



# Cykelreddegørelse 2020





# INDLEDNING

Cykelredegørelse 2020 giver et overblik over Københavns Kommunes indsats på cykelområdet, samt en status for de politisk vedtagne mål. Desuden beskrives 26 nye initiativer (Cykelpakke 2021) som forvaltningen vurderer bør igangsættes for at nå målene. Initiativerne bidrager desuden til at nå målet i KBH2025 Klimaplanen om at reducere transportens CO<sub>2</sub>-udledning, og gøre København CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Overordnet set er cykeltrafikken steget de sidste ti år, mens biltrafikken er faldet en smule. Særligt for ture til og fra Indre By, samt til arbejde og uddannelse, dominerer cykeltrafikken i stigende grad.

Cyklens andel af alle ture var 28% i 2019, og lever dermed op til målet i Kommuneplan 2019 om mindst 25 % cykelture. Dog er det tilsvarende mål om en bilandel på højest 25% af alle ture endnu ikke nået, da den var 30 % i 2019. Målet om 50 % cykelture til arbejde og uddannelse i København i 2025 er heller ikke nået, og andelen er faldet fra 49 % i 2018 til 44 % i 2019.

Der er derfor behov for en fortsat indsats, hvis målene om at øge cykeltrafikken og reducere biltrafikken skal nås. En sådan skærpet indsats fordrer, at cykelindsatsen kobles endnu tættere til den samlede grønne omstilling af mobiliteten i København. For at understøtte en mere helhedsorienteret mobilitetsindsats, vil Cykelredegørelsen fra 2021 og frem blive erstattet af en samlet Mobilitetsredegørelse.

Samfundets nedlukning som følge af Corona-virus har i foråret 2020 påvirket både cykeltrafikken og den øvrige trafik markant, ikke mindst den kollektive trafik. Den medfølgende økonomiske krise har betydet, at anlægsloftet for Københavns Kommune er annulleret for 2020, og hævet for 2021, hvorfor en række tidligere berosat cykelprojekter igangsættes. Det vides endnu ikke, hvilke konsekvenser, samfundets nedlukning vil have for transportvalg og trafikal adfærd i de kommende år.

## INDHOLD

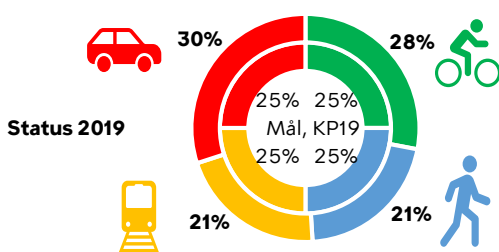
<b>1. STATUS OG NØGLETAL</b>	3
UDVIKLING I CYKELTRAFIKKEN	3
KØBENHAVNERNE PÅ CYKEL	4
BORGERNES HOLDNING TIL KONVERTERING AF VEJAREAL TIL CYKELTRAFIK	5
CYKLING UNDER SAMFUNDETS NEDLUKNING SOM FØLGE AF CORONA	6
TRAFIKSIKKERHED FOR CYKLISTER	6
HELHEDSORIENTERET MOBILITETSINDSATS	6
UDVIKLING I NØGLETAL (TABEL)	7
GENNEMFØRTE INITIATIVER 2019	8
<b>2. INITIATIVER</b>	9
TEMAER	9
UDVÆLGELSESKRITERIER	10
INITIATIVERNES PLACERING I CYKELPAKKE 2021 (KORT)	10
OVERSIGT OVER CYKELPAKKE 2021 (TABEL)	11
SAMMENHÆNG TIL ØVRIGE INDSATSER	13
INVESTERINGSNIVEAU	13
OVERBLIK OVER PLANGRUNDLAG PÅ CYKELOMRÅDET (DIAGRAM)	14
OVERBLIK OVER PLANGRUNDLAG PÅ MOBILITETSOMRÅDET (DIAGRAM)	15
BILAG 2A: NY CYKELINFRASTRUKTUR I 2019 (KORT)	16
BILAG 2B: IGANGVÆRENDE CYKELPROJEKTER (LISTE)	17

# 1. STATUS OG NØGLETAL

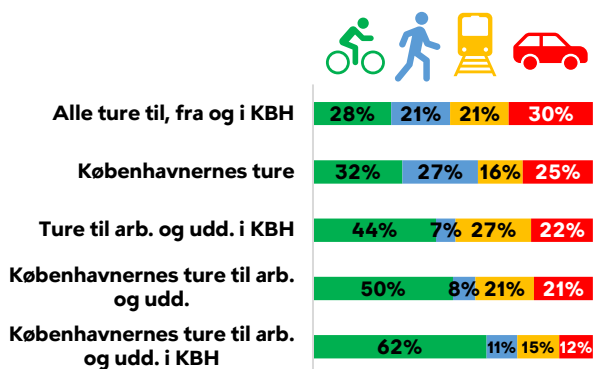
## UDVIKLING I CYKELTRAFIKKEN

Cyklens andel af alle ture til, fra og i København var i 2019 28 %, hvilket lever op til målet i Kommuneplan 2019 om en cykelandel på minimum 25 % i 2025. Bilens andel af alle ture er faldet fra 32 % til 30 %. For at nå Kommuneplanens mål om maksimum 25 % bilture i 2025, skal bilens andel af alle ture derfor reduceres med yderligere fem procentpoint. Et andet mål er, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i København sker på cykel i 2025. Her var cykelandelen 44 % i 2019, hvilket er et fald i forhold til 2018, hvor den var 49 %.

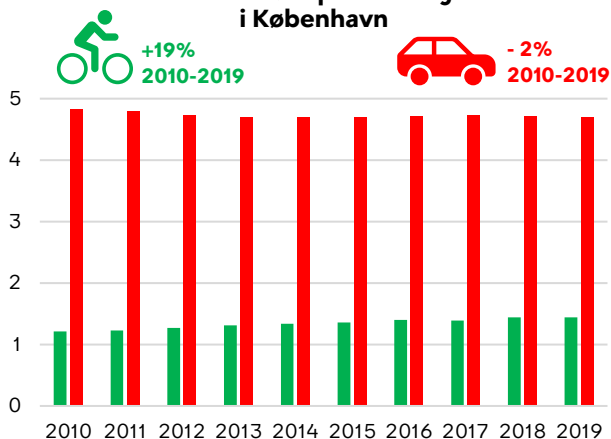
Fordeling af ture til, fra og i København



Fordeling af ture, 2019



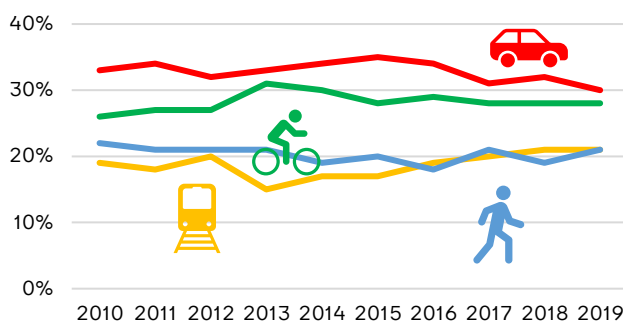
Mio. km kørt på hverdage i København



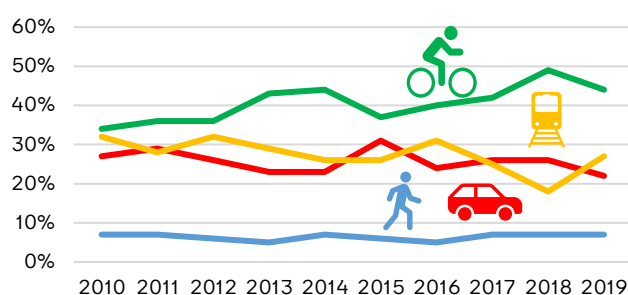
Udviklingen fra år til år er præget af statistisk usikkerhed på op til syv procentpoint. De sidste ti års udvikling understreger imidlertid tendensen i forhold til, at cykling er steget og brugen af bil er faldet, både hvad angår turfordeling og antal km kørt /cyklet.

Dette indikerer, at de seneste års investeringer i bedre cykelinfrastruktur og kollektiv transport har bidraget til, at biltrafikken har kunnet begrænses på trods af befolkningsvækst og stigende bilejerskab. Eftersom tre gange flere københavnske familier ejer en cykel end en bil, er der dog samlet set kommet næsten dobbelt så mange cykler som biler til i perioden.

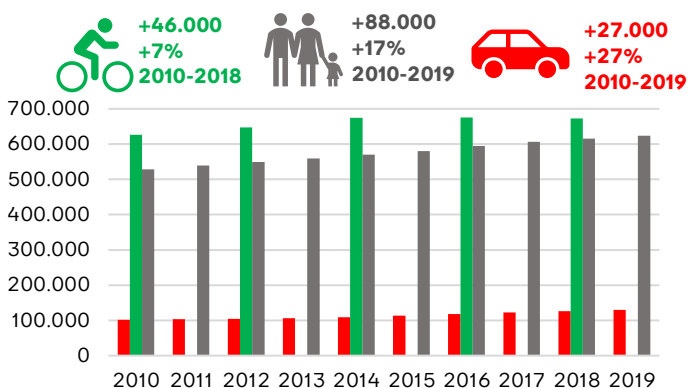
Fordeling af ture til, fra og i København



Fordeling af ture til arbejde og uddannelse i København



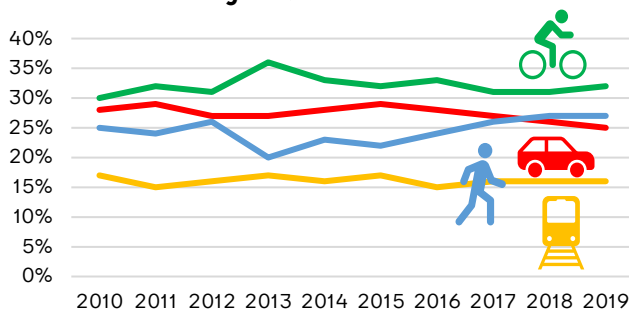
Bil- og cykelbestand, indbyggere i Københavns Kommune



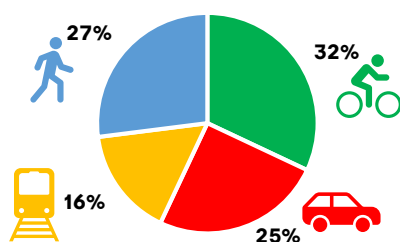
## KØBENHAVNERNE PÅ CYKEL

De sidste ti år er bilandelen for københavnernes faldet fra 28 % til 25 %. Cyklen dominerer fortsat med 32 % af alle københavnernes ture i 2019. Dette er dobbelt så mange som de 16 % ture, der foretages med kollektiv transport. I alt foretages 59 % af københavnernes ture på cykel eller til fods, og genererer dermed ikke CO<sub>2</sub>, luft- eller støjforurening.

