



PENGLING PÅ CYKEL I KØBENHAVNSOMRÅDET

- SCREENING AF 13 STRÆKNINGER
TIL OG FRA KØBENHAVNS CENTRUM

Udarbejdet for Københavns Kommune
december 2008 af :





INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INDLEDNING	4
2	UDPEGNING AF CYKELPENDLERRUTER	5
3	KVALITETSMÅL	6
4	PRINCIPPER FOR FORBEDRINGER	7
5	INVESTERINGSBEHOV	8
	STRANDVEJS RUTEN	10
	DTU RUTEN	12
	VIRUM RUTEN	14
	GLADSAXE RUTEN	16
	FARUM RUTEN	18
	HERLEV RUTEN	20
	BALLERUP RUTEN	22
	ALBERTSLUND RUTEN	24
	ROSKILDEVEJ RUTEN	26
	BRØNDBY RUTEN	28
	KØGE BUGT RUTEN	30
	AVEDØRE HOLME RUTEN	32
	DRAGØR RUTEN	34
6	METODE	36
7	BILAG - GRØNNE CYKELRUTER	37

1. INDLEDNING

Cyklen er et miljøvenligt og sundt alternativ til bilen. Københavns Kommune ønsker derfor, at byens pendlere i større grad benytter cyklen til og fra arbejde. Kommunens målsætning er, at 50% af pendlingen til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i København foregår på cykel i 2015.

Derfor har kommunen bedt Via Trafik gennemføre en screening af eksisterende strækninger, der anvendes til pendling på cykel mellem det centrale København og op til 15 kilometer ud i omegnen. De valgte strækninger kaldes cykelpendlerruter. I alt er 13 ruter undersøgt, og de omfatter 165 km.

Screeningen giver en række forslag til forbedringer af pendlerruterne. I forslagene er der taget udgangspunkt i cykelpendlernes behov, mens eksempelvis hensyn til parkering eller bilers fremkommelighed ikke er inddraget.

Forslagene til forbedringer er udarbejdet af Via Trafik og kan ses som eksempler, der tilsammen illustrerer visionen om et højklasset sammenhængende cykelpendlernet. Forslagene er således ikke nødvendigvis sammenfaldende med de planer eller visioner, der er i de enkelte kommuner. Ligeledes er der ikke taget højde for, om pengene til de foreslåede tiltag kunne give større effekt andre steder i kommunerne. Det har ikke været inden for rammerne af denne rapport at indarbejde planer fra kommunerne – herunder planer fra Københavns Kommune.

Der er udelukkende fokuseret på de udvalgte pendlerruter, og der er således ikke prioriteret i forhold til andre mulige forbedringer i de berørte

kommuner. Et naturligt næste skridt kunne være et samarbejde mellem de berørte kommuner om en konkret plan for udviklingen af en sammenhængende net, med hensyntagen til ønskerne i de enkelte kommuner.

Screeningen udgør således et første skøn over investeringsbehovet hvis de udvalgte ruter skal forbedres. For hver rute er anlægsomkostningerne anslået. Overslagene er baseret på generelle erfaringspriser, idet detaljerede forhold for hver rute ikke er undersøgt.

I alt omfatter screeningen forslag til forbedringer i størrelsesordenen 200-250 mio. kr. Hertil kommer omkostninger til en generel opgradering af belægningen samt tilretning af riste osv. Endvidere kan det langs nogle ruter overvejes at ændre hele vejens tværprofil i forbindelse med forbedringer på cykelstierne. Sådanne omkostninger er ikke indregnet i screeningen.

I Københavns Kommune er der såkaldte grønne cykelruter, hvilket er cykelruter, der i stor udstrækning løber i grønne omgivelser væk fra veje. I nogle tilfælde er der sammenfald mellem cykelpendlerruterne, som er gennemgået her i rapporten, og strækninger, som er grønne cykelruter. De fleste af de 13 cykelpendler ruter forløber dog på cykelstier langs de større veje.

I det videre forløb kan det overvejes at screene helt nye ruter, der ikke forløber langs vejene, samt tværforbindelser. Endvidere kan ruter længere væk end 15 km fra Københavns centrum blive inddraget.

På grund af screeningens overordnede karakter bør de konkrete problemsteder analyseres nærmere med henblik på at præcisere problemer og forbedringstiltag.

