

CYKELSUPERSTIER i hovedstadsregionen

Forslag, marts 2011

INDHOLDSFORTEGNELSE

Cykelsuperstier giver gevinster til alle	5
Målsætning	6
Et konkurrencedygtigt alternativ	9
Supercyklisten... er helt almindelig	10
Et unikt samarbejde	12
Et større fællesskab	13
Rutenettet	14
Definitionen på en Cykelsupersti	16
Konceptets principper	20
Albertslundruten - første Cykelsupersti	22



LAYOUT

TMF Grafisk Design

TRYK

Formula A/S

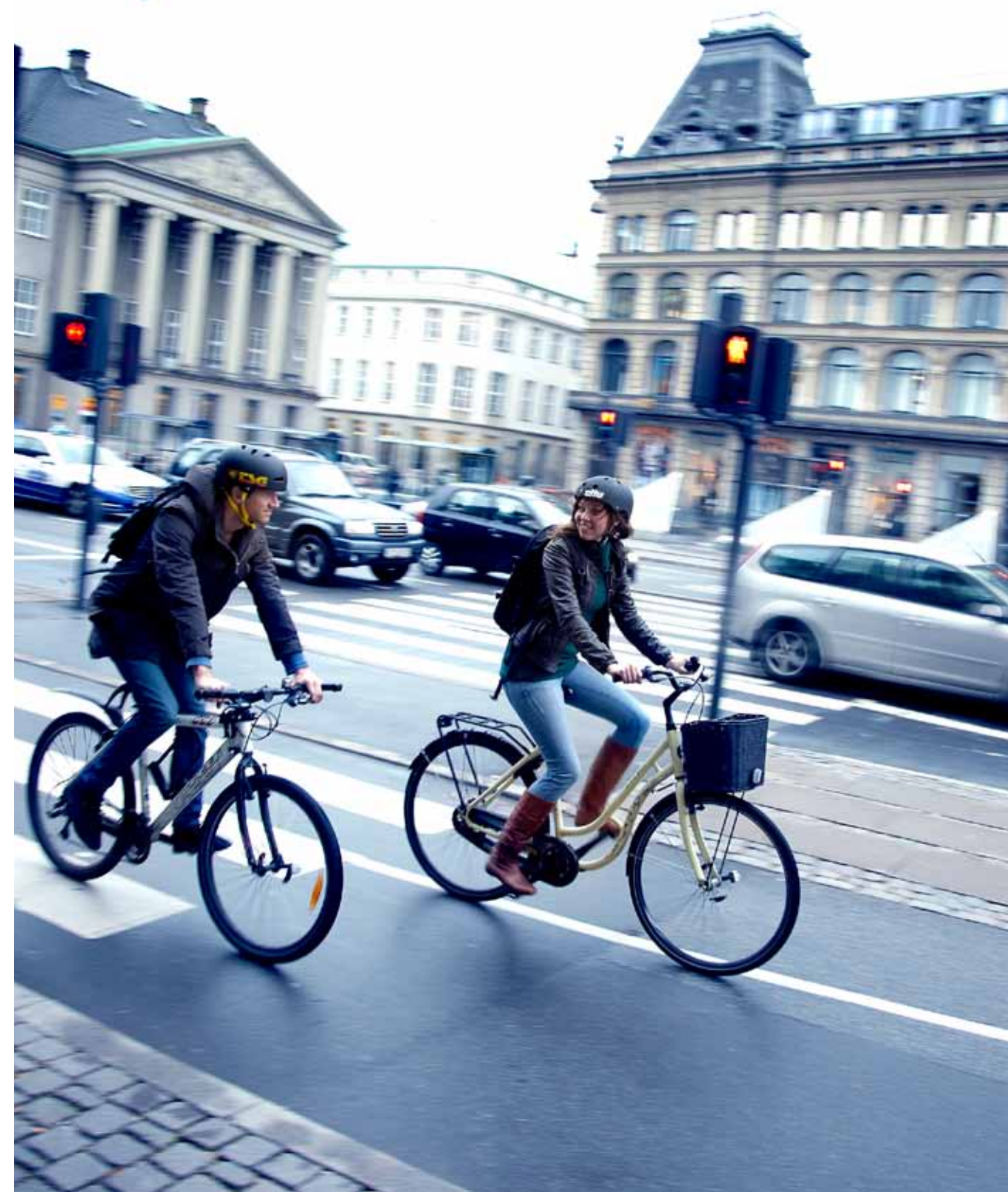
Cocoon 100% genbrugspapir

KONTAKT

Projektsekretariatet for Cykelsuperstier

sekretariat@cykelsuperstier.dk

www.cykelsuperstier.dk





CYKELSUPERSTIER GIVER GEVINSTER TIL ALLE

ALLE VINDER MED CYKELSUPERSTIER

Hver dag pendler godt 125.000 mennesker ind og ud af København til arbejde eller uddannelse. I dag vælger godt 16.000 af dem cyklen*. Om det er lidt eller meget afhænger af, hvem man spørger, men det bekræfter, at der er mange flere at komme efter. Og hver gang én trafikant vælger ti kilometer på cykel frem for ti kilometer i bil sparer samfundet 1,6 kg CO₂ og 55 kr. i sundhedsmkostninger.**

Cyklisme giver gevinster til alle. Det er hurtigt, sundt og fleksibelt – og det skaber et rigere og sundere samfund med rarere byer at færdes i. Derfor er 18 kommuner og Region Hovedstaden gået sammen om at skabe Cykelsuperstierne.

VERDEN KIGGER PÅ

Visionen er at skabe verdens stærkeste net af cykel-pendlerruter, hvor pendlere på to hjul kan komme trygt, hurtigt og komfortabelt frem mellem arbejde, uddannelse og bolig. Et ambitiøst projekt der skaber stor opmærksomhed. Trafikfolk fra hele verden og medier som Le Monde, Radio Canada og Sveriges Television vil vide mere - og lokalt har hundredvis af borgere henvendt sig med gode input og interesse for at tage del i projektet. Danmark og hovedstadsregionen er

med Cykelsuperstierne med til at sætte internationale standarder for fremsynede trafikløsninger og gode bymiljøer.

MINDST 10 MILLIARDER GODE GRUNDE

