

# 15. Cykelredegørelse 2019 (2019-0109422)

## Bilag

[Bilag 1 Overblik over den politiske behandling](#)

[Bilag 2 Cykelredegørelse 2019](#)

[Svar på spørgsmål fra Fanny Broholm](#)

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til Cykelredegørelse 2019 med fremtidige initiativer på cykelområdet.

## Sagsfremstilling

### Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller over for Teknik- og Miljøudvalget,

1. at Cykelredegørelse 2019 (bilag 2) tages til efterretning.

### Problemstilling

Cykelredegørelsen forelægges Teknik- og Miljøudvalget en gang årligt og giver et samlet overblik over Københavns Kommunes cykelindsatser. Endvidere giver den status på den generelle udvikling på cykelområdet set i forhold til de politisk vedtagne mål i bl.a. Københavns Cykelstrategi 2011-2025, KBH2025 Klimaplanen og Fællesskab København om at øge gang-, cykel- og kollektiv trafik og mindske biltrafik. Endelig beskriver redegørelsen de initiativer, som forvaltningen vurderer bør igangsættes i 2020 for at fastholde udviklingen og nå de politisk vedtagne mål. Teknik- og Miljøudvalget skal på den baggrund tage Cykelredegørelse 2019 til efterretning.

### Løsning

*Status for cykelindsatsen*

Cykelredegørelse 2019 viser, at der fra 2017 til 2018 har været en positiv udvikling i forhold til målene om at øge gang-, cykel- og kollektiv trafik og mindske biltrafik. Cykelandelen for ture til arbejde og uddannelse i København er fx steget fra 43 % i 2017 til 49 % i 2018, ligesom antallet af km kørt på cykel på en hverdag er steget fra 1,40 mio. km til 1,44 mio. km. For alle ture er cyklens andel 28 %, hvilket er uændret siden 2017, mens bilens andel er steget med 1 procentpoint fra 31 % til 32 %.

Trods statistisk usikkerhed ved tallene bekræfter tendensen over en periode på 10 år, at cykelandelen både for *alle ture* samt *ture til arbejde og uddannelse* er stigende, mens *bilandelen* er svagt faldende. Samtidig er københavnernes tilfredshed med cykelbyen steget i samme periode, så 97 % nu er overordnet tilfredse, 84 % er tilfredse med mængden af cykelstier og 73 % er tilfredse med cykelstiernes tilstand, ligesom 77 % føler sig trygge på cykel i 2018.

De seneste års investeringer i bedre cykelinfrastruktur vurderes at være en afgørende årsag til den positive udvikling. Eksempelvis er der talt 23 % flere cyklister på de otte cykelstier, der er blevet opgraderet til supercykelstier, og 14 % af de nye cykelture ville ellers være kørt i bil.

Der køres dog stadig meget mere i bil hver dag i København end på cykel. Især i de ydre bydele og på tværs af kommunegrænsen dominerer biltrafikken med ca. syv gange så mange biler som cykler, og siden 2011 er udledningen af CO<sub>2</sub> fra biltrafikken kun reduceret marginalt. Det er derfor afgørende for Københavns Kommunes mål om, at maksimalt 25 % af alle ture skal foregå i bil, og om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025, at den fossildrevne biltrafik reduceres/overflyttes til grønnere

transportformer, herunder cyklen. Cyklen er en af de mest CO<sub>2</sub>-neutrale transportformer, der findes, og fortsatte investeringer i cykelinfrastruktur og cykelparkering er centrale for at nå såvel trafikmål, klimamål, samt de øvrige mål på cykelområdet.

For at nå trafikmålsætningerne i KBH2025 Klimaplanen og Fællesskab Københavns mål om en by med liv, ansvar og kant, samt Københavns Cykelstrategi 2011-2025, skal cyklens andel af *ture til arbejde og uddannelse* øges med 1 procentpoint, og bilens andel af *alle ture* reduceres med 7 procentpoint. Dette svarer til en samlet reduktion af biltrafikken på 22 %, hvilket indbefatter 323 mio. færre km kørt i bil, hvilket i 2018 svarede til en årlig udledning på 71.500 ton CO<sub>2</sub>. Den generelle vækst i trafikken og et stigende indbyggertal i Københavns Kommune gør udfordringen med at nå målene og fastholde den høje cykelandel til en vedvarende opgave.

