

FRA GOD TIL VERDENS BEDSTE

KØBENHAVNS
CYKELSTRATEGI
2011-2025



UDKAST

HØRINGSUDGAVE
APRIL 2011

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

Visualiseringer og grafisk design:
Goodmorning Technology

Foto
Troels Heien

Supplerende foto
Københavns Kommune
Københavns Bymuseum



KØBENHAVNERNE CYKLER

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



NU
CYKELTRAFIK I
2010

2025
CYKELTRAFIK I
2025



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. Samtidig er der opstillet delmål, blandt andet for hvor stor en andel af turene i København der skal finde sted på cykel. Mest ambitiøst er målsætningen om, at 50 % af alle ture til arbejde og uddannelse i byen skal foregå på cykel. Ingen anden storby i verden har et lignende ambitiøst mål på cykelområdet.

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

Bo Asmus Kjeldgaard, teknik- og miljøborgmester



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 relativt 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 stille 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 – punkum. 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 cykelstinettet 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 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 med interne og eksterne parter. For eksempel skal it integreres i både cyklen og vejen. Infrastruktur såsom fodhvilere ved kryds og luftpumper har både en praktisk og en kommunikationsmæssig værdi. Partnerskaber internt i kommunen skal sætte cyklen på dagsordenen

HVAD SKAL DERTIL?

BYLIV
KOMFORT
HASTIGHED
TRYGHEDE

“Vi skal desuden i endnu højere grad arbejde med partnerskaber med interne og eksterne parter.”

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 er sammenfattet bagerst.

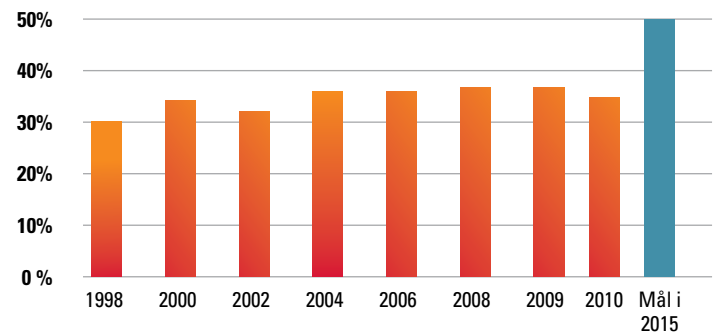
Først dog en smule tal om cykelbyen København.

TAL OG TENDENSER

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

Valg af cyklen sker uanset alder, indkomst og køn. En cykelmarkedsandel på 50 % af turene til arbejde eller uddannelse kræver, at yderligere 55.000 begynder at cykle, en stigning til ca. 45 % kræver, at 35.000 begynder at cykle.

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



Cyklens markedsandel har været stabil de seneste fem år. Impoverende 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 %.

Målet om en cykelmarkedsandel på 50 % af rejserne til arbejde og uddannelse er således ekstremt ambitiøst - ingen anden storby i verden har et lignende ambitiøst mål på cykelområdet. Samtidig har faktorer, der ikke er direkte relateret til cykelområdet, stor betydning

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.*

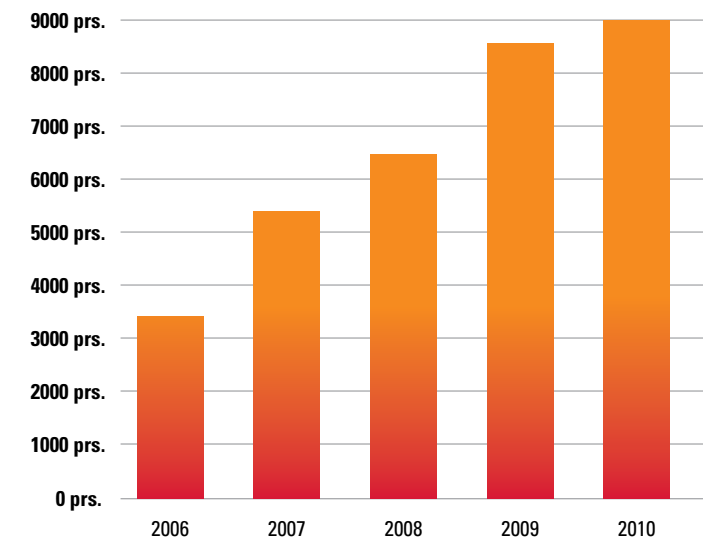
*Gennemsnit 2008-2010

for muligheden for at nå målet. Styrken i målet er, at det tvinger København til at sætte overliggende 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 cykelrejssetiden med 10 % giver 1-2 procentpoint flere cykelrejser. Brede cykelstier på alle gader med mere end 10.000 daglige cyklister og/eller alternative ruter adskilt fra moto-

