

Verdens bedste cykelby – igen

Visionspapir fra Cyklistforbundet i København



2. udgave.

Københavns Cykelstrategi *Fra god til verdens bedste 2011-2025* er nu udløbet og nye strategiprocesser sættes i gang. En ny samlet mobilitetsstrategi forventes behandlet i 2027. Cyklistforbundet i København giver i dette visionspapir sine inputs til Borgerrepræsentationens, de politiske udvalgs og lokaludvalgenes arbejde.

Indholdsfortegnelse

En by med plads til alle.....	2
Den bekymrende udvikling	3
Udgangspunkt for mobilitetspolitikken	4
Fordeling imellem trafikgrupper.....	4
Tryghed	5
Fremkommelighed.....	7
Omprioritering af byrummene	8
Regional samtænkning.....	9
Planlægning til fremtiden	9

En by med plads til alle

En attraktiv by for københavnere, pendlere og besøgende er en sikker by uden støj og larm. En skarp og modig cykelpolitik er en central brik i den udvikling. Cyklerne er 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, med bedre plads til begrønning, mindre larm, renere luft og sundere borgere. Samfundet tjener 8,39 kr. for hver kilometer du cykler frem for at tage bilen (2023).

Københavns cykelkultur og cykelinfrastruktur er verdenskendt, og mange af verdens storbyer har draget inspiration fra os. I de seneste år, har dette billede ændret sig, og København bliver overhalet indenom af mere ambitiøse storbyer som Amsterdam og Paris. Københavns Kommune skal **turde** vælge cyklen over andre former for transport. Modige, ambitiøse politikere er grunden til, at vi har Strøget, Dronning Louises Bro, og livlige bytorv der ikke fungerer som parkeringspladser. Noget som ingen, heller ikke bilister, ønsker vi skal vende tilbage til. Hvis planlægningen gøres intelligent og med god kommunikation, kan man reducere noget af den modstand, som forandringer altid vil afstedkomme.

Vi skal op i gear og hæve ambitionsniveauet. Med dette visionspapir vil vi i Cyklistforbundet i København give vores konkrete bud på, hvordan vi igen kan blive verdens bedste cykelby.

Den bekymrende udvikling

Vi har de seneste 20 år taget for givet, at København er en cykelby uden helt at udvikle cykelpolitikken i takt med samfundsudviklingen og den teknologiske udvikling. Resultatet er utryghed og en kamp internt imellem cyklistgrupper, en kamp imellem fodgængere og cyklister og en kamp imellem bilister og cyklister. Mange ældre tør slet ikke begive sig ud på de pakkede cykelstier og tager bussen, metroen eller bilen i stedet.

Vi har fået kassecykler, hurtige el-cykler, budcykler og madbude på scootere på cykelstierne. Siden begyndelsen af 2020'erne er antallet af ladcykler steget med ca. 33 %. Vi har fået mange flere cyklister -ja, fordi vi bliver flere Københavnerne. Men vi har også fået flere biler. I 2025 var der 139.200 privatejede biler i København, herunder også leasede biler. Over en tiårig periode er antallet af private biler i København steget med 23 %, mens indbyggertallet kun er steget med 15 %. Bilerne fylder altså mere og mere i bybilledet. Der er i samme periode kommet 56% flere delebiler. Over en 10-årig periode har bilens andel af ture været faldende, andelen for gang og kollektiv transport stigende, mens cyklens andel har ligget nogenlunde stabilt over kommunens mål på minimum 25 %. Men andelen af unge i København som cykler til arbejde og uddannelse er desværre faldende.

Københavns Kommune investerer i mange trafikprojekter, som har til formål at reducere biltrafikken og fremme cyklisme og offentlig transport. Mange af dem er en kæmpe succes som fx Bryggebroen og Dybbølsbro.

Mange steder i byen bliver biltrafik og parkering dog stadigvæk prioriteret over cyklisterne. Cyklisterne mangler plads, bliver ledt ad omveje, og er alt for ofte fanget i ventetid pga. biltrafikens ekstreme pladsbehov. Det resulterer i, at både cyklister og bilister bryder færdselsloven, fordi politikere ikke tør tage de nødvendige beslutninger.

