

Notat om

CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN 2006-16

Introduktion	s. 3
Hvad bruges Cykelstiprioriteringsplanen til?	
Historik	
Traditionelle cykelstier	
Cykelbaner	
Andre løsninger på særligt problematiske strækninger og krydsområder	
Input til ny Cykelstiprioriteringsplan og Bruttoliste	s. 6
Endnu ikke realiserede cykelstier fra Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016	
Nye cykelstier, cykelbaner og skoleveje mv.	
Cykelstier mv. i lokalkørebaner	
Forbindelser til byudviklingsområder	
Cykelstier i lokale trafikplaner	
BRUTTOLISTE 2006 - 2016	s. 10
Prioriteringer og prioriteret liste	s. 12
Mange cyklister	
Uheld	
Utryghed mv.	
Sammenhæng i cykelstinettet	
Cykling mod ensretning	
Koordinering med andre projekter og billige løsninger	
PRIORITERET LISTE	s. 16
Oversigt over prioriterede projekter	
Økonomi og Investeringsplan	s. 21
Investeringer i cykelstier	
Opdatering af enhedspriser	
Cykelstiprioriteringsplan 2006 – 2016	
Miljøvurdering og trafikale konsekvenser	s. 23
Miljøvurdering	
Trafikale konsekvenser	
Bilag: Beskrivelse af projekter i Prioriteret liste	s. 24
Vedtaget cykelsti	
Strækninger, hvor der etableres cykelstier som led i andre projekter	
Budgetforlig for 2006 samt Investeringsplan 2006	
Resterende projekter på Prioriteret liste	

Dette notat er bilag til indstilling til Bygge- og Teknikudvalget og Borgerrepræsentationen om Cykelstiprioriteringsplan 2006-16. Med udgangspunkt i notatet vil der efter den politiske behandling blive udarbejdet en folder, ligesom Cykelstiprioriteringsplanen lægges på Vej & Parks hjemmeside, så den bliver tilgængelig for borgerne.

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 Vej & Parks Investeringsplan. Cykelstiprioriteringsplanen er endvidere det formelle grundlag, når Bygge- og Teknikudvalget forelægges kapitalbevillingssager som omhandler 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.

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

Historik

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. Denne plan har nu fungeret i fire år. Et resultat af planen er, at en række strækninger har fået cykelstier (ca. 8 km) eller cykelbaner (ca. 4 km). Desuden er der i byudviklingsområder (uden for planen), etableret ca. 15 km cykelstier på private fællesveje.

En række forhold har imidlertid gjort, at den gældende Cykelstiprioriteringsplan 2002 – 2016 bør revideres. Eksempelvis bør farlige strækninger og skoleveje indgå i planen, dels bør en række af de forslag til cykelstier der er fremkommet som et resultat af lokale trafikplaner, indgå i prioriteringerne. Endelig trænger planen, efter at have fungeret i fire år, generelt til en opdatering.

I den ny Cykelstiprioriteringsplan 2006 - 2016 er den gamle plans løbetid fastholdt. Planen indeholder en Bruttoliste over cykelstier mv., der efter forvaltningens vurdering skal etableres på inden for planperioden samt en Prioriteringsplan, der søges realiseret efterhånden som midlerne findes.

Cykelstiprioriteringsplanen er ét af indsatsområderne i Cykelpolitik. Cykelstiprioriteringsplanen skal således medvirke til at nå målsætningen om at 40% af pendlerne i 2012 cykler til arbejdspladser i København. I Cykelpolitik 2002-2012 er der målsætninger for cyklisterne sikkerhed, tryghed og fremkommelighed. Cykelstier er et af de indsatsområder, der skal medvirke til at nå målene. Også de trafiksikkerhedsmæssige målsætninger i Trafiksikkerhedsplanen om den faktiske reduktion i antal tilskadekomne cyklister (40%) fremmes ved en realisering af Cykelstiprioriteringsplanen.

Ifølge Cykelregnskabet (seneste udgave omhandler 2004) 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 at afvikle cykeltrafikken på tilfredsstillende måde.

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

Det er, af tidsmæssige grunde, Cykelstiprioriteringsplan 2002-16 (minus de allerede etablerede strækninger), der indgår i den nye Kommuneplan.

Traditionelle cykelstier

Traditionelle cykelstier har været anlagt i en næsten 100-årig periode og er det bærende element i infrastrukturen for cyklister i København. Cykelstierne giver sikkerhed, tryghed og fremkommelighed. Derfor skal traditionelle cykelstier, som hidtil, være den bærende løsning ved udbygningen af infrastrukturen for cykeltrafik i København.

Cykelstier har i de sidste årtier været anlagt i minimumsbredden, ca. 2,2 m. I løbet af de seneste 2-3 år har praksis dog ændret sig, så den normale bredde for nyanlagte cykelstier nu er 2,5 m. Dette giver bedre mulighed for at overhale især trehjulede cykler, cykler med anhængere etc.

På langt de fleste strækninger fungerer cykelstierne godt i forhold til de cykeltrafikmængder, der skal benytte dem. Men hvor der er meget stor cykeltrafik nedsætter trængslen hastigheden, skaber utryghed og giver konflikter med andre cyklister.

Cykelstier er visse steder (f.eks. den indre del af Nørrebrogade, Torvegade og den indre del af Østerbrogade) blevet for smalle til den stigende cykeltrafik og flere 3-hjulede cykler. I Trafik og Miljøplanen er udpeget hvilke strækninger, der først bør udvides: Indre del af Nørrebrogade, Torvegade og indre del af Østerbrogade, i alt 2-3 km. Cykelstier med fremkommelighedsproblemer kan udvides fra 2 til 3 spor (et cykelspor er ca. 1 m bredt) for at kunne afvikle den stigende cykeltrafik. Det giver en 75% forøgelse af kapaciteten. Problemet foreslås løst i en anden sammenhæng end Cykelstiprioriteringsplan 2006 - 2016.

Forvaltningen har tænkt sig i højere grad at anvendes fleksible bredder på cykelstier og cykelbaner, i nogle tilfælde bredere, i andre smallere end 2,5 m. I forbindelse med korte, særligt problematiske strækninger kan det således komme på tale at anvende cykelstier ned til 1,7 m's bredde (Vejreglernes minimumsbredde).

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 fortofskantsten 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 forventes at ville give problemer med ulovlig parkering i cykelbanen.

Når der, ultimo 2005, gøres status over planer i Cykelstiprioriteringsplan 2002-16 om en omfattende etablering af forstærkede cykelbaner, kan det konstateres, at målet langt fra blev nået. Der blev kun etableret nogle få km forstærkede cykelbaner (først og fremmest Østrigsgade), dertil nogle rene cykelbaner. Kun en enkelt ren cykelbane blev opgraderet – ikke til forstærket cykelbane men til

traditionel cykelsti (Tietgensgade). Der er i 2005 et projekt med forstærkede cykelbaner under projektering for Backersvej.

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. Godkendelse af dette princip vil bl.a. medføre, at de rene cykelbaner, der blev etableret omkring år 2000 i Indre By fortsat (for størstedelens vedkommende) vil kunne ligge som sådan. Der er dog nogle cykelbaner eller delstrækninger af de rene cykelbaner, der bør opgraderes til forstærkede cykelbaner eller cykelstier – fx Store Kongsgade og dele af Farimagsgadelinjen.

Enkelte andre steder i kommunen findes også rene cykelbaner. Af disse anses cykelbanerne langs Classensgade og Artillerivej for at være for smalle. Cykelbanerne i Mimersgade, mellem Hamletsgade og krydsningen med Nørrebro cykelrute føles utrygge, fordi bilerne nogen gange overskrider den malede linje.

