

3. Cykelsuperstier i hovedstadsregionen (2010-174556)

18 kommuner og Region Hovedstaden har sammen udarbejdet en plan og et koncept for "Cykelsuperstier" i hovedstadsområdet. Målet er at skabe et højklasset net af cykelpendlerruter, der skal få flere til at vælge cyklen til og fra arbejde. Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget skal godkende plan og koncept for dette arbejde.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at vedlagte koncept for cykelsuperstier i hovedstadsregionen godkendes.
2. at planen indgår i den fremtidige udvikling og udbygning af cykelinfrastruktur i kommunen, herunder indarbejdes i Kommuneplan 2011.
3. at Teknik- og Miljøudvalget fremover årligt gives en status for projektets fremdrift.

Problemstilling

Trængslen på vejene har gennem en længere årrække været stigende i hovedstadsregionen, hvilket ifølge DTU giver et årligt samfundsmæssigt tab på omkring 10 mia. kr. Samtidig har de fleste kommuner i regionen forpligtet sig til at mindske CO₂-udslippet, ligesom luft- og støjforurening udgør en stor udfordring for kommunerne.

Teknik- og Miljøudvalget har tidligere (1. april 2009) godkendt at sætte et samarbejdsprojekt om regionale cykelpendlerruter i gang, og Borgerrepræsentationen har (2. april 2010) godkendt anlægsbevillingen på 4,07 mio. kr. til udvikling af plan og koncept, samt etablering af Albertslundruten og Vestvoldruten. Alle tre projekter blev støttet af den statslige cykelpulje i 2010 med 1,77 mio. kr..

De 18 kommuner og Region Hovedstaden har således - på opfordring fra Københavns Kommune - siden sommeren 2009 samarbejdet om plan og koncept for såkaldte "Cykelsuperstier" (højklasset net af cykelpendlerruter). Derudover har Københavns Kommune sideløbende og som en del af udviklingen af konceptet samarbejdet med en række andre kommuner om to pilotruter, Albertslundruten (se evt. indstilling vedrørende Albertslundruten på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden til 4. april 2011) og Vestvoldruten (indstilling var for Borgerrepræsentationen 11. februar.2010). De to pilotruter forventes etableret inden udgangen af 2011. Liste over de samarbejdende kommuner er vedlagt som bilag 5.

Det er helt centralt, at realiseringen af nettet af cykelpendlerruter sker i samarbejde med kommunerne og regionen. Derfor skal Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget godkende et oplæg til plan og koncept for disse ruter, samtidig med at det behandles i de øvrige 18 kommuner og Region Hovedstaden. Desuden skal det vedtages, at planen indgår i den videre udvikling af kommunens cykelinfrastruktur, herunder indarbejdes i Kommuneplan 2011.

Løsning

Net af cykelsuperstier

Alle 19 parter har sammen udarbejdet et forslag til et sammenhængende og ensartet net af cykelsuperstier (se bilag 1). Der er i alt 26 ruter, som i struktur ligner udbygningen af både tog- og vejnettet i Storkøbenhavn, dvs. med radiale ruter (med ét fælles udgangspunkt) med retning ind og ud af byen og ringruter på tværs af byen. Dette er inspireret af tanken bag den berømte ”Fingerplan” fra 1947, der har dannet udgangspunkt for byudviklingen i hovedstadsområdet.

Nettet er således blevet til ved vurderinger ud fra Fingerplanen og placering af virksomheder/boliger, ved brug af kommunernes lokalkendskab, og ved input fra interesseorganisationer og interesserede borgere/nuværende brugere. De fleste af stierne forløber langs eksisterende stier og veje, mens enkelte ruter foreslås etableret i nye forløb. Nettet vil være udgangspunktet for kommunernes videre planlægning.

De enkelte ruter er endnu ikke detailplanlagt, men det er klart, at hvis kommunerne ønsker at skabe et højklasset net af cykelpendlereruter, så vil det nogle steder have konsekvenser i form af nedlagte parkeringspladser, ændrede signaler (fx grøn bølge for cyklister) mv. I Københavns Kommune vil Cykelsuperstierne være en kombination af eksisterende cykelruter, eksisterende cykelstier, enkelte nyanlæg og gadestrækninger, hvor der i dag ikke er cykelstier. Nedlæggelse af p-pladser vil primært ske på smalle vejstrækninger, hvor der i dag ikke er cykelstier, eller hvor stierne skal udvides for at skabe bedre fremkommelighed for cyklisterne. Konsekvenserne af de enkelte ruter vil blive vurderet og fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget i takt med at detailplanlægningen gennemføres.

Koncept

Cykelsuperstiernes succes afhænger af, at der sikres et højt kvalitetsniveau på ruterne. Derfor er der udarbejdet et koncept for ruterne (bilag 1), der både beskriver den ideelle situation/løsning, og en basisløsning, som er et oplæg til, hvad der som minimum anbefales gennemført, for at ruten kan kaldes en cykelsupersti. Konceptet beskriver kort sagt, hvordan kommunerne kan sikre, at ruterne lever op til de formulerede kvalitetsmål om tilgængelighed til nettet (et sammenhængende og ensartet net på tværs af kommunegrænser), høj fremkommelighed, god komfort og sikkerhed/tryghed.

Tiltag på de enkelte ruter

Forslag til tiltag på de enkelte ruter er beskrevet i bilag 2. Det skal understreges, at der er tale om forslag, og at alle enkelt-tiltag skal beskrives og vurderes nærmere i en skitseringsfase for hver enkelt rute, når det bliver relevant.