#### *Principper for udvælgelse af initiativer*

Teknik- og Miljøforvaltningen har udpeget 16 initiativer, som grupperes under fire temaer:

- Cykelstier
- Supercykelstier
- Cykelparkering
- Lokale omkostningseffektive tiltag

Teknik- og Miljøforvaltningen har udvalgt initiativerne ud fra en vurdering af, hvad der vil have størst effekt for at nå de politiske mål om at få flere til at cykle samt i forhold til at fremtidssikre cykelforholdene i forbindelse med befolkningsvækst og stigende cykeltrafik. Fokus er at sikre flere cykelpendlere på tværs af kommunegrænsen, samt at fastholde cyklistere på strækninger med trængsel og i byudviklingsområder, særligt de borgere, der oplever cykeltrafikken som utryk, herunder forældre og børn. Derudover er initiativerne udpeget fra sammenhæng og timing i forhold til andre indsatser, herunder muligheder for ekstern medfinansiering i forbindelse med udbygningsaftaler, statslige puljer mv. Endelig har der i forbindelse med at udarbejde cykelredegørelsen været gennemført møder med alle københavnske lokaludvalg med henblik på at udpege lokale udfordringer på cykelområdet. Dialogen har givet input til en række mindre tiltag, der er med til at forstærke effekten af de foregående års investeringer i cykelområdet og dermed skønnes at være relativt omkostningseffektive.

De nævnte anlægspriser for de foreslåede initiativer i Cykelredegørelsen er indledningsvist estimeret til at udgøre i alt 155 mio. kr., som vil kunne kvalificeres yderligere i forbindelse med den efterfølgende udarbejdelse af budgetnotater. Initiativerne beskrevet i Cykelredegørelsen vil belaste anlægsmåltallet med den samlede økonomiske ramme.

I den forbindelse blev det på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 29. april 2019 besluttet, at otte ud af de 26 cykelprojekter, som har været sat i bero på grund af anlægsloftet, skal igangsættes i 2020 og 2021. De 18 resterende projekter, hvoraf de 11 har ekstern finansiering, vil fortsat være sat i bero frem til 2022. Det er pt. uafklaret, hvorvidt den eksterne finansiering, som bl.a. omfatter støtte fra Vejdirektoratets nationale cykelpulje samt medfinansiering til cykelparkering fra trafikelskaberne, vil bortfalde som følge af berossættelsen.

#### TEMA 1: Cykelstier

I Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, jf. Borgerrepræsentationen den 30. marts 2017, indgår strækninger, hvor der er behov for nye cykelstier, cykelgader og Grønne Cykelruter, samt strækninger, hvor de eksisterende cykelstier bør udvides for at skabe øget trykthed, sikkerhed og fremkommelighed. Desuden foreslås det at afklare udfordringerne med at håndtere nye mobilitetsformer (såsom speed-pedelecs og elektriske løbehjul) indenfor den eksisterende infrastruktur.

1. Cykelstier på Gadelandet (helt ny cykelsti)
2. Færdiggørelse af cykelgade på Nordre Frihavsgade, anden etape (cykelgade på resterende del af gaden)

3. Cykelstier på Valby Langgade (ny cykelsti på resterende del af gaden)
4. Grønne Cykelruter (krydsninger, ny cykelsti og brouvidelse)
5. Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade (cykelstiudvidelse)
6. Dispositionsforslag for cykelforbindelse mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området (ny cykelforbindelse)
7. Analyse af fremtidens cykelinfrastruktur som følge af nye mobilitetsformer (el-løbehjul m.v.)

#### TEMA 2: Supercykelstier

Supercykelstier er det primære redskab til at øge andelen af cyklister på tværs af kommunegrænsen. 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. Fortsatte investeringer i nye og forbedring af eksisterende supercykelstier er derfor afgørende for at løfte cykelandelen på trafikken over kommunegrænsen. Forvaltningen anbefaler derfor at der igangsættes nedenstående initiativ.