Andre løsninger på særligt problematiske strækninger og krydsområder

Det er kun lykkedes ét enkelt sted (Hammerichsgade, der nu har cykelstier) at løse cyklisterne problemer på de ”særligt problematiske strækninger”, hvor Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016 foreslog, at der skulle bruges andre løsninger end cykelstier og forstærkede cykelbaner: Enghavevej ved Kingosgade, selve Kingosgade, Stormgade, Dr. Tværgade og Vester Fælledvej er stadig uløste. Det vil også komme til at gælde det allersidste stykke af Nordre Fasanvej (der projektudvikles i 2005), idet der ikke anlægges cykelsti på stykket mellem Ørnevej og Nørrebro Station. På disse problematiske strækninger (der ideelt set skulle have cykelstier) er det ikke muligt at etablere cykelfaciliteter i de bredder, der er normale i Københavns Kommune.

En lindring af cyklisterne problemer på de særligt problematiske strækninger vil således kræve 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 minimumsmål), evt. kun i én side af vejen. De forskellige trafikarter kan desuden differentieres i tid. Den hollandske variant af tilbagetrukket stopstreg, hvor cyklisterne holder foran bilerne i en bred bås, kendes kun enkelte steder i Danmark, men kunne også overvejes som løsning.

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. Uden for Cykelstiprioriteringsplanen foreslås det, at der foretages et eftersyn af eksisterende cykelstistrækninger med tilhørende kryds med henblik på en opgradering til en mere nutidig standard. Dette vil kunne kombineres med den uheldsanalyse, der er igangsat med henblik på mere sikre og trygge udformninger af cykelstier.

INPUT TIL NY CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN OG BRUTTOLISTE

Bruttolisten (se senere) omfatter i alt ca. 65 km cykelstier mv. på de strækninger, som forvaltningen vurderer, skal forsynes med cykelstier i planperioden.

Der er en række ”anledninger” til at strækninger er medtaget på Bruttolisten:

- Endnu ikke realiserede cykelstier fra Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016
- Nye cykelstier, cykelbaner og skoleveje mv.
- Cykelsti mv. i lokalkørebaner
- Forbindelser til byudviklingsområder
- Cykelstier i lokale trafikplaner

Endnu ikke realiserede cykelstier fra Cykelstiprioriteringsplan 2002 - 2016

Der mangler 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.

Bremerholmlinjen og Gothersgade, der kun indgik i Cykelstiprioriteringsplan 2002- 2016 med *modstrøms* løsninger, bør også forsynes med **cykelstier med** strømmen. Da pladsforholdene begge steder 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. Der mangler stadig cykelstier på tre delstrækninger af det regionale vejnet: Grøndals Parkvej ved Jernbane Allé, Folke Bernadottes Allé og Bernstorffsgade. De to førstnævnte strækninger etableres sandsynligvis i 2006, mens cykelstier i Bernstorffsgade prioriteres i Cykelstiprioriteringsplan 2006 - 2016.

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 og væsentlige dele af Farimagsgaderne 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 denne Cykelstiprioriteringsplan, 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/Eng-havevej) 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 og Nørre Voldgade langs Ørstedsparken.

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 byudviklingsområderne i havnen 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.

Strækninger med under 1.000 cyklister vurderes normalt ikke at have behov for cykelstier – med mindre særlige grunde taler herfor. En grund kan være stor biltrafik (specielt tung trafik) eller at der

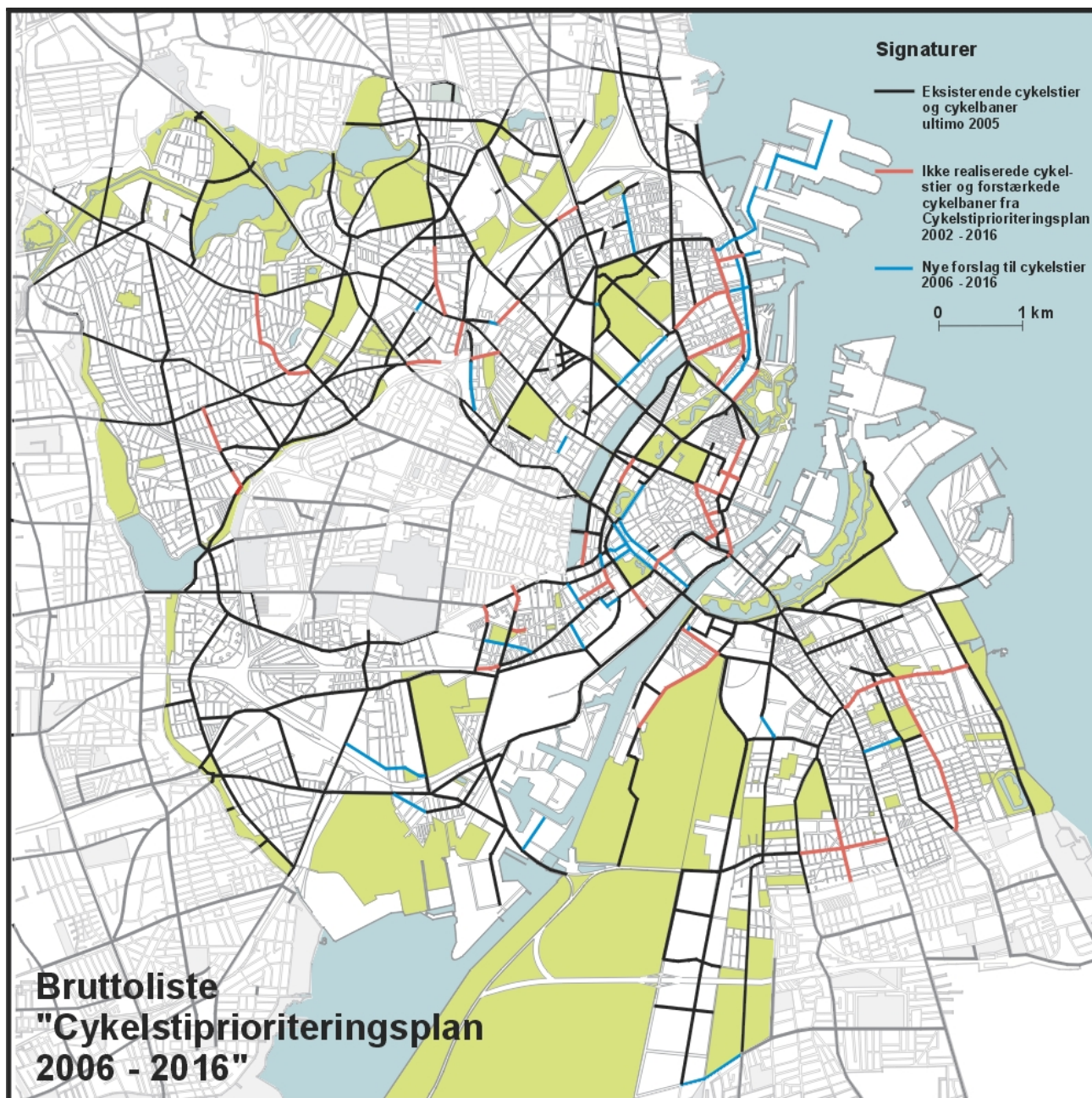
kan opnå en god sammenhæng mellem strækninger, der har eller skal have cykelstier. Hvor der er foreslået etableret cykelstier i lokale trafikplaner, men ikke i Cykelstiprioriteringsplanen, vil det være naturligt at overveje, om cyklisternes forhold i stedet kan forbedres ved hjælp af trafiksaneringer, 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 Langgade) forsynes med cykelstier i begge ender, mens det centrale område hastighedsdæmpes.