Andre løsninger, som fx ved opsætning af bænke i stedet for parkeringspladser i Indre By, kan være svære at kommunikere. Cyklister oplever desværre også ofte, at vedligeholdelsen af belægningen halter og at kvaliteten af nye cykelstier ikke er i orden.

Med al respekt for den meget store faglighed i Kommunens forvaltninger ønsker vi en større grad af brugerinddragelse i planlægningen af trafikken. Hermed kan man måske også undgå nogle af de korrigerende foranstaltninger, som ofte må foretages efterfølgende som fx krydset ved Dybbølsbro/Dybbølgade. Det kan forhåbentlig også forebygge noget af den ufrugtbare råben imellem de forskellige trafikantgrupper og politikerne.

Udgangspunkt for mobilitetspolitikken

Vi ved meget om hvad der virker. Supercykelstierne er et godt eksempel. Hvis man øger fremkommelighed, tryghed og sikkerhed, får man flere til at cykle. Mange flere. På supercykelstierne er der 56 % flere cyklister et år efter i forhold til før cykelstien blev bygget. 40% af de nye cyklister tog før bilen. Genveje i byen virker. Grønne bølger virker. Cykelmedtagning i tog virker.

Hvis vi får reduceret bilpendling ind i byen og får flyttet hovedparten af de korte bilture, som foretages på grund af utryghed eller bekvemmelighed over på cyklen, vil der være mere plads til alle. Det vil være en by for de mennesker som bor her og en by for alle vores mange gæster. Både de kørende og parkerede biler fylder meget i byrummet. 49% af arealet mellem byens huse er vejbane. Der kan være 10 cykler parkeret på en bilparkeringsplads.

Udgangspunktet for trafikplanlægningen bør være:

- Tryghed og sikkerhed for fodgængere og alle slags cyklister
- Øge fremkommelighed for cyklister
- Genveje for cyklister og omveje for bilister
- Øget fokus på decentral cykelparkering så tæt på destinationer som muligt

Fordeling imellem trafikgrupper

Trængslen på vejene er en udfordring for samfundet, for virksomhederne og for den enkelte borger. Der skal sikres god fremkommelighed for udrykningskøretøjer og den person- og arbejdsrelaterede transport, der kun kan foretages i bil. Bilen er naturligvis nødvendig i visse situationer: håndværkertransport, til varetransport, for handikappede, for gangbesværede, når der skal handles større ting etc. Men vi skal gøre det attraktivt at varer, tjenester og persontransport, hvor det er muligt, flyttes fra bil til cykel.

I 2025 blev 28 % af alle ture i Københavns Kommune foretaget på cykel, 25 % blev tilbagelagt til fods, 21 % foregik med kollektiv transport og 26 % i bil. Sammenlignet med 2024 er turandelen i bil faldet med 3%, turandelen for cykler faldet med 1%, mens turandelen for gang og med kollektiv transport begge er steget med 2%. 43 % af turene til arbejde og uddannelse blev foretaget på cykel i 2025 mod 46 % i 2024.

Cyklen skal være det naturlige og lette valg. Hvis vi får flyttet flere over på cyklen og reducerer bilindpendlingen med roadpricing og tog/cykelkombinationer, er der mere plads til alle. En god

og effektiv offentlig transport som flytter trafik væk fra bilerne, vil gøre plads til endnu flere grønne tiltag og forbedringer for de bløde trafikanter.

Dele- og udlejningscykler er et fleksibelt supplement til privatejede cykler, hvis fx cyklen er til reparation, eller som transport til og fra stationen. Delecykler er også populære blandt byens turister og expats. Men der er behov for at arbejde videre med parkeringszoner og regulering af området, så delecyklerne ikke henstår til gene og fare.

Tilstrækkelig og sikker cykelparkering ved stationerne er en nødvendighed, hvis vi skal fremme kombinationen af cykel og tog/metro. Vi skal bl.a. tage ved lære af de mislykkede forsøg ved metrostationerne og fx arbejde mere med overdækning.