Fordeling af københavnernes ture

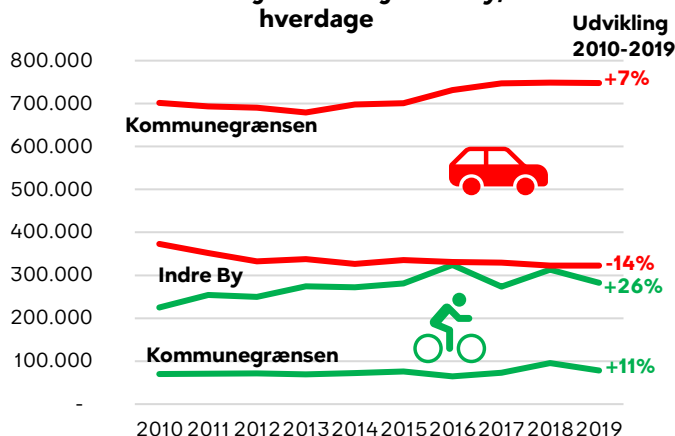


Fordeling af københavnernes ture 2019



Særligt cykelture gennem Indre by er steget markant de sidste ti år, og tilsvarende er bilturene faldet. Over kommunegrænsen er der sket en mindre stigning, såvel for biltrafikken som for cykeltrafikken. Dog foretages der stadig næsten ti gange flere ture i bil end på cykel over kommunegrænsen.

Biler og cykler på tværs af kommunegrænsen og Indre by, hverdage

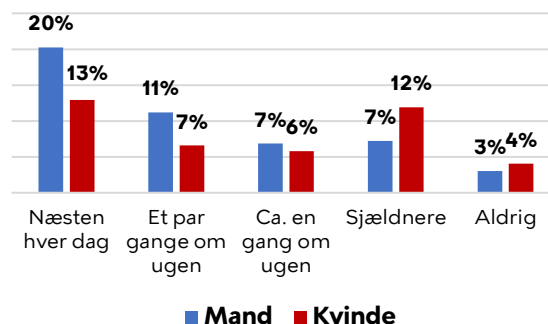


Generelt står københavnernes for ca. 40% af alle bilture over kommunegrænsen, og besøgende for de resterende 60%.

## Mobilitetsvalg i forhold til køn, alder, uddannelse og familieforhold

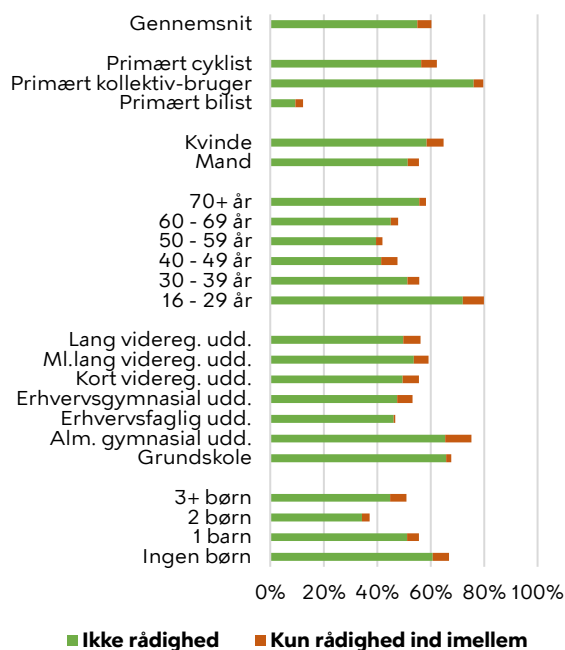
Københavnernes har forskellig transportadfærd. Tal fra Cykelregnskab 2018 viser, at mænd i højere grad har rådighed over bil end kvinder, ligesom mænd anvender bil oftere. Kvinder benytter i stedet oftere kollektiv transport.

Københavnernes brug af bil



55% af københavnernes angiver, at de ikke har rådighed over bil til den daglige transport, og 5% angiver, at de har rådighed ind imellem. Generelt har grupper såsom brugere af offentlig transport, kvinder, unge, kortuddannede og familier uden børn mere begrænset rådighed over bil end gennemsnittet.

Andel af københavnere uden rådighed over bil til den daglige transport

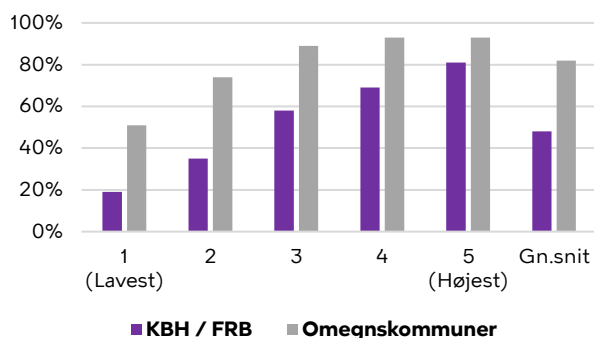


Tilsvarende tal for rådighed over cykel viser, at gennemsnitligt 14% af københavnernes ikke har rådighed over cykel, og at dette særligt gælder ældre, kortuddannede og familier uden børn.

## Velstillede bruger bilen mest

En ekstern analyse i 2019 om indkomst og bilafhængighed viser, at borgere med høj indkomst hyppigst bruger bil i København.

Andel husholdninger med bil fordelt på indkomstgrupper

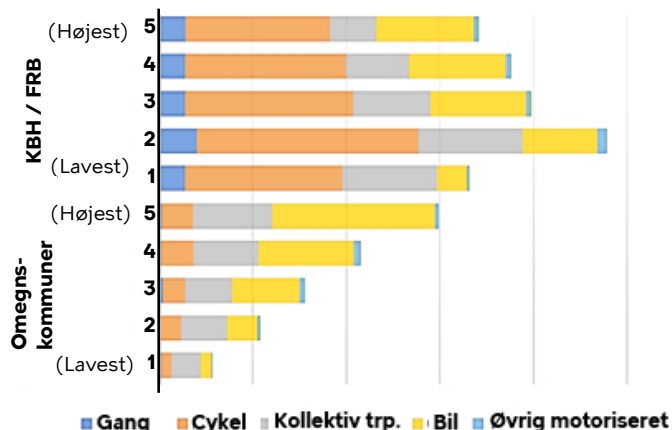


Hvis indbyggerne i København og Frederiksberg fordeles i fem lige store indkomstgrupper, ejer 81 % i den højeste indkomstgruppe bil, mod 19 % af borgerne i den laveste indkomstgruppe. Samme billede ses blandt indbyggere i omegnskommunerne, om end bilejerskabet generelt er højere her.

Indkomst påvirker også, hvor meget bilen bruges. Bilens andel af ture blandt den højeste indkomstgruppe i København og Frederiksberg er 38 %, mens den kun er 13 % blandt den laveste indkomstgruppe. For indbyggere i omegnskommunerne rejser dem med højest indkomst desuden 24 % længere med bil, end dem med lavest indkomst.

For pendlerture til, fra og i København udgør bilen en mindre andel for københavnernes på tværs af indkomst. Den laveste indkomstgruppe, både blandt byboere og i omegnskommunerne, pendler generelt lidt i bil. Således pendler den højeste indkomstgruppe i omegnskommunerne i alt 12 gange mere i bil end den laveste indkomstgruppe.

Andel pendlerture til, fra og i København fordelt på indkomst, geografi og transportform

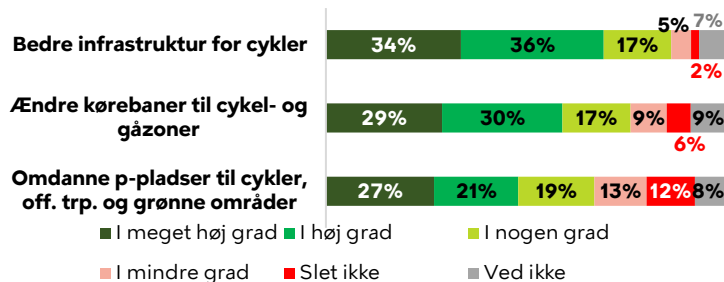


## BORGERNES HOLDNING TIL KONVERTERING AF VEJAREAL TIL CYKELTRAFIK

En række initiativer i det politisk vedtagne plangrundlag for cykelindsatsen forudsætter inddragelse af vejareal, fx til nye og bredere cykelstier og mere cykelparkering. Denne plads vil ofte skulle konverteres fra andre formål, herunder kørebaner og bilparkering. En kortlægning af vejarealet i København fra 2016 viser, at kørebaner udgør 54 % af det samlede vejareal, mod 7 % for cykelstier, og bilparkering udgør 12 %, mod 1 % for cykelparkering.

Ifølge en Rambøll-undersøgelse om borgernes klimaparathed i 2019, er flertallet af københavnere enige i at konvertere vejareal til cykling og gang. 87 % er enige i at etablere bedre infrastruktur for cykler, 76 % er enige i at ændre kørebaner til cykel- og gåzoner, og 67 % er enige i at omdanne bilparkering til cykler, offentlig transport og grønne områder.