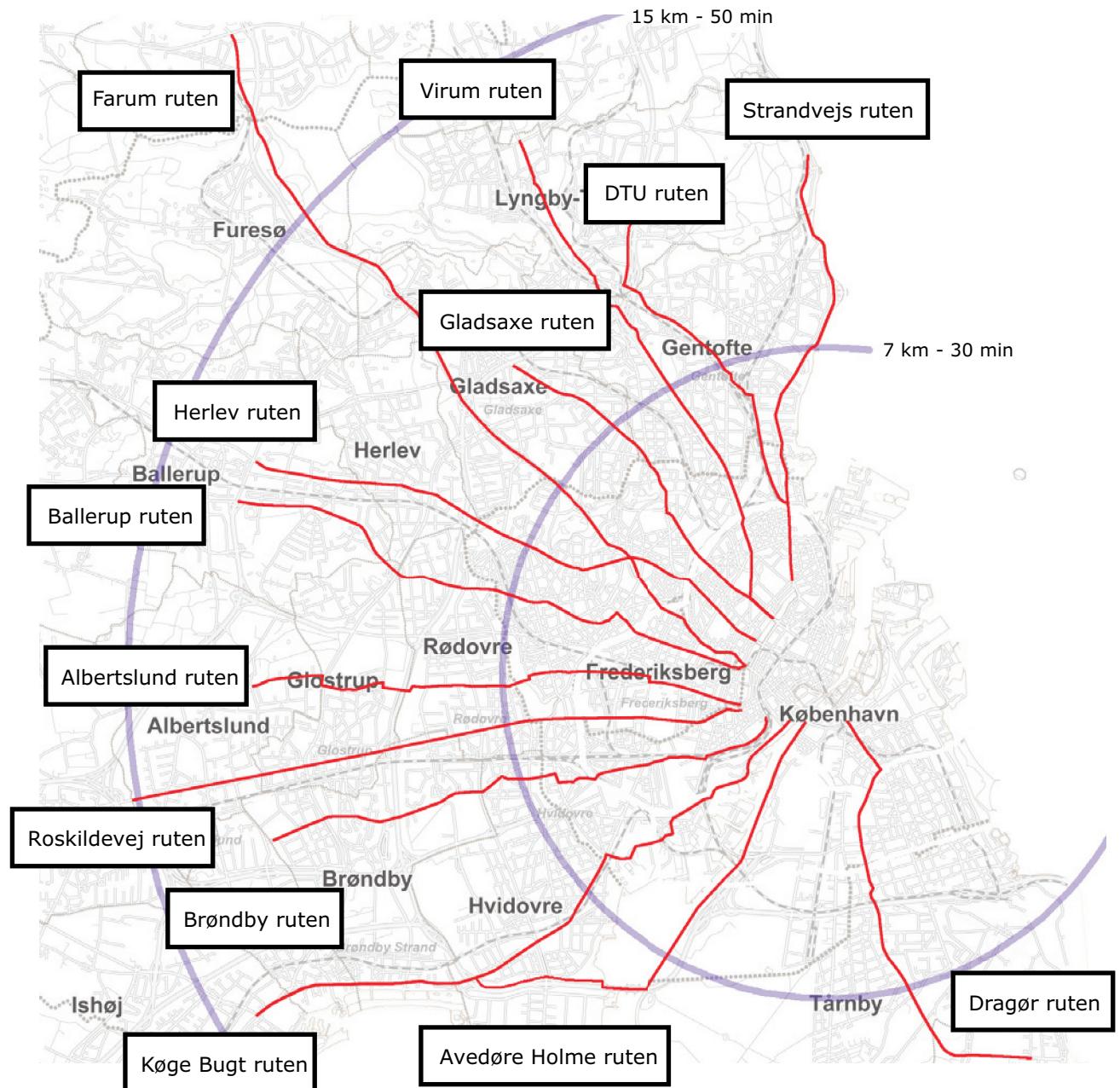
2. UDPEGNING AF RUTER

De cykelpendlerruter, som er undersøgt i denne rapport, er alle udpeget i forbindelse med screeningen. Som grundlag for udpegning af ruterne er der taget udgangspunkt i:

- Eksisterende stier og veje med cykelstier
- "Fingrene" i Fingerplan 2007
- Det tidligere Københavns Amts hovedstinet
- Grønne cykelruter
- Ruterne skal betjene alle størreoplande inden for 15 km

Alle cykelpendlerruter begynder omkring sø- og havnesnittet i København.

Antallet af ruter samt ruternes forløb er tilpasset i dialog med nabokommunerne og Dansk Cyklist Forbund.



3. KVALITETSMÅL

Cykelpendlerruterne til og fra København er af forskellig standard. Det skyldes både deres udformning og omgivelser. For at have nogle fælles retningslinjer for "den gode cykelpendlerrute" er der opstillet en række kvalitetsmål. Målene er blandt andet baseret på ønsker fra Dansk Cyklist Forbund.

Pendlere har andre behov end eksempelvis motionscyklister eller cyklister på rekreative ruter. Det er vurderet, at pendlernes højeste prioriteter er:

- Fremkommelighed: Hurtig rute med vejvisning forbeholdt cyklister med overhalingsmulighed og uden omvej.
- Komfort: Jævn, fast belægning, hyppig renholdelse og belysning
- Sikkerhed: Lav uheldsrisiko
- Tryghed: Få krydsninger i niveau med veje og ingen vigepligt i forhold til biltrafik

En række kvalitetsmål er opstillet med udgangspunkt i ovenstående prioriteter. Sammen danner kvalitetsmålene retningslinjerne for "den gode cykelpendlerrute". En god luftkvalitet er også et gode for cyklister, men de ruter, som er undersøgt, ligger især ved de større veje, hvorfor mulighederne for at forbedre luftkvaliteten kræver alternative placeringer af ruterne.

Fremkommelighed

Cykelpendlerruten foregår ad cykelsti. Bredden er mindst 2,8 m, hvor der færdes mange cyklister.

Signaler er udformet, så de tilgodeser cyklisternes fremkommelighed. Det vil sige, at der er etableret grøn bølge i tætliggende signaler, ligesom krydsets

udformning sikrer, at cyklisterne kommer gennem krydset i første omløb.

Ved større busstoppesteder samt steder med mange parkerede biler er der etableret udstigningsperron. Endvidere er der tydelig afmærkning af cykelstien.

Fodgængere og cyklister færdes ikke på samme areal.

Der er vejvisning på og til ruterne i form af skilte.

Komfort

Belægningen er jævn i form af beton eller asfalt. Ruterne bliver hyppigt vedligeholdt, og der forekommer ikke niveauspring i belægningen, fx ved afløbsriste, kantsten, brønddæksler mm.

Ved sideveje er cykelstien gennemført – der forekommer ikke chaussesten eller lignende.

Mindre veje kan krydses i niveau, såfremt der er foranstaltninger på vejen, som forbedrer cyklisternes krydsningsmulighed.

Renholdelse prioriteres højt, så der ikke forekommer småsten, glasskår, blade og så videre på stien. Snerydning prioriteres lige så højt som på trafikvejene.

Glatførebekæmpelse foretages ved hjælp af saltning eller saltlage – ikke grusning.

Sikkerhed

Der er ingen steder med høj ulykkesforekomst (sorte pletter), og antallet af cyklistulykker bliver løbende nedbragt.

Sving og forsætninger er udformet, så de ikke er problematiske ved høj fart.

Ved sideveje med vigepligt er overkørslen tydeligt hævet op over sidevejens niveau. Den er udført i en belægning, der afviger tydeligt fra overkørsels/ sidevejens belægning, og eventuelt ved en indsnævring af sidevejens tværprofil. Dog ændres belægningen på cykelstien ikke.

Tryghed

Krydsninger med større veje er niveaufrie eller eventuelt signalregulerede. Vejen med cykelruten har generelt ikke vigepligt.

I signaler er der tilbagetrukket stopstreg for bilister.

Der er god belysning.

Rutens forløb er overskueligt og er ikke begrænset af beplantning og nærliggende bygninger.

4. PRINCIPPER FOR FORBEDRINGER

Cykelpendlerruterne er undersøgt med udgangspunkt i de fire temaer for kvalitetsmål, som er beskrevet i afsnit 3. Registreringen på dette stade giver ikke mulighed for at fastlægge det nøjagtige behov i detaljen for forbedringer i hvert kryds og på strækningerne. Derfor er der anvendt nogle generelle gennemsnitsbetragtninger for tiltag til forbedringer. En efterfølgende vurdering vil kunne konkretisere og kvalificere hvert enkelt tiltag.

