



Cykelpolitik 2002 - 2012  
Københavns Kommune



**Cykelpolitik 2002-2012**

Trykt i 2000 eksemplarer af Saloprint

Udgivet af: Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen,  
Vej & Park. Juli 2002

Fotos sort-hvid: Viggo Rivad. Farve: Lars Tolboe

Grafik og layout: Susanne K. Glerup og Niels Jensen

Redaktion: Niels Jensen

Findes også i en engelsk udgave:

Cycle Policy 2002-2012. City of Copenhagen

## **Forord 5**

## **Oversigt 7**

### **Københavnernes cykler 9**

- Cyklens rolle i Københavns trafik 9
- Plangrundlag 11
- Cyklens konkurrenceevne 12
- Flere cyklister, hvordan? 13

### **Transportkvalitet 15**

- Tryghed 15
- Sikkerhed 15
- Rejsehastighed 17
- Sundhed 18
- Oplevelse 19
- Komfort 19

### **Indsatsområder 21**

- Cykelstier og forstærkede cykelbaner 22
- Grønne cykelruter 24
- Forbedring af cyklisternes forhold i Indre By 26
- Kombination af cykel og kollektiv trafik 28
- Cykelparkering 29
- Bedre signalregulerede kryds 30
- Bedre vedligeholdelse af cykelstier 31
- Bedre renholdelse af cykelstier 32
- Kampagner og information 33

### **Effekt og evaluering 35**

- Effekt af indsatsområder 35
- Målopfyldelse 35
- Cykelregnskabet 37



# Forord

Københavns Kommune udgiver hermed for første gang en Cykelpolitik. Formålet er at give en samlet fremstilling af kommunens politik og planer for området.

København er i den heldige situation, at byen allerede har et veludbygget cykelstinet. De godt 300 km cykelstier er blevet bygget i løbet af næsten 100 år, og der er planer om yderligere godt 50 km i den nærmeste fremtid. Det omfattende cykelstinet langs de store veje har medvirket til, at københavnernes er blevet ved med at cykle, også gennem 1960'erne og 70'erne, hvor bilen ellers gjorde sit store indtog. Mens cykeltrafikken er faldet i resten af landet, har København sammen med andre større byer, der gør noget for cykeltrafikken, endda oplevet en stigning. Således er antallet af personer, der cykler til arbejde, lige så stort, som antallet af personer, der tager bilen, og cykeltrafikken udgør nu en væsentlig del af det københavnske transportsystem – helt på linie med kollektiv transport og privatbilen.

Det forudsætter imidlertid en konstant indsats at fastholde antallet af cyklister. Det gælder især i en økonomisk vækstperiode, hvor biltrafikken vokser, fordi flere får råd til at købe bil. Og det kræver en endnu større indsats at øge antallet af cyklister.

Formålet med en samlet Cykelpolitik er både at synliggøre cykling som en miljøvenlig og effektiv transportform og at koordinere indsatsen på de forskellige områder. Det er hensigten hele tiden at tilpasse indsatsen for at skabe de bedste rammer for cyklisterne inden for de afsatte ressourcer.

Vores indsats på cykelområdet vil stadigvæk blive evalueret i Cykelregnskabet med blandt andet karakterer fra cyklisterne, og som noget nyt vil vi fremover sammenligne den faktiske udvikling med de mål, vi har sat os for de kommende 11 år.

SØREN PIND  
Bygge- og Teknikborgmester



# Oversigt

*”Der udarbejdes en samlet handlingsplan for cykelforbedringer. Planen skal indeholde udbygning af cykelstinet og forslag til nye cykelruter samt forslag til forbedringer af fremkommelighed, sikkerhed og komfort for cykeltrafikken i øvrigt, herunder nødvendig vedligeholdelse.”*

Budgetforlig 2000-2003

I *Delplan for cykelforbedringer (Trafikafviklingsplanen)*, blev der opstillet en række målsætninger for cykeltrafikkens udvikling i København. Godkendelsen af den samlede plan som grundlag for det videre arbejde, indebærer dermed at følgende mål tilstræbes opfyldt inden 2012:

- Andelen af mennesker, der cykler til arbejdspladser i København øges fra 34% til 40%.
- Cyklisternes risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt reduceres med 50%.
- Andelen af københavnske cyklister, der synes det er trygt at cykle i byen øges fra 57% til 80%.
- Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km forbedres med 10%.
- Cyklisternes komfort forbedres, så højst 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning.

I forbindelse med vedtagelsen af *Trafikafviklingsplanen (2000)*, blev der afsat puljer til handlinger på cykelområdet. *Delplan for cykelforbedringer* er, sammen med *Forslag til Grønne Cykelruter og Cykelstiprioriteringsplan (2001)*, grundlaget for den Cykelpolitik, der præsenteres her.

De kvantitative mål giver mulighed for løbende at evaluere Kommunens cykelpolitik. Det vil, som hidtil, ske i *Cykelregnskabet*. For at kunne nå målene arbejdes der nu med ni indsatsområder:

- Cykelstier og forstærkede cykelbaner
- Grønne cykelruter
- Forbedring af cyklisternes forhold i Indre By
- Kombination af cykel og kollektiv trafik
- Cykelparkering
- Bedre signalregulerede kryds
- Bedre vedligeholdelse af cykelstier
- Bedre renholdelse af cykelstier
- Kampagner og information



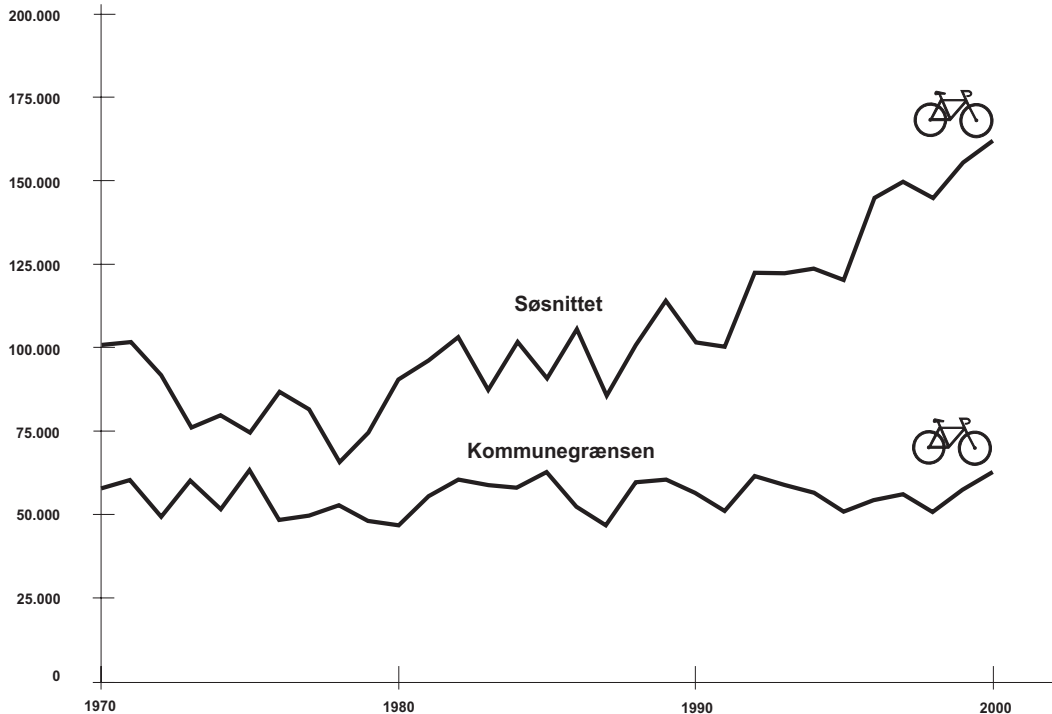


# Københavnernes cykler

## Cyklens rolle i Københavns trafik

København har, i modsætning til mange andre europæiske storbyer, en meget lang cykeltradition. Cyklisterne kommer fra alle befolkningsgrupper og det er socialt acceptabelt at cykle.

Cyklister fordeler sig jævnt på alle indkomstgrupper. Bilister har i gennemsnit en høj indtægt, mens kollektivt rejsende har forholdsvis lave indtægter. Bilister har flere børn i husstanden end cyklister, mens kollektivt rejsende har færrest. Cyklister har oftere en længere uddannelse end bilister og kollektivt rejsende.

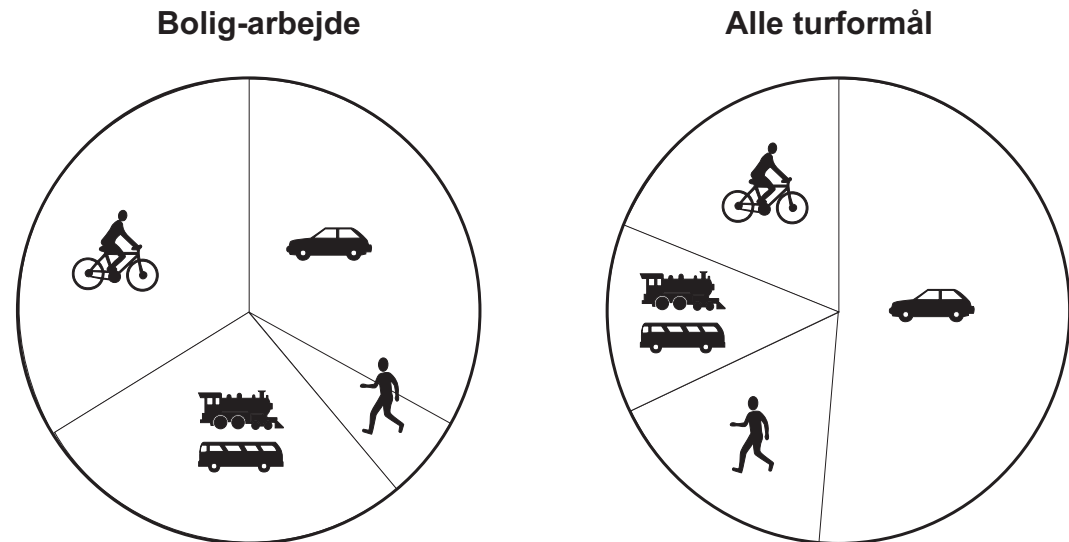


Udviklingen i cykeltrafikken: Siden midten af 1970'erne, hvor cyklingen i København nåede sit minimum har der været en stigning i cykeltrafikken, specielt i Indre By og Brokvartererne. Kurverne viser cykeltrafikken (sum af begge retninger kl. 6-18) i "Kommunegrænsen" og "Søsnittet".

