

FRA GOD TIL VERDENS BEDSTE

KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI
2011-2025



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

I  CPH
KOM FRIT FREM

OKTOBER 2011
UDKAST

UDGIVET 2011 AF
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik
www.kk.dk/cyklernesby

VISUALISERINGER OG GRAFISK DESIGN
Goodmorning Technology og TMF Grafisk Design

FOTO
Troels Heien, Chr. Alsing

SUPPLERENDE FOTO
Københavns Kommune
Københavns Bymuseum



KØBENHAVNERNE CYKLER

Og det har de altid gjort.
Samtalecyklning på Dr. Louises
Bro i 1930'erne.

FRA MÅL TIL VIRKELIGHED

KØBENHAVN SKAL VÆRE VERDENS
BEDSTE CYKELBY!

Målet er besluttet af en enig Borgerrepræsentation som et led i visionen om København som Miljømetropol. Gode forhold for cykling er desuden et vigtigt element i Københavns mål om et godt byliv og målet om at gøre København CO₂-neutral i 2025. Gode forhold for cykling er også en del af byens sundhedspolitik.

Cykling er med andre ord ikke et mål i sig selv, men derimod et politisk højt prioriteret middel til at skabe en god by at leve i. København er allerede en god cykelby. Hver eneste morgen vælger hundredetusinder af københavnere cyklen som den naturligste ting i verden. Det er et under for mange udlændinge og en kilde til stor interesse fra både forskere, journalister, politikere og byplanlæggere fra alle afkroge af verden.

København er ikke kommet sovende til sin nuværende status – det har krævet en stabil og omfattende indsats. I Danmark er cyklingen faldet generelt med 30 % siden 1990. Tallene i København er gået i den modsatte retning. Antallet af cyklede kilometer er steget med ca. 30 % siden 1998, og cyklens andel af rejser til uddannelse og job er i samme periode steget til over en tredjedel af alle rejser. Det gør cyklen til det mest populære transportmiddel, hvad angår ture til arbejde og uddannelse i København.

Formålet med denne publikation er ved hjælp af ord, tal og billeder at synliggøre, hvad der kræves, for at København kan nærme sig sine ambitiøse mål om, at væsentligt flere vælger cyklen, og om i det hele taget at blive en endnu bedre cykelby. Med andre ord: hvordan vi rykker cykelbyen København til et nyt niveau - fra god til verdens bedste.

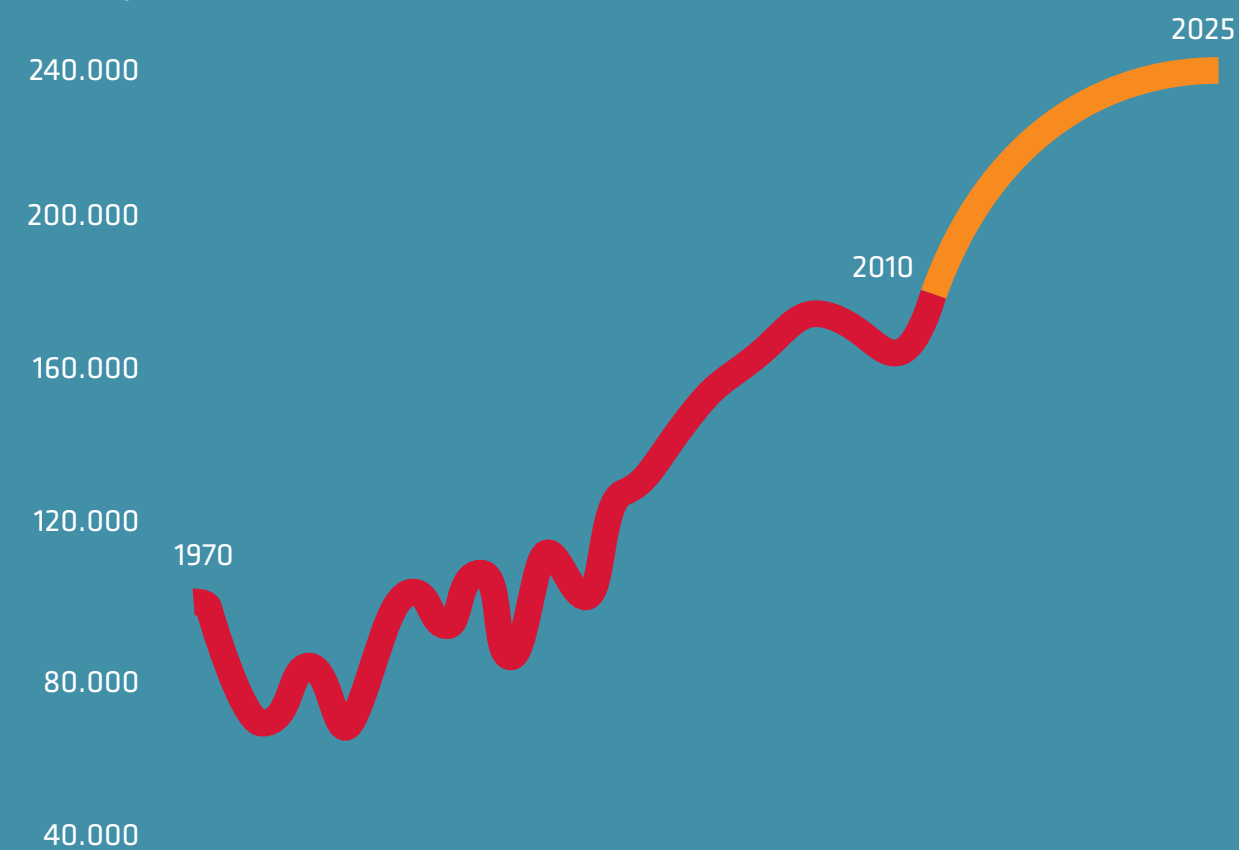
Denne cykelstrategi afløser kommunens tidligere cykelstrategi - "Cykelpolitik 2002-2012".

God læselyst!

Venlig hilsen

Ayfer Baykal, teknik- og miljøborgmester

Antal cykelture



ANTAL CYKELTURE TIL/FRA INDRE BY MELLEM KL. 6 OG 18 PÅ EN HVERDAG

Københavns mål om en større cykelandel indebærer, at cykelstierne til Indre By i 2025 dagligt skal kunne håndtere yderligere knap 60.000 cykelture.



36%

af alle ture til job og uddannelse i København sker på cykel* = 0 tons CO₂ udledning.