BRUTTOLISTE 2006 - 2016

Resultatet af ovennævnte input til Cykelstiprioriteringsplan 2006 – 2016 kan ses på det følgende kort og som afkrydsninger i den følgende Bruttoliste 2006 – 2016.

Af Bruttolisten fremgår også mængden af cykeltrafik samt længden af de strækninger, der skal forsynes med cykelstier mv., der skal anlægges.



Kortet viser eksisterende cykelstier anlagt til og med 2005. Resterende strækninger fra Cykelstiprioriteringsplan 2002 – 2016 (minus et antal strækninger, som har rene cykelbaner i en tilfredsstillende standard), vises med rød. Med blå signatur vises nye forslag til cykelstier som ligeledes foreslås gennemført i Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016. De røde og de blå strækninger udgør tilsammen Bruttolisten.

BRUTTOLISTE

Forslag til Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016 BRUTTOLISTE	Anledning					Statistik	
	Fra Cykelsti- priori-teringsplan 2002-16	Ny cykelstier , cykelbaner og skoleveje mv	Cykelsti mv i lokalkørebaner	Forbindelser til byudviklings- områder	Cykelstier i lo- kale trafik- planer	Cykeltrafik Hvdagsdøgn 04 (skøn i kursiv)	Længde (km)
Strækning - og foreslået anlægstype (cykelsti, forstærket cykelbane mv.)							
Amager Fælledvej/Røde Mellemvej (cykelsti én side)	x					5.700	07
Artillerivej (cykelbane opgraderes til cykelsti)	x				x	2.300	2,6
Backersvej (forstærket cykelbane)	x					1.300	1,5
Bernstorffsgade (cykelbane opgraderes til cykelsti))	x					1.100	0,6
Blegdamsvej lokalkørebaner mellem Trianglen og Tagensvej (cykelba- ne)	x		x		x	6.600	1,6
Bremerholmlinien (modstrøms cykelsti)	x					3.000	1,2
Bremerholmlinien (medstrøms cykelsti)		x				6.700	1,2
Brønshøjvej (cykelsti)	x					2.300	1,2
Carl Jacobsens Vej (cykelsti)				x		1.200	2,0
Classensgade (cykelbane opgraderes til cykelsti)	x					3.500	1,5
Classensgade forbindelse til cykelbro og cykelbro over sporareal (cykel- sti)				x	x	2.000	0,1
Dr. Tværgade mellem Bredgade og Store Kongensgade (cykelbane)	x					1.200	0,3
Dr. Tværgade mellem Store Kongensgade og Borgergade (cykelbane)	x					2.400	0,2
Elbagade (cykelsti)		x				2.300	1,0
Enghavevej nærmest Kingosgade (særlig problematisk strækning)	x					5.800	0,4
Folke Bernadottes Allé (cykelsti)	x	x				3.600	1,1
Frederiksborgvej ved Frederikssundsvej (cykelsti)	x					3.600	1,1
Færgehavnsvej, Baltikavej og Kattegatvej (cykelsti)					x	-	3,3
Gasværksvej (cykelsti)					x	3.100	0,7
Gaunøvej, Annebergvej, Primulavej (cykelsti)	x					2.300	1,5
Gothersgade (modstrøms cykelsti)	x					4.000	0,3
Gothersgade (medstrøms cykelsti)		x				2.000	0,3
Grøndals Parkvej v. Jernbane Allé (cykelsti)	x					2.500	0,1
H.C. Andersens Boulevard lokalkørebaner busterminal til Jarmers Plads (cykelsti/bane)			x			16.700	0,3
H.C. Andersens Boulevard lokalkørebaner ved Tivoli (cykelbane)			x			32.700	0,2
Hamletsgade (cykelsti)	x					3.400	0,8
Hillerødgade fra Borups Allé til kommunegrænse (cykelsti i sydside)	x					4.100	0,4
Hillerødgade fra Frederiksberg kommunegrænse til Nørrebrogade (cy- kelsti)	x				x	3.700	0,7
Irlandsvej fra Sundbyvestervej til Vejlands Allé (cykelsti)	x					1.600	0,7
Irlandsvej syd for Vejlands Allé (forstærket cykelbane)	x					1.600	0,8
Istedgade inklusiv Enghave Plads (cykelsti kun i enderne)	x				x	5.800	1,3
Jernbane Allé (cykelsti)	x					4.000	2,3
Jernbanegade (cykelsti)					x	13.200	0,3
Kingosgade (særlig problematisk strækning)	x					6.000	0,1
Kristianiagade (cykelsti)	x					3.700	0,5
Kvægtorvsgade fra Tietgensgade til Halmtovet (cykelsti)					x	6.000	0,2
Ll. Kongensgade (cykelforbindelse i Middelalderby, modstrøms cykelsti)	x					2.900	0,2
Lundtoftegade lokalkørebaner (cykelsti)			x		x	2.400	0,6
Mimersgade (cykelbaner opgraderes til cykelsti mellem Nørrebro Cykel- rute og Hamletsgade)		x				6.100	0,2
Mågevej (cykelsti)					x	1.000	1,4
Ndr. Frihavnsgade (cykelsti)	x					5.400	1,9
Niels Juuls Gade, Chr. IV's bro og kort stykke af Chr. Brygge (forstær- ket cykelbane)	x					2.000	0,6
Njalsgade (cykelsti)	x					5.700	1,0
Nordre Fasanvej (cykelsti)	x					6.800	0,8
Nordre Frihavnsgade til havnen (cykelsti)					x	Skøn	0,2
Ny Carlsbergvej (cykelsti)		x			x	2.000	1,2
Nørre Farimagsgade mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade (opgraderes	x	x				5.000	1,0

Forslag til Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016 BRUTTOLISTE	Anledning					Statistik	
	Fra Cykelsti- priori- teringsplan 2002-16	Ny cykelstier, cykelbaner og skoleveje mv	Cykelsti mv i lokalkørebane	Forbindelser til byudviklings- områder	Cykelstier i lo- kale trafik- planer	Cykeltrafik Hvdagsdøgn 04 (skøn i kursiv)	Længde (km)
Strækning - og foreslået anlægstype (cykelsti, forstærket cykelbane mv.)							
fra ren cykelbane til cykelsti)							
Nørrevoldgade lokalkørebane (cykelsti)			x			7.500	0,5
Otto Baches Allé (cykelsti)				x		2.000	1,6
Reventlowsgade ml. Vesterbrogade og Stampesgade (cykelsti)	x					5.400	0,5
Rovsinggade mellem Studsgårdsgade og Lyngbyvej (cykelsti)	x	x				2.300	0,4
Skelbækgade (cykelsti)				x	x	1.400	0,7
Sluseholmen (cykelsti)				x		1.500	0,9
Stengade (cykelsti i stedet for bussluse)		x			x	6.200	0,4
Store Kongensgade (opgraderes fra ren cykelbane til forstærket cykelbane)	x	x				5.800	0,7
Stormgade (særlig problematisk strækning)	x					6.500	0,6
Strandboulevarden (forstærket cykelbane)	x					3.700	2,5
Stubmøllevvej (cykelsti)					x	1.300	0,9
Sundkrogsgade (cykelsti)				x	x	1.000	1,5
Sønder Boulevard v. Enghave St. (cykelsti)	x					1.300	0,5
Thorshavnsgade v. Njalsgade (cykelsti)	x					6.300	0,1
Tietgensgade fra Ingerslevsgade til Kvægtorvsgade (cykelsti)					x	6.000	0,3
Universitetsparken mellem Nørre Allé og Borgmester Jensens Allé (cykelsti)						1.200	0,1
Vejlands Allé (cykelsti)	x					1.700	2,1
Vennemindevej (cykelbane)					x	1.300	1,4
Vester Farimagsgade mellem Vesterbrogade og Gl. Kongevej (opgraderes fra ren cykelbane til cykelsti)	x					4.800	0,3
Vester Fælledvej mellem Lyrskovgade og Vesterbrogade (cykelsti)	x					2.500	0,4
Vester Søgade frem til Gl. Kongevej (cykelsti)	x					6.100	0,6
Vesterbrogade ml. Rådhuspladsen og Bernstorffsgade (cykelsti)	x					10.300	0,4
Vester Voldgade (cykelsti)					x	4.600	2,3
Vordingborggade ml. Strandboulevarden og Kalkbrænderihavnsgade (modstrøms cykelsti)				x	x	1.000	0,3
Øresundsvej vest for Kastrupvej (cykelsti/bane)	x			x		1.800	1,0
Øresundsvej øst for Kastrupvej (forstærket cykelbane)	x			x		2.500	2,2
Østbanegade ved Nordhavn Station (modstrøms cykelsti)	x				x	1.500	0,4
Århusgade ml. Strandboulevarden og Kalkbrænderihavnsgade (mod- og medstrøms cykelsti)	x			x	x	1.000	0,5
Århusgade i Frihavnen (cykelsti)				x	x	1.000	0,5