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

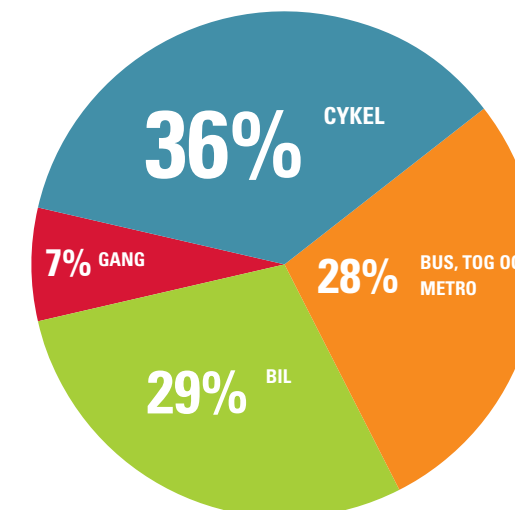


riseret trafik vurderes at føre til en stigning på 3-5 procentpoint i cyklens markedsandel. En forudsætning for den fulde effekt er, at tiltagene markedsføres både generelt og over for specifikke målgrupper.

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. Ét utrygt kryds undervejs er nok til, at ældre fravælger cyk-

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: **2,0 milliarder kroner**.

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

"Samfundsøkonomiske analyser værdsætter 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."

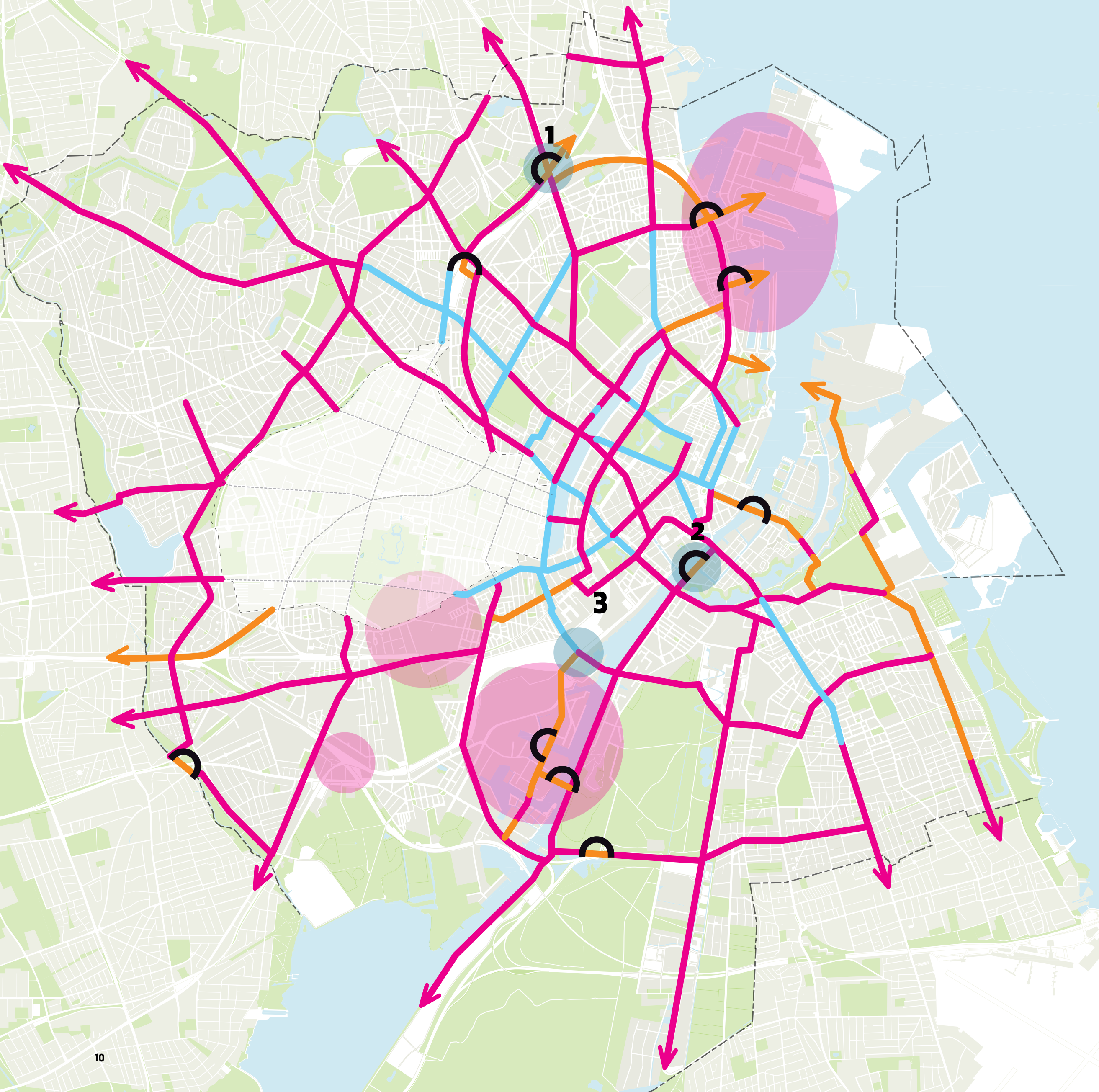
len. Manglende cykelsti er nok til, at børn ikke får lov til at cykle til skole. Og ét manglende baderum er nok til, at pendlere fravælger at cykle til arbejde.