Den høje cykelandel understøtter målsætningen om at gøre København

CO₂-neutral

i 2025

**Gennemsnit 2008-2010*

EN BEDRE CYKELBY ER EN BEDRE BY AT LEVE I

En cykelby er en by med bedre plads, mindre larm, renere luft, sundere borgere og bedre økonomi. Det er en by, hvor der er bedre at være, og hvor den enkelte har bedre livskvalitet. Hvor tilgængeligheden er i top, og hvor der ikke er langt fra tanke til handling, hvis man vil ud i det grønne, deltage i kultur- og idrætsaktiviteter eller købe ind lokalt. Cyklerne er derfor ikke et mål i sig selv, men et effektivt middel til at skabe en bedre by at leve i med plads til mangfoldighed og udvikling.

Heldigvis kan det betale sig at investere i cykling. Øget cykling giver samfundet mindre trængsel, færre sygedage, længere levetid, mindre slid på vejene og mindre forurening. Samtidig er cykeltiltag billige sammenlignet med andre investeringer på transportområdet.

Verdens øjne er allerede rettet mod cykelbyen København. Ved at fortsætte det ambitiøse arbejde mod at blive verdens bedste cykelby fastholder vi de mange positive historier om byen. Historier der brander København som en levende, innovativ, bæredygtig og demokratisk storby med politisk vilje til at gå forrest i kampen for borgernes livskvalitet. Ved at stile mod at være verdens bedste viser vi vejen for byer over hele verden og hæver barren for, hvad der er muligt på cykelområdet.

Københavnerne vælger cyklen, fordi det er det hurtigste og nemmeste – punktum. Skal andelen af cyklende københavnere øges yderligere, handler det derfor om, at cyklen skal gøres til det hurtigste og nemmeste transportmiddel for endnu flere, end det er tilfældet i dag.

Dette kan ikke ske uden en stærk prioritering af cykelvenlig infrastruktur og en vilje til at tænke i nye rammer. Derfor er de to centrale principper for indsatsen på cykelområdet: prioritering og innovation.

PRIORITERING

I København er der pres på cykelstierne i myldretiden. Det er nødvendigt at prioritere mere plads til cyklisterne på de centrale strækninger. Både for at forbedre trygheden, for at give mulighed for individuelle kørehastigheder og ikke mindst for at gøre det mere attraktivt for dem, der oplever det som utrygt at cykle i dag. Nogle steder skal eksisterende cykelstier udvides, andre steder vil det kræve alternative ruter, som kan flytte cykeltrafik fra belastede strækninger. Infrastrukturtiltag skal suppleres med kampagner rettet mod at fremme en mere hensynsfuld adfærd i trafikken.

”Rejsetid er et centralt konkurrenceparameter, uanset hvilken type transport der er tale om.”

Rejsetid er et centralt konkurrenceparameter, uanset hvilken type transport der er tale om. Det er derfor nødvendigt at forbedre cyklens rejsetid sammenlignet med andre transportformer. Det kræver dels prioritering af ambitiøse genveje i form af tunneller og broer over vand, jernbaner og store veje. Dels forudsætter det mange små hastighedsforbedringer (cykling mod ensretning, over pladser, grønne bølger mv.). Endelig er trafikdæmpning i form af fx stillegader ved skoler nødvendigt, hvis cyklen for alvor skal have en fordel i trafikken.

INNOVATION

Et særkende ved København er vores cykelstier. Arbejdet med at udvide og udvikle cykelstinet skal fortsætte. Skal vi have mange nye cyklister op i sadlen, er det imidlertid også afgørende med åbenhed over for nye tiltag. Uanset om det handler om infrastruktur eller andre typer af løsninger. Det kan fx være brug af ensretning for biltrafik for at skabe plads til bedre cykelforhold, nye former for cykelparkering - herunder ladcykelparkering - og tiltag, der gør gader med brosten til attraktive cykelgader.

Vi skal desuden i endnu højere grad arbejde med løsninger, der inkluderer ny teknologi, kommunikation og partnerskaber. For eksempel skal it integreres i både cyklen og vejen. Infrastruktur såsom fodhvilere ved kryds og luftpumper har både

HVAD SKAL DER TIL?

BYLIV
KOMFORT
HASTIGHED
TRYGHEDE

”Vi skal desuden i endnu højere grad arbejde med løsninger, der inkluderer ny teknologi, kommunikation og partnerskaber.”

en praktisk og en kommunikationsmæssig værdi. Partnerskaber internt i kommunen skal sætte cyklen på dagsordenen som middel til blandt andet sundhed og integration. Ligeledes skal eksterne partnerskaber med virksomheder, butiksgader, kollektive trafikudbydere, omegnskommuner mv. sikre optimal effekt og forankring af tiltag. Endelig er det nødvendigt at arbejde systematisk med kommunikationstiltag over for specifikke målgrupper med potentiale for at cykle mere.

TRYGT, HURTIGT, KOMFORTABELT OG MASSER AF BYLIV - Sådan skal det opleves at cykle i København, hvis vi skal nå vores mål om at blive verdens bedste cykelby. Derfor er der på de kommende sider et tema om hvert af disse begreber. Vi giver eksempler på, hvordan de hver især skal fremmes ved hjælp af prioritering og innovation. Den samlede opskrift på verdens bedste cykelby, herunder de specifikke politiske delmål, er sammenfattet bagerst.

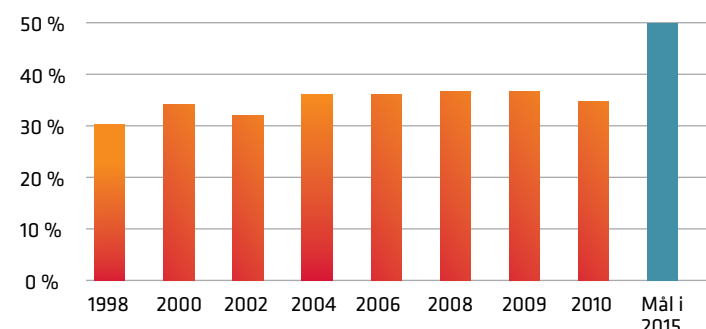
Først dog en smule tal om cykelbyen København.

TAL OG TENDENSER

150.000 mennesker cykler hver dag til arbejdspladser eller uddannelsessteder placeret i Københavns Kommune.

Københavns mål på cykelområdet omfatter mål for antallet af cyklister samt mål for kvaliteten ved at cykle (tryghed, sikkerhed, rejsetid og komfort). Særlig ambitiøst er målet om en "cykelmarkedsandel" på 50 % af turene til arbejde og uddannelse inden udgangen af 2015. I 2010 var markedsandelen 35 %. Skal det tal øges til 50 %, kræver det, at yderligere 55.000 begynder at cykle, en stigning til 45 % kræver, at 35.000 begynder at cykle.