Københavnerne enighed i tiltag, der fremmer cykling og konverterer vejareal



## Borgersamlingens anbefalinger til Middelalderbyen

En borgersamling, bestående af frivillige og repræsentativt udvalgte borgere, har i 2019 udarbejdet ni anbefalinger til reduktion af biltrafik i Middelalderbyen. Følgende tre anbefalinger har særlig relevans for cykelindsatsen:

- **Hensynsfuld parkering af cykler og el-løbehjul**, herunder udvikling af nye attraktive parkeringsmuligheder for cykler og el-løbehjul i takt med reduktionen af biltrafik og -parkering
- **Bedre forhold for bløde trafikanter** såsom etablering af cykelgader, bredere fortove, gader med markant hastighedsbegrænsning, og eksperimenter med lysregulering, der tilgodeser bløde trafikanter
- **Eksperimentér med løsninger** ved at bruge byen som laboratorium for bæredygtige byrumsløsninger, herunder afprøvning af innovativ cykelparkering. Mindsk mængden af trafik, gør vejen ensrettet, maks. 15 km/t, bredere fortove, og optimale cykelforhold.

## **CYKLING UNDER SAMFUNDETS NEDLUKNING SOM FØLGE AF CORONA**

Under samfundets nedlukning under Corona er trafikken generelt faldet markant. Fra midt februar til midt marts 2020 antyder udvalgte sensortællinger et fald i cykeltrafikken på ca. 50 %, og for biltrafikken på 40 %, svarende til det almindelige niveau for weekender. Cykeludlejningsbranchen har ligeledes rapporteret om et markant fald på op til 70 % i antal udlejninger i løbet af nedlukningen.

Lige efter genåbningens fase 2 er såvel cykel- som biltrafikken igen steget til godt 80 % af niveauet lige før nedlukningen i marts.

I perioden efter første forsigtige genåbning (15/4-18/5) var cykeltrafikken oppe på godt 70 %, og biltrafikken på næsten 90 %, i forhold til niveauet i samme periode sidste år. Der er kun benyttet tællinger fra sensorer, der ikke har haft udfald i hele perioden, hvilket gælder otte lokaliteter for cykeltrafikken og fem for biltrafikken. Derfor der kun er tale om indikationer for den overordnede udvikling i hele byen.

Det vides endnu ikke, hvilke konsekvenser, Corona vil have for trafikal adfærd i de kommende år. Forvaltningen følger udviklingen i takt med samfundets gradvise genåbning, og indsamler erfaringer fra andre byers cykeltiltag i relation til Corona.

---

## **TRAFIKSIKKERHED FOR CYKLISTER**

I 2019 registrerede politiet 120 alvorligt tilskadekomne cyklister, heraf 2 dræbte. Således er der behov for en skærpet indsats, hvis Nulvisionens mål om ingen dræbte og alvorligt tilskadekomne skal nås i 2025.

Yderligere registrerede politiet 105 lettere tilskadekomne i 2019. Politiets registrering af ulykker er dog generelt underrapporteret. En indikation på det reelle omfang er, at 8% af cyklende københavnere i 2018 svarede, at de havde været involveret i en trafikulykke indenfor de seneste to år.

Cyklister udgjorde i 2019 58% af alle politiregistrerede tilskadekomne, mod 39% i 2010. Det er således ikke i samme grad lykkedes at forbedre cyklisternes trafikikkerhed som for øvrige trafikanter.

Når antallet af cyklistulykker holdes op mod de seneste års vækst i cykeltrafikken, er den relative risiko for at komme til skade som cyklist forbedret det seneste år, men ikke over en tiårig periode. I 2019 blev der således cyklet 368 mio. km mellem hver alvorlig ulykke med cyklister, mod 322 mio. km i 2018, og 4,08 mio. km i 2010.

De mest hyppige ulykkestyper for cyklister i 2019, er ulykker, hvor ligeudkørende cyklister køres ned af højresvingende biler, ulykker, hvor cyklister i kryds bliver kørt ned fra venstre, og ulykker, hvor cyklister bliver kørt ned af modkørende biler, der svinger til venstre ind foran cyklisten. I op mod to ud af tre ulykker er en personbil modpart. Det er primært voksne cyklister mellem 20 og 60 år, der kommer til skade, og kun ganske få børn og unge er blandt de registrerede tilskadekomne.

---

## **HELHEDSORIENTERET MOBILITETS- INDSATS**

Med Budget 2020 er der igangsat to analyser, som til sammen benævnes mobilitetsanalyserne. Den ene skal munde ud i et beslutningsgrundlag for en samlet mobilitetsindsats i hele kommunen. Dette skal muliggøre reduceret CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtrafikken ved hjælp af restriktioner for benzin- og dieselkøretøjer, og fremme af alternative transportformer, herunder el- og brintbiler, med begrænsede anlægsomkostninger inden 2025.

Den anden analyse skal munde ud i et beslutningsgrundlag for reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne, for at udnytte potentialerne ved Cityringen, og for at skabe en levende og ansvarlig by. Begge analyser vil tage udgangspunkt i samspillet mellem transportformer og indsatser, og cykelindsatsen vil derfor blive tænkt med ind i analyserne.

## **Mobilitetsredegørelse 2021**

Med udgangspunkt i, at cykelindsatsen fremover i højere grad skal ses som en mere integreret del af den samlede mobilitetsindsats, vil der fra 2021 blive udarbejdet en årlig samlet mobilitetsredegørelse i stedet for en cykelredegørelse.

Mobilitetsredegørelsen vil fra 2021 samtænke de hidtidige adskilte sektorredegørelser, herunder cykelredegørelse, trafikikkerhedsredegørelse, redegørelse for fremkommelighed og tidligere parkeringsredegørelser. Mobilitetsredegørelsen vil dermed give et samlet overblik over udviklingen indenfor det samlede mobilitetsområde og de dertilhørende indsatser, og sætte rammen for forvaltningens fremtidige indspil på området.

## UDVIKLING I NØGLETAL

Denne tabel viser udviklingen for forskellige nøgletal, inkl. politiske målsætninger på cykelområdet, dels for de sidste ti år, og i forhold til sidste år.	<b>2010</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b> (mål)	<b>2025</b> (mål)
<b>Målsætninger</b>					
Andel af alle ture på cykel (%)	26	28	28	-	>25
Andel af alle ture i bil (%)	33	32	30	-	<25
Andel af cykelture til arbejde/uddannelse i København (%)	34	49	44	50	50
Andel af cyklende københavnere der er trygge (%)	67	77	-*	85	90
Alvorligt tilskadekomne på cykel	91	137	120	0	0
Andel af PLUS-nettet med tre baner (%)	-	20	20	60	80
Reduktion i rejsetid på cykel (%)	-	9	-*	10	15
Tilfredshed m. cykelstiernes tilstand (%)	50	73	-*	75	80
Tilfredshed m. cykelkulturens påvirkning på atmosfæren og bylivet (%)	76	72	-*	75	80
Tilfredshed m. muligheden for at komme rundt i byen (%)	-	71	-*	-	90
Tilfredshed m. mulighederne for cykelparkering (%)	27	37	-*	-	70
<b>Øvrige nøgletal</b>					
Cyklede kilometer (mio. km. pr. hverdag)	1,21	1,44	1,44		
Cyklede kilometer mellem hver alvorlig ulykke (mio. km)	4,08	3,22	3,68		
Hastighed på cykel, gennemsnit (km/t)	15,8	16,9	-*		
Cykelstier (km)	346	382	385		
Cykelbaner (km)	23	33	33		
Grønne Cykelruter (km)	42	63	64		
Supercykelstier i Region Hovedstaden (km)	0	167	167		
Supercykelstier i Københavns Kommune (km)	0	35	35		
Offentligt tilgængelige cykelparkeringspladser (1.000 stk.)	-	179**	-**		
Cykelparkering: Antal cykler i stativplads (1.000 stk.)	-	99**	-**		
Cykelparkering: Antal cykler udenfor stativplads (1.000 stk.)	-	103**	-**		
Cykelparkering: Belægningsprocent for hele byen (inkl. lad-cykler)	-	115**	-**		
Cykelbestand i København, indbyggernes cykler	627.000	673.000	-*		
Indsamlede efterladte cykler	6.000	15.000	14.500		

\* Tal for 2019 er ikke tilgængelige, da de kun opgøres hvert andet år som del af det to-årige cykelregnskab

\*\* Kun tal fra 2017 tilgængelige, da de er indsamlet som del af Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025

## GENNEMFØRTE INITIATIVER 2019

### CYKELINFRASTRUKTUR

I 2019 er der etableret:

- 2,5 km ny cykelsti (inkl. private anlæg)
- 0,3 km cykelstiudvidelse
- 0,7 km Grøn Cykelrute (inkl. private anlæg)
- 800 cykelparkeringspladser i stativ
- 3,3 km cykelsti genoprettet/renoveret.

Se kort over ny cykelinfrastruktur i Bilag 2A.

### ØVRIGE RESULTATER I 2019

- Åbning af Lille Langebro (finansieret af Realdania) med overflytning af ca. 30 % af cykeltrafikken og ca. halvdelen af gangtrafikken fra Langebro, samt fordobling af cykeltrafikken på omkringliggende gader
- Åbning af Metro Cityringen, inkl. 3.985 nye cykelparkeringspladser anlagt af Metroselskabet, og 800 anlagt af Københavns Kommune
- Udvidelse af Dybbølsbro indviet med 10 meter bred dobbeltrettet cykelsti
- Åbning af cykellegeplads på Amager, ved hjørnet af Backersvej og Formosavej, med Københavns første cykelbibliotek
- Overdækket og integreret cykelparkering ved Københavns Universitet Amager (finansieret af AP Møller Fonden) indviet med 2.000 pladser
- København igen udnævnt som verdens bedste cykelby af firmaet Copenhagenize (nr. 1 i 2019, 2017 og 2015, og nr. 2 i 2013 og 2011).

### BUDGETVEDTAGELSER I 2019

I Budget 2020 (efteråret 2019) blev der bevilget 18 cykelprojekter til i alt 123,4 mio. kr., herunder nye cykelstier på Valby Langgade, Strandboulevarden, Enghavevej, Gadelandet og Backersvej. Desuden blev der afsat 13,8 mio. kr. til Sikre Skoleveje og 6,7 mio. kr. til trafiksikkerhed. Som en del af Cykelpakke 2020 er der indgået aftale med DSB og Movia om ekstern finansiering på 1,2 mio. kr. for cykelparkering ved trafikknudepunkter, samt med Vejdirektoratet om statsstøtte på 5,2 mio. kr. til supercykelstierne Avedøreruten og Ørestadsruten.