Kampmannsgade og dele af Farimagsgaderne opgraderes ikke fra rene cykelbaner til forstærkede cykelbaner – medtages derfor ikke på Bruttolisten.

PRIORITERINGER OG PRIORITERET LISTE

Der er foretaget en prioritering af projekterne på Bruttolisten. Her er, ud fra fem såkaldte ”cykelfaglige kriterier” udvalgt en række strækninger, der er højt prioriterede.

De cykelfaglige kriterier i Cykelstiprioriteringsplan 2006 – 2016 er:

- Mange cyklister
- Uheld
- Utryghed mv.
- Sammenhæng i cykelstinettet
- Cykling mod ensretning

Prioritering af cykelstier/cykelbaner skal fremme tryghed, fremkommelighed og sikkerhed. Desuden skal foranstaltningerne komme flest mulige cyklister til gode. De ”cykelfaglige kriterier” bruges til at prioritere strækninger, hvor der snarest muligt bør etableres forbedrede forhold for cyklisterne. For hver enkelt strækning på Bruttolisten markeres hvilke cykelfaglige kriterier, der er relevante.

Mange cyklister

Der refterer 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 Boulevard lokalkørebaner ved busterminal 16.700 cyklister og i Jernbanegade 13.200 cyklister.

Uheld

Uheld som prioriteringskriterium i Cykelstiprioriteringsplanen har været efterlyst i forbindelse med Cykelstiprioriteringsplan 2002 – 2016. Der er derfor foretaget en screening af cykeluheld i København på UheldsGIS.

Fire 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, H.C. Andersens Boulevard ved Rådhuspladsen samt Nørre Voldgade ud for Ørstedsparken.

Lokalkørebanen ved busterminalen i H.C. Andersens Boulevard ved Rådhuspladsen viser at der i busterminalen er sket flere strækningssuheld med cyklister. Også strækningen mellem Studiestræde og Jarmers Plads bør forbedres, men udfra et tryghedssynspunkt (der er ikke registreret uheld på strækningen). I forbindelse med en fremtidig ombygning af busterminalen foreslås det at etablere cykelsti i lokalkørebanerne fra Rådhuspladsen til Jarmers Plads.

I Istedgade er der ingen cykelfaciliteter. Der sker mange uheld i forbindelse med tætliggende kryds, men også mange på strækninger. Strækningssuheldene skyldes især åbnende bildøre samt trægnings- eller overhalingsuheld. Løsningen på cyklisternes sikkerhedsproblemer kunne være cykelstier i begge ender af Istedgade samt en central strækning uden cykelstier med hastighedsdæmpning med udgangspunkt i handelsgadefunktionen.

På Nørre Voldgade (lokalkørebanen langs Ørstedsparken) er der en del strækningssuheld i lokalkørebanen, hvor der er parkerede biler i begge sider. Parkeringsporet i højre side foreslås konverteret til cykelsti, da en cykelbane sandsynligvis ikke vil beskytte nok mod bakkende biler fra skråparkerings i venstre side.

Endelig har Enghavevej (fra Vesterbrogade til Tove Ditlevsens Plads) en del strækningssuheld, især i den østlige side). En cykelsti/-bane i den østlige side af Enghavevej vil derfor kunne afhjælpe nogen af sikkerhedsproblemerne.

Utryghed mv.

Visse steder i byen med trafikale konflikter mellem bil- og cykeltrafik eller uoverskuelige forhold og utryghed for cyklister er der behov for forbedringer. Det kan ske med afstribning eller etablering af cykelsti/cykelbane på kortere strækning.

Andre steder er det biltrafikens 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. En prioritering af strækninger med megen biltrafik, vil sandsynligvis kunne øge cykeltrafikken på nogle af disse strækninger.

Som eksempler på strækninger (og tilhørende kryds) hvor cyklisternes tryghed kan forbedres kan nævnes Artillerivej og Vennemindevej, der er meget forskellige, men som begge fungerer som skoleveje. Folke Bernadottes Allé er et eksempel på en gade, hvor cyklisterne i årevis har klaget over utrygge forhold (det er i 2005 vedtaget at udvide vejen og etablere cykelstier).

Sammenhæng i cykelstinet

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 et trafikspring, fordi den bliver anvendelig for flere cyklister.

Ud over kommunens egne cykelstier er det tillige vigtigt, at der sikres en sammenhæng til nabo-kommunerne i Københavns Amt. Endnu vigtigere er sammenhængen til Frederiksberg, idet der på flere korte strækninger mangler cykelsti op mod kommunegrænsen. For eksempel er Frederiksberg meget langt med cykelstier og -baner på Fasanvejlinjen. Etableringen af cykelstier mv. bør derfor koordineres (i København planlægges det således i 2006 at bygge cykelsti på Nordre Fasanvej mellem grænsen til Frederiksberg og næsten til Lygten). Hillerødgade forløber på kryds og tværs af kommunegrænsen mellem Frederiksberg og København og udformning og anlægstidspunkt for forstærkede cykelbaner/stier på Hillerødgade bør derfor også koordineres med Frederiksberg.

Et antal særligt problematiske strækninger, eksempelvis Enghavevej og Kingosgade omkring Vesterbrogade og Nordre Fasanvej til Ørnevej, vil kræve særlige løsninger, der ikke nødvendigvis indebærer cykelstier i begge sider af vejen. På andre problematiske steder kan der ved større ombygninger skaffes plads til traditionelle cykelstier, som i et udstrakt krydsområde (Ring 2) på Grøndals Parkvej ved Jernbane Allé.

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 i havnen.

Cykling mod ensretning

Cykling mod ensretningen i tætte bydele vil, i samarbejde med ovennævnte forbedringer af sammenhæng i cykelstinet, kunne give cyklisterne en bedre fremkommelighed.

Indre by er et af indsatsområderne i Cykelpolitik, 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. I Farvergade er der allerede etableret en cykelbane mod ensretningen og det foreslås ligeledes at etablere en cykelsti/-bane mod ensretningen i Lille Kongensgade. På den cykelforbindelse, der udgør en cykelring rundt om Middelalderbyen, mangler der en cykelsti mod ensretningen i Gothersgade nærmest Kgs. Nytorv. Idéen om at dobbeltrette cykeltrafikken i Bremerholmlinjen (hvor der på en væsentlig del er en modstrøms busbane der ikke længere bruges) kræver en afklarende proces om det fremtidige trafikmønster i Indre By. 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”.