I øjeblikket kan vi hver eneste morgen høre radio-stationer i hovedstadsregionen berette om endeløse rækker af biler, som bevæger sig meget langsomt frem på vejene. Hvis ikke de holder helt stille. Og alle prognoser tyder på, at køerne bliver længere i de kommende år. Det giver blandt andet øget luftforurening og spildte arbejdstimer.

Den øgede trafik koster allerede nu hovedstadsregionen 10 mia. kr. om året ifølge beregninger fra Danmarks Tekniske Universitet. Det svarer til 2/3 af prisen for Øresundsforbindelsen. OECD tilføjer, at trængslen på vejene udgør en barriere for hovedstadsregionens konkurrenceevne.

Cykelsuperstierne vil være med til at løse den trafikale udfordring. Bedre forhold for pendlercyklister får flere til at vælge cyklen frem for bilen, og det giver øget sundhed, bedre bymiljø og mindre trængsel – til fordel for alle trafikanter. Både cyklisterne og samfundet vil være vindere.

”Voksne, der cykler til arbejde eller bruger cyklen i hverdagen, har 30 pct. lavere dødelighed end andre, der ligner dem på alle andre områder.”

Lars Bo Andersen, professor, dr.med., Syddansk Universitet

*Vurdering af potentialet for længere pendlerture på cykel, Tetraplan, 2009

**Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag, Cowi, 2009

MÅLSÆTNING

Med Cykelsuperstjerne vil 18 kommuner i hovedstadsregionen udvikle et sammenhængende net af cykelpendleruter i høj kvalitet. En indsats der potentielt kan give over 30 pct. flere pendlercyklister i regionen sammenlignet med i dag.

CYKELSUPERSTIERNE SKAL:

- forbinde hovedstadsregionens kommuner i et cykelrutenet af høj klasse
- yde et højt serviceniveau til cyklisterne
- omfatte nyskabende løsninger, som forbedrer cyklisternes vilkår
- øge antallet af borgere der cykler dagligt på strækninger mellem 5-20 kilometer

Det skal være hurtigt, komfortabelt og trygt at komme til og fra arbejde på cykel i hele hovedstadsregionen.





ET KONKURRENCEDYGTIGT ALTERNATIV

Ambitionen med Cykelsuperstierne er at gøre cyklen til et seriøst transportalternativ på strækninger over fem kilometer for endnu flere borgere. Cykelsuperstierne skal matche andre tilbud om transport til og fra arbejde og uddannelse.

