviklingen kan se ud, hvis den fortsætter som den har gjort de sidste 14 år.

Fremtidens cykeltrafik

Cykeltrafikkens opadgående kurve forventes at fortsætte. I 2025 er København vokset med 100.000 nye københavnere, og modelfremskrivninger forudsiger, at hvis udviklingen fortsætter som i dag vil der i 2025 foretages 140.000 flere cykelture om dagen. Det svarer til en stigning i cykeltrafikken på 27 %. Visse steder vil stigningerne være endnu større grundet byudvikling. I en meningsmåling foretaget blandt tilflyttere til Københavns Kommune i 2013 peger mere end 80 % af de adspurgte på, at gode cykelmuligheder er afgørende for deres valg af bolig. Muligheden for at køre i bil bliver kun prioriteret mellem 15 % og 41 % af de adspurgte tilflyttere.

”Optimeringsplan KBH Cykelby 2025” viser på indledende niveau, hvilke forbedringer, der er nødvendige, hvis cykelinfrastrukturen skal kunne rumme det stigende pres og samtidig gøre det attraktivt for ikke-cyklister at vælge cyklen til.

Når Københavns Kommune fortsat investerer i bedre cykelfremkommelighed gearer byen til de forventede stigninger i cykeltrafikken. Således kan byen imødekomme trængsel og undgå, at cyklisternes rejsetid øges og trygheden daler. Ved at sikre fremkommeligheden gives derfor også et bedre incitament for, at ikke-

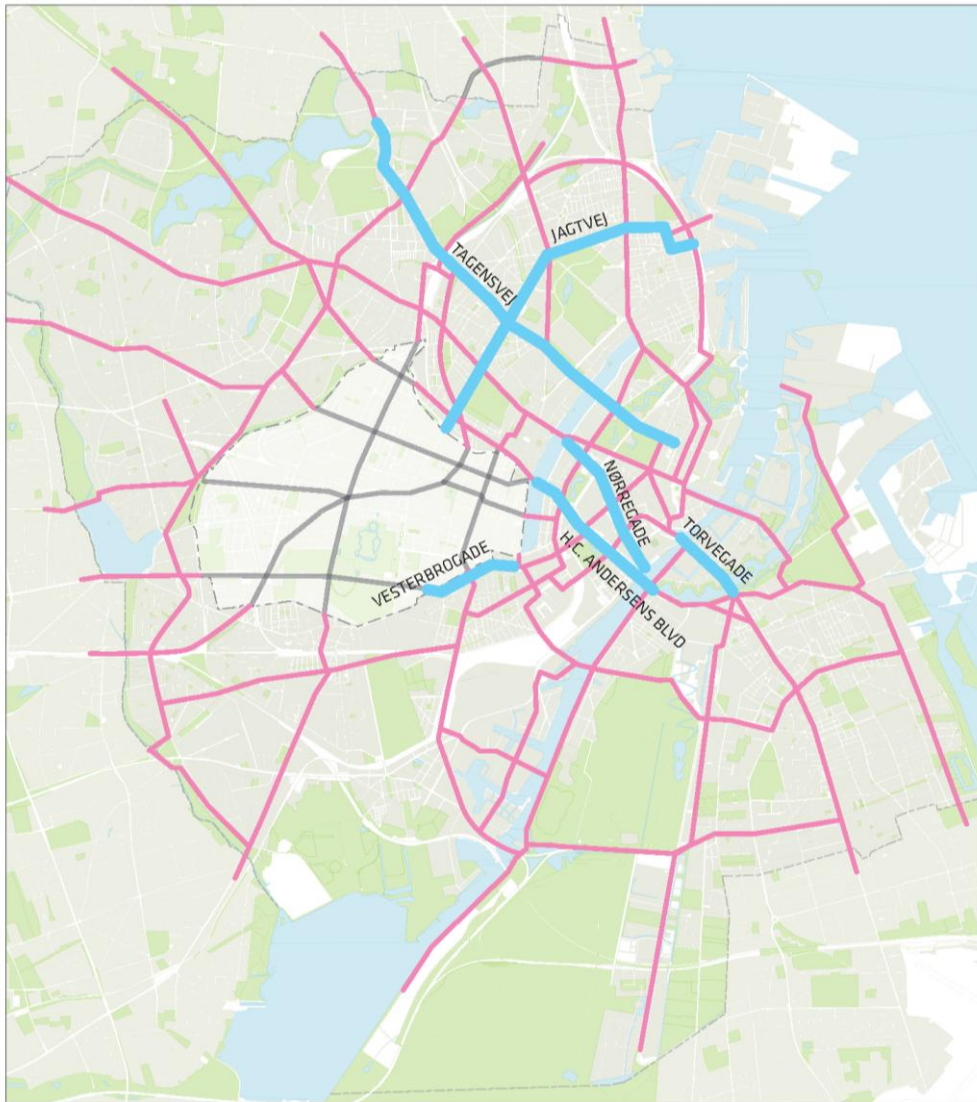
cyklister vælger cyklen til. Det er derfor nødvendigt at fremtidssikre transportsystemet, så det kan give plads til flest muligt på begrænset plads.