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 Dybølbro 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: Prisseksempler, trafikale tiltag.

TRANSPORT FORM	PRISEKSEMPLER	PRIS
CYKEL	1 km cykelsti	8 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-Bernstoffsvej	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 udover 2015

A-NET

I 2025 er der i København et A-net for cyklister bestående af udvalgte Grønne Cykelruter, Cykelsuperstier og de mest belastede cykelveje. På A-nettet 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 A-nettet 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 på 80 % af nettet.

VI ER I GANG

Kortet viser A-nettet, eksempler på større forbedringer, der er besluttet, og hvad der frem mod 2025 i øvrigt kræves af forbedringer for at færdiggøre nettet. Den præcise linjeføring vil løbende blive justeret pba. trafik- og byudvikling.

DET ER BESLUTTET - EKSEMPLER

BROER:

- 1** Bro over Lyngbyvejen og den kommende Nordhavnsvej
- 2** Cirkelbroen
- 3** Bryggerampe

STRÆKNINGER:

- Nørrebrogade** (bla. bredere cykelstier)
- Farumruten** (Cykelsupersti)
- Albertslundruten** (Cykelsupersti)
- Svanemølleruten** (Grøn Cykelrute)
- Nørrebro-ruten, 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 (jvf. billede) er afløst af standarder udviklet i samarbejde med erhvervsdrivende, boligforeninger og developere.

AKTUELT 2011

Krav til ladcykelparkering er indarbejdet i Kommuneplan 2011. Det er besluttet at udvikle og anlægge mere ladcykelparkering i 2011-2012.



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. Strøggader bærer præg af, at cykelparkering er tænkt ind fra start.

AKTUELT 2011

Der er søgt støtte hos den statslige cykelpulje til et projekt rettet mod cykling og indkøb, og 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.

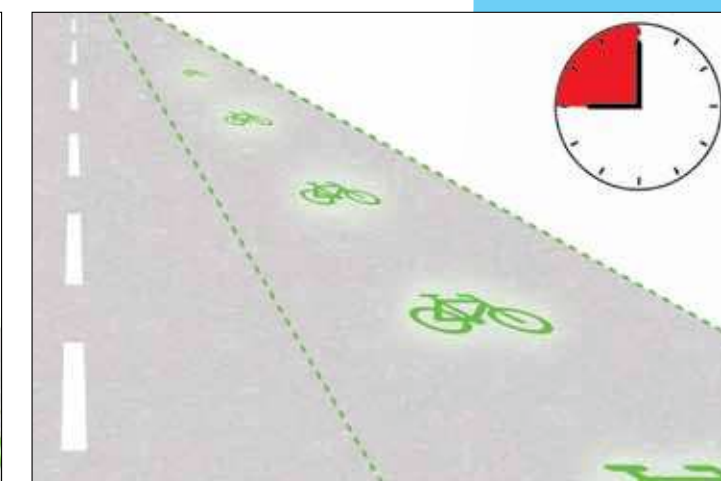
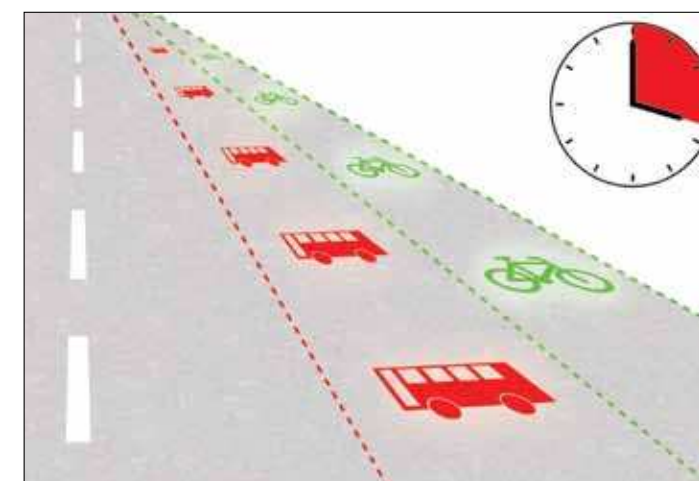
I **Cykelbyen København 2025** er flere af byens gader indrettet på fodgængeres og cyklisteres præmisser. De mange cyklister gør byen mere levende og oplevelsesrig. Skift mellem cykling og gang er nemt og gnidningsfrit, og der er endnu flere rekreative byrum. Det er let at foretage indkøb på cykel, da 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 højeste prioritet - med et særligt A+ niveau på A-nettet, 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 bycykelssystem 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 forbedres 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 mere komfortabel hverdag for de mange i form af bedre 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. Derudover sikrer partnerskaber med arbejdspladser, at turen fra køkkenbord til skrivebord er gnidningsfri, og et moderne og pålideligt bycykelssystem 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 A-nettet og på at etablere smutveje. Ombygninger i form af fx nye cykelstier, trafikdæmpning og bump vil bidrage til at forbedre cyklisternes rejsetid og forbedre tryk og sikkerhed.