Hvor biltrafikkens omfang og hastighed gør det nødvendigt at etablere cykelstier eller cykelbaner mod ensretningen bør disse indgå i Cykelstiprioriteringsplan 2006 - 2016. I de tætte bydele, undtagen Indre By, er cyklisternes fremkommelighedsproblemer imidlertid kun kortlagt i begrænset omfang. Det har derfor ikke været muligt at foretage en samlet udmelding af strækninger. Enkelte oplagte strækninger er dog taget med i planen.

Det kan forventes, at der nogle steder kan opnås et ”trafikspring” ved at etablere cykelbaner/-stier mod ensretningen, for eksempel i Bremerholmlinjen, Lille Kongensgade og Gothersgade. Sådanne steder er skønnet en samlet cykeltrafikmængde, der fremgår af Bruttolisten.

Koordinering med andre projekter og billige løsninger

De fem cykelfaglige kriterier (der er gennemgået ovenfor) 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 i øvrigt sker i byen mht. større vejprojekter, byrumsplaner, driftsprojekter mv.

En del cykelstier realiseres som en integreret del af **større vejprojekter**. I de nærmest kommende år drejer det sig om: Folke Bernadottes Allé, Vesterbrogade/Vesterbros Passage og Artillerivej.

Der er overlap mellem en række **busfremkommelighedsprojekter** (hvoraf nogle aktuelt er på Investeringplanen) og strækninger der skal have cykelstier eller hvor cykelfaciliteterne skal forbedres. Det gælder f.eks. Store Kongensgade, hvor det aktuelle busfremkommelighedsprojekt ikke inkluderer forbedringer for cyklisterne ved stoppestederne, hvor de fortsat vil skulle køre uden om busserne ved stoppestederne. Store Kongensgade skal imidlertid, ifølge Cykelstiprioriteringsplan 2006 – 2016, have cykelstier på hele strækningen.

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.

Også **træplantningsprojekter** og Cykelstiprioriteringsplanen bør koordineres. Både Lundtoftegade og Nørre Voldgade indgår i begge planer. Det foreslås i Cykelstiprioriteringsplan 2006 – 2016 at etablere cykelstier i østsiden af Frederiksborgvej og koordinere dette med et træplantningsprojekt (som er en del af en Trafik- og Grøn Plan NV), selvom dette træplantningsprojekt ikke står i Træplantningsstrategien.

Det har været undersøgt, om **driftsprojekter** kunne medvirke til at realisere dele af Cykelstiprioriteringsplanen, eksempelvis ved, i forbindelse med større ledningsarbejder (fx fjernvarmarbejder) at opgradere cykelbaner til cykelstier eller nyetablere cykelstier. Imidlertid rækker tidsplanlægningen for driftsprojekter kun ca. et år ud i fremtiden, så det er vanskeligt at inddrage dette aspekt, men det vil dog blive forsøgt.

Billige løsninger (som forstærkede cykelbaner) giver mulighed for at få fire gange så mange cykel-faciliteter for pengene som hvis der anlægges traditionelle cykelstier. Besparselsen ved rene cykelbaner er endnu større. Derfor prioriteres forstærkede cykelbaner forholdsvis højt ved valg af hvilke projekter, der skal realiseres på kort sigt.

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.

Backersvej er, i 2005, under projektudvikling med forstærkede cykelbaner. Det foreslås også at etablere (forstærkede) cykelbaner på andre strækninger, f.eks. Niels Juuls Gade, Chr. IV's Bro og kort stykke af Christians Brygge samt på Strandboulevarden.

På et par gader (Store Kongensgade og Bernstorffsgade), der har **rene cykelbaner**, foreslås det at etablere cykelstier. Delstrækninger på andre gader (Farimagsgadelinjen) 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.

PRIORITERET LISTE

Forslag til Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016. PRIORITERET LISTE 2006 – 2009 fremhævet med fed skrift	Cykelfaglige kriterier					Koordinering med andre projekter	Enkelt og billigt (rene eller forstærkede cykelbaner)
Strækning	Mange cyklister	Uheld	Utryghed mv.	Sammenhæng i cykelstinet	Cykling mod ensretning		
Amager Fælledvej/Røde Mellemvej cykelsti én side)	x						
Artillerivej PRIVAT (cykelbane opgraderes til cykelsti)			x				
Backersvej (forstærket cykelbane)							x
Bernstorffsgade (cykelbane opgraderes til cykelsti)			x				
Blegdamsvej lokalkørebane mellem Trianglen og Tagensvej (cykelbane)			x				
Bremerholmlinien - (cykelstier i begge sider)	x				x		
Brønshøjvej (cykelsti)							
Carl Jacobsens Vej (cykelsti)				x			
Classensgade (cykelbane opgraderes til cykelsti)							
Classensgade forbindelse til cykelbro og cykelbro over sporareal (cykelsti)				x			
Dr. Tværgade mellem Bredgade og Store Kongensgade (cykelbane)							
Dr. Tværgade mellem Store Kongensgade og Borgergade (cykelbane)							
Elbagade (cykelsti)							
Enghavevej nærmest Kingosgade (særlig problematisk strækning)	x	x	x	x			
Folke Bernadottes Allé (cykelsti)			x	x		x	
Frederiksborgvej ved Frederikssundsvej østsiden (cykelsti)			x	x		x	
Frederiksborgvej ved Frederikssundsvej vestsiden (cykelsti)			x	x			
Færgelandsvej, Baltikavej og Kattegatvej (cykelsti)							
Gasværksvej (cykelsti)							
Gaunøvej, Annebergvej, Primulavej (cykelsti)							
Gothersgade (modstrøms cykelsti)					x		
Gothersgade (medstrøms cykelsti)	x						
Grøndals Parkvej v. Jernbane Allé (cykelsti)			x	x			
H.C. Andersens Boulevard lokalkørebane busterminal til Jarmers Plads (cykelsti/bane)	x	x	x				
H.C. Andersens Boulevard lokalkørebane ved Tivoli (cykelbane)	x		x				
Hamletsgade (cykelsti)							
Hillerødgade fra Borups Allé til kommunegrænse (cykelsti i sydside)				x			
Hillerødgade fra Frederiksberg kommunegrænse til Nørrebrogade (cykelsti)				x			
Irlandsvej fra Sundbyvestervej til Vejlands Allé (cykelsti)							
Irlandsvej syd for Vejlands Allé (forstærket cykelbane)							
Istedgade incl. Enghave Plads (cykelsti kun i enderne)	x	x					
Jernbane Allé (cykelsti)							
Jernbanegade (cykelsti)	x						
Kingosgade (særlig problematisk strækning)	x	x	x	x			
Kristianiagade (cykelsti)							
Kvægtorvgade fra Tietgensgade til Halmtorvet (cykelsti)	x						
Ll. Kongensgade (cykelforbindelse i Middelalderby, modstrøms cykelsti)					x		x
Lundtoftegade lokalkørebane (cykelsti)			x			x	
Mimersgade (cykelbane opgraderes mellem Nørrebro Cykelrute og Hamletsgade)			x				
Mågevej (cykelsti)							
Ndr. Frihavsgade (cykelsti)	x						
Niels Juuls Gade, Chr. IV's bro og kort stykke af Chr. Brygge (forstærket cykelbane)	x						x
Njalsgade (cykelsti)	x						
Nordre Fasanvej (cykelsti)	x			x			
Nordre Frihavsgade til havnen (cykelsti)							
Ny Carlsbergvej (cykelsti)							
Nørre Farimagsgade mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade (opgraderes fra ren cykelbane til cykelsti)	x						x
Nørrevoldgade lokalkørebane (vestside ved Ørstedsparken, cykelsti)	x	x	x			x	

