

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen
Center For Trafik, Cykelsekretariatet

Cykelstiprioriteringsplan 2006-16

Version 2008

Cykelsti vs. cykelbane



Gade hvor cykelsti er prioriteret men ikke finansieret



På disse gader bliver der snart anlagt cykelsti eller lign.



Behov for mere plads! bredere cykelstier, tak!



cykelsti og busbane i ét: pladsmangel...



Indholdsfortegnelse

1. Introduktion	2
2. Hvorfor en cykelstiprioriteringsplan? Økonomi	3
3. Igangværende projekter	5
4. Første prioritet: ikke finansierede projekter	8
5. Anden prioritet: ikke finansierede projekter	11
6. Udvidelse af cykelstier	16
 Bilag:	
Bilag 1: Baggrund for cykelstiprioriteringsplanen	17
Bilag 2: Grunde til at gader medtages i planen	21
Bilag 3: Kriterier for prioritering	23
Bilag 4: Beskrivelser af projekter i prioriteret liste	24
Bilag 5: Miljøvurdering og trafikale konsekvenser	29
Bilag 6: Cykelbane vs. cykelsti	30
Bilag 7: Realiserede projekter 2006-2008	31

1. Introduktion

Hvad bruges Cykelstiprioriteringsplanen til?

Cykelstiprioriteringsplanen fungerer som administrationsgrundlag i flere sammenhænge.

Cykelstiprioriteringsplanen bruges hvert år i forvaltningen som udgangspunkt for forslag om konkrete projekter i forbindelse med Teknik og Miljøforvaltningens input til de politiske drøftelser om budget for de kommende år.

Cykelstiprioriteringsplanen er endvidere det formelle grundlag, når Teknik og Miljøudvalget forelægges sager om bevillinger til cykelstier.

Desuden bruges planen i det daglige af forvaltningen, når der kommer borgerhenvendelser med ønsker om cykelstier på konkrete strækninger. Det er en stor fordel at kunne besvare henvendelser med udgangspunkt i planen.

Prioritering af cykelstier/cykelbaner skal fremme tryghed, fremkommelighed og sikkerhed.

Cykelstiprioriteringsplanen fungerer også som input til arbejdet med lokalplaner, lokale trafik- og byrumsplaner, kvarterløft mv., ligesom disse giver input til revision af Cykelstiprioriteringsplanen.

Denne version er en opdateret version (version 2008) af indstillingsbilaget til Bygge- og Teknikudvalget og Borgerrepræsentationen om Cykelstiprioriteringsplanen 2006-16 fra 2005.

Cykelstiprioriteringsplanen forventes opdateret igen i år 2010.

2. Hvorfor en cykelstiprioriteringsplan?

Cykelstiprioriteringsplanen omfatter i alt ca. 65 km cykelsti på de strækninger, som forvaltningen vurderer, bør forsynes med cykelstier i planperioden.

Der er en række grunde til at strækninger er medtaget på cykelstiprioriteringsplanen. Disse grunde er uddybet i **bilag 2**.

6 konkrete kriterier bruges til at vurdere hvor der bør etableres cykelstier samt hvilke strækninger, der bør have højest prioritet.

Kriterierne er listet nedenfor og uddybes i **bilag 3**.

- Antal cyklister
- Uheld
- Utryghed
- Sammenhæng i cykelstinet
- Behov for cykling mod ensretning
- Sammenhæng med andre projekter

Strækninger med under 1.000 cyklister vurderes normalt ikke at have behov for cykelstier – medmindre særlige grunde taler herfor. En grund kan være stor biltrafik (specielt tung trafik) eller at der kan opnås en god sammenhæng mellem strækninger, der har eller skal have cykelstier.

Økonomi

Der er fra 2006 til 2008 brugt 130 mio. kr. på cykelstiprioriteringsplanen i runde tal. Skal alle projekter der pt. indgår i planen udføres (tabel 1,2 og 3) vil det ca. koste 650 mio. kr.

Disse værdier er fundet ved groft overslag og er derfor cirkapriser. De giver dog et godt billede på cykelstiprioriteringsplanens økonomi.

Til beregning af økonomien er anvendt enhedspriser for cykelstier mv. i én vejside. Prisen for traditionelle cykelstier er i år 2008 sat til 8 mio. kr. per km, forstærkede cykelbaner 2 mio. og rene cykelbaner 0,5 mio. Da priserne ikke tager hensyn til den konkrete planlægningssituation på de enkelte lokaliteter, kan de ikke bruges til en nøjagtig prissætning af det enkelte anlæg, men giver et godt overblik over Cykelstiprioriteringsplanens samlede økonomi.

Cykelstier der indgår i større anlægsprojekter indgår ikke i beregningen af, hvad det vil koste at realisere planen. Det gælder eksempelvis cykelstiprojekterne i metropolzonen og cykelstiprojekterne i de nye byudviklingsområder. Bemærk at heller ikke udvidelser af cykelstier ikke indgår i overslaget.

3. Igangværende projekter

Nedenstående tabel angiver de gader hvor en fremtidig cykelsti eller cykelbane er vedtaget i en Investeringsplan, cykelpakke eller lignende. Det vil sige at projektet er igangsat og at cykelstier/cykelbaner kan forventes anlagt indenfor overskuelig tid.

Hvornår disse projekter forventes udført og generel yderligere information kan findes på <http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/cyklernesby.aspx>

Finansierede og igangværende cykelstiprojekter

Strækning	Årsag til prioritering	Længde Km	Finansieringskilde og forventet pris
Artillerivej Eksisterende cykelbane opgraderes til cykelsti	Del af større projekt	2,6	Investeringsplan pris kendes ikke
Carl Jacobsens Vej Ny cykelsti anlægges	Sammenhæng i cykelstinet	2,0	Cykelpakke I 7,5 mio. kr.
Istedgade - 1. fase Cykelsti anlægges formentlig mellem Gasværksvej og Reventlowsgade	Mange cyklister Uheld	1,3	Cykelpakke I & II 5,5 mio. kr.
Jernbane Allé Ny cykelsti anlægges	Lokal interesse årsag til opprioritering	2,3	Cykelpakke III 8,0 mio. kr.
Niels Juuls Gade, Chr. IV's bro og kort stykke af Chr. Brygge Forstærket cykelbane anlægges	Mange cyklister	0,6	Cykelpakke I 1,0 mio. kr.
Nyhavn og bro over inderhavn Cykelsti anlægges på skyggeside i forlængelse af bro over inderhavn	Sammenhæng i cykelstinet		AP Møller Fonden 9 mio. kr. (samlet pris)
Nørre Farimagsgade Eksisterende cykelbane opgraderes til cykelsti mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade	Mange cyklister	1,0	Cykelpakke II 7,7 mio. kr.