Figur 1: Cyklens markedsandel 1998 - 2010, ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune (TU-data).



Valg af cyklen sker uanset alder, indkomst og køn. Cyklens markedsandel har været stabil de seneste fem år. Imponerende i en periode med stigende bilejerskab og åbning af Metroen og bl.a. et resultat af de mange forbedringer for cyklister, der er gennemført de seneste år. Det ændrer imidlertid ikke ved, at der skal en styrket indsats til, hvis markedsandelen skal øges væsentligt. Desuden bevæger vi os i København i delvist ukendt terræn, da ingen vestlig by har en cykelmarkedsandel for ture til job og uddannelse på mere end ca. 40 %.

Figur 2: Personer med arbejde eller uddannelse i København, fordelt efter transportform og afstand til job/studie (TU-data 2008).

	0 - 2 km	2 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 14,9 km	> 15 km	ALLE
GANG	30.000	6.000	0	0	0	36.000
CYKEL	35.000	67.000	43.000	9.000	1.000	155.000
BIL	3.000	18.000	27.000	23.000	67.000	138.000
BUS	1.000	9.000	14.000	3.000	1.000	29.000
TOG	1.000	4.000	13.000	13.000	43.000	74.000
ANDET	0	0	1.000	1.000	4.000	6.000
ALLE	70.000	105.000	98.000	49.000	116.000	438.000

Cyklen er med en markedsandel på 36 % den mest benyttede form for transport til job og studie.*

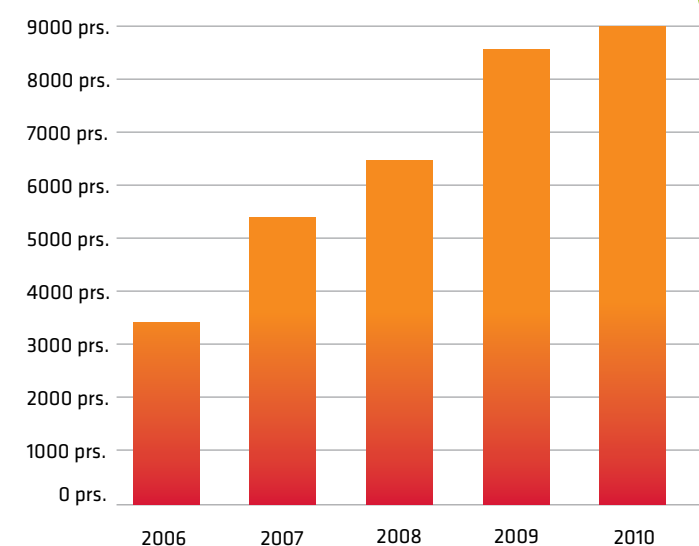
*Gennemsnit 2008-2010

Samtidig har faktorer, der ikke direkte er relateret til cykelområdet, stor betydning for muligheden for at nå målet. Styrken i målet er, at det tvinger København til at sætte overliggere højt på cykelområdet. Og når det ikke til 2015, vil det stadig være noget at stile mod frem mod 2025.

Figur 2 illustrerer, hvor nye cykelture kan komme fra. Der er i dag ca. 45.000 personer, der dagligt kører i bil mellem 2 og 10 km til arbejde i København, de fleste bosiddende uden for Københavns Kommune. Overflyttes halvdelen af de ture og en tredjedel af bilturene på 10-15 km til cykel, stiger cyklens markedsandel til ca. 45 %.

En reduktion af cykelrejsetiden med 10 % giver 1-2 procentpoint flere cykelrejser. Bredere cykelstier på alle gader med mere end 10.000 daglige cyklister og/eller alternative ruter adskilt fra motoriseret trafik vurderes at føre til en stigning på 3-5 procent-

Figur 3: Cykeltrafik på Bryggebroen, hverdagsdøgn 2006-2010 (tællinger).

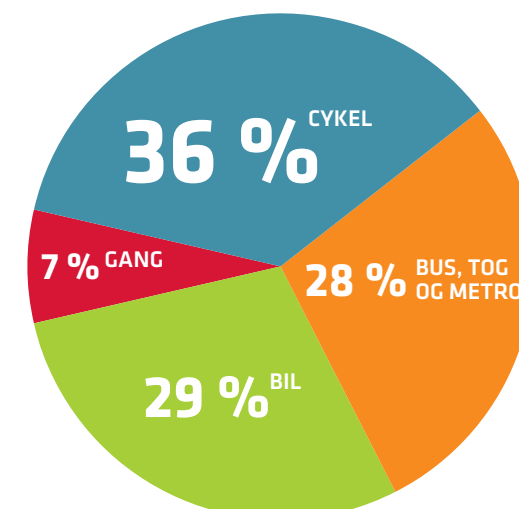


point i cyklens markedsandel. En forudsætning for den fulde effekt er, at tiltagene markedsføres både generelt og over for specifikke målgrupper.

Ambitiøse genveje som Bryggebroen er én type tiltag, der er nødvendige, og som københavnere i den grad sætter pris på (jvf. figur 3). Broen har medført, at mange har fået kortere mellem hjem og arbejde, samtidig er tryghed og komfort forbedret markant, da ruten er adskilt fra biltrafik og har stor herlighedsværdi. Desuden er Bryggebroen placeret i god sammenhæng med byudviklingsområder som Havneholmen, Havnestaden og Ørestad Nord.

Der kan ikke anvendes én vej til en øget markedsandel for cyklen. Der skal iværksættes en bred vifte af tiltag, både fysiske og ikke-fysiske, både dyre og billige. Det helt centrale, hvad angår infrastrukturen, er at tænke i et sammenhængende net af høj kvalitet og uden ømme punkter. Et utrygt kryds undervejs er nok til, at ældre fravælger cyklen. Manglende cykelsti er nok til, at børn

Figur 4: Ture til arbejds- og uddannelsespladser i Københavns Kommune fordelt på transportformer (gennemsnit 2008 - 2010, TU-data).



SAMFUNDETS GEVINSTER VED CYKLING

- FRA ØSTER ALLÉ TIL NØRREPORT I MYLDRETIDEN
- En tur på cykel tjener samfundet 3 kroner og 65 øre.
- En tur i bil koster samfundet 6 kroner og 59 øre.
- Årlig sundhedsgevinst ved cykling i København: 1,7 milliarder kroner.

Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag - metode og cases, COWI, 2009

Samfundsøkonomiske analyser værdisætter effekter af et givent tiltag i kroner og øre, så den samlede effekt kan gøres op, og løsninger sammenlignes i bedst muligt omfang. Fokus er på den samlede velfærdseffekt for samfundet.