Tiltagene er inddelt i fem hovedkategorier:

Nye cykelstier, stiuvidelse eller asfaltering

Der er som udgangspunkt foreslået cykelstier på alle de dele af ruterne, hvor der i dag ikke er cykelsti. I nogle tilfælde er det tilstrækkeligt at udvide en eksisterende sti, så der bliver mulighed for at overhale andre cyklister samt adskille cyklister og andre trafikanter. Nogle steder er det muligt at asfaltere en grussti.

Niveaufri krydsninger

Ved krydsninger med større veje uden signalregulering, hvor cyklisterne har vigepligt, er der foreslået niveaufri krydsninger.

Signalforbedringer

Det er antaget, at der er behov for forbedret afmærkning i de fleste signaler. Det kan fx være tilbagetrukket stopstreg for biler, cykelfelt eller eventuelt "cyklistlommer" foran bilerne. Endvidere vil der i tætliggende kryds kunne etableres en grøn bølge for cyklisterne. Samtidig skal der være information om den korrekte hastighed for at opnå grønne bølger. Det kan fx være lysstandere langs stien.

I enkelte signaler er der behov for yderligere forbedringer.

Det kan være et separat cyklistsignal, en højresvingsshunt for cyklister, optagning af kantsten på tværs af cykelstien eller andre forbedringer, der kræver fysiske ombygninger.

Forbedring af vigepligtskryds

I vigepligtsregulerede kryds, hvor sidevejstrafikken har vigepligt, er der som udgangspunkt behov for forbedret afmærkning. Det kan fx være et cykelfelt, hjattænder eller skiltning.

I enkelte kryds er der desuden behov for yderligere forbedringer. Det gælder fx i kryds, hvor en overkørsel i chausséen skal erstattes med asfalt. Det kan også gælde kryds med niveauspring på cykelstien.

Andet

På de ruter, hvor der ikke er belysning, eller hvor belysningen fra en nærliggende vej ikke er tilstrækkelig, er der foreslået ny belysning. På strækninger med meget parkering er der foreslået

en skillerabat eller et fortovsareal. Det vil adskille udstigende parkanter fra cyklisterne og forhindre, at cyklister bliver ramt af åbnede bildøre. Ved alle større sideveje og -stier er der foreslået skiltning af cykelpendlerruterne.

I skønnet over investeringsbehovet er der anvendt en række erfaringstal for anlægsomkostningerne. Anlægsoverslagene, som er meget generelle og ikke rettet mod specifikke lokaliteter, er vist i tabellen.

De alternative ruteforløb, som nogle steder er foreslået, er endnu sværere at prissætte. Anlægsoverslagene for alternativerne er skønnet ud fra en generel enhedspris på 8 mio. pr. km.

SKØNNEDE ENHEDSPRISER

Tiltag	Enhedspris [1.000 kr]
Nye cykelstier, stiuvidelse eller asfaltering	
Nye stier (pr km)	7.000
Asfaltering af eksisterende sti (pr km)	500
Breddeudvidelse af asfalteret eksisterende sti med 1 m (pr km)	1.000
Niveaufri krydsning	
Tunnel eller bro	10.000
Signalforbedringer	
Forbedret afmærkning i signaler (fx tilbagetrukket stopstreg)	50
Fysisk forbedring af signal (fysiske ombygninger)	500
Forbedring af vigepligtskryds	
Forbedret afmærkning i øvrige vigepligtskryds (fx blå cykelfelt)	25
Fysisk forbedring af øvrige vigepligtskryds (fysiske ombygninger)	100
Andet	
Ny belysning (pr km)	1.000
Skillerabat på 1 m mellem parkering og cykelsti (pr km)	500
Vejvisning på ruten (pr km)	50

5. INVESTERINGSBEHOV

For de 13 screenede cykelpendlerruter er det samlede investeringsbehov skønnet til ca. 200-250 mio. kr. Hertil kommer øgede driftsomkostninger som følge af en generel opgradering af blandt andet belægning, afmærkning, renholdelse og vintervedligehold.

Hvis der i stedet bliver foreslået et højklasset cykelrutenet helt eller delvist væk fra de store veje – og med samme længde som de her gennemgåede ruter – er det samlede investeringsbehov skønnet til i størrelsesordenen ca. 1,3 mia. kr. Det er baseret på en meget generel enhedspris på 8 mio. kr. pr km.

Næste skridt

Idet denne screening er gennemført på et overordnet niveau, er der behov for en yderligere undersøgelse af ruterne for at præcisere de enkelte tiltag.

Endvidere kan der være behov for at undersøge flere cykelpendlerruter til og fra København.

Eksempelvis kan investeringsbehovet i forbindelse med de nævnte alternativer vurderes. En række tværforbindelser er også relevante, blandt andet de grønne cykelruter.

Cykelpendlere til og fra København har et større

opland end 15 km, som har været afgrænsningen i denne screening. Derfor er det relevant at undersøge ruterne længere væk end ca. 15 km fra sø- og havnesnittet i København.

Cykelpendlerrute	Længde [km]	Skønnede anlægsomkostninger [millioner kr.]	Skønnede anlægsomkostninger [millioner kr. pr. km]
Strandvejs ruten	10	24	2,4
DTU ruten	8	5	0,6
Virum ruten	17	23	1,4
Gladsaxe ruten	9	18	2,0
Farumruten	19	24	1,3
Herlev ruten	8	9	1,1
Ballerup ruten	13	9	0,7
Albertslund ruten	12	32	2,7
Roskildevej ruten	15	9	0,6
Brøndby ruten	15	15	1,0
Køge Bugt ruten	15	22	1,5
Avedøre Holme ruten	13	28	2,2
Dragør ruten	11	16	1,5
Overslag i alt	165	234	1,4

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget
Omprofilering af vejen er ikke inkluderet i overslaget

STRANDVEJS RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

TRIANGLEN: BUSUDSTIGNINGSPERRON OG OMBYGNING AF SIGNALER
Fremkommeligheden på Trianglen kan blive bedre, hvis der etableres udstigningsperron ved busstoppestederne. Desuden kan det øge trygheden at gøre signalerne mere overskuelige for cyklister.

ØSTERBROGADE: GRØN CYKELBØLGE

På Østerbrogade kan fremkommeligheden blive bedre ved at etablere en grøn bølge for cyklister.

ØSTERBROGADE: SKILLERABAT

Ved at anlægge fortovsareal eller skillerabat mellem de parkerede biler og cykelstien, vil der være mindre risiko for, at cyklister bliver ramt af åbne bildøre. Forbedringen kræver formentligt, at strækningens vejprofil lægges om.

STRANDVEJEN NORD FOR TUBORGVEJ: UDVIDET CYKELSTI

På strækningen nord for Tuborgvej, hvor der er butikker, vil en udvidelse af cykelstien gøre det nemmere for cyklisterne at komme frem.