Forbindelse mellem Philip Heymanns Allé og Strandpromenaden Cykelsti etableres mellem Philip Heymanns Allé og Strandpromenaden ved Svanemølle Bugten	Sammenhæng i cykelstinet Udført i sammenhæng med strandparkprojekt		Cykelpakke 3 0,5 mio. kr.
Reventlowsgade Ny cykelsti anlægges mellem Vesterbrogade og Istedgade	Mange cyklister		Cykelpakke 3 2,5 mio. kr.
Sankt Hans Gade Ny modstrømscykelbane anlægges			Cykelpakke 3 1,0 mio. kr.
Stormgade Ny cykelsti anlægges	Mange cyklister Utryghed Sammenhæng i cykelstinet	0,7	Cykelpakke 1 & 3 9,0 mio. kr.
Vennemindevej Cykelbane anlægges	Utryghed	1,4	Cykelpakke 2 5,5 mio. kr.
Teglholmegade Cykelsti anlægges mellem Vasbygade og Vestre Teglgade	Sammenhæng i cykelstinet	0,6	Investeringsplan 5 mio. kr.
Øresundsvej Forstærket cykelbane og cykelsti anlægges henholdsvis øst og vest for Kirkegårdsvej	Sammenhæng i cykelstinet Utryghed	3,2	Cykelpakke 1, 2 & Investeringsplan 3,5 mio. kr.

Tabel 1 Finansierede og igangværende cykelstiprojekter

4. Første prioritet: ikke finansierede cykelstier - og baner

Tabellen nedenfor angiver gader hvor cykelstier/cykelbaner er prioriterede men ikke finansieret. Det betyder at det kan forventes at cykelstier/cykelbaner etableres indenfor en vis årrække.

Første prioritet: Ikke finansierede cykelstiprojekter

Strækning	Årsag til prioritering	Cykeltrafik	Længde Km	Anslået pris [mio. kr.]
Bernstorffsgade Eksisterende cykelbane opgraderes til cykelsti	Utryghed	1100	0,6	9,6
H.C. Andersens Boulevard Lokalkørebaner fra busterminal til Jarmers Plads opgraderes til henholdsvis cykelsti og cykelbane	Mange cyklister Uheld Utryghed	16700	0,3	1,5
Istedgade - 2. fase Cykelsti eller hastigheds- dæmpende foranstaltninger på den centrale del	Mange cyklister Uheld Utryghed Sammenhæng i cykelstinet	5400		ukendt
Kingosgade Ny cykelsti anlægges	Mange cyklister Uheld Utryghed Sammenhæng i cykelstinet	6000	0,1	0,5
Nordre Fasanvej Ny cykelsti anlægges fra Ørnevej til Nørrebrogade	Mange cyklister Sammenhæng i cykelstinet	6800	0,8	12,9
Rovsinggade Ny cykelsti anlægges i sydside mellem Studsgårdsgade og Lyngbyvej	Sammenhæng i cykelstinet	2300	0,4	6,4
Store Kongensgade Eksisterende cykelbane opgraderes til forstærket cykelbane	Mange cyklister	5800	0,7	2,8

Strandboulevarden Ny forstærket cykelbane anlægges	Utryghed	3700	2,5	10,0
Vester Farimagsgade Cykelbane opgraderes til cykelsti i en side mellem Vesterbrogade og Gammel Kongevej	Sammenhæng i cykelstinettet	4800	0,3	2,4
Århusgade Cykelsti anlægges i begge sider mellem Strandboulevarden og Kalkbrænderihavsgade	Sammenhæng i cykelstinettet	1000	0,5	8

Tabel 2 Første prioritet: Ikke finansierede cykelstiprojekter

5. Anden prioritet: Ikke finansierede cykelstier - og baner

Sidste tabel angiver gader hvor der ønskes cykelstier eller cykelbaner for fremtiden, men disse gader er hverken prioriterede eller finansierede. Disse projekter igangsættes når cykelstierne i tabel 1 og 2 er etableret, og når eller hvis de økonomiske midler findes.

Anden prioritet: Ikke finansierede cykelstiprojekter

Strækning	Årsag	Cykeltrafik i HVDT04	Længde	Anslået pris
Blegdamsvej Lokalkørebaner mellem Trianglen og Tagensvej opgraderes til cykelbaner	Utryghed	6600	1,6	1,6
Brønshøjvej Ny cykelsti anlægges på hele strækningen		2300	1,2	19,2
Classensgade Eksisterende cykelbane opgraderes til cykelsti		3500	1,5	2
Bro over sporareal ved Classensgade Cykelbro over sporareal og forbindelse til cykelbro		2000	0,1	24
Dronningens Tværgade Cykelbane anlægges mellem Bredgade og Borgergade	Sammenhæng i cykelstinettet	1200	0,1	0,5
Elbagade Ny cykelsti anlægges på hele strækningen		2300	1,0	16
Færgehavnsvej, Baltikavej og Kattegatvej Cykelstier anlægges			3,3	52,8
Gasværksvej Ny cykelsti anlægges på hele strækningen		3100	0,7	11,2