Cyklisterne i København er forholdsvis unge, dog med en tendens til at der er flere ældre, der cykler. Andelen af cyklister over 40 år er steget fra 25% til 38% i perioden 1998-2000.

Cyklen bliver oftest brugt til og fra arbejde, idet 34% cykler til arbejde. Godt halvdelen vælger cyklen, fordi den er hurtig og nem. Næsten lige så mange siger de cykler, fordi de får motion. Økonomien tæller også for mange cyklister (*Cykelregnskab for 2000*).

Cyklens andel af turene i København ("turfordeling") er blandt de højeste i europæiske storbyer. For alle turformål under ét ligger andelen på knap en femtedel, mens den i bolig-arbejdsstedstrafikken er oppe på en tredjedel.



Turfordeling (1999) til arbejdspladser i Københavns Kommune (*Cykelregnskab for 2000*) og generel turfordeling i Københavns Kommune (data fra *Transportvaneundersøgelsen*, der gennemføres af Danmarks Statistik). Det ses at cyklens andel er størst i bolig-arbejdsstedstrafikken.

## Plangrundlag

Cyklens store andel af det samlede antal ture i København medvirker i høj grad til den relativt gunstige trafikale og miljømæssige situation i Københavns Kommune. Det er et mål i *Kommuneplan 2001*, at cyklen skal spille en central rolle i kommunens trafik. Cykeltrafikken skal have en større andel, cyklisternes rejseha-stighed skal øges og cyklisternes sikkerhed, tryghed og komfort skal forbedres. Der skal etableres bedre parkeringsmuligheder ved stationer og busterminaler for at forbedre mulighederne for at kombinere cyklen med kollektive transportmid-ler. Infrastrukturen skal udbygges yderligere med cykelstier og grønne cykelruter.

*Trafik- og Miljøplan* (1997) nævner en række elementer bl.a. grønne cykelruter, cykelforbindelser i Indre By, sikkerhedskampagner, forbedrede muligheder for cykelparkering og udvidelse af bycykelforsøget til brokvartererne. Den overord-nede målsætning i *Trafik- og Miljøplanen* er, at det samlede biltrafkniveau i kom-munen ikke må stige, mens muligheden for øget trafikal aktivitet må tilgodeses ved øget kollektiv trafik og øget cykelbenyttelse.

Samtidig med *Trafik- og Miljøplan* vedtog kommunen den første *Cykelstipriori-teringsplan*. Den er revideret i 2001. Desuden er *Forslag til Grønne Cykelruter* god-kendt i 2000.

*Trafikafoviklingsplanen* er resultatet af budgetforliget for 2000. Den indeholder bl.a. *Delplan for cykelforbedringer*, der er godkendt som grundlag for det videre arbejde. I forbindelse med vedtagelsen af *Trafikafoviklingsplanen*, blev der afsat puljer til handlinger på cykelområdet. I Delplanen opstilles der for første gang kvantitative målsætninger for cykeltrafikkens udvikling i København.

Kommunen har i 2001 udarbejdet *Trafiksikkerhedsplan for København*. Målsæt-ningen for cykeltrafikken er en 40% reduktion i de alvorlige cyklistulykker i perioden 2001-2012. Denne målsætning gælder uanset udviklingen i cykel-trafikkens omfang.

Som det fremgår, er cyklen integreret på alle niveauer i kommunens planlæg-ning. Det gennemgående træk er, at cyklen skal spille en mere central rolle i Københavns trafik i fremtiden.

## Cyklens konkurrenceevne

Cyklen er et individuelt transportmiddel. Mange vælger cyklen frem for bussen eller bilen på korte afstande og i de tætte bydele. Denne tendens vil blive forstærket i en situation med stigende kapacitets- og parkeringsproblemer for biltrafikken. På de lange afstande er cyklen kun konkurrencedygtig på tid overfor bilen ved gode kombinationsmuligheder med kollektive transportmidler som tog og S-busser.

Ifølge en almindelig erfaring er cyklen konkurrencedygtig i Københavns trafik. Når turen bliver over 5 km lang, vil der dog ofte være et lille ekstra tidsforbrug ved at cykle, sammenlignet med at køre i bil, mens cyklen i mange situationer er konkurrencedygtig med kollektive transportmidler over noget længere afstande.

Over større afstande, vil en del bilister være interesserede i at cykle til og fra arbejde, hvis der eksisterede et sammenhængende, attraktivt og trafiksikkert net af grønne cykelruter.

De, der allerede cykler, er ikke en ensartet gruppe. En mindre kærnegruppe vil cykle under næsten alle omstændigheder, mens en større gruppe cyklister jævnligt overvejer alternativer. Samtidig vil der være bilister og buspassagerer, der overvejer at skifte til cykel.

Øgede parkeringsafgifter og evt. indførelse af kørselsafgifter, vil kunne øge cyklens konkurrenceevne især i bolig-arbejdsstedstrafikken. Udbredelse af delebiler, der ikke egner sig til rutinetransporter, vil også kunne give cyklen en større andel af bolig-arbejdsstedstrafikken.

Om vinteren fortsætter et stigende antal københavnere med at cykle. Cykeltrafikkens omfang om vinteren er ca. to tredjedele af, hvad den er om sommeren. Det afspejler en øget konkurrenceevne især overfor bussen.

## Flere cyklister, hvordan?

Københavns cyklister tages tit for givne. Men i virkeligheden bliver en stor del af de nuværende cyklister kun ved med at cykle, hvis de føler sig velkomne i byen. Bedre tryghed og muligheden for en høj rejsehastighed på cykel vil kunne medvirke til at fastholde de nuværende cyklister og få flere til at cykle. Derfor er det nødvendigt med en større og mere synlig indsats for at forbedre tryghed og rejsehastighed. Den årlige kampagne "Vi cykler til arbejde" er et skulderklap til dem der allerede cykler. Samtidig er kampagnen en mulighed for at give flere lejlighed til at prøve at cykle.

En forøgelse af antallet af cyklister kan tage udgangspunkt i at forbedre transportkvaliteten for dem, der cykler idag. 48% af cyklisterne er tilfredse med København som cykelby, mens 31% opfatter den som rimelig. 21% mener København er dårlig at cykle i. Andelen, der er tilfreds er svagt stigende (*Cykelregnskaber for 1998 og 2000*). En stor del af cyklisterne skal være tilfredse, bl.a. for at undgå, at de nuværende cyklister vælger andre transportmidler.

Hvad kan så få bilisterne til at cykle mere? I København er gruppen af lidenskabelige bilister meget lille, mens hverdagsbilisterne udgør ca. halvdelen og fritidsbilisterne resten. To tredjedele af hverdagsbilisterne giver udtryk for, at de kan overtales til at stille bilen fra sig, hvis en række forhold for cyklister blev forbedret. Fritidsbilisterne er vanskelige at påvirke og er måske heller ikke den vigtigste målgruppe, da de normalt bruger bilen udenfor myldretiden, hvor de trafikale problemer er mindre.

Der er ikke den store forskel på, hvad der kan få flere hverdagsbilister til at cykle, og de ønsker de nuværende cyklister har til forbedring af deres forhold. Forskellen ligger i, at cyklisterne er mere tilfredse med forholdene. En del af opgaven er måske at lokke bilisterne til at prøve at cykle i København.

Antallet af københavnere, der pendler ud af byen om morgenen for at arbejde i omegnskommunerne, er stigende. Udpendlerne, der udgør et potentiale for flere bolig- arbejdsstedsyklister, skal bl.a. have gode muligheder for at parkere cyklen ved kollektive terminaler i Københavns Kommune. Ved mange omegnsstationer er det muligt at have en stations-cykel parkeret forsvarligt og fortsætte turen herfra til de oftest spredt liggende arbejdspladser.

Hvis københavnere og pendlere ind mod København skal have en tilskyndelse til endnu engang at overveje, om de bruger det bedst egnede transportmiddel i byen, skal forbedringerne for cyklisterne være meget synlige.



# Transportkvalitet

Sikkerhed og tryghed, rejsehastighed, sundhed, oplevelse og komfort er alle af betydning for cyklens konkurrenceevne og cyklens transportkvalitet og derfor afgørende for, om københavnernes vælger cyklen.

## Tryghed

Tryghed er cyklistens subjektive fornemmelse af risikoen for at blive kørt ned. Opfattelsen kan være baseret på erfaringer med farlige situationer i trafikken eller blot være en subjektiv fornemmelse.

En opfattelse af, at "det er farligt at cykle" kan medvirke til at potentialet for cykling i København ikke udnyttes. "Kun" en femtedel af cyklisterne føler sig utrygge, men cykler trods alt.