Som med andre transportløsninger skal regionens borgere vide, hvad Cykelsuperstierne står for.

En bruger af s-toget ved, hvad han eller hun kan forvente; der er rimelig ensartethed mellem indretning og udformning af de enkelte tog, de enkelte stationer, køreplaner mv. På samme måde får Cykelsuperstierne et fælles koncept, som pendlercyklister kan kende og forholde sig til uafhængigt af kommunegrænser og ruter.

For at opnå det skal Cykelsuperstierne opfylde specifikke kvalitetskrav, give pendlercyklisterne særlige fordele og have samme visuelle udtryk på alle ruter.

FAKTA

Bilister beskriver valget af bilen som transportmiddel, på samme måde som cyklister beskriver valget af cyklen:

Det er fleksibelt og giver en følelse af selvbestemmelse og individualitet.



SUPERCYKLISTEN... ER HELT ALMINDELIG

Stramme cykelbukser, cykelcomputer og 21 gear er ikke krav for at være bruger af Cykelsuperstierne. Superpendlere er helt almindelige mennesker, der har opdaget fidusen i at vælge cyklen, fordi den er hurtig, fleksibel og sund.

Cykelsuperstierne henvender sig til:

- Pendlere over længere afstande - min. 5 km
- Nuværende pendlere – i mindre grad fritids-cyklister og børn
- Potentielle pendlere, som skal vælge cyklen frem for bilen

Alle kan naturligvis cykle på Cykelsuperstierne, men udgangspunktet er pendlernes behov. Nettet forbinder derfor knudepunkter i regionen - arbejdspladser, studier og boligområder samt stationer, hvor man kan kombinere cykelturen med offentlig trafik. Ruterne vil dog også gavne de korte og lokale ture til for eksempel skole og indkøb.

FORSKELLIGE PRÆFERENCER - ÉN LØSNING

Alle er forskellige, og heller ikke pendlercyklister er enige om alt. Nogle vil have den hurtigste rute uanset omgivelserne, mens andre gerne vil køre lidt længere til gengæld for en grøn udsigt og renere luft.

Samlet prioriterer cyklister dog rejsetid højest, og derfor er grundlaget for placering af Cykelsuperstierne:

- *Primært:* hurtige og effektive ruter
- *Sekundært:* de bedste oplevelser

Ture på Cykelsuperstierne vil i mange tilfælde kunne kobles med kommunernes andre cykelprojekter, for eksempel Københavns grønne cykelruter.

TRAFIKANTER VÆLGER PRIMÆRT CYKLEN FORDI:

- Det er hurtigere og nemmere
- Det giver motion og frisk luft

TRAFIKANTER FRAVÆLGER PRIMÆRT CYKLEN PGA.:

- Afstand
- Vejr

BILISTER VIL OVERVEJE CYKLEN HVIS:

- De får bedre cykelforhold i byen (fx færre stop, hurtigere genveje, bedre plads til overhaling og ekstra services)
- De får bedre cykelforhold på arbejdspladsen (fx bad, omklædning og parkering)

PENDLERE:

- Af alle der pendler fra en omegnskommune til Københavns Kommune - eller den modsatte vej - er én ud af fem på cykel.
- Én ud af tre pendlere med 4-9 km til arbejde cykler
- Én ud af ti pendlere med 10-15 km til arbejde cykler

Fakta bygger på rapporten: Vurdering af potentialet for længere pendlerture på cykel, Tetraplan, 2009



Foto: Mikael Colville Andersen

ET UNIKT SAMARBEJDE

Trafikken respekterer ikke kommunegrænserne. Samarbejde mellem kommunerne i hovedstadsregionen er med andre ord fundamentet for at fastholde regionens position som centrum for udviklingen af grøn vækst og bæredygtig mobilitet.

En indsats for at fremme pendlercyklisme i hovedstadsregionen kræver, at cyklisterne forhold er i top, uanset hvilken kommune de cykler gennem på deres vej mellem arbejde, uddannelse og bolig.

Derfor har 18 kommuner og Region Hovedstaden skabt et unikt samarbejde om at give hovedstadsregionen verdens stærkeste net af pendlerruter til cyklister. Samarbejdet er forankret i et projektsekretariat i Københavns Kommunes Center for Trafik. Projektet er støttet af staten og Vejdirektoratet.