Gaunøvej, Annebergvej og Primulavej Cykelstier anlægges		2300	1,5	24
Gothersgade Ny cykelsti anlægges i begge retninger	Mange cyklister Cyklister mod ensretningen	4000	0,6	4,8
Hamletsgade Ny cykelsti anlægges på hele strækningen		3400	0,8	12,8
H.C. Andersens Boulevard Lokalkørebaner ved Tivoli opgraderes til henholdsvis cykelbaner og cykelsti	Mange cyklister Utryghed	32700	0,2	0,1
Hillerødgade Cykelsti i sydside anlægges fra Borups Allé til kommunegrænsen	Sammenhæng i cykelstinettet	4100	0,4	3,2
Irlandsvej Cykelsti anlægges fra Sundbyvestervej til Vejlands Allé. Syd for Vejlands Allé anlægges forstærket cykelbane		1600	1,4	14
Kristianiagade Cykelsti anlægges i østsiden		3700	0,5	4
Kvægtorvsgade Cykelsti anlægges fra Tietgensgade til Halmtorvet	Mange cyklister	6000	0,2	3,2
Njalsgade Ny cykelsti anlægges på den del af gaden hvor der i dag mangler cykelsti	Mange cyklister	5700	1,0	16

Nordre Frihavnsgade Ny cykelsti anlægges på hele strækningen	Mange cyklister	kendes ikke	3,2	ikke beregnet
Ny Carlsbergvej Ny cykelsti anlægges i forbindelse med byudvikling		2000	1,2	19,2
Rovsinggade Ny cykelsti anlægges i nordside mellem Studsgårdsgade og Lyngbyvej	Sammenhæng i cykelstinettet	2300	0,4	6,4
Skelbækgade Ny cykelsti anlægges på hele strækningen	Sammenhæng i cykelstinettet	1400	0,7	11,2
Stubmøllevej Ny cykelsti anlægges på hele strækningen		1300	0,9	14,4
Sundkrogsgade Eksisterende cykelbane opgraderes til cykelsti	Sammenhæng i cykelstinettet Cykling mod ensretningen	kendes ikke		ikke beregnet
Tietgensgade Ny cykelsti anlægges fra Ingerslevsgade til Halmtorvet	Mange cyklister	6000	0,3	4,8
Universitetsparken Ny cykelsti anlægges mellem Nørre Allé og Borgmester Jensens Allé	Sammenhæng i cykelstinettet	1200	0,1	1,6
Vejlands Allé Cykelsti anlægges mellem Englandsvej og Amagerbrogade		1700	2,1	33,6

Vester Fælledvej Ny cykelsti anlægges mellem Lyrskovgade og Vesterbrogade		2500	0,4	6,4
Vester Søgade Ny cykelsti anlægges frem til Gammel Kongevej	Mange cyklister Sammenhæng i cykelstinettet	6100	0,6	9,6
Vester Voldgade Ny cykelsti anlægges på hele strækningen		4600	2,3	37
Østbanegade Modstrømscykelsti anlægges ved Nordhavn Station	Cykling mod ensretningen	1500	0,4	3,2
Århusgade i Frihavnen Ny cykelsti anlægges	Sammenhæng i cykelstinettet Cykling mod ensretningen	1000	0,5	8

Table 3 Anden prioritet: Ikke finansierede cykelstiprojekter

6. Udvidelser af cykelstier:

Stigning i cykeltrafikken indebærer et behov for mere kapacitet på cykelstierne og således kan forøgelse af bredderne på visse eksisterende cykelstier være en løsning. Nedenfor er der listet eksempler på situationer hvor der er behov for udvidelse af eksisterende cykelstier.

1. Antallet af cyklister er hovedsageligt årsagen til behov for udvidet cykelstier. Dette er eksempelvis tilfældet på Østerbrogade og Torvegade, hvor de, på nogle strækninger, smalle cykelstier, slet ikke kan rumme de omkring 30.000 cyklister der kører hverdag.

2. Det er ikke kun antallet af cyklister der er kriteriet for udvidelse af cykelstier. Særlige forhold, som signalregulerede lyskryds hvor mange cyklister venter på rødt i et smalt felt, fordi både ligeudkørende og venstresvingende ophobes er problematiske og udvidet cykelstier kan være en løsning. Dette er bl.a. tilfældet i krydset Bremerholm/ Holmens Kanal og Havnegade i retning mod Børsen.

3. Behovet er også til stede hvor mange cyklister starter efter ophold for rødt samtidig og der i dag er utilstrækkelig plads til at flette ind på cykelstien på den anden side af krydset, eksempelvis er dette tilfældet i lyskrydset Stormgade/ H.C. Andersens Boulevard retning mod Tietgensgade og på Østerbrogade ved Trianglen. Krydset efter Dronning Louises Bro/Frederiksborggade mod Nørreport st. er netop blevet omlagt som en løsning.

4. Der er ligeledes pladsproblemer i T - kryds hvor venstresvingende cyklister har behov for plads til at holde for rødt, således at ligeud kørende cyklister kan passere. Dette er eksempelvis tilfældet på Vindebrogade i krydset til Højbro Plads og på Vigerslev Allé ved Vester Fælledvej. På Bredgade ved Dronningens Tværgade har man eksempelvis udvidet cykelstien som en løsning på lige netop dette problem.

5. Slutteligt er der behov for bredere cykelstier frem mod kryds med grøn pil for højresving, således at højresving kan lattes.

Forvaltningen vil i 2009 foretage en kortlægning af, hvor der er behov for udvidelser af cykelstier og/eller alternative ruter der kan aflaste.

Bilag 1

Baggrund for cykelstiprioriteringsplanen

Den første samlede plan for etablering af cykelstier i København blev behandlet af Borgerrepræsentationen allerede i 1981. Københavns Kommunes første egentlige Cykelstiprioriteringsplan blev vedtaget i 1997. Det var et vigtigt element i denne plan, at der skulle etableres cykelstier langs alle overordnede veje, der endnu ikke havde fået cykelstier. Den blev afløst af en revideret Cykelstiprioriteringsplan 2002-2016. Et nyt element i denne plan var hurtigt at udbygge cykelinfrastrukturen med forstærkede cykelbaner.