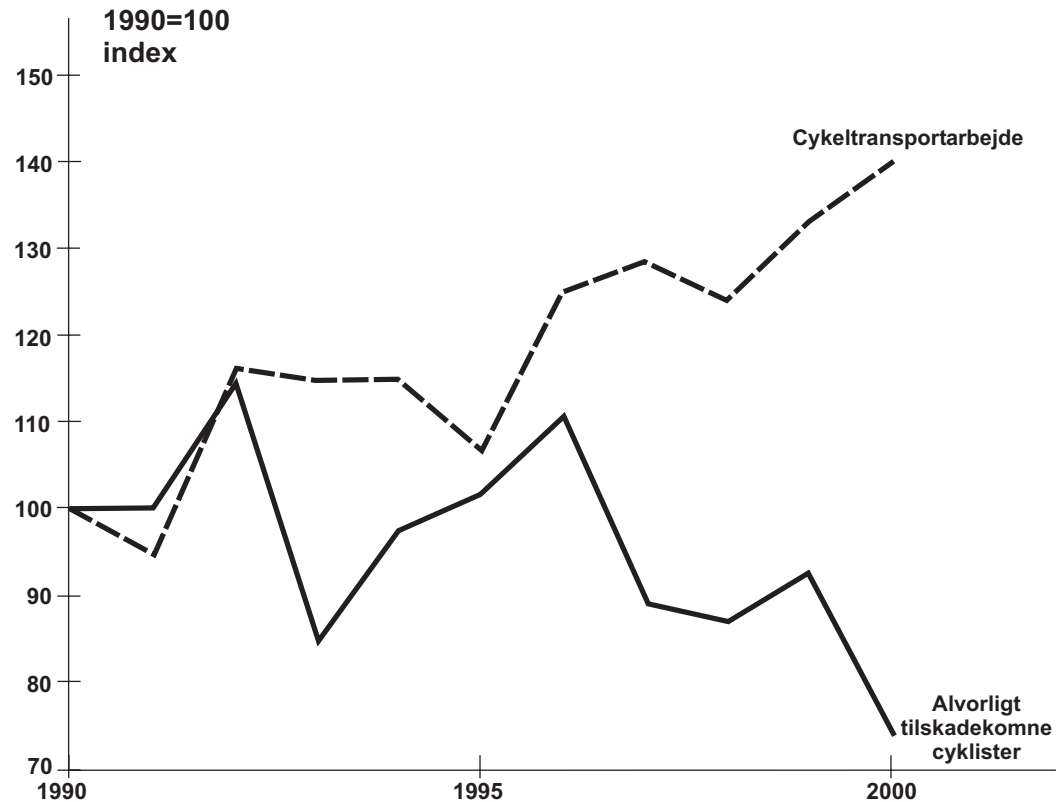
Andelen af utrygge er større, jo mindre de cykler i praksis. Kun godt halvdelen af de trafikanter, der hovedsagelig er bilister eller kollektivt rejsende, og som kun cykler sjældent, føler sig trygge ved at cykle i København. Utrygheden blandt dem, der slet ikke cykler, kan have været stærkt medvirkende til, at de har valgt cyklen helt fra.

Kampagner som "Vi cykler til arbejde", kan være med til at give nye individuelle erfaringer, og flytte holdninger til om man tør cykle i København.

## Sikkerhed

Sikkerhed er en statistisk, objektiv beskrivelse af antallet af ulykker per tur eller per kørt kilometer. Politiet i København registrerede i 2000 168 ulykker med alvorligt tilskadekomne cyklister. Der er desuden et antal mindre alvorlige ulykker samt en del eneuulykker. Antallet af dræbte cyklister per år har i de sidste 10 år varieret mellem 3 og 9, med 4 døde i 2000.

Sættes cykeltrafikkens transportarbejde på de større gader op overfor udviklingen i politiets registrering af alvorligt tilskadekomne og dræbte, har der i løbet af de sidste godt 10 år været et fald på 25% i antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister samtidig med at cykeltransportarbejdet er steget med 40%. Det svarer næsten til en halvering af risikoen. En del af effekten må tilskrives forbedringer af cyklisternes trafikmiljø i løbet af perioden, mens resten kan skyldes, at når antallet af cyklister stiger, reduceres risikoen for den enkelte cyklist væsentligt.



Udviklingen i cykeltransportarbejdet på de større gader og antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister i København 1990-2000. Den historiske udvikling i cykeltransportarbejdet er baseret på tællinger i Søsnettet og Kommunegrænsen samt omfattende beregninger af cykeltransportarbejdet på de større gader for 2000. Cyklisternes individuelle risiko er næsten halveret i de seneste ti år.

Udviklingen gør det muligt at tro på, et stigende antal cyklister i København ikke vil medføre en tilsvarende stigning i det totale antal ulykker. Ifølge *Trafiksikkerhedsplan for København*, skal der ske en 40% reduktion i antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister i perioden 2001-2012, uafhængigt af udviklingen i cykeltrafikens omfang. Samtidig skal der, ifølge målsætningen i Cykelpolitikken, endnu engang ske en halvering af den individuelle risiko (målt per cyklet km).

Trods mange bestræbelser for at forbedre cyklisternes sikkerhed er det farligere at cykle én kilometer end at køre den samme kilometer i bil. En beregning af cyklisternes risiko per kørt kilometer vil blive forsøgt.



Det traditionelle middel til at forbedre cyklisternes sikkerhed er cykelstier. Det er en forudsætning for en god samlet sikkerhedsmæssig effekt, at der også sættes ind i krydsene, idet cykelstier (og cykelbaner) nok gør strækningerne sikrere, men ikke løser konflikterne i krydsene. Man kan sige, at cykelstier til en vis grad flytter ulykker til krydsene.

I København findes to principielt forskellige udformninger af cykelstier i signalregulerede kryds. Den ene med cykelstien ført helt frem til krydset, den anden med afkortede cykelstier. En variant af den afkortede cykelsti er at etablere en smal cykelbane helt frem til krydset. Sikkerhed, tryghed, fremkommelighed og bilkapacitet for de tre forskellige krydsudformninger behandles nærmere under indsatsområdet om bedre signalregulerede kryds.

Der arbejdes videre med at finde løsninger i kryds, der både er sikre og føles trygge.

## Rejsehastighed

Rejsehastighed for cyklister er væsentlig i konkurrencen mellem transportmidlerne. De få undersøgelser der findes af cyklisternes rejsehastighed er desværre ikke repræsentative for byen som helhed.

For at følge op på Cykelpolitikens målsætning om en 10% forøgelse af cykeltrafikkens rejsehastighed på ture over 5 km, vil det blive forsøgt at opstille et beregningsgrundlag, så det er muligt at følge udviklingen.

Cyklister sinkes ofte, fordi signalreguleringerne ikke er koordinerede for cyklister. Endvidere giver buspassagerers af- og påstigning på cykelstien anledning til mange forsinkelser.

Unødvendige omveje kan nedsætte cyklisternes rejsehastighed kraftigt. I Middelalderbyen ophæves de fleste ensretninger for cyklisterne imidlertid i 2002, hvilket vil medvirke til en højere rejsehastighed i dette område.

Der er stor forskel på cyklisternes hastigheder. Gennemsnitshastigheden er godt 20 km/t. De hurtigste cyklister kører ca. dobbelt så hurtigt som de langsomste. Cyklisternes rejsehastighed fra dør til dør (hvor der også tages hensyn til forsinkelser) ligger sandsynligvis på omkring 16 km/t.

Et par steder i København er smalle, overbelastede cykelstier et problem. Det afspejles i Cykelregnskabet, hvor der er stigende utilfredshed med bredden af cykelstierne. Den dag de hurtigste cyklister foretrækker kørebanen fremfor en overfyldt cykelsti, vil der opstå store problemer med trafiksikkerheden.

Cykelstier og cykelbaner forbedrer – bortset fra busstoppestederne – cyklisternes mulighed for at holde en høj rejsehastighed. Cyklisterne skal ikke passere

udenom holdende biler, og hvor cykelstien er ført helt frem til krydset, kan cyklisterne køre frem, så snart lyset skifter til grønt. Tilbagetrukne stopstreger for bilerne/førgrønt for cyklisterne (hvor cyklisterne får grønt nogle sekunder før bilerne) tilskynder svingende bilister til at overholde deres vigepligt overfor ligeudkørende cyklister. Dette har både betydning for sikkerhed og rejsehastighed.

Grønne cykelruter giver også mulighed for en højere rejsehastighed. Busstopstederne er ikke noget problem på cykelruter, men mange kryds i niveau og især signalregulerede kryds kan forringe den tidsmæssige gevinst.

I forbindelse med at der nogen steder i København indføres trafikstyrede signalanlæg for at øge det antal biler, der kan afvikles, vil der selvfølgelig blive taget hensyn til cyklisternes rejsehastighed.

## Sundhed

Sundhed er et godt argument for at cykle, idet det har vist sig, at der er en væsentlig sundhedsmæssig gevinst ved moderat motion i størrelsesordenen fire timer om ugen. Denne motion vil mange kunne få ved at cykle til arbejde. Moderat motion giver en meget bedre sundhed sammenlignet med den helt almindelige situation, hvor man slet ikke får nogen motion. Fysisk aktivitet har væsentlig betydning for almentilstanden, psykisk velvære og modvirkning af bl.a. blodpropper.

Set fra et samfundssynspunkt overstiger den sundhedsmæssige gevinst ved cykling, i form af bedre liv og reddede liv, mange gange risikoen for at komme til skade eller blive dræbt i trafikken. En sundhedsmæssig risiko ved luftforurening er også tilstede, men spiller nok en mindre rolle i et regnestykke, der også omfatter ulykker og motion.

Sundhed og velvære er et væsentligt argument for den enkelte for at cykle sandsynligvis af større betydning for valg af transportmiddel end risikoen for globale klimaændringer på grund af afbrænding af fossile brændstoffer.

## Oplevelse

Oplevelse af byen og dens liv spiller også en rolle for valg af transportmiddel. Byen opleves nærværende på cykel, og det skiftende danske vejr giver bymennesket en fornemmelse for årstiderne.

Cyklister cykler gerne på forretningsgader og lignende strøg, hvor byens puls kan føles – og hvor man kan købe ind på vej hjem fra arbejde. Sådanne baggade-løsninger er derfor opgivet som planlægningsprincip i København.

Grønne cykelruter er et nyt tilbud især til de cyklister der kører langt, men også til den der vil opleve andre sider af byen. På de grønne cykelruter kommer naturelementerne tættere på og årstidernes skiften opleves med alle sanser.

## Komfort

Komfort handler om, at cykelstier og gader er jævne, og om det er behageligt at cykle. Op- og nedkørsler fra cykelstier skal være jævne, afløbsriste skal ligge i niveau og med ribberne på tværs og der må ikke være huller i asfalten.

I nogle tilfælde vælges der af historiske og arkitektoniske grunde brosten/chaussésten ved reoveringer af gader. Det bør i sådanne tilfælde overvejes, om der kan etableres cykelfliser i form af bordursten af granit eller lignende af hensyn til cyklisternes komfort.

Næsten halvdelen af cyklisterne udtrykte i *Cykelregnskab for 2000* utilfredshed med vedligeholdelsen af cykelstierne og var endnu mere kritiske med vedligeholdelsen af veje. En øget indsats i 2001 har givet et synligt kvalitetsløft og vil forhåbentlig medføre bedre karakter i fremtidige Cykelregnskaber.

Til at forbedre forholdene yderligere er der i 2001 ansat en tilsynsformand, der udelukkende beskæftiger sig med at cykle rundt og registrere strækninger der er ujævne, der har huller etc. – og som sørger for at udbedringer bliver gennemført. For at kunne foretage hurtige registreringer, anskaffes et komfortometer til montering på en cykel.