SIGNALER

Det er nødvendigt at ombygge to signaler for at gøre det tryggere og nemmere for cyklisterne at færdes på ruten. Desuden er der behov for at forbedrede afmærkningen i enkelte signaler.

VIGEPLIGTSKRYDS

Trygheden kan blive forbedret ved at omlægge 10 vigepligtskryds. For at gøre opmærksom på cykeltrafikken, er der desuden behov for at ændre afmærkningen.

ULYKKESTÆTHED

På Østerbrogade er ulykkestætheden større end 3 ulykker pr. km. En ombygning af dele af strækningen kan øge trafikikkerheden for de cyklende.

ALTERNATIV TIL RUTEN

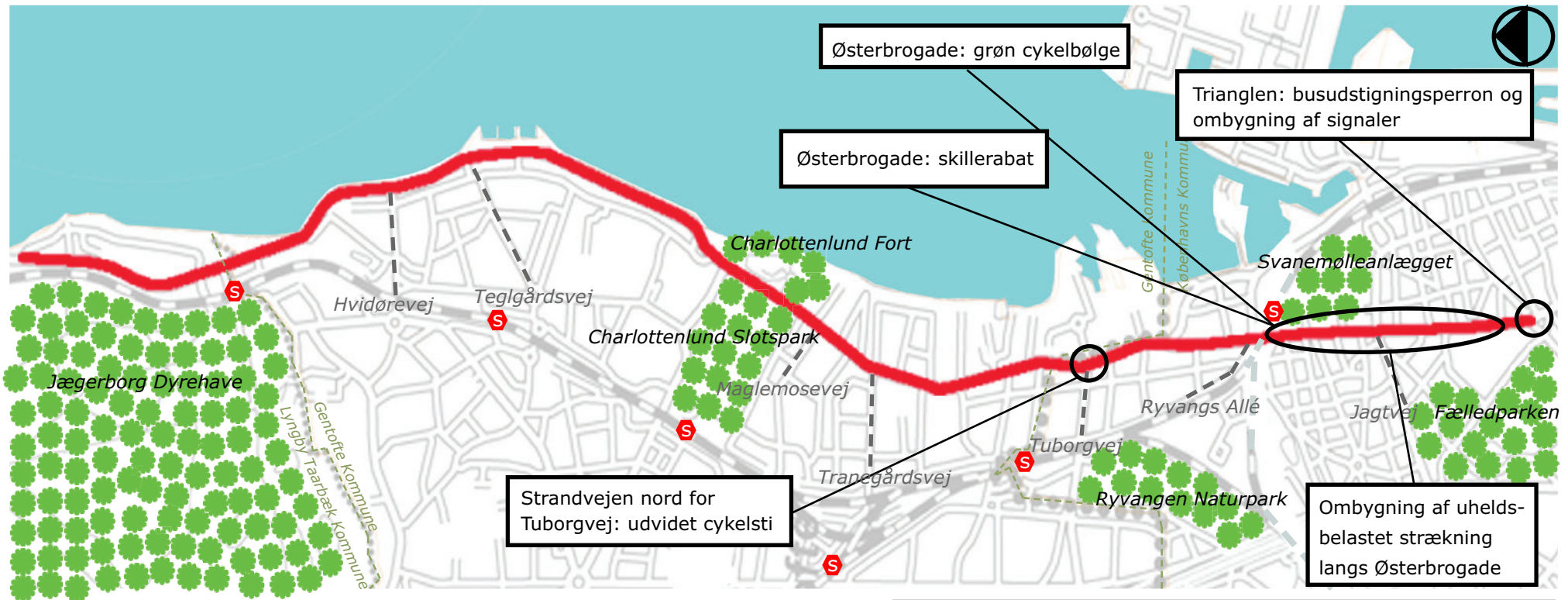
Den sydlige del af Strandvejen løber parallelt med en del af DTU ruten. DTU ruten kan være et alternativ for pendlere, dertil undgå den inderste del af Strandvejen.

I relation til de grønne cykelruter kan strækningen fra Svanemøllen Station og helt ind til Østerport Station erstattes af den planlagte grønne rute "Svanemølleruten". Dette vil dog være en mindre omvej. Se eventuelt kortet i bilaget.



STRANDVEJS RUTEN

STRANDVEJEN - ØSTERBROGADE



FAKTA

Længde	10 km
Antal signaler	20
Antal signaler pr. km	2
Antal sideveje	80
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Østerbrogade	13.200
Antal cyklister på Strandvejen	7.200

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Ny cykelsti, stiumvidelse eller asfaltering	18 mio. kr.
Signalforbedringer	1 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	3 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.
Andet	1 mio. kr.

TOTAL: 24 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget
Omprofilering af vejen er ikke inkluderet i overslaget

DTU RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

RYVANGS ALLE VED HELLERUP STATION: TYDELI GGØRELSE AF CYKLISTER

På strækningen forbi Hellerup Station kan forholdene for både cyklende og fodgængere gøres bedre ved at tydeliggøre cyklisterne i forhold til fodgængere, der krydser cykelstien.

KRYDSET JÆGERSBORGVEJ-MOTORRING 3: CYKELPRIORITERING

Bliver der indført cykelprioritering i signalet ved rutens udmundning ved Motorring 3, kommer cyklerne nemmere frem.

LUNDTOTEGÅRDSVEJ-LYNGBYGÅRDSVEJ: UDRETNING AF SKARPT SVING

Ved rutens udmundning ved Lundtoftegårdsvej kan fremkommeligheden blive forbedret ved at rette det skarpe sving ud. Derved kan cyklister, der kører mod nord, opretholde deres hastighed og køre uden om signalet på Lundtoftegårdsvej ved Lyngbygårdsvej.



SIGNALER

Der er behov for at ombygge to signaler for at forbedre fremkommeligheden og trygheden. Desuden er der i nogle signaler behov for forbedret afmærkning.

VIGEPLIGTSKRYDS

For at skabe tryggere forhold for cyklisterne, er der behov for at ombygge fem vigepligtskryds. For at gøre bilisterne opmærksomme på de cyklende, er det desuden nødvendigt at forbedre afmærkningen i en række vigepligtskryds, bl.a. ved motorvejene.

ULYKKESTÆTHED

Der er ikke konstateret strækninger, hvor ulykkestætheden er større end 3 ulykker pr. km.

ALTERNATIV TIL RUTEN

Den sydligste del af DTU-ruten løber parallelt med Strandvejs-ruten. Strandvejs-ruten kan derfor være et alternativ.