Cykelstiprioriteringsplanen er ét af indsatsområderne i Københavns Kommunes politik på cykelområdet. København skal være verdens bedste cykelby - når det gælder om at komme både hurtigt, trygt og sikkert frem på cykel. Dette som led i kommunens vision om København som miljømetropol i år 2015. Cykelstiprioriteringsplanen skal således medvirke til at nå målsætningen om at 50 % af pendlere i 2015 cykler til arbejdspladser i København. Også de trafikikkerhedsmæssige målsætninger i verden bedste cykelby - visionen, om at halvere antallet af tilskadekomne cyklister i forholdet til i dag fremmes ved en realisering af Cykelstiprioriteringsplanen, ligesom den også har betydning for cyklisternes følelse af tryghed.

Ifølge Cykelregnskab 2006 er seks ud af ti cyklister tilfredse med mængden af cykelstier, mens kun fem ud af ti er tilfredse med bredden. Mens førstnævnte karakter er forholdsvis stabil, er der stigende utilfredshed med at cykelstierne visse steder ikke er brede nok til det stigende antal cyklister.

Borgerne har stor fokus på cyklisternes forhold. Det var f.eks. meget tydeligt i forbindelse med udarbejdelsen af Trafik og Miljøplanen. Det er da også et mål for Teknik- og Miljøforvaltningen, at borgernes tilfredshed skal øges med 5 % på en række områder, bl.a. med hensyn til opfattelsen af cyklisternes forhold.

Cykelbaner

Forstærkede cykelbaner blev introduceret i den reviderede Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016. Filosofien var, at forstærkede cykelbaner på strækninger med mange cyklister, for forholdsvis små investeringer, hurtigt kunne komme mange cyklister til gode. De forstærkede cykelbaner er i praksis en kombination af afstribning af en cykelbane, korte stykker cykelsti (fx ud for busstoppesteder) og anvendelse af heller mv. til fysisk adskillelse mellem cyklister og biler. Af økonomiske grunde er det en forudsætning for at etablere forstærkede cykelbaner på en strækning, at der ikke skal flyttes fortovs kantsten på gennemgående strækninger og at eksisterende afvanding kan anvendes.

Forstærkede cykelbaner vil kunne anvendes færre steder end forudsat i Cykelstiprioriteringsplan 2002 -2016, da de har vist sig mindre fleksible især i forhold til bilparkering. Grunden er, at fleksible parkeringsrestriktioner ved cykelbaner er ulovlige og derfor forventes der problemer med ulovlig parkering i cykelbanen. De strækninger, der ikke kan etableres som forstærkede cykelbaner må i stedet gennemføres som traditionelle cykelstier.

Hvor det er forsvarligt vil der i fremtiden indgå rene cykelbaner (dvs. en bane kun markeret med en 30 cm hvid stribe) i cykelinfrastrukturen i København. De rene cykelbaner, der blev etableret omkring år 2000 i Indre By vil, for størstedelens vedkommende, fortsat kunne ligge som sådanne.

Andre løsninger på særligt problematiske strækninger og krydsområder

En lindring af cyklisterne problemer på de særligt problematiske strækninger kræver nytænkning. I forbindelse med korte, særligt problematiske strækninger kan det derfor komme på tale at anvende cykelstier ned til 1,7 m's bredde og cykelbaner ned til 1,5 m's bredde (Vejreglernes minimums mål), evt. kun i én side af vejen. De forskellige trafikanter kan desuden køre på forskellige tidspunkter. Den hollandske variant af tilbagetrukket stopstreg, hvor cyklisterne holder foran bilerne i en bred bås, findes nu to steder i København.

Ved etablering af cykelstier er det vigtigt at indrette krydsene, så de giver cyklisterne tryghed og fremkommelighed, samtidig med at sikkerheden er i orden. Tiltagene retter sig mod de uheld, der så at sige flytter fra strækninger til kryds, hvis der etableres cykelsti på strækninger uden at forebygge uheld i kryds. I de senere 5 år er der mere systematisk etableret blå cykelfelter i uheldsbelastede kryds. Senere er også en systematisk brug af tilbagetrukne stopstreger blevet introduceret – på steder, hvor cykelstien er fremført med cykelsti eller cykelbane.

Ombygningen af kryds indgår som sådan ikke i Cykelstiprioriteringsplanen, men mange kryds er, i forbindelse med etableringen af nye cykelstier, blevet ombygget.

I Cykelstiprioriteringsplanen foreslås det, at der foretages et eftersyn af eksisterende cykelstistrækninger med tilhørende kryds med henblik på en opgradering til en mere nutidig standard, som et selvstændigt tiltag.

Grunde til at gader medtages i cykelstiprioriteringsplanen 2006-2016

- **Endnu ikke realiserede cykelstier fra den oprindelige Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016**
Da cykelstiprioriteringsplanen 2006-16 blev udarbejdet manglede der at blive etableret en lang række strækninger fra Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016. Disse endnu ikke realiserede strækninger er – med få undtagelser – overført til Cykelstiprioriteringsplan 2006 - 2016.

- **Nye cykelstier, cykelbaner og skoleveje mv.**
Gothersgade, der kun indgik i Cykelstiprioriteringsplan 2002- 2016 med modstrøms løsninger, bør også forsynes med cykelstier med strømmen. Da pladsforholdene er trange, må der tages stilling til standard og konkrete udformninger ved projekteringen. På de regionale veje i København prioriteres biltrafikken så højt, at det ikke vil være muligt at skabe ordentlige forhold for cyklister med andre midler end egentlige cykelstier. Af hensyn til sammenhængen i nettet er cykelstier på sådanne strækninger nødvendige, selvom der er relativt få cyklister.

De eksisterende rene cykelbaner på fem strækninger i Indre By skulle ifølge Cykelstiprioriteringsplan 2002 – 2016 forstærkes eller erstattes med cykelstier. Det anses stadig for nødvendigt for Store Kongensgades og Bernstorffsgades vedkommende, mens en forstærkning af cykelbanerne i Kampmannsgade ikke længere skønnes nødvendig, da de eksisterende cykelbaner vurderes at have en tilstrækkelig høj standard og fungerer godt.