Også renholdelsen har væsentlig betydning for komforten – både den daglige, rutinemæssige fejning og snerydning når himmel og jord står i ét.



# Indsatsområder

Hvis kommunen skal leve op til målsætningen om at få flere til at tage cyklen, skal cyklisterne også føle, at kommunen gør en indsats for at forbedre forholdene.

For at opnå den transportkvalitet, der kan medføre det ønskede, større antal cyklister i den københavnske trafik, arbejdes der med ni indsatsområder:

- Cykelstier og forstærkede cykelbaner
- Grønne cykelruter
- Forbedring af cyklisternes forhold i Indre By
- Kombination af cykel og kollektiv trafik
- Cykelparkering
- Bedre signalregulerede kryds
- Bedre vedligeholdelse af cykelstier
- Bedre renholdelse af cykelstier
- Kampagner og information

## Cykelstier og forstærkede cykelbaner

*Cykelstinet udbygges i overensstemmelse med "Cykelstiprioriteringsplan 2002-2016". Der er planlagt en forholdsvis hurtig udbygning af forstærkede cykelbaner som en midlertidig foranstaltning. Der etableres traditionelle cykelstier på de mest problematiske strækninger og steder, hvor det ikke er muligt at etablere forstærkede cykelbaner.*



Cykelstier langs veje er traditionelt det bærende i infrastrukturen for cykeltrafikken i København. Ved udgangen af 2001 var der 307 km cykelsti og 9 km cykelbaner.

Færdiggørelsen af nettet af cykelstier mv. er lagt i faste rammer i *Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016* (Borgerrepræsentationsbeslutning 2001). Ifølge planen skal der i løbet af 15 år anlægges 51 km cykelstier og "forstærkede cykelbaner" og enkelte "andre løsninger" til en anslået udgift på 123 mio. kr. Dertil kommer – fra 2017 – en opgradering af 25-30 km forstærkede cykelbaner til cykelstier til anslået 80 mio. kr.

Prioriteringsprincipper i *Cykelstiprioriteringsplanen* er:

- På alle strækninger hvor det er muligt, etableres forstærkede cykelbaner som en hurtig og billig 1. etape
- På de mest problematiske strækninger etableres hurtigst muligt cykelstier
- Korte strækninger, der kan skabe sammenhæng i nettet, prioriteres højest
- Strækninger med mange cyklister prioriteres alt andet lige højere end strækninger med få.

"Forstærkede cykelbaner" blev politisk godkendt som en midlertidig løsning efter et forsøg med malede cykelbaner på seks gader i Indre By. Evalueringen, der bl.a. omfattede cyklisternes mening, adfærdssundersøgelser og en ekstern trafikikkerhedsrevision, var positiv.

De forstærkede cykelbaner er en kombination af malede cykelbaner, korte stykker cykelsti (fx ud for busstoppesteder) og anvendelse af heller mv. til fysisk adskillelse af cyklister og biler. Forstærkede cykelbaner forventes i gennemsnit at koste 1,6 mill.

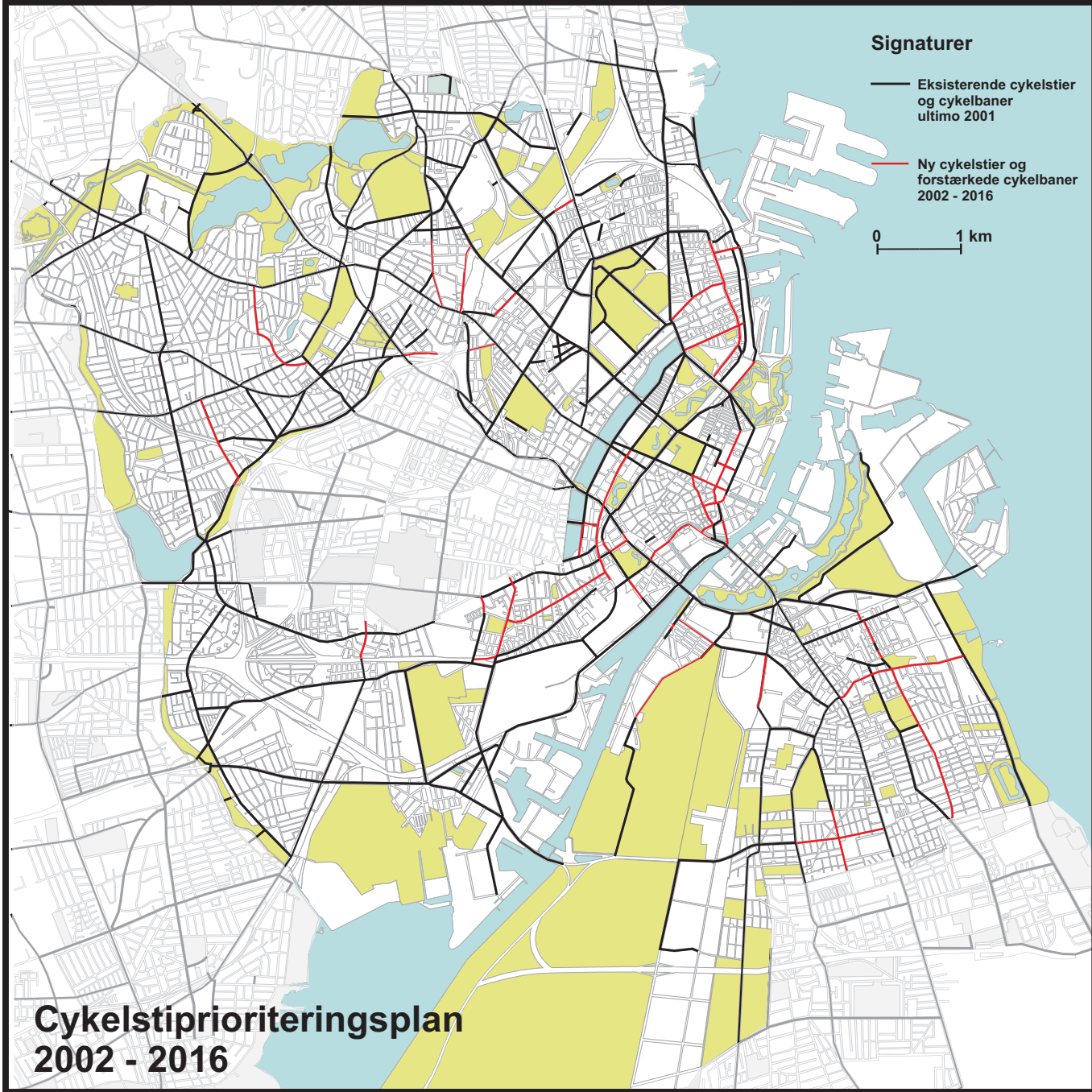
kr. per kilometer. Prisen for at anlægge en traditionel cykelsti er 6,2 mill. kr. per kilometer (priser opjusteret i 2002). Priserne er angivet for anlæg i den ene side af gaden.

Cykelstiprioriteringsplan er opdelt i tre femårsperioder, hvoraf det fremgår på hvilke gadestrækninger det er planlagt at anlægge cykelstier og forstærkede cykelbaner i hver periode.

Desuden foreslås hvilke strækninger, der skal have faciliteter for cyklisterne i 2002 og 2003. Der planlægges fx forstærkede cykelbaner eller cykelstier på Søndre Fasanvej, Enghavevej, Østrigsgade, Hammerichsgade ved Royal Hotel og på Rådhuspladsen mellem Jernbanegade og Vesterbrogade. Bremerholmlinjen og Gothersgade står også højt på dagsordenen. De to strækninger skal enten have cykelstier mod ensretningen eller forbedringer af cyklisternes fremskommelighed og sikkerhed i forbindelse med en større trafik omlægning i dette hjørne af Middelalderbyen.

Den årlige ramme til realisering af Cykelstiprioriteringsplan er i planen forudsat at være 8 mill. kr. Heraf skal 3 mio. kr. anvendes til anlæggelse af traditionelle cykelstier.

I Vej & Parks investeringsplan lægges rammerne hvert år for hvilke cykelstier mv. der skal anlægges. Et anlægsarbejde kan først sættes i gang når Bygge- og Teknikudvalget har givet en kapitalbevilling på grundlag af en indstilling med en detaljeret beskrivelse af projektet og dets konsekvenser.



## Grønne cykelruter

Grønne cykelruter udbygges med udgangspunkt i "Forslag til Grønne Cykelruter – bolig- arbejdsstedsruter og rekreative ruter". For Nørrebro-ruten findes en politisk vedtaget etapeplan og det foreslås, at der udarbejdes en tilsvarende etapeplan for Amagerruten. Der arbejdes desuden for igangsættelse af andre grønne cykelruter, fx Christianshavnsruten, Kastrup Fort Ruten og Universitetsruten. Vigerslevruten kunne opgraderes.



Grønne cykelruter i København skal være et nyt tilbud til cyklisterne, specielt til dem, som kører langt. Cykelruterne udføres i en høj standard, de fleste steder med en bred cykelsti og separat gangsti. Cykelruterne skal så vidt muligt ligge i eget tracé i grønne omgivelser, og de skal udformes med færrest mulige stop på grund af anden trafik. Foruden at virke som bolig-arbejdsstedsruter, har de også en rekreativ funktion.

Forslag til grønne cykelruter – bolig- arbejdsstedsruter og rekreative ruter er i 2000 godkendt af Bygge- og Teknikudvalget som grundlag for den videre planlægning og udbygning af grønne cykelruter i København, idet der dog ikke er taget stilling til den konkrete prioritering og detaljering. Planen omfatter 21 ruter, i alt ca. 100 km. Ruterne varierer fra knap 2 km til godt 8 km. En tredjedel af nettet eksisterer allerede, dog i en lavere standard end ønskeligt for de grønne cykelruter.

Cykelruterne er indarbejdet i *Kommuneplanen*. Herved er det sikret, at alle ruter vil kunne gennemføres på længere sigt – uden at dette dog i sig selv er en garanti for at ruterne realiseres. Planen har allerede vist sin styrke ved at forhindre, at fremtidige cykelruter blokeres af nybyggeri.