### DRIFT OG VEDLIGEHOLD PÅ CYKEL-OMRÅDET 2019 (MIO. KR.)

Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, løbende renovering	2,5
Vedligeholdelse af belægning på cykelstier, genopretning (anlægsmidler)	0,05
Saltning og snerydning	4,5
Oprydning i parkerede cykler samt opmærkning og afhentning af efterladte cykler. Samlet set er 14.500 efterladte cykler indsamlet i 2019.	3,3
Renhold af cykelstier (% af samlet timeforbrug til renhold)	3 %

### TILLADELSE TIL OPSTILLING AF UDLEJNINGSCYKLER OG ELLØBEHJUL

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget 11 ansøgninger om tilladelse til opstilling af hhv. 5.000 udlejningscykler og 15.000 udlejningsløbehjul. Den politisk vedtagne ramme for tilladelse til opstilling var 3.200 cykler og 3.200 el-løbehjul i alt. Dog har Teknik- og Miljøudvalget den 2.3.2020 besluttet at sætte behandlingen af ansøgninger i bero, indtil der er afklaring om en eventuel lovændring vedrørende vejlovens hjemmel til regulering af området.

### FREMDRIFT IFM. ANLÆGSLOFT

Ud af de 237 cykelprojekter, der siden 2006 er besluttet og igangsat ifm. årlige cykelpakker, er 187 gennemført (80 %). Af de samlede anlægsbevillinger er der forbrugt i alt 850 mio. kr., mens de resterende, uafsluttede projekter har et samlet anlægsbudget på 459 mio. kr.

Det statslige anlægsloft har sat en lang række cykelprojekter i bero. Som følge af annullering af anlægsloftet i 2020 og hævelsen i 2021 (ØU 31. marts 2020) besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 20. april 2020 at fremrykke blandt andet 17 cykelprojekter. Dermed rester der nu kun to berosatte cykelprojekter ud af de 50 igangværende cykelprojekter. Den statslige ramme for anlægsloftet de kommende år kendes endnu ikke. Se status for igangværende projekter i Bilag 2B.



## 2. INITIATIVER

### TEMAER

Cykelpakke 2021 består af 26 initiativer, som fordeler sig på følgende seks temaer:

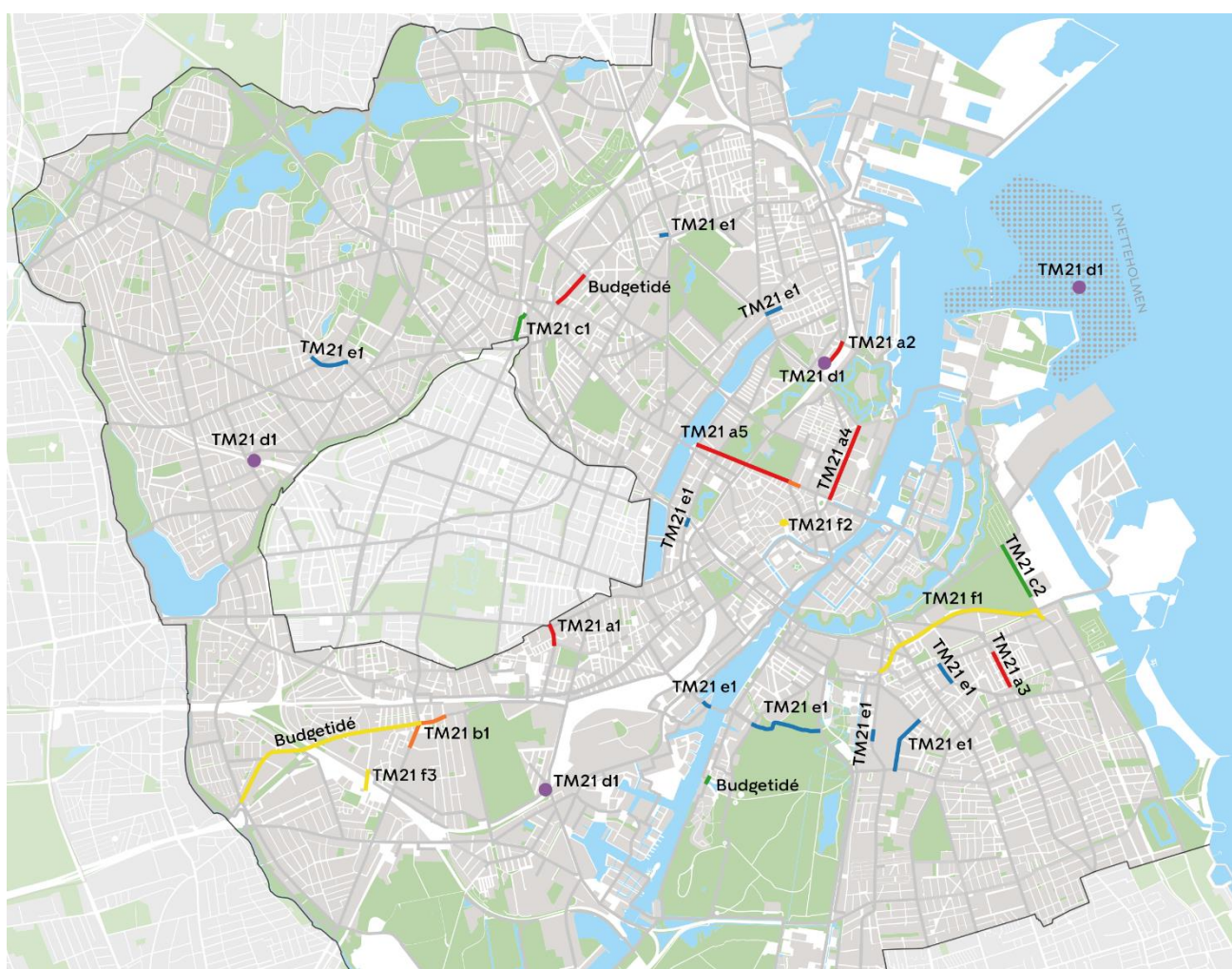
<p><b>Tema A: Cykelstier</b></p> <p>Fortsat udbygning af cykelstinet er en forudsætning for at kunne fastholde den nuværende cykelandel, og er ligeledes afgørende for at tiltrække nye cyklister. Erfaringer viser, at anlæg af nye cykelstier generelt medfører en stigning på 15-20 % flere cyklister. Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 anbefaler derfor etablering af en række nye cykelstier samt udvidelse af de mest trængselsramte cykelstier. Konkret foreslås det at etablere nye cykelstier på Vesterfælledvej, Østbanegade, Østrigsgade og Hamletsgade, samt at udvide cykelstierne på Bredgade og Gothersgade.</p>	<p><b>Tema D: Cykelparkering</b></p> <p>Kapaciteten i den nuværende cykelparkering er presset, særligt i Middelalderbyen, i handelsgader og gader med byliv, samt ved stationer. Derfor foreslås det at afsætte midler til egen medfinansiering ifm. ansøgning til den nye statslige pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik. Desuden foreslås en pulje til cykelparkering på steder med størst behov i byens rum, herunder kortlægning af belægning, samt muligheder for konvertering af bilparkering til cykelparkering. Endelig foreslås det at fortsætte den skærpede indsats for at fjerne efterladte cykler, som frigør værdifuld plads i eksisterende stativer.</p>
<p><b>Tema B: Supercykelstier</b></p> <p>Regionale Supercykelstier er afgørende for at overflytte særligt de længere pendlerture, da de skaber god fremkommelighed, komfort og tryghed langs længere forløb, ofte på tværs af kommunegrænser. Der foreslås opgraderinger på de eksisterende ruter Ishøjruken og Farumruten, udvikling af trafikinformation mhp. bedre ruteplanlægning og vejvisning, samt en virksomhedsindsats for cykelfremme på længere pendlerture. Desuden foreslås en pulje til medfinansiering ifm. Københavns del af tværkommunale ruter, som der måtte opnås enighed om at ansøge en eventuel kommende statslig cykelpulje om, på tværs af kommunerne. En sådan pulje vil sandsynligvis øge mulighederne for modtagelse af statsstøtte og agil eksekvering af tværgående anlæg.</p>	<p><b>Tema E: Genveje for cykeltrafikken og udsat by</b></p> <p>En betydelig del af cykeltrafikken foregår på mindre befærdede gader, hvor vejbredden typisk ikke muliggør cykelstier, men hvor cykelforholdene stadig med fordel kan forbedres. Derfor foreslås en række lokale forbedringer for cykeltrafikken, blandt andet på baggrund af inputs fra Lokaludvalgene, såsom cykling mod ensretningen, mindre stykker manglende cykelsti og justering af bomme og ramper. Nogle af tiltagene ligger i udsatte byområder, blandt andet cykelbaner på Brydes Alle ved Hørgården, samt en indsats for cykelfremme for indbyggere fra lande uden udbredt cykelkultur. Endelig foreslås det at etablere en række cykelgader, som vil give cyklen forrang på gader uden cykelsti.</p>
<p><b>Tema C: Grønne Cykelruter</b></p> <p>Grønne Cykelruter udgør attraktive og trygge cykelforbindelser, ofte adskilt fra øvrig trafik. De er særligt relevante ifm. fritidsture, hvor bilen pt. står for langt størstedelen af de kørte km. Grønne Cykelruter indgår i Kommuneplan 2019, og lidt under halvdelen af nettet mangler at blive udbygget. Derfor foreslås det at udbedre missing links og opgradere standarden på Grøndalsruten i samarbejde med Frederiksberg Kommune, samt på Refshaleruten, herunder anlæg af ny cykelsti på Raffinaderivej. Desuden foreslås det at udbrede kendskabet til de eksisterende ruter gennem bedre skiltning og information, samt at flytte den midlertidige Belvederebro til Havnevejen, som del af Havneringen.</p>	<p><b>Tema F: Foranalyser af cykelinitiativer</b></p> <p>En række relevante cykelinitiativer har en karakter og kompleksitet der nødvendiggør udarbejdelse af foranalyser for at kunne fremlægge et tilstrækkeligt kvalificeret beslutningsgrundlag. Kompleksiteten kan både være teknisk, økonomisk og i forhold til udformningen af den fysiske løsning for et tiltag. På den baggrund foreslås det derfor at igangsætte en foranalyse af missing links på den nordlige del af Amagerruten, af cykelparkering og byrum ved Højbro Plads, samt en udvidet foranalyse for cykel- og gangforbindelsen mellem Grønttorvet og F. L. Smidth-grunden. Desuden foreslås en foranalyse af cykelstiudvidelser på Vigerslev Alle.</p>

## UDVÆLGELSESKRITERIER

Initiativerne i Cykelpakke 2021 er udvalgt primært med udgangspunkt i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 og Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025. Forvaltningen har fokuseret på de initiativer, der vurderes at have størst effekt i forhold til de politiske målsætninger om at få flere til at vælge cyklen og færre til at vælge bilen. Desuden indgår initiativer, som fremmer tryghed og sikkerhed for usikre cyklister og i udsatte byområder, samt initiativer, der understøtter Klimaplanens mål om reduceret CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtrafikken.