Projekter til forbedring af skoleveje prioriteres i forvaltningen for øjeblikket ud fra en bruttoliste over aktuelle henvendelser fra skoler og forældre mv. Da der sker få uheld på skoleveje, kan uheldsanalyser kun i meget begrænset omfang bruges til prioritering af projekter og valg af tiltag.

Traditionelt består skolevejsløsninger ofte i trafikdæmpning og har kun i enkelte tilfælde inkluderet etablering af cykelstier/-baner. I forbindelse med udarbejdelsen af Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016, har det været overvejet, om en række strækninger skulle forsynes med cykelstier som et led i sikring af skoleveje. Af disse er det imidlertid kun Vennemindevej, hvor cykelstier kunne anlægges for at forbedre skolebørnenes tryghed. Cykelstier generelt (og specielt i Artillerivej og Kingosgade/Enghavevej) som der arbejdes med i anden sammenhæng, vil imidlertid også kunne forbedre skolevejsforhold.

- **Cykelstier mv. i lokalkørebaner**
Lokalkørebaner anvendes både til biltrafik og til afvikling af cykeltrafik. Bilparkering foregår ofte både i højre og venstre side af lokalkørebaner, i nogle tilfælde som længdeparkering, i andre som skråparkering. Det giver mange konflikter mellem bil, -

og cykeltrafik, hvilket i nogle tilfælde har vist sig i uheldsstatistikken. I forbindelse med den lokale trafikplanlægning har borgere i flere områder udtrykt ønske om en forbedret standard for cyklisterne ved opstribning af cykelbaner, hvor der i dag er kantstensparkering.

Standarden vil kunne forbedres betydeligt ved etablering af cykelbaner eller cykelstier og/eller fjernelse af kantstensparkering samt afslutning med et stykke cykelsti ved kryds på en række lokalkørebaner. Det gælder eksempelvis H.C. Andersens Boulevard ved busterminalen. På Nørre Voldgade langs HC. Ørstedsparken er lokalkørebanerne for nyligt blevet opgraderet til cykelstier.

- **Forbindelser til byudviklingsområder**

Den kraftige byudvikling i København afspejler sig også i Cykelstiprioriteringsplanen, idet der er medtaget forbindelser fra den eksisterende cykelinfrastruktur til de nye områder (stier i selve byudviklingsområderne indgår derimod ikke i Cykelstiprioriteringsplanen).

Cykelstiprioriteringsplanen skal sikre, at den eksisterende/planlagte cykelinfrastruktur i de eksisterende byområder kommer til at hænge sammen med de nye bydeles fremtidige infrastruktur for cykeltrafik. Det kan ske ved anlæg af korte strækninger cykelsti eller ved opgradering af standarden på eksisterende anlæg. De forskellige tidshorisonter for byudviklingen afspejles i hvornår strækningerne foreslås anlagt. Forbindelser fra Østerbro til byudviklingsområdet Nordhavnen er et eksempel på, at det er nødvendigt at forbinde de gamle og de nye områder med gode cykelforbindelser. Derfor indgår Classensgade som forbindelse til planlagt fodgænger- og cykelbro over baneanlægget langs Østbanegade og derfor planlægges det at forlænge cykelstierne i både Vordingborggade og Århusgade til byudviklingsområdet i havnen.

- **Cykelstier i lokale trafikplaner**

Følgende lokale trafikplaner giver en lokal vinkel på, hvor borgerne ønsker forbedrede forhold for cyklisterne:

- Trafikplan for Amager:
- Vesterbro Trafik- og Byrumsplan
- Trafik og grøn plan NV
- Trafik- og Bymiljøplan for Østerbro
- Trafikplan for Kongens Enghave
- Trafikplan for Nørrebro Park Kvarter
- Trafikal fredeliggørelse af Indre By

Trafikplanerne prioriterer ofte cykelstier meget højt. Planerne har generelt taget udgangspunkt i Cykelstiprioriteringsplanen, men har også anbefalet et antal nye strækninger, som ifølge disse lokale trafikplaner bør forsynes med cykelstier. De lokale anbefalinger er indgået i den overordnede vurdering af Cykelstiprioriteringsplanens Bruttoliste og i Prioriteret liste for 2006 – 2009.

Hvor der er foreslået etableret cykelstier i lokale trafikplaner, men ikke i Cykelstiprioriteringsplanen, vil det være naturligt at overveje, om cyklisternes forhold i stedet kan forbedres ved hjælp af trafiksaneringer, hastighedsnedsættelser mv. I enkelte tilfælde er der i de lokale trafikplaner foreslået andre løsninger end cykelstier (fx skal Istedgade ifølge Vesterbro Trafik- og Byrumsplan hastighedsdæmpes, i stedet for at etablere cykelstier på hele strækningen som angivet i Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016). Det har selvfølgelig, i forbindelse med revisionen af Cykelstiprioriteringsplanen, indgået i overvejelserne om cykelstier i Istedgade skal opgives til fordel for en hastighedsdæmpning. Det foreslås dog i Cykelstiprioriteringsplan 2006 – 2016, at Istedgade (efter model fra Valby Laggade) forsynes med cykelstier i begge ender, mens det centrale område hastighedsdæmpes.

Kriterier for prioritering

- **Antal cyklister**

Der resterer en række strækninger med 5.000 eller flere cyklister (hverdagsdøgn), som endnu ikke har fået cykelstier (eller tilfredsstillende cykelbaner). Eksempelvis er der på H.C. Andersens Boulevards lokalkørebaner ved busterminalen 16.700 cyklister og i Jernbanegade 13.200 cyklister.

- **Uheld**

Tre strækninger uden faciliteter for cyklister er udpeget som strækninger, der set fra et uheldssynspunkt, bør prioriteres højt i Cykelstiprioriteringsplan 2006 – 2016: Istedgade, Enghavevej ved Vesterbrogade samt Nørre Voldgade ud for H.C. Ørstedsparken.