En fælles indsats om at bygge nettet af Cykelsuperstier, gør cyklen til et attraktivt alternativ til bilen - også for pendlere med 15-20 km til arbejde.



"Cykelsuperstierne er et rigtig godt projekt. Mange af vores medarbejdere, inklusive mig selv, cykler til arbejde hver dag. Cykelsuperstierne vil gøre det hurtigere, tryggere og lettere for endnu flere at cykle til arbejde - også dem der bor længere væk. Det vil skabe sundere medarbejdere og bedre plads i trafikken for alle."

Torben Stentoft, Direktør for Rigshospitalet

ET STØRRE FÆLLESSKAB

Det er en målsætning for kommunerne at skabe stærke samarbejder med udbydere af offentlig transport og virksomheder langs rutenettet. Samarbejder skal sikre de bedste mulige vilkår, uanset om pendlercyklisterne kombinerer turen med andre transportformer og har brug for stationer med cykelramper, sikker parkering og muligheder for at medbringe cyklen i tog eller bus - eller om de cykler hele vejen til arbejde eller studie og har behov for omklædningsmuligheder, luftpumper og overdækket cykelparkering.



"Vi støtter medarbejdernes valg om at cykle ved at prioritere god cykelparkering, omklædningsforhold, firmacykler og reparationservice. Jeg er sikker på, at initiativet med Cykelsuperstierne vil medvirke til, at endnu flere medarbejdere vil vælge cyklen, hvilket er en fordel for alle. Biltrafikken reduceres, parkeringsfaciliteter belastes mindre og medarbejderne får god motion og er med til at reducere co2-udslippet."

Hans Gaarn, Arbejdsmiljøchef i Nykredit

RUTENETTET

26 ruter med samlet set 300 km Cykelsupersti.
Budgetoverslaget er på 413 mio. kroner for basis-
løsningen og 875 mio. kroner for den ideelle løsning.

Potentialet for det samlede net er beregnet til:

- 15.160 flere pendlercyklister
- 6.974 ton sparet CO₂ årligt
- 307 mio. kroner i besparelser på sundhed årligt

CYKELØKONOMI:

- Det koster i gennemsnit 8 mio. kr. at anlægge én km cykelsti. Til sammenligning koster én km motorvej 1,6 mia. kr.*
- En daglig cykeltur på 6 km hver vej sparer samfundet for 450 kilo CO₂ om året sammenlignet med at tage bilen.**
- Den daglige cykeltur til og fra arbejde giver god, gratis motion. Sundhedseffekten af 1 km på cykel har en samfundsøkonomisk værdi af 5,50 kr. i form af forlænget levetid og færre sygedage.**

*Københavns Kommune, Center for Trafik og Vejdirektoratet
**Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag, Cowi, 2009