HURTIGT FRA A TIL B I 2025

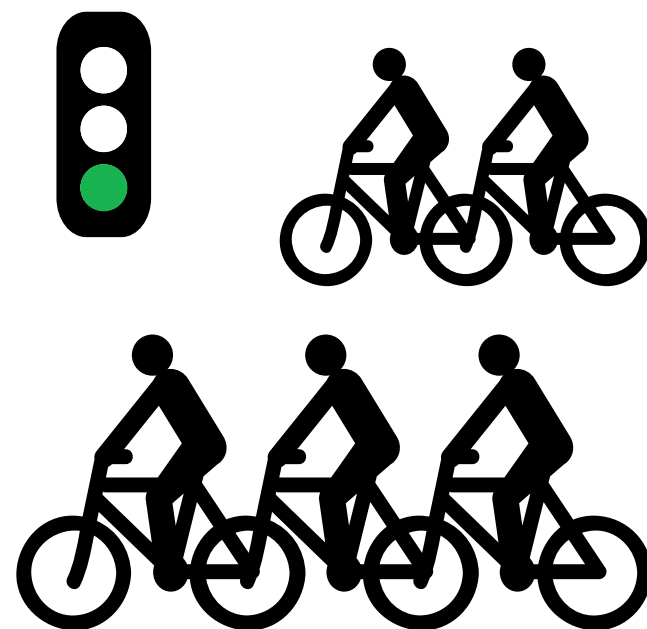
På mange ture er cyklen den hurtigste og mest fleksible transportform. Ved at reducere rejsetiden for cyklister kan borgerne spare endnu mere tid, når de bevæger sig rundt i byen. Det skal gøres ved at sikre et sammenhængende net af attraktive cykelveje, der binder byen sammen på kryds og tværs. Samtidig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

FLERE CYKLER HURTIGERE

Rejsehastigheden er om noget vigtigt for langdistancependlere. De har interesse i ikke at skulle stoppe en masse gange undervejs. Samtidig er det lettere at bevare motivationen, når man er flere om at cykle langt. I 2025 kører mange på elcykler og et intelligent trafiksystem på det regionale net af Cykelsuperstier giver grønne bølger til cyklister (her er det ikke betegnelser for projekter og det skal derfor ikke være med stort), 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.



AKTUELT 2011

I 2012-2013 etableres en "Grøn bølge 2.0" for cyklister på Østerbrogade, i 2011-2012 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 Alle/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.



TRYGHED

En forudsætning for at vælge cyklen er, at den enkelte borger oplever det som trygt. Et af vores mål er derfor, at 80 % af cyklisterne i København skal føle sig trygge i trafikken - i 2010 var tallet 67 %. En tryg 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 pr. cyklet km for at være part i en alvorlig ulykke faldet med 72 % siden 1996. Københavnerens *oplevelse* af sikkerhed i trafikken (her defineret som tryghed) 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.