Overblik over økonomi og effekter

I bilag 3 gives en oversigt over de enkelte ruters anlægsoverslag, bud på potentiale og anslåede effekter. Københavns Kommune er involveret i 24 ud af 26 ruter, og vil tilsvarende få glæde af størstedelen af de nye cykelpendlere.

Kommuneplan og Handlingsplan for grøn mobilitet

For at sikre at planen kommer til at indgå i den fremtidige udvikling og udbygning af cykelinfrastruktur i kommunen, vil det være hensigtsmæssigt, at den indarbejdes i Kommuneplan 2011 og i Handlingsplan for grøn mobilitet.

Kommunikation og dialog

Ud over selve planen og konceptet for udformningen af ruterne, har projektet sideløbende arbejdet med at beskrive konceptet for kommunikationsindsatsen. Målrettede kampagner og kommunikation er afgørende i forhold til at sikre, at ruterne rent faktisk vil blive brugt - at pendlerne ændrer transportvaner. Der vil således blive beskrevet et koncept for denne indsats, så snart vi har erfaringer fra de første ruter. Tanken er, at konceptet skal rulles ud ved realisering af hver enkelt rute. Det er her, kommunernes indsats for alvor vil blive synlig.

Generelt har der været en overvældende positiv interesse for projektet, både fra borgerne, fagfolk og fra lokale, nationale og internationale medier. Fx var der, da projektet søgte 25 testpendlere, mere end 300 borgere, som meldte sig.

Københavns Kommune har gennemført en særlig dialog med lokaludvalgene i kommunen. Lokaludvalgene har været inviteret til en workshop, hvor næsten alle udvalg deltog, og en derpå følgende ”før-høring”. Dialogen har haft til hensigt at kvalitetssikre det oplæg til ruteforløb, som kommunerne/regionen i fællesskab har udarbejdet. Både på workshopen og i de efterfølgende tilbagemeldinger er der kommet gode og konstruktive tilbagemeldinger, som allerede har ført til justeringer af nettet, og som har givet input til den efterfølgende realiseringsfase, se bilag 4.

Økonomi

Samlet set vurderes det fuldt udbyggede net af cykelsuperstier på nuværende tidspunkt at ville beløbe sig til mellem 400 mio. kr. og 900 mio. kr. - alt efter om der vælges en ”basis” eller ”ideel” løsning. Heraf vil Københavns Kommunes andel blive mellem 200 og 380 mio. kr. Cykelsuperstierne indgår i Handlingsplan for Grøn Mobilitet, som forventes at blive politisk behandlet inden sommerferien 2011. Heri foreslås, at Københavns Kommune realiserer vores del af nettet over 10 år med en investering på mindst 20 mio. kr. pr. år i perioden 2012-2022.

Projektets succes afhænger dog også af investeringer i de øvrige kommuner. Hvis nettet realiseres, skønnes effekten at være mere end 50 mio. sparede km pr. år i bil, bus og tog, hvilket giver et sparet CO₂-udslip på omkring 7.000 ton pr. år og godt 300 mio. kr. i sundhedsgevinst pr. år.

De enkelte ruters anlægsøkonomi beslutes først i forbindelse med projektering, og Borgerrepræsentationen vil i den forbindelse skulle godkende den enkelte rutes bevilling. Det er vigtigt at understrege, at ruterens succes afhænger af høj komfort og serviceniveau, og derfor vil der med hver enkelt rute blive forelagt en indstilling om de konkrete tiltag på ruten og en øget driftsbevilling.

Region Hovedstaden har i budget 2011 afsat 4 mio. kr. til opfølgning på arbejdet med plan og koncept for cykelsuperstierne, herunder bl.a. udvidelse af nettet til at dække hele hovedstadsregionen, udvikling og afprøvning af konceptet, en regional ruteplanlægger mm. Derudover vil kommunerne fortsat kunne søge om støtte fra den nationale cykelpulje til etablering af de enkelte ruter.

Videre proces

Når alle kommuner har godkendt plan og koncept for cykelsuperstier (marts/april 2011), vil projektet træde ind i realiseringsfasen. Da det er et fælles projekt, vil kommunerne og regionen fortsat mødes med henblik på at evaluere og udvikle planen og gøre status i forhold til realiseringen. Det vil være hensigtsmæssigt, at der koordineres på tværs af kommunerne, så de enkelte ruter

etableres i et sammenhængende forløb. Når denne koordinering sikres, vil der også være større sandsynlighed for at opnå støtte fra den nationale cykelpulje. Der er foreløbig søgt om støtte til Farumruten i 2011.

Kommunerne (med undtagelse af Tårnby og Dragør, der af økonomiske årsager p.t. har valgt at trække sig fra den videre proces efter den politiske behandling) og Region Hovedstaden (samt med eventuelle nye kommuner) forventer at fortsætte samarbejdet, herunder at opretholde det projektsekretariat, der hidtil har været finansieret i fællesskab og placeret i Københavns Kommune. Københavns Kommunes andel finansieres gennem forvaltningens driftsbudget, se indstillingen vedr. tillægsbevilling til cykelsuperstier.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

bilag

[Bilag 1 Cykelsuperstier i hovedstadsregionen](#)

[Bilag 2 Cykelsuperstier de 26 ruter](#)

[Bilag 3 Økonomi og potentiale](#)

[Bilag 4, høringssvar fra lokaludvalg og forvaltningens kommentarer](#)

[Bilag 5 - Cykelsuperstier kort over deltagende kommuner](#)