I relation til de grønne cykelruter kan strækningen fra Svanemøllen Station og helt ind til Østerport



Station erstattes af den planlagte grønne rute "Svanemølleruten". Dette vil dog være en mindre omvej. Se eventuelt kortet i bilaget.



DTU RUTEN

STI TIL DTU - SMAKKEGÅRDSVEJ - HØEGHSMINDEVEJ - TRANEGÅRDSVEJ - GERSONSVEJ - RYVANGS ALLÉ



FAKTA

Længde	8 km
Antal signaler	14
Antal signaler pr. km	1,7
Antal sideveje	50
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Ryvangs Allé	2.400

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Signalforbedringer	2 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	2 mio. kr.
Afmærkning af ruten	1 mio. kr.

TOTAL: 5 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

VIRUM RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

NØRRE ALLÉ OG LYNGBYVEJS INDERSTE DEL: GRØN CYKELBØLGE
På Nørre Allé og den inderste del af Lyngbyvej kan fremkommeligheden blive bedre ved at etablere en grøn bølge for cyklister.

LYNGBYVEJ VED FØTEX: SEPARAT CYKELSTI LANGS LYNGBYVEJ
Mellem Jagtvej og Haraldsgade kan fremkommeligheden og trygheden blive forbedret ved at etablere en separat cykelsti langs Lyngbyvej.

LYNGBYVEJ UDVALGTE KRYDS: CYKELPRIORITERING
Der kan med fordel indføres cykelprioritering i signalerne ved Haraldsgade og Tuborgvej, samt ved krydsningen af Motorring 3.

LYNGBYVEJ VED IKEA: NY BELYSNING
På Lyngbyvej kan komforten flere steder blive forbedret ved at optage en tværgående kantsten. På strækningen forbi IKEA er der desuden behov for øget belysning.

LYNGBY HOVEDGADE: CYKELBANE MED CYKLISTVENLIG BELÆGNING
Komforten på Lyngby Hovedgade kan blive bedre,

hvis der i stedet for brosten etableres en cykelbane med en jævn cyklistvenlig belægning. Også forbud mod parkering langs vejen kan forbedre cyklisternes forhold. Da arealet, der er til rådighed for cyklisterne, er meget begrænset, kan en separat cykelsti forbedre fremkommeligheden og trygheden.

KONGEVEJEN-VIRUMVEJ: NIVEAUFRI KRYDSNING
Cykelpendlere, der kører mod syd, skal krydse Virumvej, hvor der ikke er foranstaltninger for cyklisterne. Her vil en niveaufri krydsning både give god fremkommelighed, sikkerhed og tryghed.

SIGNALER
Der er behov for at ombygge 5 signaler for at forbedre fremkommeligheden og trygheden. Desuden er der i nogle signaler behov for forbedret afmærkning

VIGEPLIGTSKRYDS
Trygheden og komforten kan blive forbedret ved at ombygge 20 vigepligtskryds. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

Der er ikke konstateret strækninger, hvor ulykkestætheden er større end 3 ulykker pr. km.

ALTERNATIV VIL RUTEN

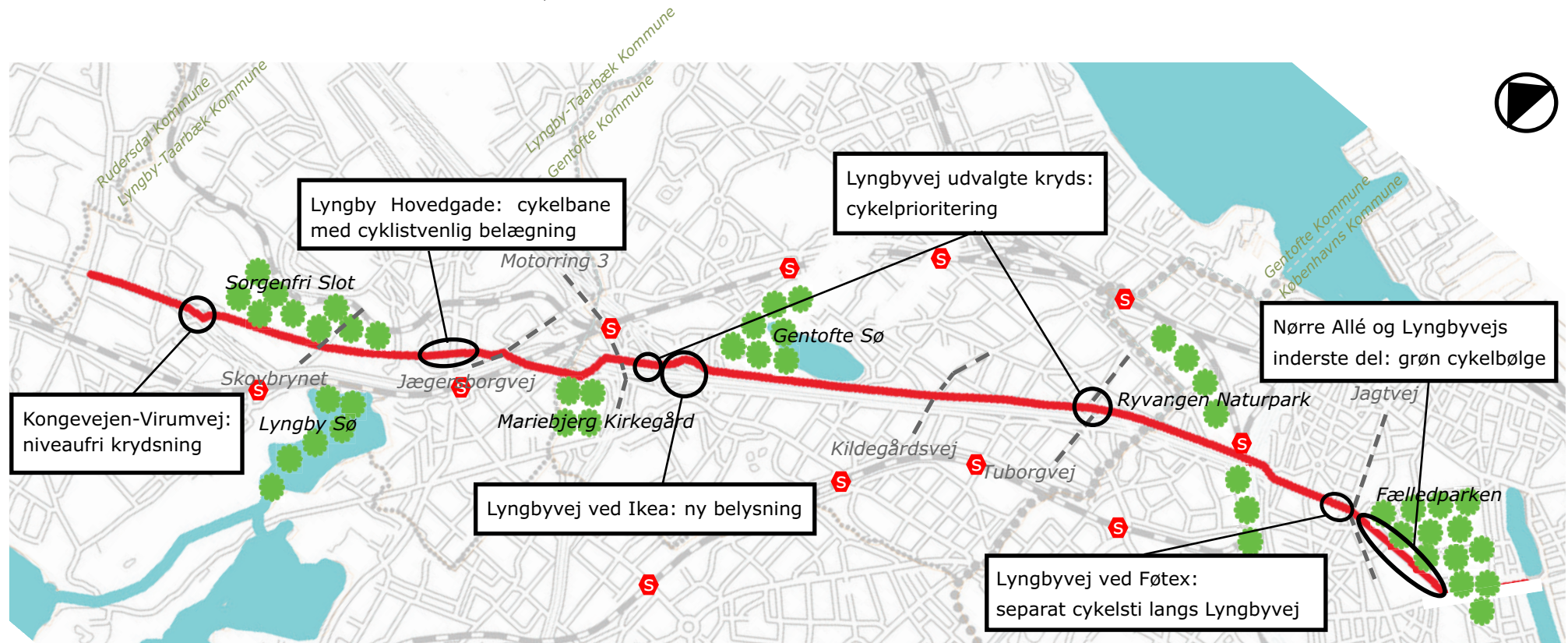
For at undgå den ringe komfort på Lyngby Hovedgade kan Virum ruten i stedet føres via Jernbanegade og Jernbaneplassen. På Jernbaneplassen er der imidlertid ingen cykelsti. Endvidere er der på Jernbaneplassen mange krydsende fodgængere. Omkostningerne er skønnet til ca. 5-10 mio.