Hvis det bliver trygt at cykle i skole og til fritidsaktiviteter, vil flere børn kunne cykle. Med ganske få ændringer vil cyklen i de fleste tilfælde være det hurtigste valg. Det kræver blot fokus på genveje i byen, flere tilladelser til at køre imod ensretning m.v. Et fremragende eksempel på en genvej er Bryggebroen, hvor 20.000 hver dag skyder genvej over havnen.

Konkrete forslag:

- Hæv ambitionsniveauet for andel af cyklede ture fra 25% til 40%
- Hæv ambitionsniveauet for andel af cyklede ture til studie/arbejde fra 50% til 65%
- Flere genveje over havn, bane og søerne
 - o Bl.a. bro over Sortedams Sø i forlængelse af Gothersgade
- Flere tilladelser til at køre imod ensretninger
- Cykelparkering i verdensklasse ved stationerne
 - o Særligt Hovedbanegården, Nørreport, Dybbølsbro og metrostationerne trænger
- Mere let varetransport over på "cykler"
- Faste parkeringszoner for delecykler
- Bedre afskærmning og bredere rabatter mellem cykelsti og kørebane på de store indfaldsveje, som er plaget af støj og forurening

Tryghed

Mange finder det utrygt at cykle på grund af biler, trængsel på cykelstierne, hurtige elcykler og endnu hurtigere mænd i lycra, knallertbude m.v. Mange forældre er utrygge ved at sende deres børn ud på cyklen til skole eller fritidsaktiviteter. Trafikkultur hvor cyklister og bilister bruger mobiltelefon i farten eller ikke kan høre på grund af høretelefoner øger utrygheden. Vi skal have en øget fokus på, at trafikanterne udviser hensyn og tolerance til hinanden.

Borgerrepræsentationen vedtog i 2017 en ambitiøs vision om, at ingen måtte blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken. Trods mange initiativer er antallet af dræbte og alvorligt tilskadede ikke reduceret siden 2017. Andelen af cyklister og fodgængere som kommer til skade er stigende, mens det er blevet mere sikkert at være bilist.

Vi ved fra andre byer, at en generel hastighedssænkning til 30 km/t sænker ulykkesfrekvensen og alvorligheden af ulykker. Dette uden at det væsentligt sænker bilernes fremkommelighed og gennemsnitshastighed.

På hovedcykelstierne med mange forskellige cyklisttyper er der brug for bredere cykelstier jævn belægning fra kant til kant og kortere rødtid for at undgå ophobning i kryds, hvor mange utrygge situationer opstår. Selv om det i nylige tællinger viser, at det kun er 3-4 % af cyklerne på hovedcykelstier som er andet end tohjulede cykler, er der nogle steder brug for forsøg med en opdeling af cyklistgrupperne eller flytte nogle grupper ud på vejbanen. Der bør etableres mange flere reelle cykelgader, hvor man har lært af fejltagelserne og ændret reglerne, så det er bilerne som er gæster.

Investeringerne skal naturligvis følges op af en løbende vedligeholdelse, hvor cykelområdet mange steder fremstår som underprioriteret.

Københavns Kommune ligger nr. 53 på listen over de kommuner, som har mest cykelundervisning på skolerne. Det er ikke godt nok. Cyklistforbundet i København vil meget gerne bidrage til en øget cykelindsats i skoler og børneinstitutioner. En fortsat fokus på sikre skoleveje er nødvendig, ligesom cykelundervisning af børn skal opprioriteres.