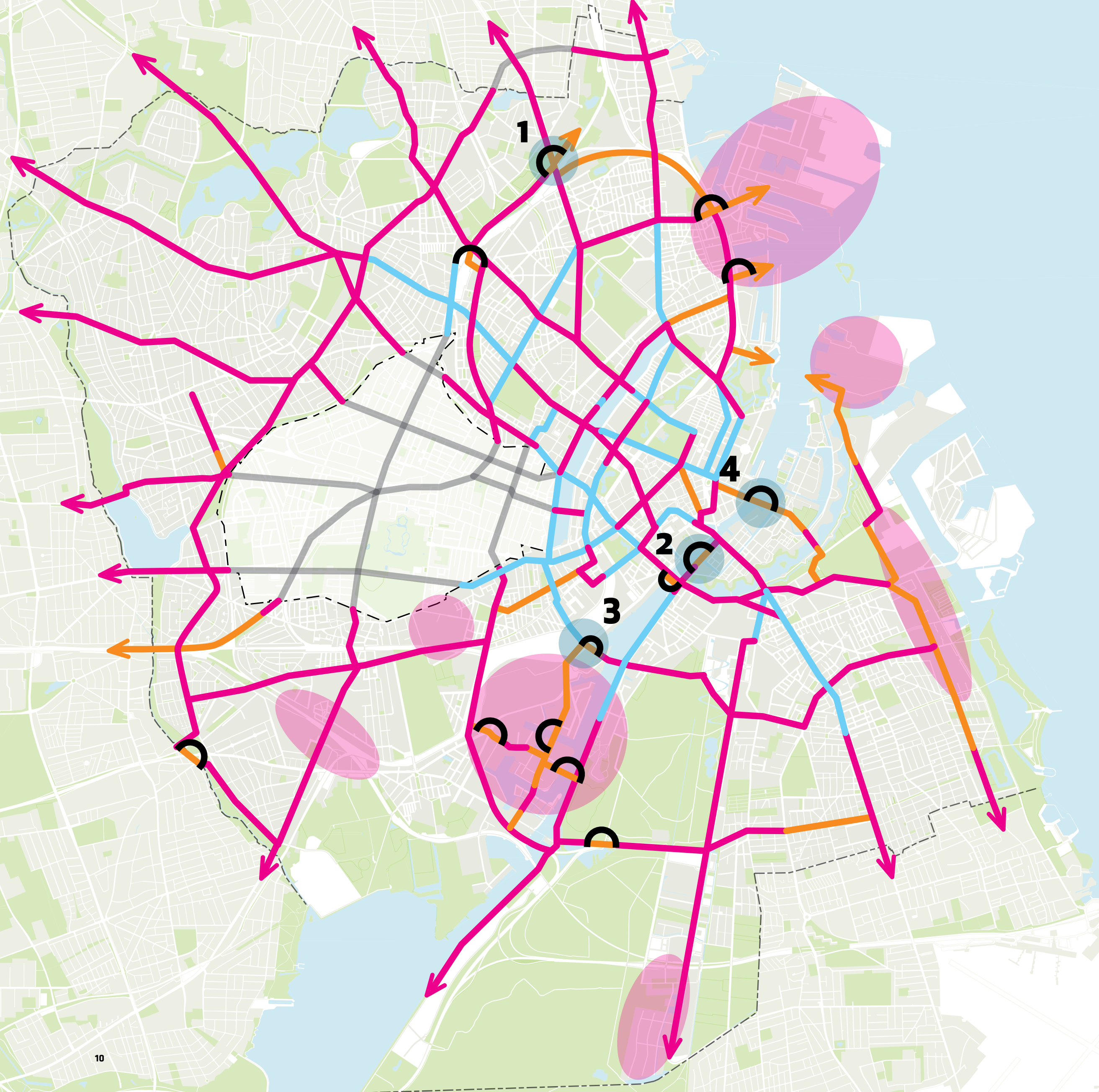
ikke får lov til at cykle til skole. Og ét manglende baderum er nok til, at pendlere fravælger at cykle til arbejde.

Netop Bryggebroen illustrerer også, at der stadig er missing links i det københavnske cykelnet. Bryggebroen er en del af en vigtig ringrute fra Østerbro/Nordhavn via ydersiden af søerne til Amager. Missing links på denne rute er krydsningen af Østerbrogade, krydsningen af Åboulevarden, stykket under Det Ny Teater, cykelsti på Gasværksvej og Skelbækgade, en rampe fra Dybølsbro til nordsiden af Fisketorvet, en god forbindelse fra Bryggebroen til Axel Heidesgade og over Amager Fælled til Ørestads Boulevard.






Cyklens markedsandel er også i vidt omfang påvirket af kvaliteten af de øvrige transportformer. Eksempelvis vil trængselsafgifter på biltrafik øge cyklens markedsandel. Kvaliteten og prisen på kollektiv trafik har også betydning for cykeltrafikens omfang. Disse forhold behandles i anden sammenhæng, bl.a. i "Handlingsplan for Grøn Mobilitet", og indgår derfor ikke som en del af cykelstrategien.

Figur 5: Priseksempler, trafikale tiltag.

TRANSPORT FORM	PRISEKSEMPLER	
CYKEL	1 km cykelsti (begge sider)	16 mio. kr.
	Net af cykelsuperstier (300 km) i hovedstadsområdet	900 mio. kr.
BIL	Nordhavnsvejen	1.800 mio. kr.
	Udvidelse af motorvejen Roskilde - Fløng	2.000 mio. kr.
METRO	1 km Metro Cityring	1.000 mio. kr.
S-TOG	Evt. overhalingsspor Holte-Bernstorffsvej	1.500 mio. kr.
BUS	Københavns Kommunes årlige tilskud til busdrift	400 mio. kr.



KORTET VISER, HVOR OG HVAD DER KRÆVES AF FORBEDRINGER.

-  OK / kun behov for mindre justeringer
-  Mere plads
-  Større forbedringer / skal laves fra bunden
-  Ny bro /tunnel for cyklister og gående
-  Byudviklingsområder med perspektiver ud over 2015

PLUSnet

I 2025 er der i København et PLUSnet for cyklister bestående af udvalgte Grønne Cykelruter, Cykelsuperstier og de mest belastede cykelveje. På PLUSnettet sikrer særlig høj standard for plads, krydsninger og vedligehold, at mange cyklister kan færdes trygt og komfortabelt og i det tempo, der passer den enkelte.

SAMTALECYKLING

På PLUSnettet kan københavnere føre en samtale med sidemanden eller cykle ved siden af deres mor eller far uden at blive forstyrret af ringeklokker fra folk, der skal forbi - målet er 3 baner i hver retning på 80 % af nettet (4 baner i alt, hvor stierne er dobbeltrettede).