Et andet alternativ er at lade ruten løbe parallelt med jernbanen på strækningen fra Lyngby Hovedgade syd for Jægersborgvej og frem til Virum Station. Der er i dag stier langs en stor del af strækningen, men stierne bør udvides og belyses. En del af strækningen løber ad lokale veje, hvor fremkommeligheden og trygheden kan blive forbedret ved at etablere separate cyklistarealer. Nord for Baune Allé er det nødvendigt at etablere en ny sti. Det vil give bedre fremkommelighed og komfort. Samtidig vil de cyklende undgå den tætte biltrafik på Kongevejen, hvor der er problemer med støj og luftkvalitet.



VIRUM RUTEN

KONGEVEJEN - LYNGBY HOVEDGADE - LYNGBYVEJ - NØRRE ALLÉ



FAKTA

Længde	13 km
Antal signaler	25
Antal signaler pr. km	1,5
Antal sideveje	110
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Nørre Allé	8.400
Antal cyklister på Lyngbyvej	6.000

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Ny cykelsti, stiudvidelse eller asfaltering	5 mio. kr.
Niveaufri krydsning	10 mio. kr.
Signalforbedringer	3 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	4 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.

TOTAL: 23 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

GLADSAXE RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

TAGENSVEJ: GRØN CYKELBØLGE

Langs Tagensvej kan cyklisterne forhold forbedres ved at etablere grøn bølge.

SØBORG HOVEDGADE: SKILLERABAT

På Søborg Hovedgades mest befærdede butiksstrøg er der mange parkerede biler og krydsende fodgængere. Det nedsætter cyklisterne fremkommelighed, sikkerhed og tryghed. En skillerabat eller et fortovsareal mellem cykelsti og parkeringsareal vil nedsætte risikoen for, at cyklister kolliderer med åbnede bildøre. Ændringen kræver formentlig, at vejen omprofileres.

SØBORG HOVEDGADE-BUDDINGEVEJ: NIVEAUFRI KRYDSNING

Rundkørslen ved Buddingevej i Gladsaxe omfatter flere signaler, hvilket forringer cyklisterne fremkommelighed og måske også deres tryghed. Forholdene kan forbedres ved at etablere niveaufri krydsning.

SIGNALER

Tre signaler kræver ombygning af hensyn til cyklisterne fremkommelighed og tryghed. Desuden er der behov for at forbedre afmærkningen i nogle af signalerne på ruten.

VIGEPLIGTSKRYDS

Trygheden kan blive forbedret ved at ombygge 20 vigepligtskryds, fx i forbindelse med adgange til dagligvarebutikker og tankstationer. Herudover er der i en række af vigepligtskrydsene behov for forbedret afmærkning, som gør opmærksom på cykeltrafikken.

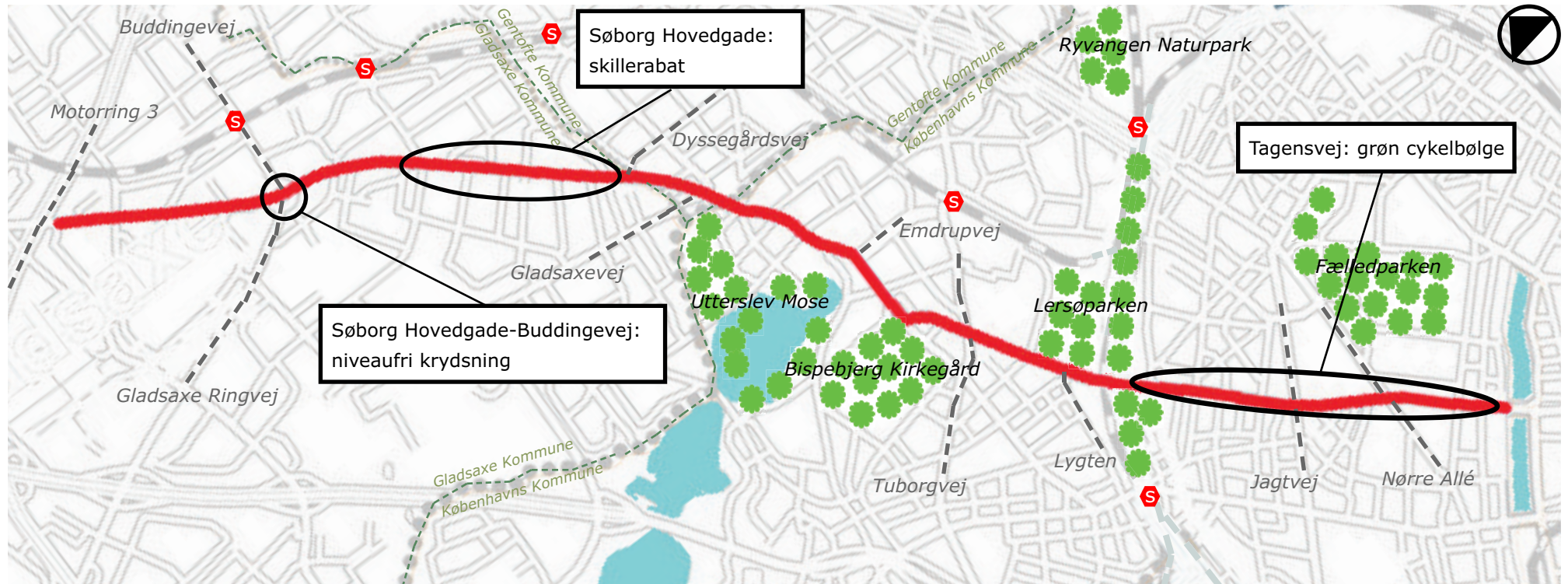
ULYKKESTÆTHED

Der er ikke konstateret strækninger, hvor ulykkestætheden er større end 3 ulykker pr. km.



GLADSAXE RUTEN

BUDDINGE HOVEDGADE - SØBORG HOVEDGADE - FREDERIKSBORGVEJ - TAGENSVEJ



FAKTA

Længde	9 km
Antal signaler	23
Antal signaler pr. km	2,5
Antal sideveje	120
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Tagensvej	7.000
Antal cyklister på Frederiksborgvej	6.000

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Niveaufri krydsning	10 mio. kr.
Signalforbedringer	2 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	4 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.
Andet	1 mio. kr.

TOTAL: 18 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

FARUM RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

ÅBOULEVARDEN FRA KAPELVEJ TIL BROHUSGADE: CYKELSTI

En cykelsti mellem Kapelvej og Brohusgade vil give bedre fremkommelighed.