Forvaltningen har tillige udvalgt initiativer, som vurderes at være særligt omkostningseffektive, det vil sige med relativt stor effekt for begrænsede anlægsmidler, og initiativer med mulighed for ekstern medfinansiering. Endelig indgår også initiativer, der kan eksekveres relativt hurtigt, samt initiativer, der har en timingmæssig fordel i kobling til øvrige tiltag, fx tilstødende anlægsprojekter. Et samlet overblik over de nævnte kriterier for udvælgelse fremgår af oversigten på de følgende sider.

## INITIATIVERNES PLACERING I CYKELPAKKE 2021



### Ikke-stedsspecifikke og bydækkende initiativer

- Data til trafikinformation for cykelpendlere (TM21 b2)
- Virksomhedsindsats om cykelpendling i Københavns Kommune (TM21 b3)
- Pulje til medfinansiering af tværkommunale supercykelstier (Budgetidé)
- Skiltning og information om grønne cykelruter (TM21 c3)
- Medfinansiering af cykelprojekter ved trafikknudepunkter (TM21 d1)
- Cykelparkering i byens rum inkl. tællinger (TM21 d2)
- Udpegning og konvertering af bilparkering til cykelparkering i den tætte by (TM21 d3)
- Styrket indsats for oprydning i efterladte cykler (TM21 d4)
- Justering af bomme og opkørselsramper (TM21 e2)
- Cykelfremme og forbedrede cykelforhold i udsatte byområder (TM21 e3)
- Cykelgader (Budgetidé)

- A: Cykelstier
- B: Supercykelstier
- C: Grønne cykelruter
- D: Cykelparkering
- E: Genveje for cykeltrafikken og udsat by
- F: Analyser til fremtidige cykelinitiativer
- Eksisterende cykelstier- og ruter

## OVERSIGT OVER CYKELPAKKE 2021

TEMAER OG INITIATIVER	BELØB, MIO. KR.	BUDGET- NOTAT
<b>TEMA A: CYKELSTIER</b>	<b>43,0</b>	<b>TM21a</b>
Cykelsti på Vesterfælledvej	6,7	TM21 a1
Cykelsti på Østbanegade	2,4	TM21 a2
Cykelsti på Østrigsgade	9,9	TM21 a3
Cykelstiudvidelse på Bredgade	7,5	TM21 a4
Cykelstiudvidelse på Gothersgade	11,5	TM21 a5
<i>Cykelsti på Hamletsgade</i>	5,0	<i>Budgetide*</i>
<b>TEMA B: SUPERCYKELSTIER</b>	<b>33,3</b>	<b>TM21b</b>
Opgradering af Ishøjrueten og Farumrueten	11,3	TM21 b1
Data til trafikinformation for cykelpendlere	1,0	TM21 b2
Virksomhedsindsats om cykelpendling i Københavns Kommune	6,0	TM21 b3
<i>Pulje til medfinansiering af tværkommunale supercykelstier</i>	15,0	<i>Budgetide*</i>
<b>TEMA C: GRØNNE CYKELRUTER</b>	<b>35,3</b>	<b>TM21c</b>
Grøndalsrueten - Ny dobbeltrettet cykelsti, gangsti og opholdsmuligheder	13,6	TM21 c1
Refshalerueten - Ny cykelsti og gangsti på Raffinaderivej	12,5	TM21 c2
Skiltning og information om Grønne Cykelruter	4,2	TM21 c3
<i>Havneringen - Flytning af Belvederebroen til Havneviggen</i>	5,0	<i>Budgetide*</i>
<b>TEMA D: CYKELPARKERING</b>	<b>25,4</b>	<b>TM21d</b>
Medfinansiering af cykelparkering ved trafikknudepunkter	10,0	TM21 d1
Cykelparkering i byens rum inkl. tællinger	11,0	TM21 d2
Udpegning og konvertering af bilparkering til cykelparkering i den tætte by	1,2	TM21 d3
Styrket indsats for oprydning i efterladte cykler	3,2	TM21 d4
<b>TEMA E: GENVEJE FOR CYKELTRAFIKKEN OG UDSAT BY</b>	<b>35,2</b>	<b>TM21e</b>
Genveje og lokale forbindelser	6,4	TM21 e1
Justering af bomme og opkørselsramper	3,8	TM21 e2
Cykelfremme og forbedrede cykelforhold i udsatte byområder	10,0	TM21 e3
<i>Cykelgader</i>	15,0	<i>Budgetide*</i>
<b>TEMA F: FORANALYSER AF CYKELINITIATIVER</b>	<b>6,0</b>	<b>TM21f</b>
Foranalyse af den nordlige del af Amagerrueten	1,0	TM21 f1
Foranalyse af cykelparkering og byrum ved Højbro Plads	1,0	TM21 f2
Udvidet foranalyse, cykel- og gangforbindelse v. Grønttorvet og F. L. Smidth	3,0	TM21 f3
<i>Foranalyse af cykelstiudvidelse på Vigerslev Alle</i>	1,0	<i>Budgetide*</i>

I alt

**178,2**

Budgetide\*: Initiativer anført som budgetideer vil ikke indgå i forvaltningens budgetnotater i forbindelse med Budget 2021, men skal bestilles politisk, hvis der ønskes udarbejdet budgetnotater for disse initiativer.

De anslåede beløb er ekskl. afledte driftsudgifter, som fremgår af de tilsvarende budgetnotater.



Forbedringer for mange cyklister	Tryghed og sikkerhed for usikre cyklister	CO <sub>2</sub> -reduktion	Udsat By	Omkostningseffektivt tiltag	Hurtig eksekvering	Mulig ekstern finansiering	Timing ift. øvrige tiltag	Bil-p nedlagt
Delvist	Ja	Ja					Ja	Ja
Delvist	Delvist			Ja	Ja		Ja	
Ja	Ja	Ja		Ja			Ja	Ja
Ja	Delvist	Ja		Ja			Ja	Ja
Ja	Delvist	Ja		Ja			Ja	Ja
Delvist	Ja						Ja	
Ja	Ja			Ja			Ja	Ja
Ja					Ja			
Ja					Ja	Muligvis	Ja	
Ja	Delvist	Muligvis	Muligvis			Muligvis		
Delvist	Ja							
Delvist	Ja	Ja						Ja
Ja	Ja			Ja				
Delvist	Ja			Ja				
Ja						Ja		
Ja					Ja		Ja	
Ja		Ja						Ja
Ja				Ja	Ja			
Ja		Ja	Ja	Ja				Ja
Ja	Ja			Ja	Ja			
Delvist	Ja		Ja					
Delvist	Ja	Ja						Ja
Delvist	Ja							
Ja						Muligvis	Ja	
Delvist	Ja		Delvist		Ja	Ja	Ja	
Delvist	Ja	Ja				Muligvis		

## SAMMENHÆNG TIL ØVRIGE INDSATSER

### Mobilitetsanalyser

Tiltag, der fremmer overflytning af ture fra bil til cykel, spiller en central rolle i de igangværende mobilitetsanalyser, som bl.a. vil munde ud i en revideret vejnetplan. Her vil der være særligt fokus på tiltag, som for begrænsede anlægsomkostninger kan styrke cyklens og de andre grønne transportformers konkurrencefordel fremfor CO<sub>2</sub>-udledende transport, særligt privatbilisme. Til Budget 2021 indgår et forslag om hurtig udrulning af initiativer med relevans for analyserne, "TM27 Pulje til første udrulning af initiativer til reduktion af biltrafik i indre by og brokvartererne". Budgetnotatet "TM39 Mindre trafik i Middelalderbyen" følger op på Borgersamlingens anbefalinger om tiltag i Middelalderbyen i form af en byrums- og trafikplan samt trafikforsøg, herunder forbedrede cykelforhold.

### Signaloptimering

Via prioritering af trafiksignaler kan der skabes bedre fremkommelighed for cykler. Dette indgår i budgetnotatet "TM28 Signaloptimering af flaskehalse for grønne transportformer", som dermed har direkte kobling til cykelindsatsen.

### Genopretning

Forvaltningens genopretningsindsats og budgetnotatet "TM5 Genopretning af vejinfrastruktur" overlapper delvist med Cykelpakkens initiativer TM21a3, TM21a4, TM21a5 og TM21b1. Tilkøb af cykelforbedringer ved genopretning indgår derfor i disse initiativer. Budgetnotatet "TM9 Genopretning af prioriterede parkcykelstier og parkbroer" har direkte kobling til cykelindsatsen.

### Sikre Skoleveje

Trygge og sikre cykel- og gangforhold for børn og unge understøtter den overordnede cykelindsats. Derfor supplerer budgetnotatet "TM20 Sikre skoleveje – børn og unge i trafikken, bydækkende" initiativerne i Cykelpakke 2021, om end disse spilles ind som to separate indsatser.

### Udsat by

Bedre cykelforhold kan bidrage til at åbne udsatte byområder op og sikre tilgængelighed til den øvrige by. Budgetnotatet "TM12 Forandringsplaner for udpegede ghettoområder" foreslår bl.a. at afdække relevante infrastrukturforbedringer og nye forbindelser i ghettoområder. Cykelpakkens initiativ TM21e3 omfatter ligeledes cykel fremme og forbedrede cykelforhold i udsatte byområder såsom Hørgården på Amager.