VI ER I GANG

Kortet viser PLUSnettet, eksempler på større forbedringer, der er besluttet, og hvilke øvrige forbedringer der frem mod 2025 har højest prioritet. Den præcise linjeføring og kapacitet vil løbende blive justeret på baggrund af trafik- og byudvikling.

DET ER BESLUTTET - EKSEMPLER

BROER:

- 1 Bro over Lyngbyvej og den kommende Nordhavnsvej**
- 2 Cirkelbroen**
- 3 Bryggerampen**
- 4 Bro over Inderhavnen**

STRÆKNINGER:

- Nørrebrogade** (Bl.a. bredere cykelstier)
- Farumruten** (Cykelsupersti)
- Albertslundruten** (Cykelsupersti)
- Svanemølleruten** (Grøn Cykelrute)
- Nørrebroeruten, Åbuen - Jagtvej** (Grøn Cykelrute)

BYLIV

På cykel opleves byen spontant og på nært hold. Jo mere der er at sanse og opleve, når man bevæger sig gennem byen, jo kortere føles turen, og jo mere attraktivt er det at cykle.

Samtidig med at cyklisterne sætter pris på, at der er noget at se på, skaber de også selv synligt liv i Københavns gader. Dermed gør de byen mere sikker og tryggere for alle at færdes i.



LADCYKELPARKERING

17 % af de københavnske børnefamilier har en ladcykel. Ladcykler bruges især til transport af børn og indkøb og er ofte et alternativ til bil. En fjerdedel af alle ladcyklejere siger i dag, at deres ladcykel direkte erstatter en bil. I 2025 er der gode parkeringsmuligheder for ladcykler ved boliger, institutioner og butikker. Og ladcykler benyttes som en integreret del af byens citylogistik-system. Forsøg med ladcykelparkering er afløst af standarder udviklet i samarbejde med erhvervsdrivende, boligforeninger og developere.

AKTUELT 2011

Krav til cykelparkering - herunder ladcykelparkering - ved nybyggeri er indarbejdet i Kommuneplan 2011. Det er besluttet at udvikle og anlægge mere ladcykelparkering i 2012-2013.



INDKØB PÅ CYKEL

Ture til indkøb tegner sig i 2009 for 34 % af københavnernes ture, og cyklens andel af disse ture er 27 %. I 2025 er der en standardiseret og tilbagevendende indsats rettet mod mere indkøb på cykel. Kampagner suppleres med mindre fysiske forbedringer (fx rettet mod "bikethrough shopping" og cykelparkering). Indsatsen udformes i dialog med handelsdrivende og lokale borgere. På strøggader er cykelparkering tænkt ind fra start.

AKTUELT 2011

Der er indledt dialog med større butikskæder og shopping-centre omkring forbedringer af cykelparkering.

BYLIV FRA A TIL B I 2025

Cyklen er et fleksibelt og pladsbesparende transportmiddel, der både inviterer og bidrager til mere byliv. Især i tæt bebyggede områder giver cyklen den mest ubesværede adgang til butikker, boliger, arbejde og uddannelse. Samtidig fylder cykler mindre i byen end andre transportformer. Ved at få flere til at cykle frigør vi plads til mere byliv for alle.

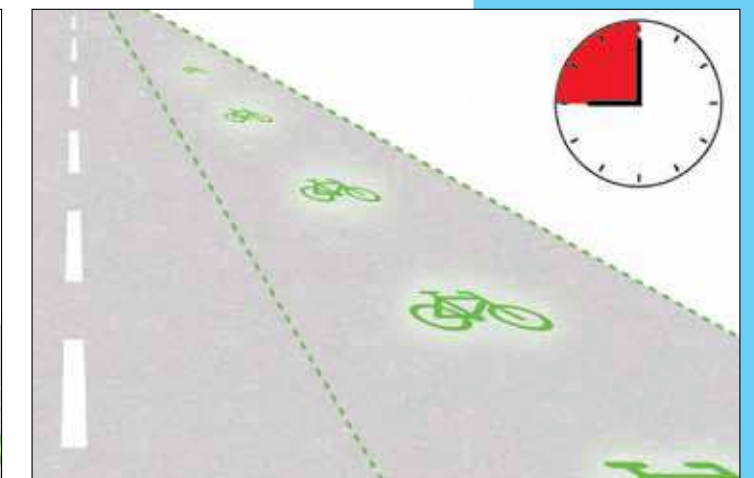
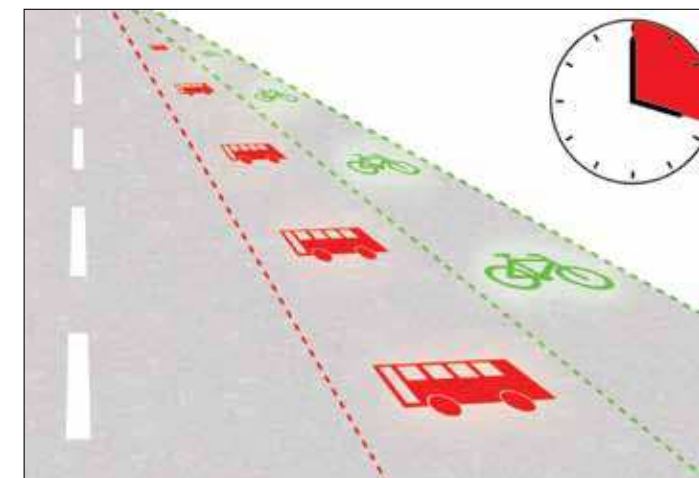
I Cykelbyen København 2025 er flere af byens gader indrettet på fodgængeres og cyklisters præmisser. De mange cyklister gør byen mere levende og oplevelsesrig. Skift mellem cykling og gang er nemt og gnidningsfrit, og der er endnu flere rekreative byrum. Det er let at foretage indkøb på cykel, da der er gode parkeringsmuligheder - også for ladcykler - og der er plads til alle på cykelstien, når der er brug for det.

GADENS DØGNRYTME

Gaderummet kan i 2025 håndtere myldretid, handelstid, aftenid og natteliv. Ved brug af ITS (intelligent trafiksystem) forvandles gaden fra at være statisk til at være dynamisk. LED-lys i belægningen angiver, hvilke transportformer der har adgang hvornår. For eksempel kan udvalgte strøggader ensrettes for biltrafik i nogle tidsrum, ligesom der kan skabes bredere cykelstier i morgenmyldretiden ved at tage plads fra fortovene - og omvendt kan fortovene gøres bredere midt på dagen, hvor der er færre cyklister og flere fodgængere. Ved at lade gaden følge bylivet og ikke omvendt vil der komme mere vitalitet og dermed et behageligere gaderum.