Forslag til Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016. PRIORITERET LISTE 2006 – 2009 fremhævet med fed skrift	Cykelfaglige kriterier					Koordinering med andre projekter	Enkelt og billigt (rene eller forstærkede cykelbaner)
	Mange cyklister	Uheld	Utryghed mv.	Sammenhæng i cykelstinet	Cykling mod ensretning		
Strækning							
Otto Baches Allé (cykelsti)							
Reventlowsgade ml. Vesterbrøzgade og Stampesgade (cykelsti)	x						
Rovsinggade (sydsiden) mellem Studsgårdsgade og Lyngbyvej (cykelsti)				x			
Rovsinggade (nordsiden) mellem Studsgårdsgade og Lyngbyvej (cykelsti)				x			
Skelbækgade (cykelsti)				x			
Sluseholmen (cykelsti)				x			
Stengade (cykelstier i stedet for bussluse)			x				
Store Kongensgade (opgraderes fra ren cykelbane til forst. cykelbane)	x						x
Stormgade (særligt problematisk strækning)	x		x	x			
Strandboulevarden (forstærket cykelbane)			x				x
Stubmøllevej (cykelsti)							
Sundkrogsgade (cykelsti)				x	x		
Sønder Boulevard v. Enghave St. (cykelsti)							
Thorshavnsvej v. Njalsgade (cykelsti)			x				
Tietgensgade fra Ingerslevsgade til Halmtorvet (cykelsti)	x						
Universitetsparken mellem Nørre Alle og Borgmester Jensens Allé (cykelsti)				x			
Vejlands Allé (cykelsti)							
Vennemindevej (cykelbane)			x				
Vester Farimagsgade mellem Vesterbrogade og Gl. Kongevej (opgraderes fra ren cykelbane til cykelsti- én side)							x
Vester Fælledvej mellem Lyrskovsgade og Vesterbrogade (cykelsti)							
Vester Søgade frem til Gl. Kongevej (cykelsti)	x			x			
Vesterbrogade ml. Rådhuspladsen og Bernstorffsgade (cykelsti)	x					x	
Vester Voldgade (cykelsti)							
Vordingborggades ml. Strandboulevarden og Kalkbrænderihavnsvej (modstrøms cykelsti)				x	x		
Øresundsvej vest for Kirkegårdsvej (cykelsti/bane)				x			
Øresundsvej øst for Kirkegårdsvej (forstærket cykelbane)			x	x			x
Østbanegade ved Nordhavn Station (modstrøms cykelsti)					x		
Århusgade ml. Strandboulevarden og Kalkbrænderihavnsvej (mod og medstrøms cykelsti)				x			
Århusgade i Frihavnen (cykelsti)				x	x		

Resultatet af arbejdet med de cykelfaglige kriterier og overvejelser om koordinering og billige løsninger, kan ses som afkrydsninger skemaet. De med **fed fremhævede** strækninger i skemaet udgør den samlede Prioriterede liste 2006 – 2009. De prioriterede projekter realiseres efterhånden som midlerne findes. Der er prioriteret projekter for knap 100 mio. kr.

Da der erfaringsmæssigt kan komme mange andre forhold i spil, der påvirker muligheden for at realisere cykelstiprojekter på et helt bestemt tidspunkt eller i en nøje fastlagt rækkefølge, foreslås det, at der ikke foretages en yderligere prioritering af de projekter, der indgår i den del af den prioriterede liste.

Blandt de fremhævede strækninger indgår allerede vedtagne projekter, der realiseres i 2006, projekter meldt ud i Vej & Parks Investeringsplan samt projekter udvalgt i forbindelse med Budgetforliget for 2006.

Oversigt over prioriterede projekter

Cykelstier som led i andre projekter:

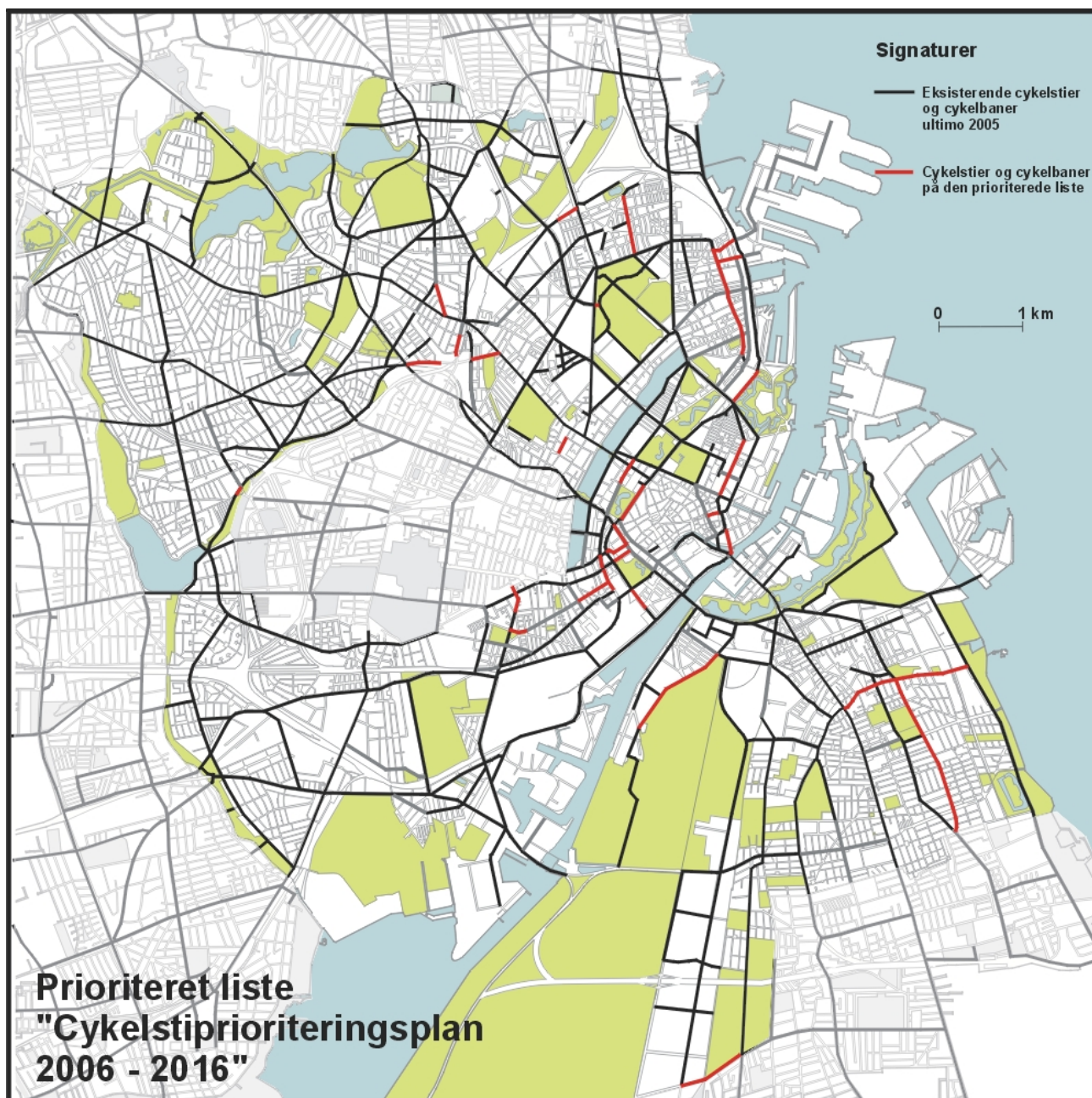
- Artillerivej
- Folke Bernadottes Allé
- Otto Baches Allé
- Stengade
- Vesterbrogade/Vesterbros Passage