Konkrete forslag:

- Generel hastighedsbegrænsning på 30 km/t med undtagelser på regionale veje mv.
- 100 nye cykelgader inden 2037 – 10 om året.
- Flere trykzoner ved skolerne
- Alle børnehaver og skoler skal nudges til at gøre alle elever til gode cyklister gennem cykelleg, Skolecykel Venner
 - Cyklistprøve på mellemtrinnet og cykellegekorps på alle skoler
- Fortsatte kampagner for en god cykelkultur
- Forstærket indsats mod cykeltyveri
- Knallertbudene og de hurtigste el-cykler skal væk fra cykelstierne og ud på vejen
- Forbyd el-delecykler
- Bedre afstribning som kanalisere cykelstrømme
- Rabatter som adskiller parkering og cykelsti
- Flere busperroner

- God belægning og farbare cykelstier i hele bredden (fjern nedløbsriste, ramper, skarpe kantsten, skilte)
- Reducer gadeparkering på cyklernes hovedstrøg
- Flere overgange med krydsningsheller for cykler og fodgængere
- Færre megakryds, som har mange ulykker og skræmmer børnecyklister væk
- Stop med at lede cykelruter igennem parkeringspladser (Fx H.C. Andersens Boulevard og Vester Farimagsgade)
- Udfasning af afkortede cykelstier med delt højresvingsbane
- Plads til cykelstier på travle gader med bustrafik – f.eks. ensretning af dele af Kingosgade og Vesterfælledvej for at skabe plads til cykelstier

Fremkommelighed

Øget fremkommelighed for cyklister vil hjælpe flere til at vælge cyklen i hverdagen. I langt de fleste tilfælde vil det kunne gøres uden gene for andre trafikantgrupper – der vil endda skabes mere plads, når flere vælger cyklen til. Byens genveje og cykelstier i eget tracé er en kæmpe succes.

Det skal være dejligt at cykle, hvis vi skal have øget cykeltrafikken. Det kræver at komforten er i orden. Op- og nedkørsler skal være behagelige ved krydsning af veje, ingen skarpe kanter, ingen eller slebne brosten i kanten m.v. Det må også gerne være lækkert at cykle. Elementer som fodhvilere, cykeltællere og ”tak fordi du cykler” skilte bidrager til, at man føler sig prioriteret.

Konkrete forslag:

- Grønne bølger for cyklister på hovedfærdselsårer
- Ingen kryds hvor cyklister skal vente på fangeøer og dermed ofte holde for to røde lys (som fx ved Chr. Møllers Plads)
- Flere tilladelser til højresving ved rødt
- Flere genveje
- Færre lysregulerede kryds med begrænset grønttid for cyklisterne
- Tilladelse til at måtte cykle ligeud i overliggeren på T-kryds dog med vigepligt
- Flere ”gennemførte cykelstier” ved krydsning af mindre veje (som fx krydsningen af den grønne cykelrute ved Hillerødgade)
- Koordinering og bedre retablering af belægning efter opgravninger

- Forsøg med alternative løsninger, som hollænderkryds eller sensoraktiveret oplyst cykelsymbol på cykelfeltet
- Systematisk indsats for at måle og reducere forsinkelse på travle cykelruter

Omprioritering af byrummene

Planlægning af nye bydele skal ske ud fra en helhedsplan, hvor trafik er centralt og med prioritering af de bløde trafikanter.

Vejbaner og bilparkering fylder i dag 58% af arealet mellem boligerne. Det er ALT for meget. Der skal ske en større omlægning af bilparkeringspladser i gadeplan til cykelparkeringspladser

37.784 boliger, svarende til ca. 10 % af boligmassen i Københavns Kommune er stærkt støjbelastede. 48% af boligerne er støjbelastede. Luftforureningen og CO2 belastningen er heldigvis for nedadgående som følge af indførsel af el-busser og -biler.

Parkering af biler skal så vidt muligt væk fra overfladen, så der bliver mere plads til mennesker, begrønning, leg, fodgængere og cyklister. Nye bydele som fx Jernbanebyen, Refshaleøen, Kløverbyen og Lynetteholmen skal planlægges med mennesket og naturen i centrum. Genveje over bane og vand skal gøre det mere attraktivt at tage cykler eller gå. Trafikøer hvor biler skal ud og ind samme vej, men hvor gående og cyklister kan krydse, bør indarbejdes i planlægningen.