AKTUELT 2011

Der er afsat midler til ITS-løsninger for cyklister, og i den forbindelse udføres forsøg med LED-lys i belægningen og evt. med skiftende anvendelse af arealer, fx virtuelle bus-heller (gennemført 2012-2013).



KOMFORT

Selv om Københavns cyklister generelt er glade for København som cykelby, er der også områder, hvor tilfredsheden er faldende. For eksempel mener kun 3 ud af 10 cyklister, at byens faciliteter for cykelparkering er tilfredsstillende, ligesom kun 5 ud af 10 er tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstierne.

Hvis vi skal nå målet om flere cyklister til uddannelse og arbejde i 2025, skal komforten løftes på alle områder, så både nuværende og potentielle cyklister oplever det som nemt og attraktivt at cykle i København.





GODE CYKELSTIER - HELE ÅRET

En cykelsti er ikke bare en cykelsti. Den kan både være en drøm og et mareridt at køre på. I 2025 kan københavnere køre behageligt gennem byen og transportere både baby, kæreste og indkøbsvarer af sted uden at bekymre sig om buler og bump. Og snerydning på cykelstierne har også i 2025 højst prioritet - med et særligt A+ niveau på PLUSnettet, så der bl.a. sneryddes i større bredde.

AKTUELT 2011

Midlerne til vedligehold på cykelområdet er øget med 10 mio. kr. årligt fra 2011 og frem.

NYT BYCYKELSYSTEM

I 2025 er bycykelsystemet en del af det kollektive trafiksystem i hovedstadsområdet på linje med bus, metro og tog. Og det gælder både mht. betalingssystem, overordnet styring og markedsføring. Kombinationen tog/metro/bus-cykel er dermed konkurrencedygtig med bilen på endnu flere ture i regionen.

AKTUELT 2011

København forbereder udbud af nyt bycykelsystem med driftsstart primo 2013. Den nye bycykel skal være pålidelig og komfortabel. Med ny teknologi såsom applikationer til mobiltelefoner kan man let finde den nærmeste bycykel og få informationer om korteste rute, vejrforhold og ting at lave i byen.

CYKELPARKERING

God cykelparkering er til gavn for fodgængere og cyklister, og det fremmer byrummets æstetik. Også i 2025 er der flere cykler i København, end der er p-pladser, men via en indsats rettet mod infrastruktur, oprydning og partnerskaber med butikker, arbejdspladser og kollektive trafikudbydere er københavnernes tilfredshed med cykelparkeringen øget.

AKTUELT 2011

Cykelparkeringen på Svanemøllen Station er forbedret i 2011. Ny Nørreport Station med nemmere adgang og mere cykelparkering står færdig i 2014. Cykelbutler-ordningen med oprydning og service udvides ud over de hidtidige seks metrostationer, og den løbende indsamling af efterladte cykler intensiveres. Begge dele fra 2011 og frem.

KOMFORTABELT FRA A TIL B I 2025

En god cykeloplevelse er vigtig for at få flere til at cykle. Gode parkeringsforhold er et must - også hvis vi vil reducere antallet af cykeltyverier og væltede cykler til gene for forbigående. Vedligeholdelsen af vejbelægningen har stor betydning for, hvor komfortabelt det er at cykle. Og tager flere cyklen frem for bilen, medfører det en bedre hverdag for de mange i form af øget fremkommelighed, mindre luftforurening, mindre støj og større sikkerhed i trafikken.

I **Cykelbyen København 2025** er der sket en markant forøgelse af komforten for cyklister. Cykelstiernes vedligeholdelse er i top, og man kan køre over det meste af byen med en kop kaffe på styret, uden at den skulper over. God parkering gør det nemt at parkere cyklen, og der er opstillet pumper og drikkefontæner på steder, hvor der færdes mange cyklister. Specielt ved metro- og S-togsstationer samt busterminaler er muligheden for cykelparkering i top. Derudover sikrer partnerskaber med arbejdspladser, at turen "fra køkkenbord til skrivebord" er gnidningsfri, og et moderne og pålideligt bycykelsystem gør det let at kombinere cyklen med bus, tog og metro.



REJSETID

48 % af byens cyklister siger, at den primære årsag til at vælge cyklen er, at det er det hurtigste eller nemmeste. For at få flere til at cykle er det afgørende, at rejsetiden på cykel er konkurrencedygtig med de øvrige transportformer. Rejsetid handler ikke kun om at suse af sted, det handler (også) om plads til at vælge sit eget tempo og direkte forbindelser. Mange små stop, omveje og manglende mulighed for overhalinger øger rejsetiden markant.

For at sikre kortere rejsetid fra A til B skal det eksisterende cykelnetværk udbygges med særlig vægt på PLUSnettet og på at etablere smutveje. Ombygninger i form af fx nye cykelstier, trafikdæmpning og vejbumper vil bidrage til at forbedre cyklisternes rejsetid og forbedre trykthed og sikkerhed.

Rådhuspladsen
Cykel 13 min.
Bil 16 min.

I
CPH

HURTIGT FRA A TIL B I 2025

På mange ture er cyklen den hurtigste og mest fleksible transportform. Ved at reducere rejsetiden for cyklister kan borgerne spare endnu mere tid, når de bevæger sig rundt i byen. Det skal gøres ved at sikre et sammenhængende net af attraktive cykelveje, der binder byen sammen på kryds og tværs. Samtidig skal der på de mest belastede strækninger skabes mere plads til cyklisterne, så de ikke bliver fanget på cykelstier, der er alt for snævre i myldretiden.

I Cykelbyen København 2025 er cyklen den hurtigste transportform mange steder i byen, og cyklisternes rejsetid fra A til B er reduceret med 15 %. Genveje, såsom broer over vand og store veje og smutveje gennem grønne områder, giver cyklister en væsentlig fordel. Endnu flere lyskryds er indstillet til Grøn Bølge for cyklerne, og et målrettet samarbejde med politiet har gjort det muligt at cykle mod ensretningen i næsten alle byens gader.

Der er anlagt cykelstier på alle strækninger med mange cyklister, og bilers hastighed er reduceret på flere mindre veje, fx ved skoler. Endvidere arbejdes der målrettet med ny teknologi, bl.a. over for langdistancependlere i form af promovering af el-cykler og *realtime* trafikinformation koblet til en rejseplaner for cykler. Data om cykeltrafikken kan tilgås frit via digitale platforme, hvilket skaber grobund for innovative produkter og smartphone-applikationer til gavn for cyklisterne.