BØRUPS ALLE MOD ÅGADE: GRØN CYKELBØLGE

På strækningen syd for Frederikssundsvej ligger signalerne relativt tæt. Fremkommeligheden kan derfor gøres bedre ved at etablere en grøn cykelbølge på strækningen.

KRYDSET HARESKOVVEJ-FREDERIKSSUNDSVEJ: SIKRING AF CYKLISTAREALET

Sikkerheden og trygheden bliver bedre ved at sikre cyklistarealet hele vejen gennem krydset med Frederikssundsvej.

KRYDSENE HILLERØDMOTORVEJEN-HØJE GLADSAXEVEJ: TYDELIGERE VIGEPLIGT

Fremkommeligheden og trygheden kan blive bedre ved at tydeliggøre vigepligten mellem cykelpendlerruten og de tilstødende stier ved Høje Gladsaxevej. Vigepligten kan fx markeres med



stibump og med en forsætning af de tilstødende stier.

KRYDSET HILLERØDMOTORVEJEN-KLAUSDALSBOVEJ: NIVEAUFRI KRYDSNING

Ved Klausdalsbrovej vil etablering af en niveaufri krydsning vest for motorvejen forbedre fremkommeligheden, sikkerheden og trygheden. I dag krydser cykelpendlerruten Klausdalsbrovej i niveau via en midterhelle.

FREDERIKSBORGVEJ FRA HELMSVEJ TIL FARUM HOVEDGADE: FORBEDRET BELYSNING

På strækningen nord for Helmsvej, hvor ruten er drejet væk fra motorvejen, er der behov for mere belysning. Det vil både forbedre komforten og trygheden.

SIGNALER

Tre signaler kræver ombygning for at gøre fremkommeligheden bedre og øge trygheden. Desuden er der behov for at forbedre afmærkningen i nogle af signalerne.



VIGEPLIGTSKRYDS

Trygheden kan blive forbedret ved at ombygge 10 vigepligtskryds. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

På Åboulevarden og Ågade er ulykkestætheden større end 3 ulykker pr. km. En ombygning af dele af strækningerne kan øge trafiksikkerheden for de cyklende.

ALTERNATIV TIL RUTEN

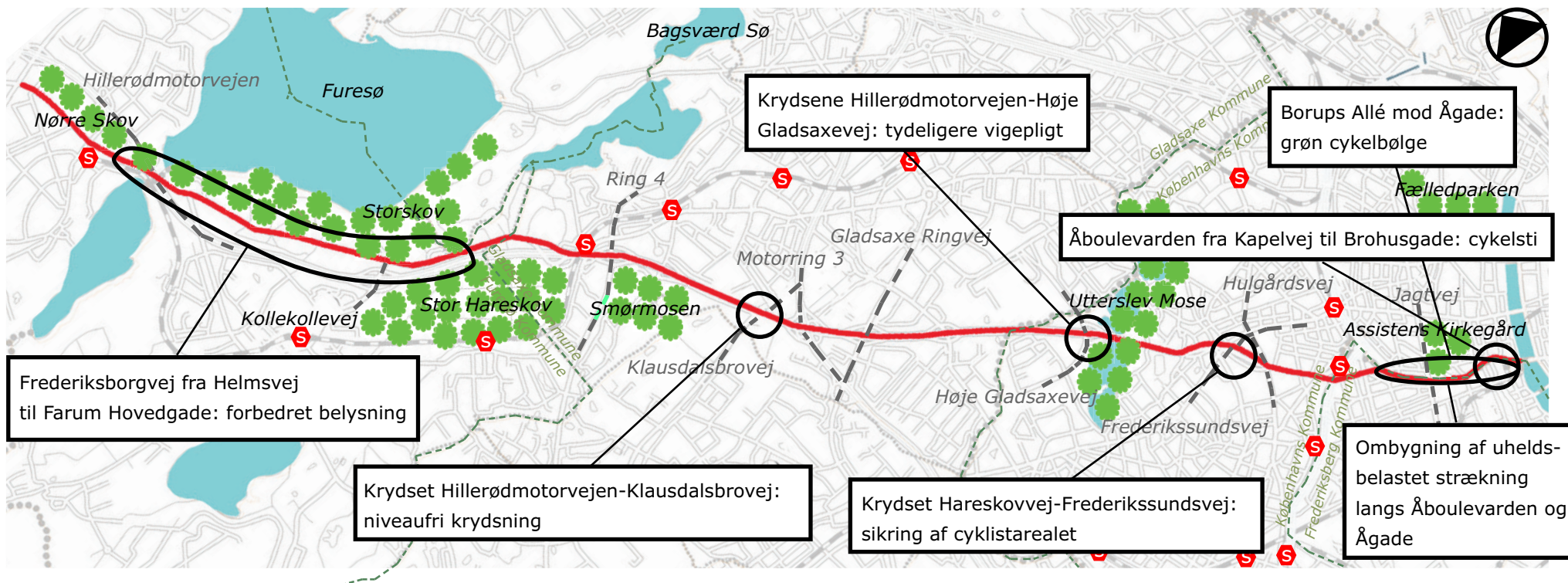
Nørrebrogade udgør et alternativ på den inderste del af ruten.

I relation til de grønne cykelruter kan den planlagte grønne rute Hareskovruten være et alternativ til strækningen mellem søerne og Utterslev Mose.



FARUM RUTEN

FREDERIKSBORGVEJ - LANGS HILLERØDMOTORVEJEN - HARESKOVVEJ - BORUPS ALLÉ - ÅGADE - ÅBOULEVARDEN



FAKTA	
Længde	19 km
Antal signaler	24
Antal signaler pr. km	1,2
Antal sideveje	110
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Åboulevard	9.600
Antal cyklister på Hareskovvej	3.600

FORSLAG TIL ÆNDRINGER	
Ny cykelsti, stuevidelse eller asfaltering	1 mio. kr.
Niveaufri krydsning	10 mio. kr.
Signalforbedringer	2 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	3 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.
Andet	7 mio. kr.
TOTAL: 24 millioner kr.	
Oprettning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget	

HERLEV RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

FREDERIKSSUNDSVEJS INDERSTE DEL SAMT HERLEV HOVEDGADE:
GRØN CYKELBØLGE

Man kan opnå bedre fremkommelighed ved at etablere en grøn bølge på den inderste del af Frederikssundsvej (mellem Lygten og Brønshøj Torv) samt på Herlev Hovedgade vest for Ring 3.