## INVESTERINGSNIVEAU

### Cykelpakke 2021

Cykelpakke 2021 omfatter investeringer for i alt 178,2 mio. kr. Dertil kommer 25 mio. kr. i mulig ekstern medfinansiering fra statslige cykelpuljer til cykelparkering og supercykelstier, forudsat at der afsættes den nødvendige egenfinansiering i Budget 2021, og at der opnås tilsagn om støtte fra staten.

### Fremtidigt investeringsbehov 2020-2025

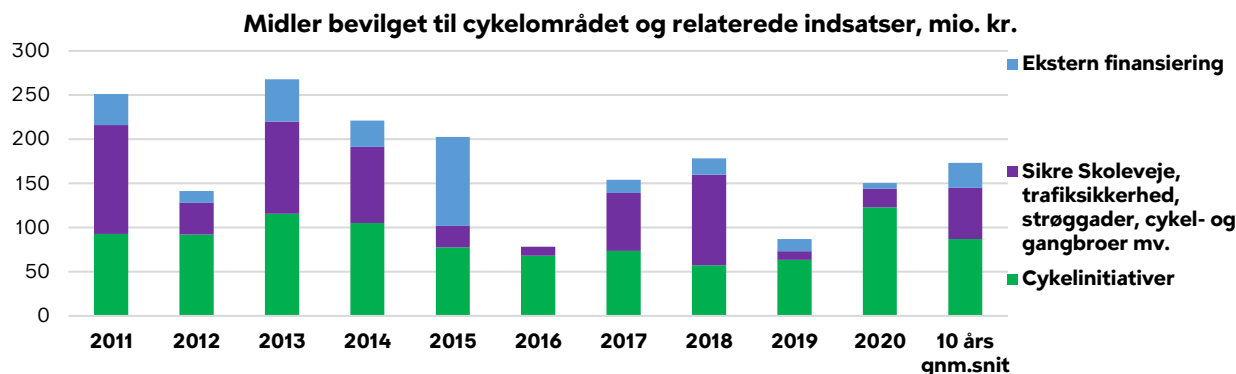
Den samlede udbygning af cykelinfrastruktur, cykelparkering mv. frem mod 2025 vurderes at omfatte et investeringsbehov på mellem 175-325 mio. kr. årligt, hvis de vedtagne planer på cykelområdet skal realiseres. Dette er baseret på en forudsætning om ekstern finansiering af større cykelparkeringsanlæg i konstruktion på ca. 1 mia. kr. Statslig puljestøtte samt private donationer forventes at kunne reducere de kommunale investeringer yderligere, om end omfanget af disse er ukendt pt.

### Hidtidigt investeringsniveau 2011-2020

De seneste ti år er der gennemsnitligt afsat 87 mio. kr. årligt til cykelpakker og selvstændigt bevilgede cykeltiltag. Hertil kommer øvrige initiativer med relevans for cykelindsatsen, herunder strøggader, trafiksikkerhed, sikre skoleveje og cykel- og gangforbindelser for i alt 58 mio. kr. i årligt gennemsnit. Ekstern finansiering fra statslige puljer og private fonde har desuden udgjort 28 mio. kr. i årligt gennemsnit.

### Kommende analyser

De førnævnte mobilitetsanalyser, som gennemføres i løbet af 2020, vil give mere detaljerede bud på konkrete tiltag, samt deres effekt i forbindelse med de overordnede mål om at reducere vejtrafikkens CO<sub>2</sub>-udledning og reduktion af biltrafikken. Som del af analyserne vil indgå estimater af anlægsomkostninger, som til en vis grad vil overlappe med det eksisterende plangrundlag på cykelområdet, herunder den nuværende vurdering af investeringsbehovet.



## OVERBLIK OVER PLANGRUNDLAG PÅ CYKELOMRÅDET

### POLITISKE MÅLSÆTNINGER

#### KOMMUNEPLAN 2019

- Maks. 25 % af alle ture i bil, min. 25 % på cykel, min. 25 % med kollektiv transport og min. 25 % til fods i 2025.

#### KBH 2025 KLIMAPLANEN

- 75 % af alle ture i København til fods, på cykel eller med kollektiv transport
- 50 % cykelture til arbejde og uddannelse i København.

#### FÆLLESSKAB KØBENHAVN 2025

- 75 % af alle ture i København til fods, på cykel eller med kollektiv
- 50 % cykelture til arbejde og uddannelse i København
- 70 % af københavnere er tilfredse med cykelparkering.

#### KØBENHAVNS CYKELSTRATEGI 2011-2025

- 50 % cykelture til arbejde og uddannelse i København
- 80 % af PLUS-nettet har tre baner
- Cyklisternes rejsetid er reduceret med 15 %
- 90 % af cyklende københavnere føler sig trygge i trafikken
- Ingen alvorligt tilskadekomne cyklister i 2025
- 80 % af cyklisterne oplever cykelstierne som godt vedligeholdte
- 80 % af københavnere synes at cykelkulturen påvirker bylivet og atmosfæren positivt.

### PLANGRUNDLAG FOR INFRASTRUKTUR

#### CYKELSTIPRIORITERINGSPLAN 2017-2025

- Plangrundlag for cykelstinettet vedtaget i Borgerrepræsentationen den 30.3.2017
- Udpeger prioriterede indsatser, herunder cykelstier, cykelstiudvidelser, cykelruter og krydsombygninger
- Baseret på borgerinputs samt kortlægning af cykeltrafik, uheld, synergi til øvrige indsatser mv.
- Udmøntes ifm. årlige budgetforhandlinger, byudvikling og øvrige indsatser
- Indarbejdet i Kommuneplan 2019.

#### VISIONSPLAN 2017-2045 FOR SUPERCYKELSTIER

- Plangrundlag for det samlede net af Supercykelstier i Hovedstadsregionen
- Vedtaget af de 23 kommuner i Supercykelsti-samarbejdet i 2017-2018.

#### PRIORITERINGSPLAN FOR CYKELPARKERING 2018-2025

- Vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget den 6.3.2018
- Udpeger prioriterede indsatser ift. cykelparkering, herunder etablering af pladser, håndtering af efterladte cykler og dialog med private aktører ift. drift og finansiering.

### REGNSKABER OG REDEGØRELSE

#### CYKELREGNSKAB

- Udkommet hvert andet år i ulige år siden 1995 og giver status for den overordnede udvikling på cykelområdet, herunder mål, nøgletal, tilfredshed samt udvalgte faglige temaer
- Målgruppe: Borgere, samarbejdspartnere, fagfolk, medier og beslutningstagere.

#### CYKELREDEGØRELSE

- Udkommet årligt siden 2016 og giver status for det forgangne år ift. gennemførte initiativer, mål og nøgletal
- Indeholder forvaltningens bud på konkrete initiativer som kan indgå i de årlige budgetforhandlinger, herunder samtænkning med øvrige indsatser og redegørelser, såsom klimatilpasning, trafiksikkerhed, genopretning mv.
- Målgruppe: Teknik- og Miljøudvalget.

#### REGIONALT CYKELREGNSKAB

- Udgives af Region Hovedstaden hvert tredje år siden 2017
- Giver status for den regionale udvikling på cykelområdet og udvalgte faglige temaer

#### CYKELREGNSKAB FOR SUPERCYKELSTIER

- Udgives af Supercykelsti-samarbejdet hvert andet år siden 2019
- Giver status for udbygningen af regionale supercykelstier og effekter for disse

#### NATIONALT CYKELREGNSKAB

- Udgives af Det Kommunale Cykelfagråd (35 kommuner, inkl. København), udkommet hvert andet år i lige år siden 2016
- Giver status for tilfredshed på cykelområdet i de enkelte kommuner samt regionalt og nationalt



## OVERBLIK OVER PLANGRUNDLAG PÅ MOBILITETSOMRÅDET

### POLITISKE MÅLSÆTNINGER

#### KOMMUNEPLAN 2019

- Max 25 % af alle ture i bil, min. 25 % på cykel, min. 25 % med kollektiv transport og min. 25 % til fods i 2025
- Daglige gangture pr. københavnere i København øges med 20 pct. ift. 2017.

#### KBH2025 KLIMAPLANEN

- 75 % af alle ture i København til fods, på cykel eller med kollektiv
- 20 % flere passagerer i kollektiv trafik ift. 2009
- Den kollektive transport er CO<sub>2</sub>-neutral
- 20-30 % af alle lette køretøjer bruger nye drivmidler
- 30-40 % af alle tunge køretøjer bruger nye drivmidler.

#### FÆLLESSKAB KØBENHAVN 2025

- 75 % af alle ture i København til fods, på cykel eller med kollektiv
- 90 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen
- Københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum.

#### NUL-VISION 2025

- Ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

### PLANGRUNDLAG FOR MOBILITETSINDSATSER

#### HANDLINGSPLAN FOR GRØN MOBILITET

- Vedtaget i Borgerrepræsentationen (BR) 11.10.2012
- Plangrundlag for grøn omstilling af mobilitet, som udpeger indsatser indenfor byudvikling, grønne transportformer, transportsystemer, incitamenter og innovation
- Opfølgning på handlingsplanens konkrete mål i 2017.

#### NYT VEJNET (PÅ VEJ)

- Med Budget 2020 er der igangsat to mobilitetsanalyser, der skal beskrive mulighederne for at reducere benzin- og dieseltrafik i København for at nå mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025, i form af initiativpakker og tilhørende justerede vejnetsplaner
- Med udgangspunkt i politisk beslutning primo 2021 udarbejdes tillæg til Kommuneplan 2019 og tillæg til Roadmap 2021-2025 til KBH2025 Klimaplanen.

#### PARKERINGSSTRATEGI (PÅ VEJ)

- Vedtaget i Kommuneplan 2019
- Frem mod KP23 udarbejdes en parkeringsstrategi blandt andet mhp. at reducere indpendling i bil.

#### STRATEGI FOR DELEBILER 2017-2020

- Vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget (TMU) den 27.02.2017
- Opstiller tiltag inden for fem temaer: Parkering, synlighed, byudvikling og byplanlægning, kommunens egen kørsel og samarbejde
- Med overførselssagen 2019/2020 er der afsat midler til at forny strategien, så den også omfatter delebiler uden fast stamplads.

#### HANDLINGSPLAN FOR VEJSTØJ 2018-2025

- Vedtaget i BR den 23.8.2018
- Sætter rammen for arbejdet med at reducere støj fra vejtrafikken indenfor tre temaer: Støj fra biler, støj fra vejtrafik i omgivelserne og støj i boliger.