På havnepromenader, som også fungerer som cykelruter og på promenadestrækninger med meget cykeltrafik, etableres separat cykeltracé, der synliggøres ved en særlig cyklistvenlig belægning. På længere sigt kan der etableres broforbindelser på tværs af vandet mellem promenadestrækningerne langs havneløbet. Dette er fx aktuelt i forbindelse med Operabyggeriet, Teglværkshavnen og Fisketorvet (Christianshavnsruten, Kastrup Fort Ruten og Universitetsruten).

Der kan også anlægges delstrækninger, der hæfter flere eksisterende strækninger sammen. Hvor der viser sig mulighed, kan dele af en cykelrute gennemføres i forbindelse med andre anlægsarbejder som fx byggeprojekter, stationer, pladser, parkbånd mv.

Eksisterende cykelruter, som Vigerslevruten, kan efterhånden opgraderes til en højere standard.

I Ørestaden gennemføres nye cykelruter i forbindelse med planlægningen af dette helt nye byområde.

Forslag til grønne cykelruter kan også bruges til at udvælge ruter, der ønskes gennemført efter en etapeplan. Etapeplanen for anlæggelsen af den første grønne cykelrute, Nørrebro-ruten er vedtaget af Borgerrepræsentationen i 1997 og revideret flere gange. Opkøb af arealer fra DSB er støttet økonomisk af Trafikministeriet. Nørrebro-ruten skal forløbe gennem Ryparken, Nørrebro, Frederiksberg, Valby og Vigerslev. De første fire, af ti, etaper er færdige.

Det er tanken på lignende vis at udnytte Amagerbanens gamle tracé til en cykelrute. De første anlægsarbejder på "Amagerruten" er gennemført i 2001, i forbindelse med byggeriet på Ny Tøjhusgrund. En strækning "Svinget" er etableret midlertidigt som gangsti. I forbindelse med Kultur- og idrætsplanen for Holmbladsgadekvarteret er strækningen forbi Kløvermarken ligeledes politisk vedtaget. Desuden er der sikret arealer til denne cykelrute i forbindelse med udbygningen af metroens 3. etape, ligesom ruten er indarbejdet i lokalplanen for Vølundgrunden. Det foreslås at der udarbejdes en etapeplan for Amagerruten.

De grønne cykelruter er koordineret med hovedstinetet i Københavns Amt og er med i *Regionplan for København*. De fremtidige euro-

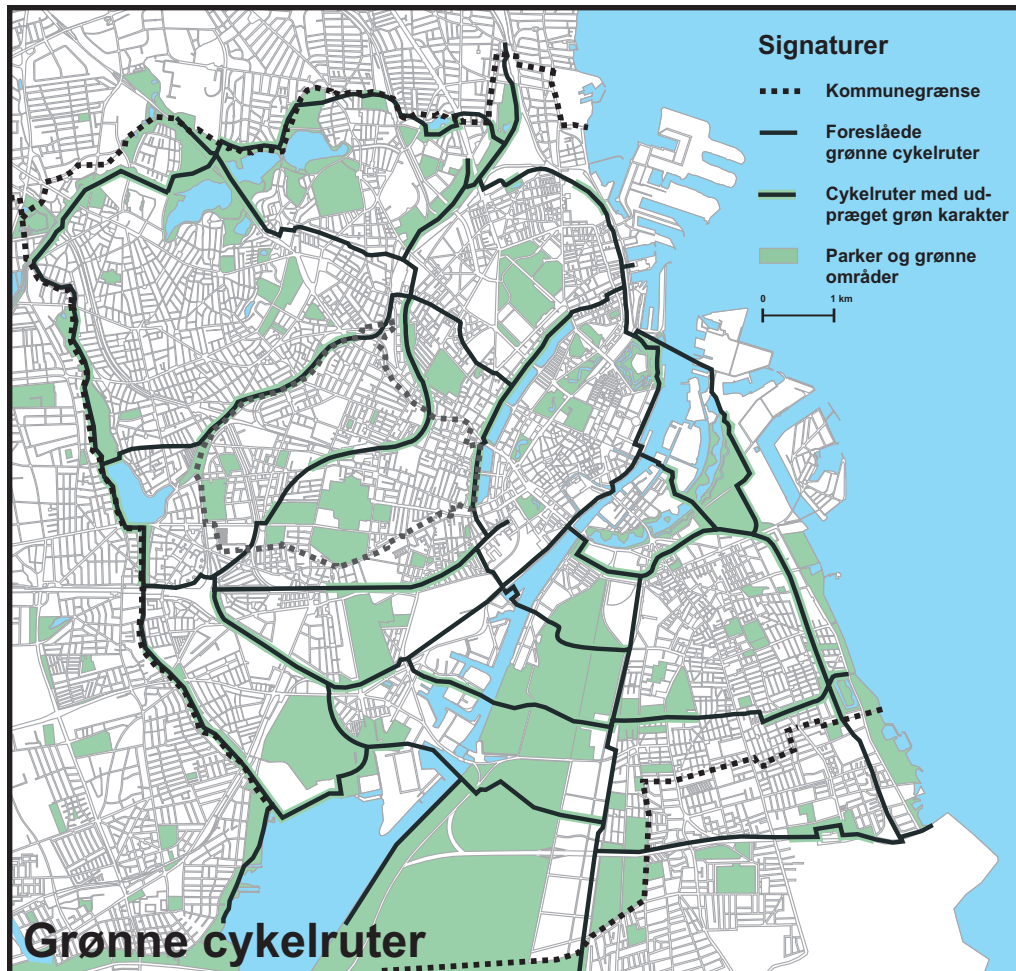


pæiske cykelruter (til Malmö, Helsingør og Berlin) og de eksisterende nationale ruter (der mødes på Rådhuspladsen) tilpasses de grønne cykelruter.

Grønne cykelruter skiltes i overensstemmelse med vejreglerne for vejvisning, når en

væsentlig del af en ny rute er blevet anlagt

I 1997-99 er årligt brugt knap 5 mill. kr. på Nørrebro-ruten. Færdiggørelsen af nettet vil tage en længere årrække. Prisen for at realisere den grønne cykelruteplan forventes at blive i størrelsesordenen ½ mia. kr.



## Forbedring af cyklisternes forhold i Indre By

*Cyklisternes forhold i Indre By forbedres ved at anlægge cykelstier og forstærkede cykelbaner langs større veje. Desuden etableres cykelforbindelser i og omkring Middelalderbyen. Så mange ensretninger som muligt ophæves for cyklisterne og cykelparkeringen forbedres.*



I Indre By (området indenfor Søerne) har forholdene for cyklister ikke været tilfredsstillende. En langsigtet plan for forbedring af cyklisternes forhold i Indre By tager udgangspunkt i rapporten *Trafikal fredeliggørelse af Indre By - efter anlæggelse af en havnetunnel*. Selvom Havnetunnelen ikke er etableret, kan en væsentlig del af de forbedringer, der er foreslået for cyklister, gennemføres.

Den første fase til forbedring af cyklisternes forhold i Indre By i 1999 var forsøget med cykelbaner på seks store gader. Forsøget faldt heldigt ud, og det blev politisk besluttet, at de malede cykelbaner skulle opgraderes til forstærkede cykelbaner eller cykelstier som et led i *Cykelstiprioriteringsplanen*. Tietgensgade har som den første af seks strækninger fået cykelstier i 2002.

Den næste fase var at ophæve de fleste af de resterende ensretninger for cyklister i Middelalderbyen samt at indføre en 40 km/t hastighedszone. Anlægsarbejder og skiltning forventes gennemført i 2002.

Der arbejdes med planer for cykelforbindelser i og omkring Middelalderbyen. Cykelforbindelser udformes, så cykeltrafikken afvikles med hensyntagen til fodgængerne, hvilket afspejles i udformningen. Der er således ikke tale om at bygge højklassede cykelruter i Middelalderbyen.

Der eksisterer i praksis allerede én cykelforbindelse i Middelalderbyen, Nørregade.

På en anden fremtidig cykelforbindelse ad Strædet, etableres der (i forbindelse med ophævelsen af ensretninger for cyklister) en kort strækning med cykelbane mod ensretningen i Farvergade i retning mod Rådhuspladsen. Når en tilsvarende modstrøms cy-

kelbane i Lille Kongensgade mod Kgs. Nytorv er etableret, vil man kunne cykle i begge retninger mellem Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv, parallelt med Strøget.

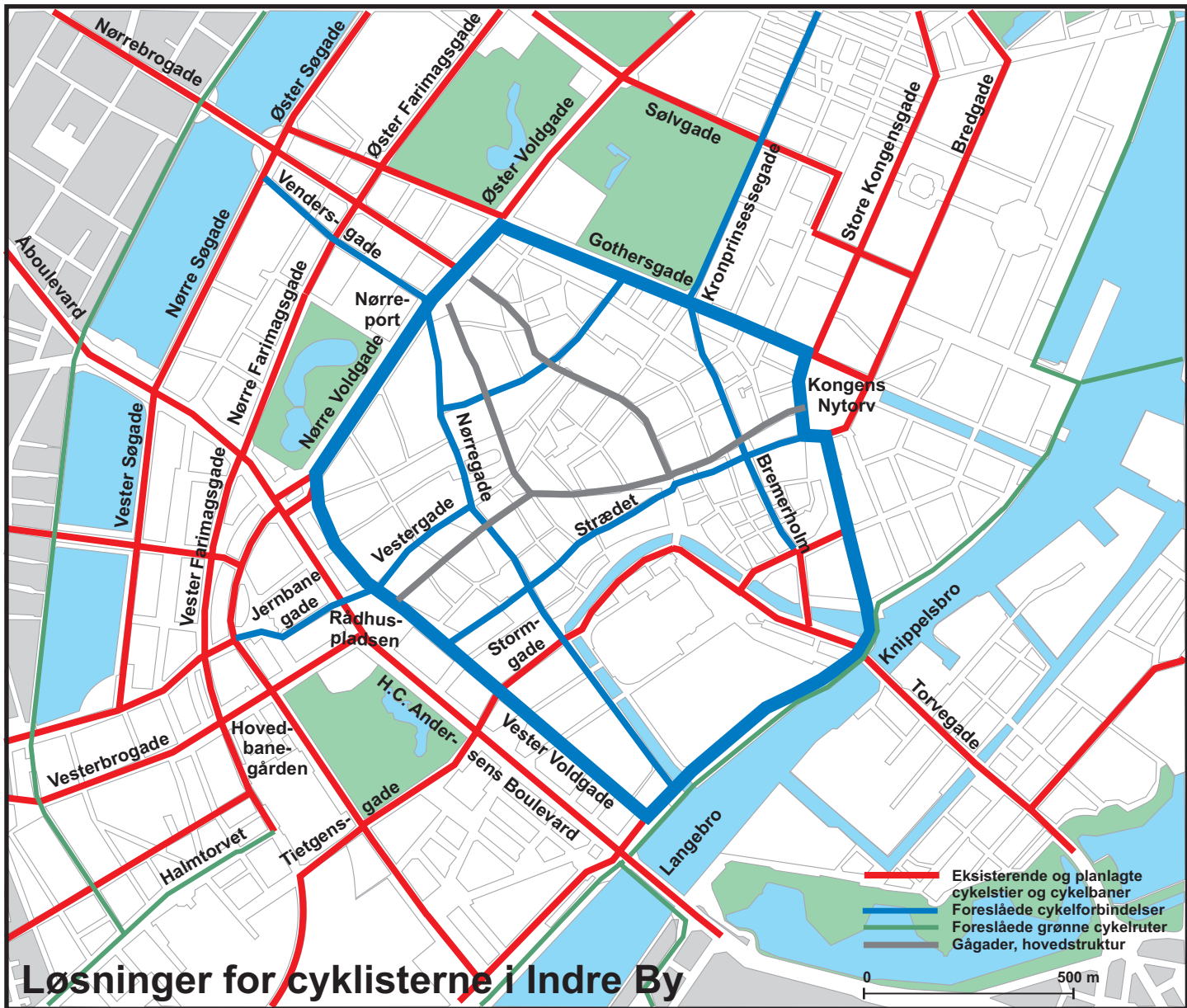
En tredje cykelforbindelse ad Vestergade afventer en hovedstandsættelse og ombygning af gaden. Cykelforbindelsen vil give cyklisterne direkte adgang fra Rådhuspladsen til Gammeltorv.