I Istedgade er der ingen cykelfaciliteter. Der sker mange uheld i forbindelse med tætliggende kryds, men også mange på strækningerne. Strækningsuheldene skyldes især åbnende bildøre samt trægnings- eller overhalingsuheld.

På Nørre Voldgade (lokalkørebanen langs H.C. Ørstedsparken) er der en del strækningsuheld i lokalkørebanen, hvor der er parkerede biler i begge sider. Endelig har Enghavevej (fra Vesterbrogade til Tove Ditlevsens Plads) en del strækningsuheld, især i den østlige side), hvorfor der netop er blevet anlagt cykelsti her.

- **Utryghed**

Visse steder i byen med trafikale konflikter mellem bil - og cykeltrafik eller uoverskuelige forhold og utryghed for cyklister, er der behov for forbedringer. Andre steder er det biltrafikkens omfang i sig selv, og i særdeleshed en stor andel af tung trafik, der er vigtig for hvor behageligt/ubehageligt det er at cykle langs den pågældende vej.

Folke Bernadottes Allé er et eksempel på en gade, hvor cyklisterne i årevis har klaget over utrygge forhold og hvor der derfor for nylig er blevet anlagt cykelstier.

Det er værd at bemærke at gader som opleves som utrygge ikke nødvendigvis har mange uheld.

- **Sammenhæng i cykelstinettet**

Et sammenhængende net giver cyklisterne en god fremkommelighed. Desuden øges trafiksikkerheden sandsynligvis ved at have en ensartet og sammenhængende net, hvor cyklisterne ikke på delstrækninger skal cykle i blandet trafik. Et forholdsvis kort stykke ny cykelsti, der skaber sammenhæng i nettet, kan gøre hele strækningen mere tryk for dem der allerede bruger den og måske endda give en pludselig stigning i cykeltrafikken, fordi den bliver anvendelig for flere cyklister.

Også en bedre sammenhæng til byudviklingsområder prioriteres. Det gælder f.eks. Århusgade og Vordingborggade, der er et eksempel på at der søges etableret bedre sammenhæng mellem Østerbro og byudviklingsområdet Nordhavnen.

- **Cykling mod ensretningen**

Cykling mod ensretningen i tætte bydele vil, i samarbejde med forbedringer af sammenhæng i cykelstinet, kunne give cyklisterne en bedre fremkommelighed. Indre by er et af indsatsområderne i Cykelpolitik 2002-2012, fordi så mange københavnere vil få gavn af nye muligheder for at cykle mod ensretninger. Her planlægges et net af sammenhængende cykelforbindelser. Der mangler kun enkelte strækninger for at disse forbindelser hænger sammen. Senest er der etableret en forbindelse mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv.

Også i de øvrige tætte bydele – især de indre brokvarterer – er der mulighed for at forbedre cyklisternes fremkommelighed, især ved at ophæve ensretninger for cyklisterne på "genveje". Mulighederne er blevet kortlagt i 2008.

- **Sammenhæng til øvrige projekter**

Kriterierne sammenholdes med muligheden for at koordinere cykelstiprojekter mv. med andre projekter og evt. opnå en synergieffekt. Desuden er enkle og billige løsninger (cykelbaner) blevet prioriteret, fordi investeringerne herved hurtigt kan komme mange cyklister til gode.

En koordinering/synergieffekt med andre projekter udnyttes ved at opprioritere cykelstiprojekter, der ellers ville være lavere prioriteret. Det er derfor forsøgt at få et overblik over, hvad der ellers sker i byen mht. større vejprojekter, byrumsplaner, driftsprojekter mv.

Der er også en række sammenfald (men sandsynligvis få problemer og visse muligheder for synergi) mellem Byrumshandlingsplanen og Cykelstiprioriteringsplanen. Byrumshandlingsplanen arbejder med "fire principper" (strøggader, pladser, fodgængerområder og forbindelser). Istedgade er eksempelvis udpeget til strøggade, Lille Kongensgade til fodgængerområde og Frederiksborgvej som forbindelse samtidig med at de indgår i Cykelstiprioriteringsplanen. Det kan også nævnes, at det i Byrumshandlingsplanen overvejes at forbedre adgangsvejene fra Østerbro til havnen (Århusgade og Vordingborggade), hvilket også er et mål i Cykelstiprioriteringsplanen.

Uddybende oplysninger om specifikke projekter

Strækninger, hvor der etableres cykelstier som led i andre projekter

Artillerivej

På Artillerivej mellem Njalsgade og Drechselsgade er der i dag en smal cykelbane som delvis er afskærmet med parkeringsbåse. Der kører hverdag 2.300 cyklister på strækningen. Den nordlige del af strækningen er præget af skolevejstrafik, samtidigt med at der kan forventes en del biltrafik og cykeltrafik fra de nye boligområder. I forbindelse med lokalplanforslaget "Artillerivej Syd" vil der blive udarbejdet et forslag til omlægning af Artillerivej med hastighedsdæmpning og traditionelle cykelstier i begge sider, som er blevet vedtaget politisk.

Vesterbrogade/Vesterbros Passage mellem Rådhuspladsen og Bernstorffsgade

På Vesterbrogade mellem Rådhuspladsen og Bernstorffsgade foregår cykling i lokalkørebaner, idet der dog er etableret cykelsti på en kort strækning ved Rådhuspladsen, da et stoppested blev flyttet fra H.C. Andersens Boulevard til Vesterbrogade. I forbindelse med anlæg af det planlagte parkeringsanlæg under Vesterbrogade vil strækningen blive omlagt, og der vil blive anlagt cykelstier i begge sider.

Budgetforligsmidler 2006 samt Investeringsplan 2006

Niels Juels Gade - Christians Brygge (frem til cykelstier under Knippelsbro)

Cykelstier i Niels Juels Gade og på Christians Brygge vil skabe sammenhæng i cykelstinet mellem Christians Brygge og Holmens Kanal. På Christians Brygge (under Knippelsbro) etableres cykelstier/-baner frem til krydset med Havnegade. I Niels Juels Gade etableres i østsiden forstærket cykelbane med parkeringsbåse udenpå, mens der i vestsiden etableres en ren cykelbane (der er standsningsforbud udfor Nationalbanken). Forventet pris 1,0 mio. kr.