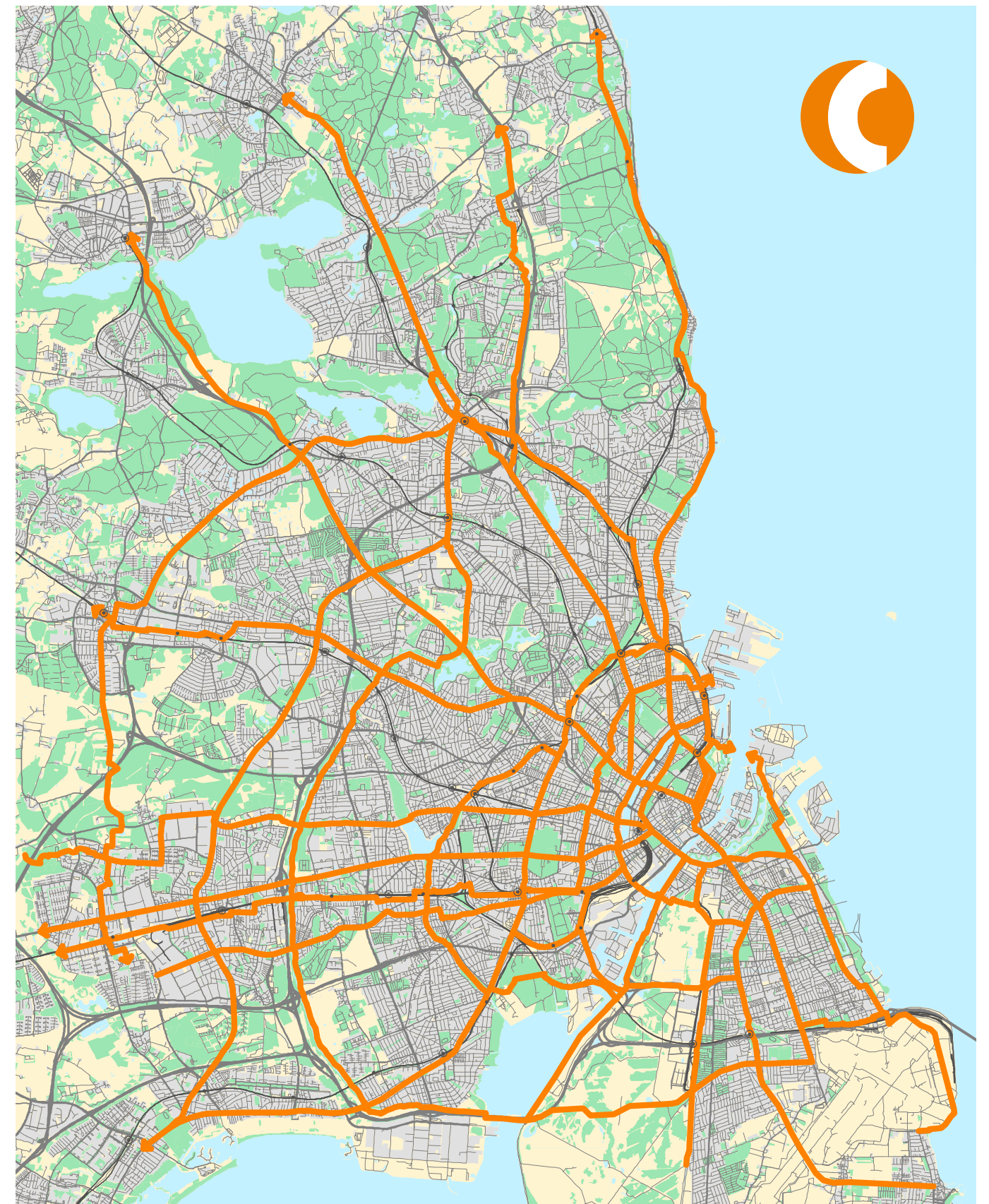
»Hvis man benytter sig af en række virkemidler – og bl.a. etablerer cykelmotorveje – kan man halvere antallet af mennesker, der tager bilen på korte ture mellem hjem og arbejde. På den måde kan man fordoble cykeltrafikken for rejsende, der har op til 10 km på arbejde,«

DTU Transport, Linda Christensen
JyllandsPosten, 2. september 2010

"Transport is actually the only sector of the EU economy where greenhouse Gasses continue to increase... Slowing down is not enough. We must reduce the emissions... we must encourage a shift towards cycling and walking."

Connie Hedegaard, EU-kommisær

Potentialetallene er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune samt Cowi



DEFINITIONEN PÅ EN CYKELSUPERSTI

For at få kvalitetsstemplet Cykelsupersti skal en rute leve op til fire kvalitetsmål. Kvalitetsmålene bygger på nuværende og potentielle pendlercyklisteres ønsker og behov.

Cykelsuperstierne fire kvalitetsmål:

TILGÆNGELIGHED TIL NETTET

Cykelsuperstierne skal forbinde koncentrationer af arbejdspladser, studiepladser og boliger samt give adgang til kollektive trafikterminaler. De skal hænge sammen, forbinde alle kommuner og være nemme at finde for brugerne.

FREMKOMMELIGHED

Cykelsuperstierne skal give pendlercyklisterne den hurtigst mulige vej mellem bolig og arbejde eller studier. De skal være så direkte som muligt, med så få forhindringer og stop som muligt og med plads til at holde sit eget tempo uden at blive forsinket.

KOMFORT

Cykelsuperstierne skal gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlerne. De skal have jævn belægning, høj grad af vedligehold, tilbyde ekstra service og give mulighed for gode cykeloplevelser - fx via grønne områder.

SIKKERHED OG TRYGHED

Cykelsuperstierne skal sikre et lavt antal ulykker og pendlercyklisterne skal føle sig trygge både i trafikken og på øde strækninger.