De seks korridorer

”Optimeringsplan KBH Cykelby 2025” forholder sig specifikt til udfordringen ved fremtidens stigende cykeltrafik på seks udvalgte og særligt travle strækninger – i planen kaldet korridorer. Korridorerne indgår i Københavns Kommunes Cykelstrategis såkaldte PLUSnet, der består af de cykelveje, der er mest trafikerede og er vigtigst for fremkommeligheden i København. Flere af korridorerne har desuden forbindelser til en række Grønne Cykelruter samt forløb med Supercykelstier. Derudover er de også udvalgt i dialog med Økonomiforvaltningen samt Movia for at sikre tæt koordinering med bustrafikken. Korridorerne er desuden sammensat ud fra de forskellige udfordringer, som de repræsenterer. Arbejdet med meget forskellige strækninger giver erfaringer med fremkommelighed i mange typer byrum, og Optimeringsplanen fungerer på den måde som et katalog over fremkommelighed i forskellige byrum.

Kendetegnende for flere af korridorerne er, at der er begrænset plads (heraf navnet ”korridor”) og at mange mennesker færdes i området både i forbindelse med lokale ærinder og ophold samt ture til/fra arbejde. De udvalgte korridorer har alle en trafikmængde på over 12.000 cykler på en hverdag, med størst andel på Knippelsbro og Torvegade med over 40.000 cykler på en hverdag. Der er dog også andre højt trafikerede cykelstrækninger som fx Nørrebrogade, Amagerbrogade og Nordre Frihavsgade, der ikke er fokus på i Optimeringsplanen. Det skyldes, at disse strækninger varetages af andre projekter, der allerede er helt eller delvist etablerede. Parallelt med Optimeringsplanen bliver behovet og mulighederne for etablering af lokale gå- og cykelstiforbindelser samt missing links på De Grønne Cykelruter også kortlagt.