Strandboulevarden mellem Vordingborggade og Fridjof Nansens Plads

Strandboulevarden mangler cykelfaciliteter på en lang strækning. Forstærkede cykelbaner vil kunne knytte an til de eksisterende cykelstier i den nordlige ende af Strandboulevarden. Pladsforholdene i gaden er gode i forhold til biltrafikkens omfang, så det vil være forholdsvis enkelt at indpasse cykelfaciliteter. Det kan dog vise sig nødvendigt at nedlægge enkelte parkeringspladser. Forventet pris 3,4 mio. kr.

Øvrige prioriterede projekter

Bernstorffsgade mellem Tietgensgade og Polititorvet

På Bernstorffsgade mellem Tietgensgade og Polititorvet er der for ca. 5 år siden anlagt rene cykelbaner. Strækningen er en del af det regionale vejnet med 25.000 biler i

døgnet, hvoraf meget tung trafik. Enkelte steder er der problemer med biler, der standser eller parkerer på cykelbanen. Af hensyn til cyklisternes tryghed anlægges der rigtige cykelstier på strækningen.

H.C. Andersens Boulevard lokalkørebaner ved busterminal til Jarmers Plads

Mellem Rådhuspladsen og Jarmers Plads kører cyklister i retning mod nord i en lokalkørebane, mellem Rådhuspladsen og Studiestræde er lokalkørebanen en del af busterminalen (tidl. Amagerbusterminalen), og mellem Studiestræde og Jarmers Plads er der skråparkering i begge sider. Forholdene virker uoverskuelige og giver anledning til mange uheld. Der bør derfor etableres cykelstier, eventuelt i forbindelse med en ombygning af busterminalen. Mellem Studiestræde og Jarmers Plads kan der etableres cykelbane og længdeparkering i stedet for skråparkering i højre side. Hermed vil antallet af parkeringsmuligheder falde med 9. Der kører i dag 16.700 cyklister på strækningen.

Istedgade

På Istedgade, hvor der kører 5.800 cyklister i døgnet, sker der mange uheld med cyklister. En del uheld sker i de mange kryds på strækningen, men der er også mange strækningssuheld, bl.a. i forbindelse med trængning og overhaling. I Vesterbro Trafik- og Byrumsplan er det foreslået, at der ikke etableres cykelstier på strækningen, men at den i stedet udføres med hastighedsdæmpning til understøtning af strøggadefunktionen. Der kan imidlertid godt indpasses cykelsti mellem Gasværksvej og Reventlowsgade, samtidigt med at den centrale del, hvor handelsgadefunktionen er mest udpræget, udføres med hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Jernbanegade

Jernbanegade er en vej med meget cykeltrafik (13.200 i døgnet). Der anlægges cykelsti i retning mod vest, da gaden er ensrettet for biler i denne retning, mens kun busser og cyklister må køre mod øst. Hermed vil der være en sammenhængende cykelforbindelse fra Vester Voldgade gennem busterminalen og ad Jernbanegade - Ved Vesterport - Gammel Kongevej til Frederiksberg.

Nørre Farimagsgade mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade

Nørre Farimagsgade mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade er én af de strækninger, hvor der er etableret cykelbaner i stedet for cykelstier, med mulighed for senere at omdanne dem til egentlige cykelstier. Forvaltningen foreslår, at man etablerer cykelstier nu, hvorved der vil være en sammenhængende stiforbindelse mellem Østerbro og Vesterbro ad Øster Farimagsgade og Nørre Farimagsgade. Der kører ca. 5000 cyklister hver dag på Nørre Farimagsgade.

Reventlowsgade mellem Vesterbrogade og Stampesgade

Cykelstier i begge sider af Reventlowsgade vil ligge i naturlig forlængelse af Farimagsgadelinien frem til Hovedbanegården og Istedgade. Forholdene for cyklister er ikke særligt trygge på strækningen, der som er en del af national cykelrute 4, der forløber videre ad Sønder Boulevard.

Store Kongensgade (opgradering af cykelbane)

På Store Kongensgade blev der for ca. 5 år siden anlagt en ren cykelbane. Der kører i dag 16.000 biler og 7.000 cyklister i døgnet i én retning da gaden er ensrettet. I 2006 forventes der udført et busfremkommelighedsprojekt på strækningen, som imidlertid ikke medfører forbedring for cyklisterne ved stoppestederne, hvor cykelbanen er afbrudt. Cykelbanen må forstærkes med løsninger ved stoppestederne, eller der må anlægges en egentlig cykelsti, så forholdene for cyklisterne kan blive tryggere.

Vennemindevej

På Vennemindevej kører der 1.300 cyklister, hvoraf en del er børn på vej til Kildevældsskolen eller til fritidsaktiviteter i Fælledparken og på Østerbro Stadion. Som et skolevejsprojekt foreslås der etableret afstribede cykelbaner kombineret med hastighedsdæmpende tiltag.

Vester Farimagsgade mellem Vesterbrogade og Ved Vesterport

På Vester Farimagsgade blev der for ca. 5 år siden anlagt rene cykelbaner. På strækningen mellem Vesterbrogade og Ved Vesterport er cykelbanerne relativt korte, særligt i den østlige side, hvor der kun er cykelbane på 35 meter af den 120 meter lange strækning. Der kører i dag 4.800 cyklister dagligt. Der anlægges i stedet egentlige cykelstier i begge sider. Dette vil sammen med cykelstier i Reventlowsgade (se ovenfor) skabe trygge forhold for cyklister på hele forbindelsen Vester Farimagsgade - Reventlowsgade.