1. Egenfinansiering af Ørestadsruten og Avedøreruten, samt opgradering af øvrige eksisterende supercykelstier

#### TEMA 3: Cykelparkering

Kun 37 % af de cyklende københavnere er på nuværende tidspunkt tilfredse med muligheden for at parkere cyklen i byen. Målet i Fællesskab København er, at 70 % er tilfredse i 2025. Tilfredsheden er særlig lav i forbindelse med cykelparkering ved stationer og butikker. Samtidig er der ved den seneste optælling i 2017 registret over 100.000 parkerede cykler udenfor cykelstativ. I overensstemmelse med Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025, jf. Teknik- og Miljøudvalget den 6. marts 2018, anbefaler forvaltningen en fortsat udbygning af cykelparkeringsfaciliteterne i København og et bedre overblik over de stedsspecifikke behov.

1. Cykelparkering ved trafikknudepunkter
2. Cykelparkering i handsgader
3. Håndtering af efterladte cykler
4. Analyse af cykelparkering ved Højbro Plads og tællinger

#### TEMA 4: Lokale omkostningseffektive tiltag

Lokale tiltag, hvor eksisterende cykelinfrastruktur og -faciliteter udbygges og optimeres, 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 dialogen med de københavnske lokaludvalg er en række tiltag udvalgt. Tiltagene understøtter målsætningerne for cykelindsatsen i Københavns Kommune, men understøtter også en bredere lokal forankring af initiativerne. På den baggrund anbefaler forvaltningen, at der igangsættes en række lokale tiltag på cykelområdet.

1. Lokale cykelforbindelser og genveje
2. Sikre skoleveje og Sikker Cykelby
3. Skiltning og afmærkning
4. Trafikundervisning og fremme af cykling på bemandede legepladser

#### Cykelregnskab 2018

På baggrund af de nye tal for cykelområdet udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen Cykelregnskab 2018, som vil blive offentliggjort medio 2019. Cykelregnskabet er en kort formidling af de seneste to års resultater på cykelområdet, som siden 1996 er blevet udgivet hvert andet år.

Teknik- og Miljøudvalget forventes at behandle indstilling om retningslinjer for opstilling af udlejningskøretøjer medio 2019.

## Økonomi

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

## Videre proces

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder budgetnotater for indsatser i cykelredegørelsen frem mod forhandlingerne om Budget 2020.

Michel Schilling

/ Karsten Biering Nielsen

## Beslutning

### Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 27. maj 2019

Indstillingen blev taget til efterretning uden afstemning.

Enhedslisten og Alternativet afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne ærgrer sig over, at der stadig køres meget mere i bil end på cykel hver dag i København og at CO2 udledningen fra biltrafikken fra 2011 og frem kun er reduceret marginalt. Partierne noterer sig, at det er afgørende for at nå Københavns Kommunes mål om, at maksimalt 25% af alle ture skal foregå i bil og om CO2-neutralitet i 2025, at den fossildrevne biltrafik reduceres og overflyttes til grønnere transportformer, herunder cyklen, og at der er behov for en øget indsats med skærpede redskaber for at nå målene. Partierne vil derfor arbejde for opprioritering af plads til cyklister og cykelparkering på bekostning af pladsen til bilisme og bilparkering, herunder for øget regulering af den offentlige bilparkering, øgede parkeringstakster, øget differentiering ift. forskellige licenstyper, begrænsning af adgang til licenser, lavere parkeringsnormer, bilfrie byområder, nedlæggelse af parkeringspladser og inddragelse af kørebaner til andre transportformer som cykelgader og -stier, busser, letbane, elbiler og delebiler samt for at Københavns Kommune følger investeringsniveauet i cykelstiprioriteringsplanen.”

Det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Vi støtter ønsket om, at flere cykler mere. Vi støtter gerne, at der skabes nye ruter og genveje, ikke mindst på tværs af havnen og af jernbanerne på bl.a. Østerbro og Vesterbro. Vi tager forbehold for enkelte af de konkrete forslag i indstillingen, idet vi ikke ønsker at trafikanterne skal kannibalisere på hinandens plads, når vi bliver flere københavnere.”

Alternativet, Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne beklager, at vi risikerer at miste ekstern finansiering til 11 cykelstier, som bortfalder pga. berosættelse.”