En fjerde cykelforbindelse i Middelalderbyen er planlagt ad Bremerholmlinien.

Det er desuden planen at etablere en Cykelring omkring Middelalderbyen, hvoraf der kun mangler det korte stykke ad Gothersgade, der er ensrettet fra Kgs. Nytorv. Én mulighed er at etablere modstrøms cykelstier/-baner i Gothersgade og Bremerholmlinien. En anden er at ombygge det nævnte stykke af Gothersgade til dobbeltrettet buscykelgade samt at fjerne busserne fra Bremerholmlinien. Denne dobbeltrettes så for både biler og cykler og forsynes med cykelstier.

Kronprinsessegade, Vendersgade og Stockholmsgade i Indre By kunne senere etableres som cykelforbindelser i sammenhæng med forbindelserne i Middelalderbyen.

Forbedringerne for cyklister i Middelalderbyen følges op af en kampagne i 2002.



## Kombination af cykel og kollektiv transport

*Cykelparkering ved terminaler forbedres, da gode cykelparkeforhold er en forudsætning for en effektiv kombination af cykel og kollektive transportmidler. Forbedringer af cykelparkeforholdene ved stationer og terminaler planlægges i et samarbejde med HT og DSB. Der udarbejdes en handlingsplan for bedre cykelparkering ved stationer og terminaler.*



Der er en del transportbehov, hvor hverken cykel eller kollektiv transport hver for sig kan tilbyde en tilstrækkeligt fleksibel transportløsning. I *Kommuneplan 2001* lægges op til en indsats, der skal forbedre muligheden for at kombinere cykel og kollektive transportmidler som et realistisk alternativ til bilen.

HT's *Kollektiv trafikplan* (1998) er meget positiv overfor en kombination af cykel og tog/bus og satser i højere grad end tidligere på cyklisterne som kunder. Dette udmøntes bl.a. i, at de fleste restriktioner på cykelmedtagning i S-togene er fjernet. Senest er det blevet tilladt at tage cykler med i myldretiden i "uaktuel retning" og hele dagen i ferietiden. Når en ny generation af S-tog er anskaffet, bliver det tilladt at medtage cykler hele tiden. I den nye Metro vil det blive muligt at medtage cykler hele døgnet.

Der lægges vægt på bedre muligheder for at parkere cykler ved terminalerne, eksempelvis etableres der ved samtlige Ringbanestationer aflåselige og overdækkede cykelparkepladser. Også ved de kommende Metrostationer er der planlagt cykelparkering.

Der skal stilles større krav til cykelparkering ved terminalerne i fremtiden. DSB's målsætning for S-togsstationer er, at 25% af pladserne skal kunne aflåses, 50% skal overdækkes og de resterende skal være almindelige stativer. DSB S-tog har i de senere år forbedret cykelparkeforholdene ved en række stationer.

Der findes – efter hollandsk forbillede – cykelcentre på Østerport og Hovedbanegården. Centrene har overdækket og aflåst cykelparkering. Der er mulighed for at købe en billet eller at abonnere på ordningen. De

tilknyttede cykelforretninger tilbyder at udføre reparationer. Cykelcentrenes kapacitet udnyttes ikke fuldt ud – måske fordi københavnernes vægrer sig ved at betale for at parkere cyklen.

De senere år er cykelparkeringen forbedret ved HT-terminalen på Rådhuspladsen (Jernbanegade), ved Vesterport Station, ved Hovedbanegården i forbindelse med en ny busterminal i Bernstorffsgade samt på Nørrebro Station.

Foran Hovedbanegården er cykelparkeringen kaotisk. Stationen har midlertidigt opsat todækkerstativer. Også andre stationer trænger til forbedring af cykelparkeringen. Der skal, ifølge *Trafikafviklingsplanen*, udarbejdes en handlingsplan for forbedringer af cykelparkeforholdene ved stationer og terminaler. I *Cykelregnskabet* har cyklisterne udtrykt stor utilfredshed med forholdene.

Forbedringer af cykelparkeforholdene ved stationer og terminaler planlægges i et samarbejde med HT og DSB. Terminalgruppen er et formaliseret samarbejde mellem Vej & Park, HT og DSB. Ansvar for finansieringen af cykelparkeringen afhænger af, hvilken myndighed der ejer de arealer, der skal bruges til cykelparkeringen. Der er imidlertid en fælles interesse i, at forholdene for cyklisterne er tilfredsstillende og interessenterne har derfor i en række tilfælde delt udgifterne.

## Cykelparkering

Kun godt en tredjedel af cyklisterne er, ifølge *Cykelregnskabet*, tilfredse med mulighederne for at stille cyklen fra sig i byen. Gode muligheder for cykelparkering skal sikres af en handlingsplan, hvor cykelparkering behandles i mange sammenhænge:

- I forbindelse med kollektiv trafik
- Ved boliger og arbejdspladser
- Ved butikker og indkøbscentre
- På gadeareal i øvrigt.

Cykelparkering ved boliger og arbejdspladser er et privat anliggende, der imidlertid også har væsentlig offentlig interesse. Kommunen (Vej & Park) har i stigende omfang givet tilladelse til, at der nedlægges bilparkeringspladser for at etablere cykelparkering på gadeareal ud for boliger. Cykelstativerne på gadeareal betales af grundejerne, en boligforening eller lignende.

I forbindelse med boliger er cykelparkering på gadeareal især anvendt i Brokvartererne. Hovedbiblioteket i Krystalgade er dog et markant eksempel på, at løsningen også kan anvendes ved institutioner med stor publikumssøgning.

Ved butikker i indkøbsgader tillader kommunen opstilling af cykelstativer på fortov, hvis der er plads.

Ved større indkøbscentre er kommunens funktion, at stille krav om indretning af tilstrækkelig plads til cykelparkering i lighed med kravet om bilparkeringspladser. Fx i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner, mangler der et grundlag for at vurdere behovet for antallet af cykelparkeringspladser.

Især i de tætte byområder (Indre By og Indre Brokvarterer) er der et stort behov for almindelig gadeparkering til cykler.

En del cykelparkeringspladser langs Strøget og andre gågader blev etableret i forbindelse med indførelsen af 10 m parkeringsreglen ved gadehjørner. I 2002 vil der supplerende blive etableret ca. 400 nye pladser i Middelalderbyen. Derudover vil der umiddelbart være et behov for nogle hundrede pladser i dette område. Dertil kommer særlige behov på Amagertorv, på Købmagergade ved Illum, ved indgangen til Strøget ved Rådhuspladsen samt ved en række undervisningsinstitutioner.

Først i 2001 blev der skabt et overblik over omfanget af cykelparkering i Middelalderbyen: I alt fandtes ca. 2900 pladser. I 2002 kortlægges behovet for cykelparkering på offentligt gadeareal i kommunen. For at tage fat på en forbedring, etableres allerede i 2002 ca. 500 cykelstativpladser i de tætte byområder.

Der kan hentes inspiration til bedre cykelparkering både i andre danske byer og i udlandet. I Odense (national cykelby) er det en målsætning, at der er tomme pladser i cykelstativerne, så folk kan se, at der også er plads til deres cykel. I Malmö er der etableret cykelparkering langs indkøbsgaderne. Og i Bremen administreres både bil- og cykelparkering af den samme organisation.

Ligesom bilparkering ikke kan fungere uden konstant opfølgning, kan cykelparkering heller ikke. Cykler, der er ødelagte eller ikke bliver brugt, fylder unødigt op og giver cykling lav status. Der bør derfor indføres ordninger til effektiv fjernelse af skrotcykler.

*Der udarbejdes en handlingsplan for cykelparkering. Planen skal omfatte cykelparkering i alle sammenhænge, fx ved boliger og arbejdspladser, ved butikker og indkøbscentre og på gadeareal. Cykelparkering ved stationer og terminaler behandles som et selvstændigt indsatsområde.*



## Bedre signalregulerede kryds

*Der arbejdes systematisk med at forbedre cyklisternes sikkerhed, tryghed og fremkommelighed i signalregulerede kryds bl.a. ved at etablere tilbagetrukne stopstreger for bilerne, cykelfelter og "førgrønt" for cyklisterne. Effekten af de foreslåede ændringer kunne øges ved kampagner.*



Københavns Kommune har (som de fleste andre kommuner) ikke nået sin målsætning om en større nedgang i trafikulykkerne for cyklisterne. I *Trafiksikkerhedsplan for København* indgår forbedring af cyklisternes sikkerhed som en væsentlig del, idet to ud af fem indsatsområder er "uheld med cyklister" og "uheld i kryds". Fra og med 2003 er der kommunale penge til at gennemføre en målrettet indsats bl.a. mod cyklistulykker.