Øresundsvej

På Øresundsvej mellem Amagerbrogade og Kirkegårdsvej er det meget utrygt at være cyklist. Et forsøg med afstribede cykelbaner i Miljøtrafikugen 2005 har vist, at det kan lade sig gøre at etablere cykelsti (og på kortere strækninger evt. cykelbaner). I fortsættelse af stierne mellem Amagerbrogade og Kirkegårdsvej anlægges der forstærkede cykelbaner på den resterende del af Øresundsvej. Der kører i dag 2.500 cyklister på den vestlige del af strækningen, mens der øst for Strandlodsvej kører mindre end 500 cyklister. Cykeltrafikken må imidlertid forventes at stige som følge af den planlagte byudvikling ved den østlige ende af Øresundsvej og den forventede trafik til Amager Strandpark. Det kan forventes at cykelstierne på Øresundsvej anlægges i nærmeste fremtid.

Århusgade mellem Strandboulevarden og Kalkbrænderihavnsgade

Århusgade vil udgøre en cykelforbindelse mellem Østerbro og det kommende byudviklingsområde i Nordre Frihavn. Der må derfor anlægges cykelstier i begge retninger (altså også mod den eksisterende ensretning) for at sikre god cykeladgang mellem den eksisterende by og de i første omgang 400.000 m² ny bebyggelse i Frihavnen.

Miljøvurdering og trafikale konsekvenser

Miljøvurdering

Cykelstiprioriteringsplan 2006 - 2016 vil medvirke til at opfylde målene i Cykelpolitik 2002 - 2012 og Trafik & Miljøplan 2004. Ikke mindst som led i Københavns vision som miljømetropol 2015. Cykelstiprioriteringsplanen vil medvirke til at få flere cyklister i byen. Dermed opnås et bedre trafikmiljø med mindre luftforurening og mindre trængsel på vejene. Endvidere vil københavnernes sundhed via motionsfordelen blive forbedret, hvis den hidtidige positive udvikling i cykeltrafikkens omfang kan fastholdes.

Trafikale konsekvenser

Det kan være en konsekvens af anlæggelsen af cykelstier, at kørebane- og fortovsbreder reduceres. Det kan (som hidtil ved anlæg af cykelstier i København) medføre dårligere forhold for fodgængere, biler og parkering samt den kollektive trafik. De konkrete konsekvenser vil fremgå af indstillingerne om anlægsbevilling til de enkelte projekter.

Det har i øvrigt vist sig, ifølge Cykelregnskabet 2006, at cykelstier i gennemsnit medfører en stigning i cykeltrafikken på 20 % og et fald i biltrafikken på 10 %.

Cykelbane vs. cykelsti

Billige løsninger (som forstærkede cykelbaner, hvor cykelbaner kombineres med korte stykker cykelsti) giver mulighed for at få fire gange så mange cykel-faciliteter for pengene som hvis der anlægges traditionelle cykelstier. Besparelsen ved rene cykelbaner er endnu større.

Den hurtige udbygning med forstærkede cykelbaner, som der var lagt op til i Cykelstiprioriteringsplan 2002-2016, har i praksis været langsommere end forventet. Det skyldes delvis, at det har vist sig, at cykelbaner ikke er fleksible (i modsætning til cykelstier) mht. standsningsforbud i myldretiden. Det har endvidere vist sig, at der ikke er store besparelser ved at etablere kortere strækninger med cykelbaner – der skal længere strækninger til for at få en økonomisk gevinst. Der indgår også æstetiske overvejelser når der skal vælges løsningstyper, idet traditionelle cykelstier ser mere "færdige" ud end cykelbaner. Gadebilledet bliver enklere med cykelstier.

På et par gader (Store Kongensgade og Bernstorffsgade), der har rene cykelbaner, foreslås det at etablere cykelstier. Delstrækninger på andre gader hvor der er rene cykelbaner foreslås også forbedret, mens størstedelen af banerne fungerer tilfredsstillende og behøver ikke forbedringer. Engang i fremtiden, hvis lejlighed byder sig, kan de selvfølgelig opgraderes til traditionelle cykelstier.

Realiserede projekter 2006-2008

Strækning	Årsag	Cykeltrafik i HVDT04	Længde
Amager Fælledvej/ Røde Mellevej Ny cykelsti anlagt i én side	Mange cyklister	5700	7
Backersvej Forstærket cykelbane		1300	1,5
Folke Bernadottes Allé Cykelsti anlagt	Utryghed	3600	1,1
Frederiksborgvej Ny cykelsti anlægges ved Frederikssundsvej	Utryghed Sammenhæng i cykelstinet		2,2
Hillerødgade Ny cykelsti anlagt fra Frederiksberg kommunegrænse til Nørrebro	Sammenhæng i cykelstinet	3700	0,7
Ll. Kongensgade Modstrøms cykelsti anlagt	Cykling mod ensretningen	2900	0,7
Lundtoftegade Cykelsti anlagt	Utryghed	2400	0,6
Mimersgade Cykelbane opgraderet til cykelsti	Utryghed	6100	0,2
Mågevej Cykelsti anlagt		1000	1,4

Nørrevoldgade Anlagt cykelsti på vestside	Mange cyklister Uheld Utryghed	7500	0,5
Otto Baches Allé Cykelsti anlagt	Cykling mod ensretningen	2000	1,6
Sluseholmen Cykelsti anlagt	Sammenhæng i cykelstinettet	1500	0,9
Stengade Cykelsti anlagt	Utryghed	6200	0,4
Store Kirkestræde Nikolaj Plads Cykelsti anlægges mod ensretning			
Sønder Boulevard Cykelsti anlagt ved Enghave Station		1300	0,5
Thorshavns­gade Cykelsti anlagt ved Njalsgade	Utryghed	6300	0,1
Vordingborggade Modstrømscykelsti anlagt mellem Strandboulevarden og Kalkbrænderihavns­gade	Sammenhæng i cykelstinettet Cykling mod ensretningen	1000	0,3

Tabel 4_ realiserede projekter 2006-2008



Cykelstiprioriteringsplanen 2006-16
Version 2009
Opdateret af Zofia Jagielska marts 2009



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik, cykelsekretariatet