

# Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastruktur i København skal sikre, at plads til cyklister prioriteres, så det er sikkert, effektivt og attraktivt at cykle i byen. Cykelstinet under støtter og supplerer de regionale Supercykelstier samt en række grønne stiforbindelser.

## Retningslinjer:

### Prioritering af cykelinfrastruktur

Cykel som transportform skal prioriteres i henhold til Københavns Kommunes trafikmål. Cykelinfrastruktur langs veje og de Grønne Cykelruter skal udbygges gennem anlæg eller udvidelse af cykelstier og gennem ombygning af kryds med hensyntagen til andre trafikantgrupper.

Kortet viser eksisterende og finansierede cykelstier og -ruter. Derudover viser kortet mulige havneforbindelser for cyklende, der undersøges, men endnu ikke er finansieret eller endeligt besluttet. Forbindelserne over havnen er principielle og derfor vist som stiplede linjer. Udbygning af cykelstier langs veje og Grønne Cykelruter skal i princippet ske som vist på kortet.

### Fremkommelighed for cyklister

Fremkommelighed og tryghed for cyklende skal prioriteres højt ved udformningen af veje og kryds samt i driften af signalregulerede kryds. Ved prioriteringen i kryds skal der tilstræbes synergi med prioriteringen af busser.

### Standard for cykelinfrastrukturen

Bredden af cykelstier bør i udgangspunktet følge mængden af cyklende. Cykelstier langs veje med op til 500 cyklende i spidstimen bør normalt anlægges i mindst 2,5 m bredde. Minimumsbredden øges ved flere cyklende. Ved mere end 2.000 cyklende i spidstimen anbefales en bredde på 4,0 m.

Se oversigt over minimumsbredder for enkeltrettede cykelstier [her](#).

## Redegørelse:

### Cykelinfrastruktur

Københavns Kommune arbejder med gældende trafikmål om, at cykling skal udgøre mindst 25 % af alle ture i 2030.

København arbejder for at blive verdens bedste cykelby, hvilket understøtter opfyldelsen af trafikmålet for cykling. Mere cykeltrafik er et effektivt middel til at skabe en god by at leve i og forbedre sundheden. Sundheden forbedres ved at cykling giver motion i modsætning til passiv transport. Cykling er en billig transportform og samtidig meget pladseffektiv i forhold til arealforbrug. Ved at sikre en god fremkommelighed for cyklende vil byen trafikalt kunne fungere mere effektivt, da øget cykling kan medføre mindre trængsel på vejene. Trafikmålet understøttes af målsætninger i Københavns Kommunes cykelstrategi, det fremmes og implementeres samt dokumenteres blandt andet i Cykelregnskaber og årlige Mobilitetsredegørelser.

Københavns Kommune udarbejder detaljerede planer for etablering af cykelstier og mere cykelparkering. Planerne omfatter nye cykelstier langs veje, Supercykelstier og Grønne Cykelruter og udpeger hvor cykelstier skal udvides og hvor signalregulerede kryds skal forbedres. Derudover er der udpeget gader, hvor cykling mod ensretningen skal tillades og gader, der skal ombygges til cykelgader m.v. Udvælgelsen af indsatser er blandt andet baseret på borgerinddragelse.

Med et stigende antal cykler og flere el- og ladcykler er det nødvendigt fortsat at have fokus på at udvide kapaciteten på de mest benyttede strækninger i København.

## Supercykelstinettet

København samarbejder med 28 kommuner og Region Hovedstaden om at udbygge supercykelstinettet, som har til formål at gøre cyklen konkurrencedygtig over afstande op mod 20 km. Sammenhængende regionale Supercykelstier skaber god fremkommelighed over længere distancer, hvilket bidrager til øget pendling på cykel blandt andet til arbejdspladser i København og omegnskommunerne. Kortet over supercykelstier (som kan downloades [her](#)) viser henholdsvis eksisterende ruter, finansierede ruter og planlagte ruter.

Eksisterende ruter er de etablerede supercykelstier. Finansierede ruter er de supercykelstier, hvor finansiering er besluttet, men som endnu ikke er etableret. Planlagte ruter er de supercykelstier, der fremgår af Visionsplan 2045 og som forventes etableret frem til 2045, hvis der findes finansiering hertil.

## Grønne Cykelruter

De Grønne Cykelruter er rekreative stier. Planen for de manglende ruter og etaper går dels ud på at fjerne "missing links" (f.eks. ved at etablere broer og tunneller over store veje), dels at forbedre eksisterende strækninger

## Mulige havneforbindelser

Mulige havneforbindelser dækker over mulige forbindelser på tværs af havnen, som det er politisk besluttet at undersøge, eller hvor der politisk er vedtaget en lokalplan, men hvor den endelige linjeføring ikke er politisk besluttet eller finansieret.

## Cykelparkering

Der er et stort behov for at etablere mere cykelparkering i eksisterende byområder, især i de centrale dele af byen og ved stationer og andre trafikknudepunkter, som der arbejdes på i København.

Ved nybyggeri stiller kommuneplanen krav til cykelparkeringsfaciliteter, idet der i kommuneplanens rammer er normer for deres antal og en nærmere regulering af udformning og placering af pladserne.

[Læs mere om cykelparkeringsnormerne.](#)

## Cykler og sammenhængende transport

Der er også fokus på at styrke mulighederne for at kombinere brug af cykel og kollektiv transport. Det indebærer foruden cykelparkering også gode adgangsforhold og tilgængelighed på stationer og trafikale knudepunkter. Ligeledes bør mulighed for medtagning af cykel i tog og metro optimeres, mens potentialet i delecykler ved stationerne kan undersøges.

[Læs mere om sammenhængende transport.](#)