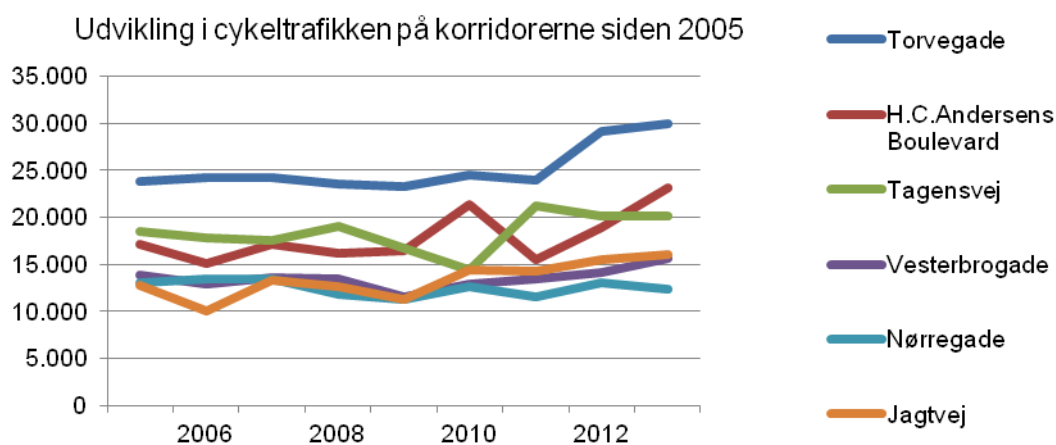
De seks udvalgte korridorer



KORRIDORER, DER ANALYSERES

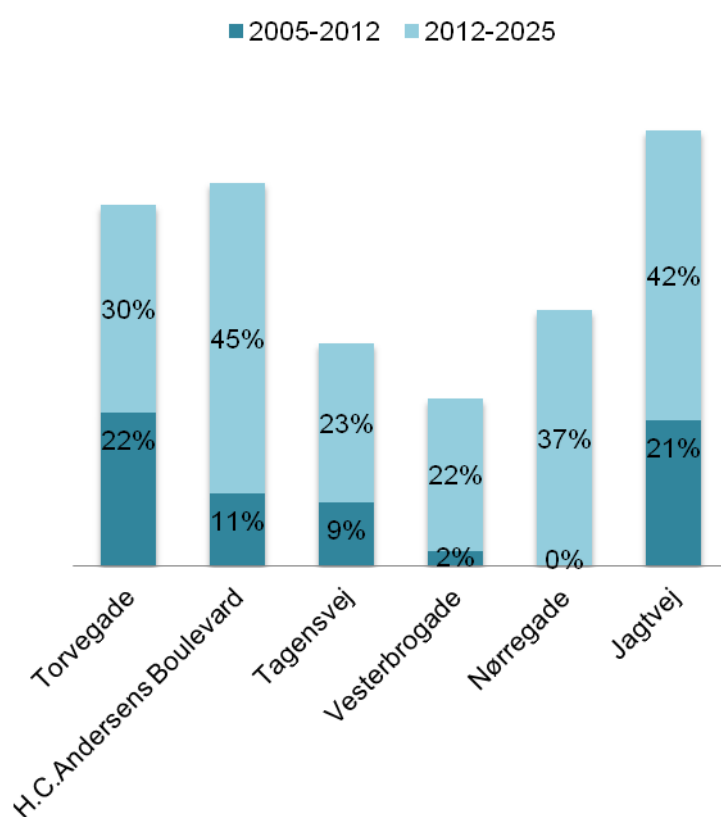
PLUSNETTET

På kortet ses de seks korridorer (blå), og deres placering på PLUSnettet (lyserød).



Af figuren ovenfor fremgår udviklingen på korridorerne siden 2005. Det ses tydeligt at specielt cykeltrafikken på Torvgade og H. C. Andersens boulevard er steget markant.

Forventede stigning i cykeltrafik på korridorerne*



*Grafen illustrerer stigningen i cykeltrafikken (mørkeblå) fra 2005 til 2012, og herefter vises modelfremskrivningerne for korridorerne. Cykeltrafikken stiger i forskellig grad på dele af korridorerne. Af grafen fremgår den maksimale stigning, der er forudset på dele af korridoren. Skellet går ved 2012, da det er basisåret for beregningerne.

Pladsen skal prioriteres

De udvalgte korridorer har hver sin egenart og forskellige udfordringer. Fælles for korridorne er dog, at det ikke altid er lige nemt at skabe bedre fremkommelighed på cykel uden at prioritere noget andet fra. Byen har også andre behov, og cykeltrafikken står ikke alene. Varer skal frem, fodgængere og handicappede skal have gode og trygge forhold, det skal være rart at opholde sig i byens rum, der skal være let adgang til butikker og erhverv, bustrafikken skal være effektiv og biltrafikken vil fortsat kræve plads. I Optimeringsplan KBH 2025 er der taget højde for disse forhold.

Langsigtet planlægning

Optimeringsplanen understøtter en sammenhængende og langsigtet planlægning på cykelområdet på linje med fx planlægningen for bus- og metronettet. Den indeholder indledende projektmodning inkl. prisskøn og effektvurdering af potentielle kommende projekter, hvor cykelforbedringen er tænkt ind i en større sammenhæng med byens øvrige funktioner.

Optimeringsplanen forventes at give:

- Et godt grundlag for kommende budgetnotater og dermed politisk beslutning, idet vurderinger af de konkrete løsninger samt skøn over anlægsøkonomi og effekt allerede foreligger.
- Hurtigere gennemførelse af anlægsprojekter, idet en række projekter allerede er modnet og derfor vil kunne igangsættes hurtigere.
- Bedre grundlag for at københavnere kan forholde sig til mulige kommende projekter.
- Et godt grundlag for koordinering med andre transportformer, ikke mindst bustrafikken, der står foran væsentlige omlægninger frem mod åbningen af metroens Cityring.

Metode

Idéoplæggene til de seks korridorer i Optimeringsplanen er blevet til på baggrund af to spor: Borgerdialog samt analyse og screening af korridorerne.

Dialog med borgere

Via interviews med brugere i gaderummet samt ”bike and talk” interviews, hvor cyklister interviewes undervejs på strækningen, har dialogprocessen afdækket hvor der er behov for at forbedre de trafikale forhold, særligt med fokus på cyklisterne. Dialogen er tilrettelagt med fokus på at skabe:

1. Viden om trafikanternes oplevelse af de eksisterende forhold: Hvordan fungerer cykeltrafikken i dag? Hvordan fungerer korridorerne generelt?

2. Viden om trafikanternes behov i forhold til kommende cykelforbedringsløsninger: Hvad kunne forbedre situationen for cyklister, fodgængere og for andre trafikanter?

Inputs fra borgere er brugt i de forskellige ideoplæg, som er præsenteret nærmere i rapporterne.

Screening og analyse

Hver korridor har sin unikke DNA og sine særlige udfordringer og muligheder, der kalder på forskellige løsninger. Fx har Nørregadekorridoren med dens tætte bymiljø, megen ophold og historiske vartegn helt andre udfordringer end fx Tagensvejkorridorens mere transportprægede egenart. Fælles for de indledende idéoplæg for korridorerne er, at der er fokus på hvilke konsekvenser forbedret cykelfremkommelighed har for andre transportformer og byrum, herunder også bilparkering. I idéoplæggene er der desuden givet forslag til etableringer af cykelparkering ved kollektive trafikknudepunkter samt ved intensive byområder med fx handelsområder og erhverv.