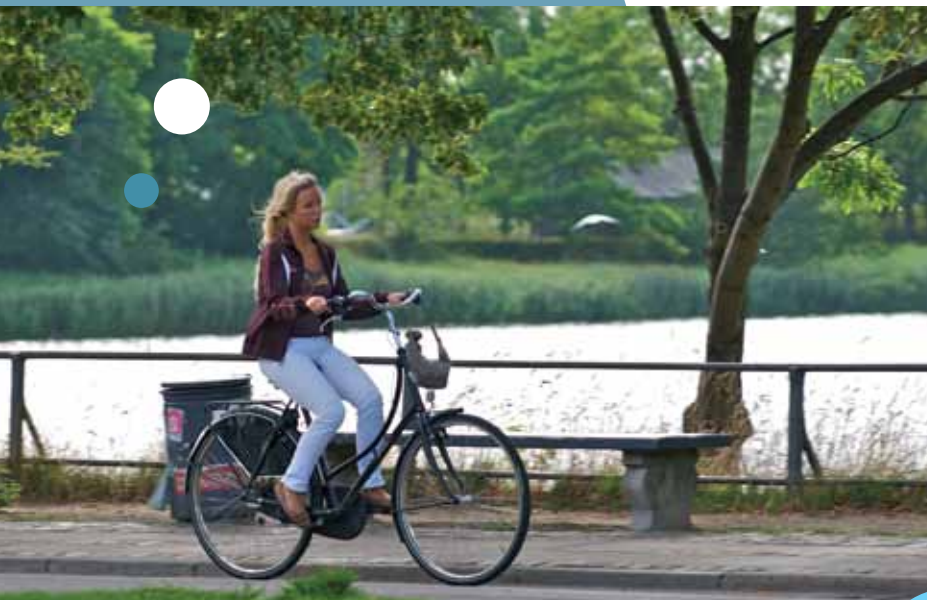
I Cykelbyen København 2025 føler både unge og ældre sig trygge ved at cykle. Det er derfor et almindeligt syn, at forældre cykler ved siden af deres børn i myndigtidsalderen, og at flere cyklister kører ved siden af hinanden og taler sammen, mens de cykler. Infrastrukturen giver plads til, at man kan cykle i forskellige hastigheder, og forbedrede trafikskryds 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.

AKTUELT 2011

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

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.



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 opstriking af baner på cykelstier, begge dele i 2011.



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 2011-2017 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.

VESTER VOLDGADE



HELLERUP STATION



I **Cykelbyen København 2011-2017** 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 københavnere og besøgende via 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 2012-2017. 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 tryggere 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 2012-2017 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:

50 % af turene til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune (2010: 35 %).

Mindst 1/3 af alle ture i Københavns Kommune (2010: 32 %).

KVALITET:

- Der er et A-net af cykelveje (stier, ruter, veje, trygge kryds, promenader), hvor det på 80 % af nettet er muligt i ro og mag at føre en samtale med sin sidemand eller cykle ved siden af sit barn uden at forstyrre folk, der vil overhale (dvs. tre baner på 80 % af A-nettet).
- Cyklisternes rejsetid fra A til B er gennemsnitligt reduceret med 5 % i 2015 og 15 % i 2025 sammenlignet med 2010.
- 80 % af de københavnske cyklister føler sig trygge i trafikken i 2015, 90 % i 2025 (2010: 67 %).
- Antallet af alvorligt tilskadede cyklister er i 2015 reduceret med mere end 50 % sammenlignet med 2005, og i 2025 er der sket en yderligere halvering i forhold til 2015.
- 70 % af de københavnske cyklister oplever cykelstierne som godt vedligeholdte i 2015, og i 2025 er det 80 % (2010: 50 %).
- I 2015 synes 70 % af københavnere, at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt, og i 2025 er det 80 % (2010: 67 %).

REJSETID

- Cykelsuperstier (net af ruter i hovedstadsområdet).
- Små genveje (200-400 stk., cykling mod ensretning, "shunts" mv.).
- Store genveje (3-5 broer/undergange).
- ITS, fx Grøn Bølge for cykler.
- Elcykler (infrastruktur og anden promovoring).
- Information om bedste cykelrute (skilte, cykel-GPS).
- Lavere bilhastighed hvor nødvendigt, fx ved skoler.
- Bedre kombination af tog og cykler, fx vha. bycykler.
- Byfortætning.
- Kampagner mht. tegngivning og overhalingskultur.

TRYGHED

- Grønne cykelruter.
- Krydsombygninger (fx fremført cykelsti/-bane som hovedregel og tilbagetrukne stopstreger).
- Bredere cykelstier hvor der er flaskehalse.
- Nye cykelstier/-baner (30-40 km).
- Bredere cykelstier generelt (10-30 km sti).
- Opstrøbing i baner på brede og travle cykelstier (motorvejsifisering).
- Cykel-/busgader.
- Kampagner i forhold til hensyn og opmærksomhed.

KOMFORT

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

TO EKSTRA TEMAER

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).



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

I  CPH