Omprioritering af eksisterende byrum vil altid skabe debat og kritik. Det skal derfor ske ved reel borgerinddragelse og nogle gange med brug af midlertidige ændringer som evalueres efter lidt tid, som fx lukningen af starten af Vesterbrogade for gennemkørende biltrafik. Der skal i planlægningen være fokus på midlertidighed hvor koncepter forsøges over 3,6,12 mdr. med grundige før-/eftermålinger.

Konkrete forslag:

- Tunneller eller broer over banen ved Jernbanebyen.
- Gang/Cykelbroer fra Lynetteholm til Nordhavn
- Cykelbro over søerne og evt. på søerne
- 30.000 nye cykelparkeringspladser til almindelige cykler
- 4.000 nye cykelparkeringspladser til ladcykler herunder ladcykelhuse med overvågning
- Støtte til boligforeninger, som vil etablere sikker ladcykelparkering

Regional samtækning

Bilpendlingen og den offentlige transport er en regional problematik som kalder på regionale løsninger. Det samme gælder for cyklismen. Mange cyklister pendler på tværs af kommunegrænserne og oplever forskellige kommunale tilgange til fx snerydning og skiltning. Supercykelstierne er et eksempel på god regional samtækning. Brugere af supercykelstierne cykler i gennemsnit 12 km hver vej. Der er behov for at fastholde mange af de gode intentioner på trafikområdet i Region Hovedstadens udviklingsstrategi fra 2024. Efter at den regionale støtte til supercykelstierne er trukket, er der brug for at staten træder ind som medfinansør. Der er behov for at se på, om det regionale og tværkommunale samarbejde varetages bedst af KKR Hovedstaden og Det Nationale Cykelråd, eller om der er behov for andre strukturer eller mekanismer.

Konkrete forslag:

- Roadpricing omkring København
- Permanent statslig medfinansiering af supercykelstier
- Øge kapacitet (og kvalitet) af cykelmedtagning i S-tog
- Bedre og større cykelparkeringskapacitet ved stationer
- Bedre samarbejde omkring skiltning af cykelruter

Planlægning til fremtiden

Den teknologiske udvikling på cykel- og bilområdet vil fortsætte i høj hastighed. Selvkørende biler og taxaer ligger lige for. Og måske flere kabinescootere. Mere varetransport og håndværkertransport vil blive flyttet fra lastbiler og varevogne til mindre og mere fleksible løsninger. Politisk skal vi være på forkant og modige til at møde fremtiden.

København står over for nogle store byudviklingsprojekter med Refshaleøen og Lynetteholm som de største. Det skal være med ambitionen om, at det bliver cyklende bydele. Det kræver, at der er de rette forbindelser og det rette antal. Her kan der også gøres forsøg med opdelte cykelbaner på hovedstierne. Der skal kigges på cykelparkeringsnormer, parkeringsnormer, delebilordninger og måske emissionsfri zoner. Det er vigtigt allerede nu, at få afsøgt hvor lovgivningen eventuelt står i vejen med henblik på at få foretaget de nødvendige lovgivningsmæssige justeringer.

Der kan gøres andre visionære forsøg. Kan man fx bevare Bispeengbuen som en overdækket cykelsti / cykelparkering og lave lignende overdækninger og tunneller i resten af byen – ikke kun under/over havnen?

For mange er cyklen det naturlige og letteste valg, men markedsføring og skiltning, også på vejbanen, har en stor betydning. Det skaber ”cykelglæde” når man føler sig prioriteret, selvom fodhvilere isoleret set kan synes som spild af penge.

Konkrete forslag:

- Flere eksperimenter med grundige efterevalueringer og borgerinddragelse
- Rette cykeltunneller eller broforbindelser over havnen
- Parkeringszoner for delecykler
- Flere delebiler
- Udnyt en eventuel højbane på Lynetteholm til en højklasset cykelsti
- Kommende metrolinjer skal indtænke cykelmedtagningsordninger som fx S-togenes
- Initiver for cykelfremme af nye udenlandske tilflyttere
- Bedre skiltning og bemaling på veje og stier
- Initiativer for cykelfremme for børn og unge i udsatte områder