De fleste cyklistulykker sker i de større kryds, og her findes to forholdsvis billige muligheder for at forbedre sikkerheden: Tilbagetrukne stopstreger for bilerne og cykelfelter for cyklisterne.

Tilbagetrukne stopstreger etableres ved at placere bilernes stopstreg ca. 4 m fra fodgængerfeltet. Det gør det muligt for førere af lastbiler at se cyklisterne, der holder ved stopstregen, ligesom dette design gør cyklisterne mere synlige for bilisterne.

Blå cykelfelter synliggør vigepligtsforholdene og markerer cyklisternes bane gennem krydset. Nogle steder anlægges lidt mindre synlige cykelfelter, der er markeret med hvide kvadrater.

Fra slutningen af 1990'erne gik man igang med at flytte stopstregerne i forbindelse med andre ændringer af kryds eller ved fornyelse af afstribsningen. Da der kun var driftsmidler til rådighed skete forbedringerne langsomt.

For at opnå hurtigere resultater, blev der i *Trafikafviklingsplanen* afsat 0,5 mill. kr. til cykelfelter og tilbagetrukne stopstreger for hver af årene 2000-2003. Resultatet af indsatsen kunne i efteråret 2001 for alvor ses i bybilledet.

Særlige cyklistsignaler giver mulighed for at give cyklisterne "førgrønt". Cyklister-

ne kan også holdes tilbage for at afvikle svingende biltrafik.

I København findes to principielt forskellige udformninger af cykelstier i signalregulerede kryds. Den ene med cykelstien ført helt frem til krydset, den anden med afkortede cykelstier. De afkortede cykelstier har erfaringmæssigt givet færrest ulykker, mens cykelstier helt frem til krydset føles tryggere af cyklisterne. Begge udformninger kan suppleres med et blå cykelfelt, der forbedrer sikkerheden væsentligt. Tilbagetrukket stopstreg forbedrer sikkerheden yderligere ved at give cyklisterne et forspring, når lyset skifter til grønt. Tilbagetrukket stopstreg for bilerne giver kun mening, hvor cykelstien er ført helt frem til krydset.

Den udformning hvor cykelstien afkortes, giver den største kapacitet til afvikling af biltrafikken. Som en forbedret udformning af den afkortede cykelsti, er det meningen at modificere flest mulige af de afkortede cykelstier, så de forsynes med en smal cykelbane helt frem til krydset. Samtidig bevares en separat højresvingsbane. Denne løsning tilgodeser tilsyneladende både cyklisternes tryghed og sikkerhed, dog er erfaringerne endnu begrænsede.

Der arbejdes således videre med at finde løsninger i kryds, der både er sikre og føles trygge på samme tid.

## Bedre vedligeholdelse af cykelstier

Cyklisterne har også i det seneste *Cykelregnskab for 2000*, været utilfredse med vedligeholdelsen af cykelstierne – og gader uden cykelstier for den sags skyld.

Det er sandsynligt, at enkelte huller i cykelstierne samt delstrækninger, der er i dårlig stand, påvirker cyklisternes opfattelse af vedligeholdelsen for meget længere strækninger og dermed trækker helhedsindtrykket ned.

Resultatet af en registrering af cykelstiernes tilstand, der blev foretaget af den daværende Vejafdeling i 1996 er følgende:

God standard 82%

Mindre god 13%

Dårlig 5%

I 2000 var Vej & Parks vurdering, at 10% af stierne havde en klart uacceptabel belægning. Der blev, i forbindelse med *Trafikafviklingsplanen*, bevilget ekstraordinære midler til et standardløft. Udover de penge, der normalt er til rådighed til vedligeholdelse af cykelstier, blev der bevilget 2,5 mill. kr. ekstra i 2000 og 7,5 mill. ekstra i 2001. Det forventes at de 10 mill. kr. vil kunne finansiere, at praktisk taget alle de ujævne strækninger erstattes med asfalt så plan som et stuegulv. I 2002 er der samlet afsat 6,6 mill. kr. til reparationer og nye slidlag. Hvis slidlagene skal fornyes hvert 15. år vil vedligeholdelsen af cykelstierne koste 8 mill. kr. per år for at holde en vedvarende høj standard.

Cyklisterne har, med en postkortundersøgelse, haft indflydelse på, hvilke strækninger, der skulle forbedres. Der blev i 2001 uddelt ca. 4.500 spørgeskort (postkort) til cyklisterne. Heraf blev 15% returneret. Cyklisterne kunne erklære sig tilfredse med vedligeholdelsen, eller de kunne udpege tre strækninger som de syntes skulle forbed-

res. Alle cykelstier og en del kørebaner, hvor fem eller flere cyklister var utilfredse, blev udbedret i 2001. De resterende strækninger, som cyklisterne har peget på indgår med høj prioritet i planen for renoveringer i 2002. Foruden lapning af huller, er korte stykker cykelsti mange steder i byen blevet forsynet med nyt slidlag.

Det planlægges i 2002, ved hjælp af et måleudstyr (komfortometer), at foretage en total kortlægning af standarden på kommunens cykelstier. Udviklingen vil så kunne følges i årene fremover og bruges til en prioritering, så der vedvarende kan holdes en høj standard. Cykelpolitikens målsætning er, at højst 5% af belægningerne må være ujævne, målt med målecyklens komfortometer. Den ekstraordinære indsats i perioden 2000-2001 vil forhåbentlig også kunne aflæses i det næste Cykelregnskab.

Ved sideveje er cykelstier traditionelt blevet afsluttet med en kantsten, men i de senere år er denne afslutning udeladt ved nyanlæg, hvorved cyklisternes komfort forbedres. Ved renoveringer fjernes eksisterende kantsten på tværs af cykelstien, inden der udlægges nyt asfaltslidlag. Den nuværende praksis med at fortsætte cykelstien på tværs af sidegader (støttet af overkørsler over fortov) bidrager også til en bedre komfort på cykelstierne.

Ved etablering af nye cykelstier og total renovering af eksisterende, går der af tekniske grunde ofte flere måneder før den afsluttende belægning lægges ud. Sådanne belægningsforsynings med information til cyklisterne om at der ikke er tale om den færdige standard ("Midlertidig belægning" malet på cykelstien). Den information fremmer cyklisternes forståelse.

*I strategien til forbedring af cykelstiernes jævnhed, ses vedligeholdelsen af cykelstierne sammenhængende for strækninger og kryds. Der er afsat ekstraordinære midler i 2000-2002 til opgradering til en rimelig vedligeholdelsesstandard for cykelstierne. Det sker bl.a. ved forbedringer af korte stykker cykelsti mange steder i byen.*



*Der udarbejdes en handlingsplan til forbedring af cykelstiernes renholdelse. Eksempelvis bør ca. 50 km cykelstier langs indkøbsgader og forlystelsessteder også fejes i weekenden.*

*Snerydningen intensiveres så praktisk taget alle cykelstier kan være ryddet inden myldretiden starter om morgenen.*



## Bedre renholdelse af cykelstier

Cykelstierne langs hovedtrafikåreerne renholdes i princippet alle hverdage. Vej & Park opstiller standarderne og fører tilsyn, mens arbejdet udføres af en kommunal organisation på kontrakt.

Cyklisternes fremkommelighed skal, ifølge forslag til *Kommuneplan 2001*, forbedres bl.a. gennem bedre renholdelse og snerydning af cykelstierne.

På en del strækninger (indkøbsgader og forlystelsessteder) er renholdelsesstandarden imidlertid mangelfuld. Der er foretaget en systematisk gennemgang af forholdene og der er en ny strategi for renholdelse undervejs. Den vil at indebære, at Brogaderne cykelstier bliver fejede hyppigere for at fjerne glasskår og andet affald lørdag og søndag morgen. De problematiske strækninger anslås til ca. 50 km. Da der kan bruges eksisterende fejemaskiner vil der alene være tale om en øget driftsudgift på ca. 0,5 mill. kr., hvilket betyder en årlig driftsudgift til renholdelse af cykelstier på 5 mill. kr.

En bedre renholdelse af de problematiske strækninger kræver samarbejde fra restauranternes og grundejernes side, så de opfatter det som deres ansvar at holde fortovet rent ved at fjerne glasskårene i stedet for at feje dem ud på cykelstien.

Snerydning af cykelstier i København er opdelt i 15 ruter á ca. 20 km med en gennemkørselstid på ca. fem timer. Snerydning og glatførebekæmpelse begynder straks når snefald eller glat føre konstateres, men afhængig af snefaldets ophør vil en del af cykelstierne ikke kunne være ryddet inden kl. 7.30.

Snerydningsstandarden kan øges væsentligt ved at oprette 5 nye ruter, idet en større del af cykelstierne kan være ryddet

inden kl. 7.30. Der vil være en engangsudgift til køb af materiel og en øget driftsudgift på ca. 1 mill. kr. per år, hvilket svarer til en årlig udgift på 4,2 mill. kr. for en normalvinter.



## Kampagner og information

Der har siden 1995 været gennemført en række cykelkampagner i Københavns kommune: Vintercykling, sundhed og firmacykler i samarbejde med Kommunens sundhedsdirektorat.

”Vi cykler til arbejde”, der første gang blev gennemført i 1997 fastholdes som en årligt tilbagevendende begivenhed, der gennemføres i et samarbejde med Cyklistforbundet. Der har været stigende interesse for kampagnen, der i 2001 havde over 15.000 deltagere i Københavns Kommune. Bl.a. i forbindelse med Vi cykler til arbejde, er der hvert år udsendt et nyhedsbrev om cyklisternes forhold i København

Andre løbende kampagner omfatter *Cykelregnskabet* og *Cykelstikortet*.

I 2000 og 2001 har der været gennemført en Miljøtrafikuge. I løbet af ugen bliver der afprøvet forslag fra borgerne, bl.a. om nye cykelstier (etableret midlertidigt som malede cykelbaner). Der har været gennemført forsøg med at få familier til at ændre trafikvaner og bruge cykel i stedet for bil. Miljøtrafikugen blev i 2001 afsluttet med en ”bilfri weekend”.