Projekter på Budgetforligsmidler 2006 samt Investeringsplan 2006:

- Frederiksborgvej østsiden
- Grøndals Parkvej ved Jernbane Allé
- Niels Juels Gade – Christians Brygge
- Nordre Fasanvej
- Røvsinggade til Hans Knudsens Plads
- Strandboulevarden

Resterende projekter på Prioriteret liste:

- Bernstorffsgade
- Enghavevej og Kingosgade ved Vesterbrogade
- H.C. Andersens Boulevard lokalkørebaner ved busterminal til Jarmers Plads
- Hillerødgade fra Nørrebrogade til kommunegrænsen med Frederiksberg
- Hillerødgade mellem Borups Allé og kommunegrænsen med Frederiksberg
- Istedgade incl. Enghave Plads (enderne)
- Jernbanegade
- Lille Kongensgade, cykelsti mod ensretning
- Nørre Farimagsgade mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade
- Nørre Voldgade lokalkørebane
- Reventlowsgade
- Store Kongensgade
- Vennemindevej
- Vester Farimagsgade mellem Vesterbrogade og Gl. Kongevej
- Vordingborggade mellem Strandboulevarden og Kalkbrænderihavnsgade
- Øresundsvej
- Århusgade mellem Strandboulevarden og Kalkbrænderihavnsgade



Kortet viser prioriterede strækninger.

ØKONOMI OG INVESTERINGSPLAN

Et par projekter der omfatter cykelstier er vedtaget og givet kapitalbevilling, men endnu ikke gennemført (Backersvej og Folke Bernadottes Allé). Derudover er i forbindelse med Vej & Parks Investeringsplan 2006 - 2011 (behandlet af BTU d. 12-10-05) indstillet cykelstiprojekter for 7,5 mio. kr. i 2006. Endelig har forvaltningen, i forbindelse med Budgetforliget for 2006, foreslået at anvende 19 mio. kr., fordelt på projekter, der indgår i den prioriterede listes første år.

I Vej & Parks Investeringsplan 2006 - 2011, at der afsat midler til cykelstiprojekter for 7,5 mio. kr. i 2006 og 15 mio. kr. i 2007. For hvert af årene 2008 og 2009 er der afsat 5 mio. kr.

Investeringer i cykelstier

Den første Cykelstiprioriteringsplan forventedes at koste godt 150 mio. kr. (1996-prisniveau). Heri var ikke inkluderet strækninger, der indgik i andre projekter. Med en årlig ramme på 10 mio. kr. til cykelstier ville planen kunne realiseres i løbet af 15 år.

Den anden Cykelstiprioriteringsplan (2002-2016) forventedes at koste 120 mio. kr. (2001-prisniveau). Heri indgik (med "skyggepriser") cykelstier, som var en del af andre projekter. Efter 2016 forventedes udgifter til opgradering af forstærkede cykelbaner til cykelstier på ca. 80 mio. kr. Tidsperspektivet i denne plan var således mere end 15 år. I alt var den samlede pris for realisering af planen 200 mio. kr.

I Trafik- og Miljøplan (2004) er der ønsket 180 mio. kr. til realisering af de 51 km cykelstier mv, der endnu ikke er gennemført fra den Cykelstiprioriteringsplan 2002 – 2016. Derudover andre beløb til forbedring af cykelinfrastrukturen.

Opdatering af enhedspriser

Prisen for pr. km. cykelsti i én vejside var i Cykelstiprioriteringsplan 2002-16 angivet til 4 mio. kr. pr km. Ifølge Cykelpolitik 2002-2012, der udkom efter vedtagelsen af Cykelstiprioriteringsplan 2001-2016, kostede en cykelsti i gennemsnit 6,2 mio. kr. pr. km., mens en forstærket cykelbane lå på ca. 1,6 mio. kr. pr km.

I forbindelse med udarbejdelsen af den reviderede Cykelstiprioriteringsplan har forvaltningen revideret enhedspriserne på cykelstier mv. I priserne indgår de nyeste erfaringer med anlægspriser på cykelstier.

Til beregning af økonomien er anvendt enhedspriser for cykelstier mv. i én vejside. Prisen for traditionelle cykelstier er ved årsskiftet 2005/2006 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.

Ved beregning af prisen for den Prioriterede liste bruges dels nøjere beregnede priser for de projekter, der er meldt ud af forvaltningen i forbindelse med budgetforligsprojekter, dels ovennævnte enhedspriser.

Cykelstier der indgår i større anlægsprojekter indgår i Cykelstiprioriteringsplan 2006 - 2016 ikke i beregningen af, hvad det vil koste at realisere planen.

Cykelstiprioriteringsplan 2006 – 2016

Bruttolisten omfatter i alt ca. 65 km cykelstier mv., som det overslagsmæssigt vil koste 400 mio. kr. at realisere.

Den Prioriterede liste omfatter ca. 24 km cykelstier mv. og vil koste knap 100 mio. kr. at realisere.

MILJØVURDERING OG TRAFIKALE KONSEKVENSER

Miljøvurdering

Cykelstiprioriteringsplan 2006 - 2016 vil medvirke til at opfylde målene i Cykelpolitik 2002 - 2012 og Trafik & Miljøplan 2004. 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.

Bilag

BESKRIVELSE AF PROJEKTER I PRIORITERET LISTE

Vedtaget cykelsti

Backersvej

Cykelbanerne på Backersvej (suppleret med hastighedsdæmpende tiltag og overgangs-støttepunkter) vil i overensstemmelse med Amager Trafikplan, skabe et samlet cykelstiforløb fra Christmas Møllers Plads ad Vermlandsgade, Østrigsgade og Backersvej til kommunegrænsen. Som konsekvens af projektet bliver der nedlagt 240 parkeringspladser, som er så ringe benyttet, at der ikke forventes at opstå parkeringsproblemer af betydning. 1.300 cyklister. Projektet koster 4,6 mio. kr. som er godkendt til udførelse med en anlægsbevilling. Gennemføres i 2006 (og indgår derfor ikke i Bruttoliste/Prioriteret liste).

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 i dag 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.

Folke Bernadottes Allé

Folke Bernadottes Allé er en af de resterende strækninger på det regionale vejnet, som er uden cykelsti. Der kører i dag 3.600 cyklister, og cykelstier vil her skabe sammenhæng i cykelstinettet. Borgerrepræsentationen har vedtaget en anlægsbevilling til ombygning af strækningen til en firesporet vej med cykelstier i begge sider. Ombygningen forventes gennemført i 2006.

Otto Baches Allé

Borgerrepræsentationen har vedtaget at anlægge Otto Baches Allé som del af en ny vejforbindelse mellem det sydlige Amager og Ørestad. Vejen anlægges med cykelsti i begge sider.

Stengade cykelstier i forbindelse med ophævelse af bussluse

Efter etablering af busslusen i Stengade er denne blevet del af en foretrukken cykelforbindelse på tværs af Indre Nørrebro. Der kører 6.200 cyklister i gaden. Borgerrepræsentationen har vedtaget, at busslusen skal fjernes, og der i stedet skal etableres cirkelbump. I denne forbindelse anlægges der cykelsti på strækningen mellem Korsgade og Baggesensgade.