#### REN LUFT TIL KØBENHAVNERNE

- Vedtaget i BR den 19.9.2013
- Formålet er at skabe renere luft i byen i form af otte konkrete indsatser, hvor København har mulighed for at reducere luftforureningen fra lokale kilder i byen.

### REDEGØRELSER OG REGNSKABER

#### TRAFIKSIKKERHEDS-REDEGØRELSE

- Vedtaget i BR dec. 2017
- Udkommet årligt 2018 og giver status for Nul-vision 2025.

#### REDEGØRELSE FOR TRAFIKAFVIKLING

- Vedtaget i TMU sept. 2014
- Udkommet årligt siden 2014 med status på servicemål for trafikledelse (udløber 2020).

#### PARKERINGS-REDEGØRELSE

- Vedtaget i BR okt. 2014
- Udkommet årligt fra 2015-2018 med status på bilparkering.

#### REDEGØRELSE FOR KLIMATILPASNING

- Udkommet 2015 og giver status på investeringer og anlægsprojekter ifm. klimatilpasning.

#### KLIMAREGNSKAB (CO<sub>2</sub>-REGNSKAB)

- Udkommet årligt siden 2008 og giver status på KBH2025 Klimaplanens indsatser i tilhørende roadmap.

#### BYLIVSREGNSKAB

- Udkommet 2010, 2011, 2012 og 2013 og derefter hvert 2. år i ulige år
- Giver status for den overordnede udvikling på bylivsområdet
- Målgruppe: Borgere, samarbejdspartnere, fagfolk, medier og beslutningstagere.

#### WALKABILITY INDEX (PÅ VEJ)

- Fastlagt i Kommuneplan 2019, at forvaltningen frem mod KP23 udarbejder et Walkability Index, og udpeger et plangrundlag for fodgængere (fodgængernet)
- Indexet fastlægger standarder for et fodgængernet samt parametre for hvad der gør det attraktivt, trygt og sikkert at gå.
- Opfølgning i form af toårig status for fodgængerindsatsen ifm. Bylivsregnskabet.

## BILAG 2A: NY CYKELINFRASTRUKTUR I 2019

Kortet viser ny cykelinfrastruktur etableret i 2019, dels af Københavns Kommune, dels af private bygherrer.



## BILAG 2B: IGANGVÆRENDE CYKELINITIATIVER

Nedenfor gives status på alle forvaltningens igangværende cykelinitiativer.

Projekttitel	Bevilling	Status	Bemærkning
Enghavevej, cykelsti	Budget 2020	Igangsættes 2021	Projektet har til formål at etablere af cykelsti på Enghavevej, på den strækning mellem Vesterbrogade og Istedgade, hvor der ikke er cykelsti i dag. Projektet er endnu ikke igangsat, da det afventer færdiggørelsen af byggeriet ved Slagterboderne. Først derefter anlægges projektet. Projektet er derfor ikke startet.
Backersvej og Skolen ved Sundet, cykelsti - etape 1	Budget 2020	Igangsæt	Formålet med projektet er, at Backersvej bliver en mere tryk og sikker skolevej. Et af tiltagene er enkeltrettede cykelstier med gennemførte fortove langs sidevejene på Backersvej fra Øresundsvej til Samosvej.
Strandboulevarden, nordlige del, cykelsti	Budget 2020	Igangsæt	I projektet etableres der en cykelsti i Strandboulevardens vestlige side, ligesom der sker nødvendige ændringer af tilstødende sideveje og i de signalregulerede kryds. Projektet projekteres sammen med skybrudsprojektet på Strandboulevarden og de to projekter anlægges samtidigt. Der er udarbejdet dispositionsforslag for cykelsti og skybrudsprojekt og pt. begynder udarbejdelsen af projektforslag.
Valby Långade, cykelstier	Budget 2020	Igangsæt	Formålet med projektet er at etablere cykelstier på Valby Långade i begge vejsider mellem Annestræde i vest og Gammel Jernbanevej i øst.
Gadelandet	Budget 2020	Igangsæt	Der skal anlægges cykelstier på vejen Gadelandet mellem Bystævneparken og Åkandevej. Projektet er i opstart og skal i gang med at blive projekteret.
Torvegade, øget cykelkapacitet - dispositionsforslag	Budget 2020	Igangsæt	Projektet har til formål at udarbejde en trafikanalyse og dispositionsforslag for hvordan der kan skabes bedre for cyklister og fodgængere på Torvegade under hensyn til de andre trafikformer - særligt busserne. Projektet er i opstart og projektet forelægges TMU sommeren 2021.
Forbedret cykelparkering ved Vestamager Station	Budget 2020	Igangsæt	Etablering af ca. 50 nye cykelparkeringspladser ved Vestamager Station. Samarbejde med Metro og der skal indgås en aftale om arealet og indgås en samarbejdsaftale.
Cykelparkering ved busstoppesteder	Budget 2020	Igangsæt	Etablering af 100-200 nye cykelparkeringspladser. Samarbejde med Movia. Der udarbejdes en analyse hos Movia og 10 steder er udpeget.
Cykelparkering ved Christianshavns Torv	Budget 2020	Igangsæt	Projektet er opstartet i dialog med Metroselskabet og skal bidrage til at afprøve muligheder for øget anvendelse af eksisterende cykelparkeringsfaciliteter, samt pege på fremtidige tiltag.
Cykelparkering ved Hovedbanegården	Budget 2020	Igangsæt	Der er opstartet dialog med DSB og Metroselskabet vedrørende muligheder for opgradering af cykelparkering på Københavns Hovedbanegård, herunder muligheder for ekstern finansiering.
Pulje til tilkøb af cykelforbedringer	Budget 2020	Igangsæt 2020	Puljen er under opstart og skal anvendes til forvaltningens øvrige projekter indenfor fx klimatilpasning og genopretning, hvor der er muligheder for mindre cykelforbedringer.
Bydækkende tryghedskortlægning af børns transport til skole og fritid	Budget 2020	igangsæt	Projektet har til formål at kortlægge tryghed ifm. børns transport til skole og fritid og er startet op i samarbejde med BUF, KFF og SUF. Der vil blive gennemført en borgerinddragende tryghedskortlægning samt analyse af øvrige eksisterende data vedr. aktiv transport, trafiksikkerhed, eksisterende infrastruktur, udsat by og skoledistrikter.
Forbedrede forhold for cyklister ved Inderhavnsbroen	Budget 2020	Igangsæt på Service i 2020	Foranalysen har til formål at undersøge og komme med løsningsforslag til hvordan forholdene for cyklisterne på forbedres på begge sider af Inderhavnsbroen. Foranalysen forventes afsluttet ultimo 2020.
Forbedrede cykelforhold i Tingbjerg-Husum	Budget 2020	Igangsæt	I projektet etableres der fartnedsættende tiltag /vejbump på strækningerne Langhusvej, Gavlhushusvej og Terrasserne. Ved hvert bump etableres der cykelbaner i begge retninger. Fra Langhusvej og til Hillerød motorvejen etableres der en asfalteret cykelsti på en eksisterende grussti. På denne strækning etableres også belysning i form af lygtepæle.
Ørestadsruten, Supercykelsti	Budget 2020	Igangsæt	Supercykelstien Ørestadsruten forløber langs Ørestads Boulevard ad eksisterende cykelstier og forbinder de indre bydele via Islands Brygge i nord, med den sydlige del af Ørestaden på Vestamager. Projektet indeholder punktvisse forbedringer langs strækningen, så ruten opgraderes til supercykelstistandard, herunder optimering i kryds, højresvingsskift med mere.