FLERE CYKLER LÆN- GERE OG HURTIGERE

Rejsetiden er om noget vigtigt for langdistancependlere. De har interesse i ikke at skulle stoppe en masse gange undervejs. Samtidig er det oftere sjovere, når man cykler flere sammen. I 2025 kører mange på elcykler, og et intelligent trafiksystem på det regionale net af Cykelsuperstier giver grønne bølger til cyklister, der kører i grupper. Sensorer i asfalten registrerer antallet af cyklister og indstiller trafiklysene til at give grønt lys for cyklister, der kører flere sammen.



CYKELSUPERSTIER

AKTUELT 2011

I 2012-2013 etableres en "Grøn bølge 2.0" for cyklister på Østerbrogade, i 2011-2013 indvies de første Cykelsuperstier i samarbejde med omegnskommuner, og tekniske virkemidler som fx detektering og prioritering af grupper af cyklister afprøves.

FÆRRE MISSING LINKS

Direkte veje uden unødvendige stop er afgørende for rejsetiden. Missing links på vigtige cykelstrækninger er væsentlige at eliminere. I 2025 er bl.a. ruten fra Nordhavn/Østerbro via ydersiden af søerne til Vesterbro og Amager uden væsentlige missing links.

AKTUELT 2011

Fra Dybølsbro til Nordsiden af Fisketorvet og videre til Bryggebroen: En ny cykelbar rampe står klar ultimo 2012. Krydset Åboulevarden/Rosenørns Allé/Søerne ombygges i 2012, så der opnås en bedre og hurtigere krydsning for de mange, der færdes langs søerne.



CYKLING MOD ENSRETNINGEN

Mange steder i København skal cyklister køre omveje pga. ensrettede gader. I 2025 er ensretningen for cykler ophævet de fleste steder i byen. Dermed reduceres rejsetiden for cyklister, og trafikken fordeles bedre lokalt.

AKTUELT 2011

Der etableres mulighed for at cykle mod ensretning i bl.a. Bremerholm og Gothersgade (udført 2012/2013).



GENVEJE DER BATTER

Nye veje over fx vand, jernbaner og pladser kan forbedre rejsetiden markant, og samtidig gøre det muligt at opleve byen fra nye og mere fredelige vinkler. I 2025 er der mange flere genveje - både store og små.

AKTUELT 2011

Cirkelbroen over Christianshavns Kanal over for Den Sorte Diamant står færdig i 2012, cykel- og gangbro over Lyngbyvej og den kommende Nordhavnsvej er udført i 2013.



TRYGHEDE

En forudsætning for at vælge cyklen er, at den enkelte borger oplever det som trygt. Et af vores mål er derfor, at i 2015 skal 80 % af cyklisterne i København føle sig trygge i trafikken, og i 2025 skal 90 % føle sig trygge. I 2010 var tallet 67 %. En tryggere by at cykle i betyder flere cyklister - ikke mindst blandt tilflyttere, børn og ældre og andre, for hvem det at cykle i myldretiden i dag kan være en overvældende oplevelse.

Mange transportvaner grundlægges i en tidlig alder, og børn, der er vant til at cykle, er både mere tilbøjelige til at blive ved med at cykle og bedre til at navigere i trafikken, når de bliver ældre.



TRYGT FRA A TIL B I 2025

Trafiksikkerheden er øget markant de senere år. Statistisk er risikoen for at være part i en alvorlig ulykke faldet med 72 % pr. cyklet km siden 1996. Københavnernes tryghed (her defineret som *oplevelse* af sikkerhed i trafikken) er også forbedret på det seneste. Skal trygheden stige blandt nuværende og potentielle cyklister, er de vigtigste indsatsområder, at der er plads nok på cykelstierne, at vejkryds er trygge og kampagner vedrørende hensyn i trafikken - herunder på cykelstierne. Desuden er den generelle trafiksikkerhedsindsats af stor betydning, fx en reduktion af bilernes hastighed hvor det er nødvendigt.

I **Cykelbyen København 2025** føler både unge og ældre sig trygge ved at cykle. Det er derfor et almindeligt syn, at forældre cykler ved siden af deres børn i myldretiden, og at flere cykler ved siden af hinanden og taler sammen. Infrastrukturen giver plads til, at man kan cykle i forskellige hastigheder, og forbedrede trafikryds gør det trygt og sikkert at krydse gader og veje. Dogmeregler for takt og tone på cykelstien har givet byens borgere en fælles opfattelse af, hvad hensynsfuld adfærd er.

GRØNNE OG BLÅ CYKELFORBINDELSER

Cykelforbindelser langs vandet og gennem grønne områder adskilt fra biltrafikken er trygge og åbner op for nye måder at opleve byens grønne og blå områder. Samtidig er de et vigtigt alternativ til de befærdede gader, hvor cyklen konkurrerer om pladsen med de øvrige transportmidler.

AKTUELT 2011

Svanemølleruten fra Østerport Station til Ryparken Station og promenade-forbindelse i Havnegade, udført i 2013.



PLADS TIL FORSKELLIGHED

Trængslen på cykelstierne er en væsentlig kilde til utryghed. Og jo flere cyklister vi får, jo flere forskellige cyklister får vi også. Folk kører forskelligt, og det skal de københavnske cykelstier kunne rumme. Der skal være plads til at kunne tage den med ro og nyde butiksvinduer og byliv uden dermed at blokere for dem, der skal hurtigt af sted.

AKTUELT 2011

Eksempler: Bredere cykelstier på Nørrebrogade og forsøg med opstrikning af baner på cykelstier, begge dele i 2011-2012.



FLERE CYKELSTIER

En af de mest effektive måder at øge cyklisternes tryghed på er at anlægge cykelstier eller -baner. Der mangler stadig cykelstier eller -baner på en del strækninger. I 2025 er der cykelstier på mange flere gader, og som hovedregel er cykelsti eller -bane ført helt frem til krydset.

AKTUELT 2011

Eksempler: Cykelsti på Røvsingsgade nærmest Hans Knudsens Plads i 2012, dobbeltrettet cykelsti på sydsiden af Nyhavn og cykelbaner, der muliggør cykling mod ensretning på Bremerholm og i Gothersgade 2012/2013.



SMÅ TILTAG MED STOR EFFEKT

Med enkelte tiltag kan cyklisteres synlighed øges markant i trafikken. Dette kan for eksempel gøres ved blå cykelfelter og ved at trække bilernes stopstreg tilbage, så cyklisterne kommer op og holder foran bilerne i et kryds. Både sikkerhed og tryghed øges, og cyklisterne får fordel af at komme først fra start, når lyset bliver grønt.

AKTUELT 2011

Denne type løsninger er en del af det løbende arbejde og fortsætter de kommende år.