Virksomhederne føler i stigende grad et medansvar for, hvordan deres ansatte transporterer sig til arbejde. Det leder naturligt over i en interesse for transportplaner og hvordan cyklisternes forhold kan forbedres ved virksomheden: Overdækket cykelparkering, badefaciliteter, firmacykler mv. Denne interesse blev fulgt op af udnævnelsen af årets cykelvirksomhed i forbindelse med ”Vi cykler til arbejde” i 1998 og 2000.

Cyklisterne har flere gange været inddraget i at udpege hullede og ujævne cykelstier og har været spurgt om en vurdering af konkrete nyanlæg, som fx cykelbaner i

Indre By og ”Discountcykelruten” ad Mimersgade og Guldbergsgade på Nørrebro.

Selv med denne indsats er det svært at nå ud til en bredere kreds med information om cyklisternes forhold. Af de cyklister, der overhovedet har en mening om kommunens indformation, er der nogenlunde lige mange tilfredse og utilfredse.

Der er derfor god grund til at arbejde med nye former for kampagner og information om cykling i København. Måske kunne der arbejdes mere målrettet med særlig udvalgte grupper, eksempelvis indvandrere der sandsynligvis cykler mindre end andre københavnere. Ifølge *Kommuneplan 2001*, skal der foruden ”Vi cykler til arbejde” ske en yderligere udbredelse af kendskabet til at cykle i København. Der kunne følges op på ændringer i byens trafik, fx planlægges der en kampagne, der gør opmærksom på at det bliver lettere at være cyklist i Middelalderbyen.

Projekter med firma- og pendlercykler er andre dele af kommunens informationsarbejde. Bicyklen har nu som tidligere sin værdi som ”reklamesøjle” for København som en turistorienteret storby.

Budgettet for cykelkampagner og -information er på knap 1 mill. kr. per år, inklusiv engelsksproget informationsmateriale om København som cykelby.

Dertil kommer færdselsikkerhedskampagner, som gennemføres af Storkøbenhavns Trafiksikkerhedsråd, som Københavns Kommune er medlem af.

*Cyklistkampagner fortsættes som en integreret del af Kommunens indsats på cykelområdet. ”Vi cykler til arbejde” kampagnen, der gennemføres i et samarbejde med Dansk Cyklist Forbund, fastholdes som en årligt tilbagevendende begivenhed. Der udvikles løbende nye cykelkampagner. Der informeres om indsatsen for cyklister ved udgivelse af bl. a. Cykelregnskabet og Cykelstikortet.*





# Effekt og evaluering

## Effekt af indsatsområder

Det er ikke muligt at angive en konkret effekt på cykeltrafikkens omfang for de enkelte indsatsområder. Vejdirektoratet har dog skønnet effekten af en række indsatsområder til at ligge mellem 5 og 20%. Effekten af flere cykelstier og cykelruter samt bedre vedligeholdelse af cykelstier ligger i den høje ende. Bedre cykelparkeringsforhold ligger i den lave ende.

En kombination af flere indsatsområder kan give en synergieffekt, som det imidlertid ikke er muligt at skønne omfanget af på forhånd.

## Målopfyldelse

I *Kommuneplan 2001* er det et mål at øge cykeltrafikkens andel af trafikken, at øge cyklisterne rejsehastighed og at forbedre cyklisterne sikkerhed, tryghed og komfort. *Trafikafviklingsplanen, Delplan for cykeltrafik* kvantificerer fem mål, der tilstæbes nået i løbet af 11 år (så vidt muligt med 2000 som udgangspunkt):

- **Andelen af mennesker, der cykler til arbejdspladser i København øges fra 34% til 40%.**  
Tallet angiver den andel af arbejdsstyrken, der cykler til arbejdspladser, der ligger i Københavns Kommune. De 34% er fra 1999, da tallet for 2000 ikke var tilgængeligt ved redaktionens slutning. Andelen, der cykler til arbejde er allerede nøgletal i Cykelregnskabet.
- **Cyklisterne risiko for at komme til skade eller blive dræbt reduceres med 50%.**  
Risikoen for den enkelte cyklist – eller rettere risikoen per cyklet kilometer – beregnes ved at sammenholde politiets ulykkesregistrering (korrigeret) med Vej & Parks beregning af cykeltransportarbejdet.  
Udgangspunktet for målopfyldelsen er 1998 og ikke 2000. Det skyldes et ønske om samme udgangspunkt som for Trafiksikkerhedsplan for København.

Cyklisternes transportarbejde beregnes af Vej & Park på grundlag af tællinger. Transportarbejdet sammensættes af cykeltransportarbejdet på de større gader (hvor der allerede er foretaget beregninger) samt cykeltransportarbejdet på de mindre gader (som der skal findes en metode til at beregne).

- **Andelen af københavnske cyklister, der synes det er trygt at cykle i byen øges fra 57% til 80%.**

Andelen, der synes det er trygt at cykle, fås fra de repræsentative telefoninterviews, der foretages med københavnske cyklister i forbindelse med Cykelregnskabet. I 2000 var 57% trygge og 24% nogenlunde trygge. Kun de der er trygge uden forbehold indgår i målsætningen. I Cykelregnskabet indgår summen af de trygge og nogenlunde trygge, i alt 81%, som et nøgletal.

- **Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km forbedres med 10%.**

Der skal etableres et datagrundlag, så de bliver muligt at følge udviklingen i cyklisternes rejsehastighed.

- **Cyklisternes komfort forbedres, så max 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning.**

Cykelstiernes tilstand registreres hvert år med et komfortometer monteret på en målecykel.

Der skal for hvert nyt *Cykelregnskab* gøres rede for, hvordan det går med mål-opfyldelsen. Det vil gøre det muligt at justere indsatsområderne og evt. overveje nye.

Det er en forudsætning for at nå målene for Cykelpolitikken, at *Trafik- og Miljøplanens* målsætning om at biltrafikken ikke må stige, opfyldes. Det forventes, at bilparkeringsordningen for Brokvartererne og bedre forhold for cyklister i Indre By vil tilskynde flere pendlere til at cykle.

# Cykelregnskabet

Verdens første *Cykelregnskab* blev udgivet af Københavns Kommune i 1996. Det omhandlede 1995 og der er siden udsendt Cykelregnskaber for 1996, 1998 og 2000. Det er planen at udgive et cykelregnskab hvert andet år, dvs. at Cykelregnskab for 2002 udkommer i 2003.

Cykelregnskabet omfatter nøgletal og karakterer fra cyklisterne. Desuden behandles i hvert nyt regnskab en række aktuelle emner.

Nøgletallene i Cykelregnskabet er en status over de forhold, som cyklisterne anses for at være de vigtigste (udpeget af fokusgrupper i forbindelse med det første Cykelregnskab). I årenes løb er et par nøgletal dog erstattet af andre.

Cykelregnskab for:	2000	1998	1996	1995
Cykeltransportarbejde, større veje (mill.km per dag)	0,96	0,84	0,85	0,73
Biltransportarbejde, større veje (mill. km)	4,43	4,28	4,05	3,92
Cykler på arbejde (%)	34	30	30	31
Længde af cykelstier (km)	307	302	294	293
Længde af cykelbaner (km)	10	6	-	-
Længde af grønne cykelstier (km)	43	42	41	41
Til vedligeholdelse af cykelstier (mill. kr)	9,1	5,3	4,7	3,9
Alvorligt tilskadekomne cyklister	168	197	252	231
Lyskryds med cyklistprioritering (% af krydsene)	28	26	24	23
Cykelbude (antal ture per år)	877.000	984.100	664.800	539.200

Nøgletal fra de fire Cykelregnskaber, der er udkommet.

Noter: Cykeltransportarbejdet og biltransportarbejdet kan ikke direkte sammenlignes på nuværende tidspunkt, da transportarbejdet kun er beregnet for de større veje. Andelen, der cykler til arbejde er for 1999. Alvorligt tilskadekomne cyklister er korrigeret i forhold til Cykelregnskab for 2000, da tallet heri er fra 1999. Grønne cykelstier omfatter mere end Grønne cykelruter.

Cykelregnskab for:	2000	1998	1996	1995
København som cykelby	8	8	7	6
Cyklisternes tryghed i trafikken	8	8	8	6
Cykelstiernes længde/bredde	6	6	6	6
Vedligeholdelse af cykelstier	4	5	5	2
Vedligeholdelse af veje	2	3	2	2
Mulighed for at kombinere cykel og off. transport	5	4	5	4
Cykelparkering i byen	4	3	4	4
Kommunens information om trafikplanlægning	3	3	3	2

Karakterer i de fire Cykelregnskaber, der er udkommet. Højeste karakter er ti "små cyklister".  
 Noter: Københavnerne opfattelse af Bycyklen er ikke undersøgt i 2000, men har de tidligere år ligget på 7-8 små cyklister. Heller ikke "luften i København" er medtaget, men har fået 4-6 små cyklister tidligere.

Den anden del af Cykelregnskabet afspejler cyklisterne holdninger og er indhentet ved en repræsentativ telefoninterviewundersøgelse, gennemført af et konsulentfirma. Cyklisternes tilbagemelding giver Kommunen mulighed for at prioritere indsatsen på et bedre grundlag.

Cyklisternes vurdering omsættes til et karaktersystem, der udtrykkes forenklet i et antal "små cyklister". Jo flere "små cyklister" ud af 10 mulige, jo bedre.

Der kan konstateres en udvikling over de fire hidtil udgivne cykelregnskaber. Cyklisterne giver ret høje (og stigende) karakterer for København som cykelby og cyklisterne tryghed. Cyklisternes holdning til cykelstiernes længde og bredde har ikke ændret sig, set under ét; bag karakteren ligger imidlertid en stigende tilfredshed med længden af cykelstier og en faldende tilfredshed med bredden. Og cyklisterne ser, frem til og med *Cykelregnskab 2000*, ikke med mildere øjne på vedligeholdelsen af cykelstier og veje. Kommunens information om trafikplanlægning er stadigvæk ikke tilfredsstillende. Cyklisterne giver en lav karakter til cykelparkering, mens muligheden for at kombinere cykel og offentlig transport vurderes lidt højere.





**Københavns Kommune - Vej & Park - Njalsgade 13, 4. sal - 2300 København S**  
**tlf.: 3366 3500 - fax: 3366 7106 - email: [Vej&Park@btf.kk.dk](mailto:Vej&Park@btf.kk.dk) - [www.vejpark.kk.dk](http://www.vejpark.kk.dk)**