Istedgade fjerde etape - færdiggørelse af helhedsplan (borgerinddragelse og dispositionsforslag)	Budget 2020	Igangsæt på Service i 2020	Istedgade er siden 2009 blevet omdannet i tre etaper med det formål at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere. For fjerde etape skal der nu gennemføres en inddragelsesproces, med fokus på den konkrete udformning. Inddragelsen vil bl.a. omhandle forhold for cyklister samt tryk og sikkerhed ved krydsning af Istedgade, hvor der etableres hævede flader, og i forhold til placering af busstop for at sikre optimale forhold for krydsende fodgængere og buspassager.
Avedørreruten, Supercykelsti	Budget 2020	Igangsæt	Supercykelstien Avedørreruten er en ring- og radialrute til Amager, der fortsetter ind til Ved Slusen i København S. Ruten forbinder væsentlige bolig- og erhvervsområder i både Avedøre Holme, Sydhavnen og det centrale København. Ruten skaber en forbindelse fra det sydlige København og Ørestad via af Indre Ringrute. Videre mod Hvidovre skabes forbindelse til kommuner i Køge Bugt-fingeren via Ishøjrueten.
Cykelparkering i samarbejde med Movia	Budget 2019	Igangsæt 2020 efter berøsettelse	Etablering af 100-300 ny cykelparkeringspladser ved busstopsteder. Movia udpeger strategisk vigtige busstopsteder ift. kombinationsrejser (jf. Busnet19). 2 mio. kr. i anlæg. Movia betaler analyse.
Cykelparkering ved stationer i samarbejde med DSB	Budget 2019	Igangsæt 2019 og 2020 efter berøsettelse	Etablering af 800-1.650 nye cykelparkeringspladser. Projektet er opdelt i to delprojekter: 2 ud af 7 stationer. Uafklaret om DSB stadig er med, da deres pulje udløber ultimo 2020. Usikkerhed om ibrugtagningstidspunkt pga. berøsettelse. 5 ud af 7 stationer: Igangsæt primo 2020 efter berøsettelse. Usikkert om DSB fortsat kan bidrage til projektet, da deres pulje udløber ved udgangen af 2020.
Damhusdæmningen v Hyltebjerg Allé	Budget 2019	Igangsæt 2019 efter berøsettelse	Damhusdæmningen er en del af Albertslundruten. Damhusdæmningen skal opgraderes således at cyklister og fodgængere bliver opdelt bedre end i dag. Desuden skal der etableres opholdsmuligheder langs cykelstien og Damhus-søen. Endvidere skal selve Damhusdæmningen hæves.
Roskilderuten	Budget 2019	Igangsæt 2020 efter berøsettelse	Roskilderuten er en supercykelsti, der forbinder København med Roskilde. I København løber Roskilderuten ad Vesterbro Passage, Vesterbrogade og Roskildevej. Projektet omhandler cykelstiudvidelse, fremført cykelsti ved signalkryds, fremførte busperroner samt nedtællingssignaler i signalanlæggene, så ruten kan leve op til supercykelstistandard.
Foranalyse vedr Refshalevej	Budget 2019	Igangsæt 2020 efter berøsettelse	Projektet er en foranalyse, som har til formål at afdække mulighederne for at skabe forbedrede muligheder for cyklister og fodgængere på Refshalevej. Projektet forventes ibrugtaget sommeren 2021.
Cykelsti på Strandboulevarden syd	Budget 2019	Igangsæt 2020 efter berøsettelse	Projektet har til formål at anlægge enkeltrettede cykelstier og fremskudte busperroner på den sydlige del af Strandboulevarden mellem Nordre Frihavsgade og Fridtjof Nansen Plads.
Stiforbindelse Terrasserne & Farumruten	Budget 2019	Igangsæt 2020	Der skal, som en del af Byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum, anlægges en ny grøn stiforbindelse med vejen Terrasserne og Farumruten i Tingbjerg.
Cykelstier på Indiakaj	Budget 2018	Igangsæt 2020 efter berøsettelse	Der skal etableres cykelstier på Indiakaj.
Nordre Frihavsgade 1. etape	Budget 2018	Igangsæt	Nordre Frihavsgade skal omdannes til en cykelgade med god plads til erhvervsdrivende og ophold. Hele gaden skal genoprettes og fortovet udvides nogle steder ligesom der plantes træer. Projektet er pt. stoppet og afventer Vejdirektoratets afgørelse. Det skyldes at Politiet har afvist forvaltningens løsningsforslag, hvorfor forvaltningen har anket Politiets afgørelse. Forvaltningen forventer at ankesagen vil forsinke projektet 6-12 måneder.
Forbedring af krydset Rantzausgade og Nørrebro-ruten	Budget 2018	Igangsæt 2020 efter berøsettelse	Projektet skal forbedrede krydsningsmuligheder for cyklister mellem Rantzausgade og Nørrebro-ruten samt genetablere pullerten i den eksisterende bus-sluse. Projektforslaget blev godkendt i TMU april 2020.
Medfinansiering af cykelparkering ved Reventlowsgade	Budget 2018	Igangsæt 2019	Der bliver opsat i alt 730 cykelparkeringspladser i gaden, der lukkes for gennemkørende trafik ved Reverdils-gade. Projektet er i anlæg og forventes indviet ultimo 2020.
Valby st. cykelparkering	Budget 2017	Igangsæt 2019 efter berøsettelse	Etablering af 400 nye cykelparkeringspladser ved Valby Station. Omlægning af busholdepladser. Projekt blev igangsæt igen pr. 1. januar 2020.
Cykelparkering i nærømråder til kommende Metrostationer, 600 pl.	Budget 2017	Igangsæt 2019 efter berøsettelse	Etablering af 650 nye cykelparkeringspladser ved de netop åbnede nye stationer på Metro Cityringen. Afventer Metroen på de sidste steder - ca. 250 pladser.
Partnerskaber med private aktører vedr. cykelparkering	Budget 2017	Igangsæt 2020 efter berøsettelse	Som del af projektet vil der bl.a. blive foretaget en screening v. ekstern rådgiver af relevante anlæg af cykelparkering ved stationer, som det forventes at ansøge den statslige cykelpulje om medfinansiering til august 2020.

Pulje til 1.000 cykelparkeringspladser	Budget 2017	Igangsæt 2019 efter berosættelse	Etablering af ca. 1.000 nye cykelparkeringspladser. Flere indsatsområder. Ca. 800 pladser er anlagt. Igangsæt pr. 1. januar 2020. Mangler ca. 200 pladser, der opsættes i samarbejde med KEJD.
Bedre forhold for cyklister i Vendersgade	Budget 2017	Igangsæt 2020 efter berosættelse	Der er udarbejdet projektforslag om at gøre Vendersgade til en cykelgade med krydsningsmuligheder ved Torvehallerne. Projektforslaget forventes forelagt TMU december 2020.
Følgeanlæg Udvidelse og etablering af cykelbaner og -stier på Ny Kongensgade	Budget 2017	Igangsæt 2019 efter berosættelse	Der etableres cykelstier i Ny Kongensgade som en af følgeanlæggene til Lille Langebro. Desuden nedtages signalanlægget Ny Kongensgade/Vester Voldgade. Projektet forventes ibrugtaget ultimo 2020.
Følgeanlæg Udvidelser af cykelstien på Islands Brygge	Budget 2017	Igangsæt 2019 efter berosættelse	Der etableres mindre udvidelse af cykelstien på Islands Brygge pga. Lille Langebro. Projektet forventes ibrugtaget ultimo 2020.
Følgeanlæg Forbedringer af krydsmuligheder ved Islands Brygge- Artillerivej	Budget 2017	Igangsæt	Mangler lidt asfalt i Klaksvigsgade, ellers ibrugtaget.
Følgeanlæg til ny cykel- gangbro ved Vester Voldgade - pulje til mindre forbedringer	Budget 2017	Igangsæt	Mangler aflevering af signal ved Løngangsstræde, ellers ibrugtaget.
Dobbelttrettede cykelstier langs Hillerød motorvejen	Budget 2016	Igangsæt 2020 efter berosættelse	Projektet har til formål at udvide de dobbelttrettede cykelstier langs Hillerød motorvejen som er en del af Farumruten. Projektet er medfinansieret af Vejdirektoratet.
Belysning på Farumruten	Budget 2016	Igangsæt 2020 efter berosættelse	Der skal opsættes belysning langs Farumruten. Projektet er medfinansieret af Vejdirektoratet.
Fasanvejsruten	Budget 2016	Igangsæt 2020 efter berosættelse	Projektet vil forbedre cykelforholdene på supercykelstiruten og er medfinansieret af Vejdirektoratet.
Tagensvejkorridoren	Budget 2016	Igangsæt	Projektet har til formål at forbedre cykelforholdene på Tagensvej på strækningen mellem Nørre Allé og Røvsingsgade. Projektforslaget er ved at blive færdigudarbejdet og anlægsperioden forventes i 2022-2024.
Sti ved Gyngemosen	Budget 2016	Igangsæt 2019 efter berosættelse	I projektet skal den eksisterende grussti gennem Gyngemosen genoprettes og der skal langs stien etableres belysning i form af lygtepæle.
Husumforbindelsen (fra Tingbjerg til Husumparken)	Budget 2015	Igangsæt 2019 efter berosættelse	Husumforbindelsen er en cykel- og gangforbindelse der forbinder Tingbjerg med både den nordlige og sydlige del af Husum, via blandt andet cykelstier på Kobbelvænget. Derudover indeholder projektet bump og sidevejsoverkørsler på Korsager Allé, en spærring for biler på Korsager Allé ved Husumvej, adgang til Vestvolden via privat område, en bro over Vestvolden, og belysning af Voldstien på Vestvolden.
Københavnerruten	Budget 2014	Igangsæt 2020 efter berosættelse	Københavnerruten er en supercykelsti på 11,6 km, som forbinder Østerbro med det østlige Amager. Københavnerrutens tiltag omfatter signalovertime, bedre belysning, sikkerhed ved busstop, udvidelse af cykelsti, cykelparkering og forbedret sikkerhed i kryds. Derudover ny skiltning, servicestationer samt pumper og afmærkning på ruten. Københavnerruten kobler sig på supercykelstierne Albertslundruten, Frederikssundruten, Farumruten og Allerød-ruten.
Indre Ringrute	Budget 2014	Berosat	Bro over Artillerivej er en del af Supercykelstien Indre Ringrute, som blev anlagt i 2018. Delprojektet "Bro over Artillerivej" blev sat i bero i 2018 på grund af anlægsloft. Projektet afventer i 2020 afklaring omkring planforhold i området, der kan have indflydelse på broens udførelse, placering og design, herunder trafikanalyser ifm. nyt byggeri / Vejlandskvarteret, samt linjeføring af Østre Ringvej (Havnetunnel).
Foranalyse for Ørestads Boulevard	Overførselssagen 2013-2014	Igangsæt 2020 efter omprioritering af midler	Der skal foretages en trafikal foranalyse af Ørestads Boulevard mellem Njalsgade og Vejlands Allé, med særligt fokus på forbedret trafikikkerhed i de tre rundkørsler. Foranalysen vil blandt andet indeholde trafiktællinger, ulykkesanalyse og observationer. Analysen skal munde ud i et dispositionsforslag for omdannelse af rundkørslerne.
Bro over Folehaven	Budget 2013	Igangsæt	Er ibrugtaget. Der udbedres fejl og mindre forbedringer.

Rantzausgade, trafikal fredelig-gørelse	Overførselssag 2012-2013	Igangsat	Projektet skal øge trafiksikkerheden, forbedre forholdene for by- og handelsliv og håndtere skybrud i Rantzausgade.
Skiltning af PLUSnet og Grønne Ruter	Budget 2012	Igangsat 2020 efter berosættelse	Projektet er en opsætning af de blå cykelskilte i København, der viser ruter til destinationer i byen med kilometer og tidsangivelse langs de grønne ruter og A-nettet. Der er allerede sat en række skilte op, og den sidste del af projektet er, at sætte de sidste skilte op øvrige steder i byen, hvor de mangler. Den nye skiltning bliver efterfølgende evalueret, og evalueringen af de første skilte har vist positive resultater.
Nordhavn Station (bedre cykel- og skifteforhold)	Budget 2011	Berosat	Projektet er berosat og afventer en statslig beslutning om Statens indsats ved Nordhavn Station.
Skiltning af tre nationale cykelruter	Bevilling fra national cykelpulje	Igangsat 2020 efter berosættelse	Projektet opgraderer tre nationale cykelruter N2 (Hanstholm - København), N4 (Sønder Vig - København) og N9 (Berlin - København) med bedre skiltning af ruterne i København. Projektet er 100% finansieret af Vejdirektoratet og skal efterfølgende evalueres.