”Hos Novozymes er vi mange medarbejdere som cykler til og fra arbejde samt fra møde til møde, og vi kan blive endnu flere, der cykler i stedet for at tage bilen. Forslaget til rutenet for Cykelsuperstierne bliver hilst meget velkommen, og ikke mindst kvalitetsmålene. Tilgængelighed, fremkommelighed, sikkerhed og komfort er stærke overtalelselementer, som giver god anledning til at træffe det sunde og miljørigtige valg.”

Marianne Kjellow-Andersen, Projektleder i Novozymes A/S



Komfortable og trygge transportoplevelser



Hurtigst muligt fra A til B



Høj grad af vedligehold



Høj prioritering af drift og vedligehold



Ekstra service



Den mest direkte vej



Synlig skiltning og information

KONCEPTETS PRINCIPPER

De samarbejdende kommuner udmønter de fire kvalitetsmål for Cykelsuperstierne tilgængelighed, fremkommelighed, komfort og tryghed i en række konkrete principper. Principperne fungerer som praktisk arbejdsredskab og regelsæt ved anlæg og vedligehold af Cykelsuperstierne. Kommunerne planlægger tiltagene på hver enkelt rute ud fra en helhedsbetragtning, som tager hensyn til antal cyklister, øvrige trafikanter, byrum, økonomi, m.v.

På de følgende sider er principperne sammenfattet. Detaljerede oplysninger findes på www.cykelsuperstier.dk.

UDPEGNING AF RUTER

- *Den lige vej:* Cykelsuperstierne skal føre så direkte som muligt mellem større koncentrationer af boliger, arbejdspladser og studieområder.
- *Sammenhæng:* Ruterne skal udgøre et sammenhængende net mellem alle samarbejdende kommuner i en radius af 15-20 kilometer fra Københavns centrum.
- *Kombi-rejser:* Ruterne skal give nem adgang til kollektive trafikterminaler langs ruten.
- *Oplevelser:* Ruterne skal sikre variation og oplevelser, men prioritere fremkommelighed.

IDENTITET, SKILTNING, AFMÆRKNING

- *Synlighed:* Cykelsuperstiernes logo og farve samt henvisningsskilte skal gøre det tydeligt, hvor Cykelsuperstierne er, og hvor de fører hen.
- *Destinationer:* Skilte skal vise, hvor mange kilometer eller minutter cyklisterne har til forskellige destinationer.

SUPPLERENDE TILTAG

- *Mere service:* For at styrke pendlernes oplevelse af komfort skal Cykelsuperstierne tilbyde ekstra servicefunktioner.
- *Ved knudepunkter:* Eksempelvis oversigtskort, information om vejr og rejsetider, servicestation med pumper, stander til reparation, håndvask, vandpost eller nødtelefon til cykelmekanikerordning.
- *Langs ruterne:* Eksempelvis cykelpumper, skrå skraldespande til cyklister i fart, fodhvilere ved signalkryds, læskærme med indbygget information og servicefunktioner.

DRIFT OG VEDLIGEHOOLD

- *Høj prioritering:* De samarbejdende kommuner skal prioritere vedligehold af Cykelsuperstierne lige så højt som på stærkt trafikerede veje.
- *Hele vejen rundt:* Vedligehold omfatter både belægning, udbedring af skader, belysning, rydning, beplantning og gode alternativer for pendlercyklisterne ved vejarbejde.
- *Innovation:* Nyskabelser som frivilligt trafikmelderkorps og web-baseret trafikinformationssystem skal på sigt støtte op om drift og vedligehold.

UDFORMNING AF RUTERNE

STITYPER

- *Standarder:* Uanset om en Cykelsupersti forløber langs en vej eller væk fra øvrig trafik, skal den så vidt muligt leve op til faste standarder ift. bredde og belægning.
- *Placering:* Mange steder i regionen vil det være mest realistisk at placere Cykelsuperstierne langs en vej for at opnå den mest direkte rute og nærhed til vigtige rejsemål samt for at gøre projektet økonomisk muligt.

KRYDSENDE TRAFIK

- *Vigepligt:* Cykelpendlere skal stoppe så få gange som muligt. Derfor skal Cykelsuperstien være gennemgående ved sideveje, og trafik fra sidevejene får så vidt muligt vigepligt for pendlercyklisterne.
- *Særlige tiltag:* På Cykelsuperstierne skal kommunerne prioritere tiltag som grønne bølger, før-grønt for cyklister, højresving uden om rødt lys, nedtælling til grønt, separat signallys til cyklister og fremrykkede busstoppesteder.