ÉN STOR BYGGEPLADS

I perioden 2011-2018 er København præget af byggeriet af Metro Cityringen, Nordhavnsvejen og ombygningen af Nørreport Station samt en lang række andre anlægsprojekter, som skal gøre København til en endnu bedre by. Store arealer vil i årevis være spærret af til byggeplads. Byggepladserne vil påvirke trafikken - særligt de pladskrævende transportformer som bil, bus og tog.

Der vil være mindre gaderum til rådighed end normalt. Af hensyn til bedst mulig fremkommelighed i byen er det vigtigt, at det tilgængelige gaderum bruges med særlig omhu. Frem for at forringe forholdene lige meget for alle transportformer skal der arbejdes strategisk med afspærringer og midlertidige løsninger for at sikre, at der også i denne periode er adgang til fleksibel og hurtig transport i København. Her har cyklen en central rolle.



HELLERUP STATION



I **Cykelbyen København 2011-2018** er ingen større veje lukket for cykel- og gangtrafik som følge af byggearbejder knyttet til Metro Cityringen, Nordhavnsvej og Nørreport Station. Der er etableret ambitiøse midlertidige løsninger, hvor der er behov for det, så det sikres, at københavnernes og besøgendes gode cykelforhold også i denne periode har adgang til fleksibel og hurtig, individuel transport. Samlet set afspejler afspærringer og trafikomlægninger knyttet til de mange byggepladser Københavns prioritering af pladsbesparende og klimavenlige transportformer.

VESTER VOLDGADE

Der skal bygges metrostation under Rådhuspladsen. Derfor afspærres store dele af Rådhuspladsen i perioden 2012-2018. Der er i byggeperioden ikke plads til biltrafik ad Vester Voldgade, men muligheden for at gå og cykle vil fortsat være til stede. Resultatet er en trygkere og sikrere cykelvej samt en relativ rejsetidsforbedring for cyklen. Jo flere steder det er muligt - på trods af behov for afspærring - at lade cyklister og fodgængere passere, jo mere attraktivt vil det blive at cykle i byen.

”Et moderne bycykelsystem gør det muligt at sikre pendlere på Hellerup Station nem og hurtig adgang til en god cykel”

HELLERUP STATION

Togdriften på Ringbanen og gennem byen vil i dele af perioden 2012-2018 være væsentligt påvirket. Centrale stationer som Nordhavn og Svanemøllen Station vil til tider have reduceret betjening. Hellerup Station bliver derfor endestation for flere togrejser nordfra. Et moderne bycykelsystem gør det muligt at sikre pendlere på Hellerup Station nem og hurtig adgang til en god cykel og dermed mulighed for at cykle til deres endemål. Dermed etableres et alternativ til tidskrævende og besværlige skift til og fra togbusser.

SÅDAN SKAL DET GØRES

Cykelbyen København,
FRA GOD TIL VERDENS BEDSTE, her er opskriften:

DELMÅL:

CYKELANDEL:	2015	2020	2025
Andel af alle ture til arbejde og uddannelse i København, der foregår på cykel (2010: 35 %)	50 %	50 %	50 %
KVALITET:			
Andel af PLUSnettet, som har tre baner (2010: 25 %)	40 %	60 %	80 %
Sammenlignet med 2010 er cyklisternes rejsetid reduceret med	5 %	10 %	15 %
Andel af de københavnske cyklister, som føler sig trygge i trafikken (2010: 67 %)	80 %	85 %	90 %
Sammenlignet med 2005 er antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister reduceret med	50 %	60 %	70 %
Andel af de københavnske cyklister, som oplever cykelstierne som godt vedligeholdte (2010: 50 %)	70 %	75 %	80 %
Andel af københavnernes, som synes, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt (2010: 67 %)	70 %	75 %	80 %

REJSETID

- Cykelsuperstier (net af ruter i hovedstadsområdet).
- Små genveje (200-400 stk., cykling mod ensretning, "shunts" mv.).
- Store genveje (5-8 broer/undergange).
- ITS, fx Grøn Bølge for cykler.
- Elcykler (infrastruktur og anden promovring).
- Information om bedste cykelrute (skilte, cykel-GPS).
- Lavere bilhastighed hvor nødvendigt, fx ved skoler.
- Bedre kombination af metro/tog/bus og cykler, fx vha. bycykler og bedre cykelparkering ved stationer.
- Byfortætning.
- Kampagner mht. tegngivning og overhalingskultur.
- Samarbejde med politiet vedrørende regelændringer, bl.a. ophævelse af ensretning for cyklister samt løsninger, der muliggør, at cyklister flere steder kan dreje til højre ved rødt lys i lyskryds.

TRYGHED

- Grønne cykelruter.
- Krydsombygninger (fx fremført cykelsti/-bane som hovedregel og tilbagetrukne stopstreger).
- Brede cykelstier hvor der er flaskehalse.
- Nye cykelstier/-baner (30-40 km).
- Brede cykelstier generelt (10-30 km sti).
- Opstriking i baner på brede og travle cykelstier (motorvejsfisering).
- Cykel-/busgader.
- Kampagner i forhold til hensyn og opmærksomhed.
- Sikring af skoleveje.
- Trafikpolitik på de enkelte skoler i København.

KOMFORT

- Jævnere belægning på cykelstierne.
- Bedre snerydning og fejning.
- Cykelparkering der virker (infrastruktur, partnerskaber og oprydning).
- Services (pumper, vand, *cykel-buddy apps*, vejrinformation etc.).
- Partnerskaber med arbejdspladser og uddannelsessteder vedrørende cykelfaciliteter og information.
- Bedre cykelforhold for kommunens egne ansatte (parkering, omklædning, cykelreparation etc.).
- Udvikling/nye produkter (*valet parking* for cyklister, overfladebehandling/belægning til brosten etc.).



TO EKSTRA INGREDIENSER

Opskriften er suppleret med to temaer og tilhørende aktiviteter, som ikke er behandlet særskilt på de foregående sider, men som også er vigtige i arbejdet med at skabe verdens bedste cykelby og at få flere til at bruge den:

LIVSSTIL OG IMAGE

- Markedsføring ift. image, livsstil og fordele ved cykling, fx sundhed.
- Indsatser rettet mod specifikke målgrupper med særligt potentiale for mere cykling, fx tilflyttere, ældre og folk, der foretager korte bilture.
- Ejerskab, fx Din cykelby, Din mors cykelby-kampagne.
- Web, en one shop-cykelportal.

OPLEVELSER

- At tænke oplevelsen af by, vind og vejr ind i sti-design.
- Formidling af gode cykeloplevelser (fx i form af Din yndlingsrute, Din yndlingsgenvej).