



Notat

Bilag 6. Udmøntnings- og budgetnotat

TM021 Bredere cykelsti på Vigerslev Allé - Supercykelsti Ishøjruken (s. 21)

Aftaletekst: For at øge trygheden og fremkommeligheden for cyklister er parterne enige om at afsætte midler til at udvide cykelstien på en strækning af Vigerslev Allé mellem Carlsberg-viadukten og Bohrsgade.

Der afsættes:

- 15,8 mio. kr. samlet på anlæg i 2025-2027 til videre projektering og udvidelse af cykelstien på strækningen af Vigerslev Allé mellem Carlsberg-viadukten og Bohrsgade.
- 0,1 mio. kr. årligt på service i 2027 og frem til afledt drift.
- 6,0 mio. kr. i samlede indtægter på anlæg i 2026-2028 fra statslig medfinansiering.

Proces:

Af de afsatte midler til cykelstiudvidelsen er 2,3 mio. kr. stjernemarkeret og dermed frigivet med Borgerrepræsentationens vedtagelse af Budget 2025.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt i 2. kvartal 2026 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler. Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i august 2027.

Budgetnotat:

TM021 Bredere cykelsti på Vigerslev Allé - Supercykelsti Ishøjruken (rettidig omhu)

02-03-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 458

Dokumentnummer i F2
236790

Sagsnummer eDoc
2026-0005905

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

TM021 Bredere cykelsti på Vigerslev Allé - Supercykelsti Ishøjrruten (rettidig omhu)



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	x
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilt af fagudvalg	x
Bestilt administrativt	

Resumé

Budgetnotatet indeholder etablering af en bredere cykelsti på en ca. 300 m lang strækning af Vigerslev Allé mellem Carlsberg-viadukten og Bohrsgade. Strækningen indgår som en del af den eksisterende supercykelsti "Ishøjrruten" og er også en del af Københavns Kommunes PLUS-net for cykeltrafik.

Rettidig omhu

Projektet er kategoriseret som rettidig omhu, da der kan opnås en statslig medfinansiering på 6,0 mio. kr.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste den 11. marts 2024 finansiering af bredere cykelsti på Vigerslev Allé til forhandlingerne om Budget 2025.

Indhold

Med budgetnotatet udvides Cykelstien på Vigerslev Allé fra cirka 2,3 m til 3 m i begge retninger på en ca. 300 m lang strækning fra ca. 50 m inden Carlsberg-viadukten og videre til krydset ved Bohrsgade. Med udvidelsen til 3 m i bredden skabes der bedre kapacitet på cykelstien på strækningen, som i dag er underdimensioneret ift. mængden af cykler. Det forventes at forbedre trygheden og fremkommeligheden på strækningen.

I 2021 er der foretaget cykeltællinger på Vigerslev Allé hhv. øst for Toftegårds Plads og vest for Enghavevej. Tællingerne viser en spidstimetrafik på over 500 cyklister i begge retninger og hhv. 9.100 og 10.600 cyklister i hverdagsdøgnet ved de to tællesteder. I henhold til Københavns Kommunes retningslinjer for cykeltrafik "Cykelfokus 2024" bør cykelstien ved spidstimetrafik på over 500 cyklister være min. 2,8 m bred.

I forbindelse med hastighedsprojekt "København ned i fart" har Københavns Kommune søgt Københavns Politi om samtykke til at reducere antallet af kørebaner fra tre til to, og køresporene reduceres til 3,25 meter i bredden i hver retning. Derudover opmærkes den eksisterende parkering i den sydlige del af Vigerslev Allé under Carlsbergviadukten. Den overskydende vejbredder udnyttes til at udvide cykelstierne i begge sider af vejen, og den eksisterende midterrabat på cirka 1,4 meter i bredden inddrages frem mod krydset ved Bohrsgade.



Økonomiudvalget har d. 9. april 2024 besluttet, at Økonomiforvaltningen sammen med Movia skal undersøge muligheden for busfremkommelighedstiltag på en række strækninger, herunder Vigerslev Allé. På den smalle del af Vigerslev Allé under Carlsbergviadukten vil en evt. busbane der forbedrer fremkommeligheden for flere busser, herunder en A-bus muligvis være gensidigt udelukkende i forbindelse med udarbejdelse af projektforslag foretages præcise opmålinger af vejens bredde med henblik på at samordne de to projekter, såfremt det vedtages, at der skal etableres busbane på Vigerslev Allé. Resultatet af undersøgelsen forventes færdige ultimo 2025

Teknik- og Miljøudvalget forelægges indstilling om projektforslag samt frigivelse af de resterende anlægsmidler forventeligt i foråret 2026.
Anlægsprojektet forventes ibrugtaget i august 2027.

Projektet har ikke konsekvenser for antallet af træer samt cykel- eller bilparkeringspladser. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter, som dækker renhold og vintertjeneste.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
- Anlæg af cykelsti	Anlæg	1.210	1.060	13.480		15.750
- Afledt drift og vedligehold	Service			3	3	6
Udgifter i alt		1.210	1.060	13.483	3	15.756
Ekstern medfinansiering	Anlæg		-605	-530	-4.815	-5.950
Projektets nettoudgifter i alt		1.210	455	12.953	-4.812	9.806
Måltal i alt		1.210	1.060	13.483	3	15.756

Klima

Initiativets effekt på udledningen af CO₂ kan isoleret set ikke estimeres. Det skyldes, at overflytningen fra bil til cykel (CO₂-reduktionen) ikke kan tilskrives et enkelt initiativ, men derimod den systemiske effekt af en generel udbygning af cykelinfrastrukturen, hvortil de enkelte initiativer bidrager. God cykelinfrastruktur understøtter således den samlede cykelindsats og dermed muligheden for at overflytte ture fra bil til cykel. Initiativet er desuden med til at fastholde den høje cykelandel i København, der også bidrager til forbedret sundhed, mindre støj, mindre trængsel, m.m.

Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet

Kilde til udledning	Udledning pr. kvm pr. år	Udledning pr. år	Samlet udledning
	(kg CO ₂ e/kvm/år)	(ton CO ₂ e/år)	(minimum maksimum ton CO ₂ e)
Anlæg af Brederø cykelsti på Vigerslev Allé	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	19 - 61

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægssomkostningerne til risikotillæg. Projektet er relativt kompliceret, da Vigerslev Allé er en forholdsvis trafikeret strækning.



Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2025	2026	2027	2028	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	610	370	250		1.230	980*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			12.290		12.290	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U	600	690	790		2.080	1.290*
Evaluerings	TMU	2000 - Ordinær anlæg	U			150		150	
-Ekstern medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	I		-605	-530	-4.815	-5.950	
Netto anlægsudgifter i alt				1.210	455	12.950	-4.815	9.800	2.270*
Anlægsomtalt i alt				1.210	1.060	13.480	0	15.750	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift	U			3	3	6	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	3	3	6	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☒	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse		Vigerslev Allé mellem Carlsberg-viadukten og Bohrsgade.									

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.