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

Frederiksborgvej, østsiden fra Frederikssundsvej frem til Rentemestervej

I forbindelse med en forbedret krydsudformning og pladسدannelse ved Frederikssundsvej / Frederiksborgvej, foreslår forvaltningen at gennemføre en del af højt prioriterede projekt fra "Trafik og Grøn Plan NV" med cykelsti og træer langs Frederiksborgvej. Projektet gennemføres i denne omgang kun i østsiden af Frederiksborgvej mellem Frederikssundsvej og Rentemestervej. Da der i dag er cykelstier i østsiden af Frederiksborgvej nord for Rentemestervej, vil der hermed opstå et sammenhængende stiforløb for cyklister i retning mod nordvest. Projektet vil betyde en reduktion i parkeringen på strækningen på 20 – 30 % (udenfor det kommende betalingsområde), men da udnyttelsen af pladserne i området ligger på omkring 66 % (jf. indstillingen om endelig vedtagelse af lokalplan Blytækkervej, BTU 21/9), vurderer Forvaltningen, at dette ikke vil medføre parkeringsproblemer. Forventet pris 4,9 mio. kr.

Grøndals Parkvej mellem Linde Allé og Jernbane Allé

Grøndals Parkvej er en del af Ring 2, der har stor biltrafik. Det er nødvendigt at etablere cykelstier på Grøndals Parkvej mellem Linde Allé og Jernbane Allé for at løse cyklisternes problemer og give sammenhæng i cykelstierne. Projektet forventes at koste 3,5 mio. kr. som er afsat som forventet forbrug i Vej & Parks investeringsplan for 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.

Nordre Fasanvej

Vej & Park er i gang med projektudvikling af cykelstier på Nordre Fasanvej mellem Ørnevej og kommunegrænsen mod Frederiksberg. Oprindeligt arbejdede man på at anlægge cykelsti på hele strækningen mellem Frederikssundsvej og kommunegrænsen, men pladsforholdene er meget vanskelige på strækningen. Det har ikke været muligt at finde en løsning med cykelstier nord for Ørnevej, hvorfor der kun etableres cykelstier syd for denne. Projektet medvirker til udbygningen af en sammenhængende Fasanvejslinje, idet Frederiksberg Kommune for tiden er ved at etablere cykelfaciliteter på sine dele af Fasanvej. Projektet medfører nedlæggelse af ca. 35 parkeringspladser udenfor det fremtidige betalingsområde, hvoraf nogen i dag dog kun kan bruges udenfor myldretiderne. Projektet forventes at koste 4 mio. kr. som er afsat som forventet forbrug i Vej & Parks investeringsplan for 2006.

Rovsinggade, sydsiden fra Studsgårdsgade til Hans Knudsens Plads

Denne strækning er den eneste uden cykelsti på Rovsinggade, som bl.a. udgør forbindelse mellem Nørrebro-ruten og Hans Knudsens Plads. Forvaltningen foreslår kun cykelsti i sydsiden, da etablering af cykelsti i nordsiden bør ses i sammenhæng med byudvikling af Beauvaisgrunden. Projektet kan måske betyde nedlæggelse af 20 parkeringspladser (udenfor det fremtidige betalingsområde) på Rovsinggade, men parkeringskapaciteten i området vurderes at være tilstrækkelig til, at det ikke fører til parkeringsproblemer. Forventet pris 2,2 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 nordenden af Strandboulevarden. Pladsforholdene i gaden er gode i forhold til biltrafikens 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.

Resterende projekter på prioriteret liste

Bernstorffsgade mellem Tietgensgade og Politortorvet

På Bernstorffsgade mellem Tietgensgade og Politortorvet 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.

Enghavevej mellem Tove Ditlevsens Plads og Vesterbrogade, samt Kingosgade mellem Vesterbrogade og kommunegrænsen

I 2005 blev der etableret cykelstier på Enghavevej mellem Ingerslevgade og Tove Ditlevsens Plads. Nord for Tove Ditlevsens Plads er Enghavevej og Kingosgade så smal, at der ikke uden videre vil kunne etableres cykelsti i begge sider. Der kører 5.900 cyklister på strækningen, som også fungerer som skolevej. Strækningen er belastet med mange cykeluheld, særligt i den østlige side. Der må derfor findes en løsning, der kan tilgodese cyklisterne på denne særligt problematiske strækning. Det kunne være en cykelsti i østsiden af vejen.

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 overskuelige 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.

Hillerødgade mellem Borups Allé og kommunegrænsen med Frederiksberg

På strækningen er der cykelsti i den nordlige side, men ikke i den sydlige. Ved at anlægge den manglende cykelsti skabes en sammenhængende cykelforbindelse fra Ring 2 og fra Borups Allé frem til Frederiksberg Kommune. På strækningen kører der 4.000 cyklister og 11.000 biler.

Hillerødgade, Nørrebrogade til kommunegrænse med Frederiksberg

Cykelstier på denne strækning er prioriteret i Trafikplan Nørrebro Park og vil give trygge adgangsforhold til Nørrebro-cykelruten. Projektet kan betyde en reduktion af parkeringen (udenfor det fremtidige betalingsparkeringsområde) på Hillerødgade på ca. 15 %, men parkeringskapaciteten i området vurderes at være tilstrækkelig til, at det ikke fører til parkeringsproblemer.

Istedgade (enderne)

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 i enderne af gaden, 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.

Lille Kongensgade

For at komplettere en sammenhængende cykelforbindelse i begge retninger mellem Kongens Nytorv og Rådhuspladsen parallelt med Strøget, skal der etableres cykelsti mod ensretningen i Lille Kongensgade fra Kongens Nytorv til Nicolai Plads samt en række mindre foranstaltninger på Nicolai Plads og i Store Kirkestræde. Der kører i dag 2.900 cyklister, men antallet må forventes at stige en del, når cykling bliver tilladt i begge retninger.

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.

Nørre Voldgade mellem Vendersgade og Jarmers Plads (langs Ørstedsparken)

Cyklisterne kører i dag mellem to rækker parkerede biler på lokalkørebanen i Nørre Voldgade fra Vendersgade mod Jarmers Plads. Det giver anledning til en del uheld mellem cyklister og de parkerende biler. I løbet af femårsperioden 2000 – 2004 er der således sket fem af den slags uheld, hvoraf de fire har resulteret i, at en cyklist er kommet til skade. For at undgå disse uheld foreslår Forvaltningen, at kantstensparkeringen langs fortovet erstattes med en cykelsti. Cykelsti er valgt frem for cykelbane for at beskytte cyklisterne mod at blive ramt af biler, der bakker ud fra skråparkeringen i venstre side af lokalkørebanen, hvilket er en af de uheldssituationer, man ønsker at undgå. Projektet vil betyde nedlæggelse af et antal parkeringspladser. Der kører i dag 7.500 cyklister på strækningen.

Reventlowsgade mellem Vesterbrogade og Stampesgade

Cykelstier i begge sider af Reventlowsgade vil ligge i naturlig forlængelse af Farimagsgadelinjen frem til Hovedbanegården og Istedgade. Forholdene for cyklister er ikke særligt trygge på strækningen, der som er en del af national cykelroute 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 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. 4.800 cyklister.

Vordingborggade mellem Strandboulevarden og Kalkbrænderihavns-gade

Vordingborggade vil udgøre en cykelforbindelse mellem Østerbro og det kommende byudviklingsområde i Nordre Frihavn. Der må derfor anlægges cykelstier mod den eksisterende ensretning for at sikre god cykeladgang i begge retninger mellem den eksisterende by og de i første omgang 400.000 m² ny bebyggelse i Frihavnen. Cykelstier i Sundkrogsgade må etableres som en del af byudviklingen, og er derfor ikke medtaget i Cykelstiprioriteringsplanen.

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.

Århusgade mellem Strandboulevarden og Kalkbrænderihavns-gade

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. Cykelstier i Århusgade øst for Kalkbrænderihavns-gade må etableres som en del af byudviklingen, og er derfor ikke medtaget i cykelstiprioriteringsplanen.