STRÆKNINGER

- *Direkte ruter:* Det er målsætningen at udarbejde ruter med kortest muligt fra A til B og med så få skarpe sving som muligt.
- *Brede stier:* En hurtig cyklist bør altid kunne overhale en langsommere cyklist. Derfor skal Cykelsuperstierne minimum være 2,5 meter brede. På de mest befærdede steder bør bredden være mellem 3,0 og 3,5 meter.
- *Jævn belægning:* Alle Cykelsuperstier skal have en fast, jævn belægning for at sikre en komfortabel cykeltur. Afløbsriste, brønde, etc. skal så vidt muligt placeres uden for stien.
- *Synlighed og belysning:* Cykelsuperstierne skal være belyste og synlige for omgivelserne, så de altid føles trygge. De må ikke over længere strækninger være gemt af beplantning, tunneller eller lignende.
- *God adskillelse:* Pendlercyklister og fodgængere bliver som udgangspunkt skilt via niveauskift, kantsten eller rabat på alle Cykelsuperstier for at sikre optimal komfort og tryghed.



Før-grønt og grønne bølger for pendlercyklister



Fremrykkede busstoppesteder



Brede stier med god adskillelse



Belysning og synlighed

"If we really want to see levels of obesity declining, we have to move on from the rhetoric. We need to see a visible investment in infrastructure that makes cycling and walking the travel modes of choice"

Tim Crayford, president of the Ass. of Directors of Public Health, UK

ALBERTSLUNDRUTEN

- FØRSTE CYKELSUPERSTI

Albertslundruten forbinder Albertslund, Glostrup, Rødovre, Frederiksberg og Københavns kommuner og er 13,4 kilometer. Albertslundruten etableres allerede i 2011, og det samme gælder Vestvoldruten samt dele af Ring 4-ruten mellem Albertslund og Ballerup.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 8000 pendlere inden for Albertslundrutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 1600 cykelpendlere. Cirka 300 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 20 procent.

20 procent flere cyklister på denne rute, kan årligt spare samfundet for:

- 1.104.000 kilometer i bil
- 138 ton CO₂
- 6,1 mio. kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Albertslundruten er lige som Vestvoldsruten pilotrute for Cykel-superstierne. Det betyder, at anlægsarbejdet allerede er i gang. Derfor er budgettet endeligt.

Kommune

Albertslund
Glostrup
Rødovre
Frederiksberg
København
Total

Budget

4,2 mio. kroner
0,2 mio. kroner
2,0 mio. kroner
3,6 mio. kroner
3,4 mio. kroner
13,4 mio. kroner

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi. Hæftet *Cykelsuperstier i Region Hovedstaden - de 26 ruter* viser beskrivelser af alle 26 ruteforslag.



NYE CYKELSTIER

På dele af ruten etableres der nye cykelstier og/eller cykelbaner. Det sker for eksempel ved Fabriksparken i Albertslund, Elvergårdsvej i Rødovre, Hostrupvej på Frederiksberg og Jernbane Allé i København.



FORBEDRINGER I KRYDS

I 19 kryds på ruten - både ved stier og veje - forbedres forholdene, så det bliver trykkeligere for cyklisterne.



GRØNNE BØLGER

To strækninger på ruten får grøn bølge for cyklister. Det sker ved Danasvej/Thorvaldsensvej og Finsensvej på Frederiksberg. Det betyder mere grønt lys for cyklister og dermed forkortet rejsetid. Tre-fire kryds får signaler med nedtælling for cyklisterne.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.



Albertslund
Kommune



Ballerup
Kommune



Brøndby
Kommune



Dragør
Kommune



Frederiksberg
Kommune



Furesø
Kommune



Gentofte
Kommune



Gladsaxe
Kommune



Glostrup
Kommune



Herlev
Kommune



Hvidovre
Kommune



Ishøj
Kommune



Københavns
Kommune



Lyngby-Taarbæk
Kommune



Rudersdal
Kommune



Rødovre
Kommune



Tårnby
Kommune



Vallensbæk
Kommune



Region
Hovedstaden