FREDERIKSSUNDSVEJ VED BRØNSHØJ TORV: SKILLERABAT

Fremkommeligheden omkring Brønshøj Torv kan gøres bedre med en skillerabat eller et fortov mellem cykelsti og parkeringsareal. Det sikrer, at åbne bildøre ikke rammer cyklisterne og kræver formentlig en omprofilering af vejen.

SIGNALER

Der er behov for ombygning af to signaler for at forbedre fremkommeligheden og trygheden. Desuden er der behov for at forbedrede afmærkningen i nogle signaler.

VIGEPLIGTSKRYDYS

Trygheden kan blive bedre ved at ombygge 20



vigepligtskryds, blandt andet fjernelse af tværgående kantsten. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

På Nørrebrogade og Frederikssundsvej er ulykkestætheden større end 3 ulykker pr. km. I 2008 er iværksat et trafikforsøg på Nørrebrogade, hvor biltrafikken forventes mindsket. Det kan nedbringe antallet af uheld.

ALTERNATIV TIL RUTEN

Langs med jernbanen er der i dag nogle stier, som kan indgå i en fremtidig cykelpendlerrute. Det kræver dog, at de eksisterende stier forbedres – blandt andet må der nogle steder etableres separat areal for cyklister. Med udgangspunkt i en generel enhedspris på 8 mio. pr. km - og uden at medregne eventuelle niveaufrie krydsninger - skønnes anlægskostningerne at være ca. 30-40 mio. kr.

Den grønne rute Hareskovruten kan være et alternativ til strækningen mellem søerne og Nørrebro



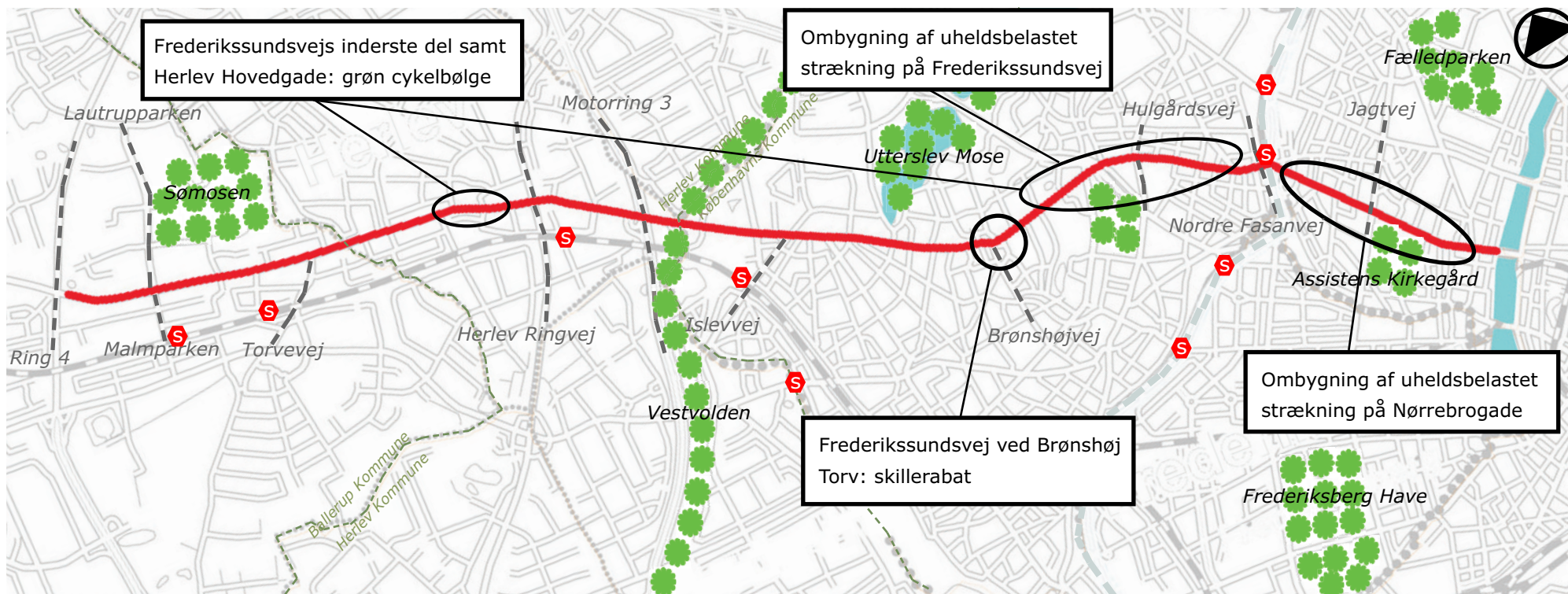
Station, når ruten bliver etableret.

Er udgangspunkt eller målet ved Forum i stedet for Nørrebrogade kan den planlagte grønne rute "Frederiksberg ruten" mellem søerne og sydspidsen af Utterslev Mose blive et alternativ til den inderste del af ruten.



HERLEV RUTEN

BALLERUP BYVEJ - SKOVLUNDE BYVEJ - HERLEV HOVEDGADE - FREDERIKSSUNDSVEJ - NØRREBROGADE



FAKTA

Længde	13 km
Antal signaler	44
Antal signaler pr. km	3,4
Antal sideveje	150
Antal ulykker pr. km pr. år	≥ 3
Antal cyklister på Frederikssundsvej	9.600

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Signalforbedringer	3 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	5 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.

TOTAL: 9 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget
Omprofilering af vejen er ikke inkluderet i overslaget

BALLERUP RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

STRÆKNINGEN GODTHÅBSVEJ-ROLIGHEDSVEJ-ROSENØRNS ALLE:
GRØN CYKELBØLGE

Mellem Godthåbsvej og søerne kan fremkommeligheden blive forbedret ved at etablere grøn bølge for cyklister.

BALLERUP BOULEVARD VEST FOR MALMPARKEN: SEPARAT CYKELSTI
Fremkommeligheden kan blive bedre ved at etablere en separat cykelsti langs Ballerup Boulevard vest for Malmparken. Her er der en lomme i vejens nordside, hvor cyklister i dag skal færdes blandt bilerne.

SIGNALER

Selv om sikkerheden på ruten generelt er god, er der dog en række kombinerede højresvings- og cykelbaner, som kan gøre cyklisterne utrygge. Det vil mindske utrygheden at markere cyklistsymboler i de kombinerede højresvings- og cykelbaner. Der er desuden behov for at forbedre afmærkningen i flere signaler.

VIGEPLIGTSKRYDS

Trygheden kan blive forbedret ved at ombygge 25 vigepligtskryds. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

På Rolighedsvej er ulykkestætheden større end 3 ulykker pr. km. En ombygning af dele af strækningen kan øge trafikikkerheden for de cyklende.

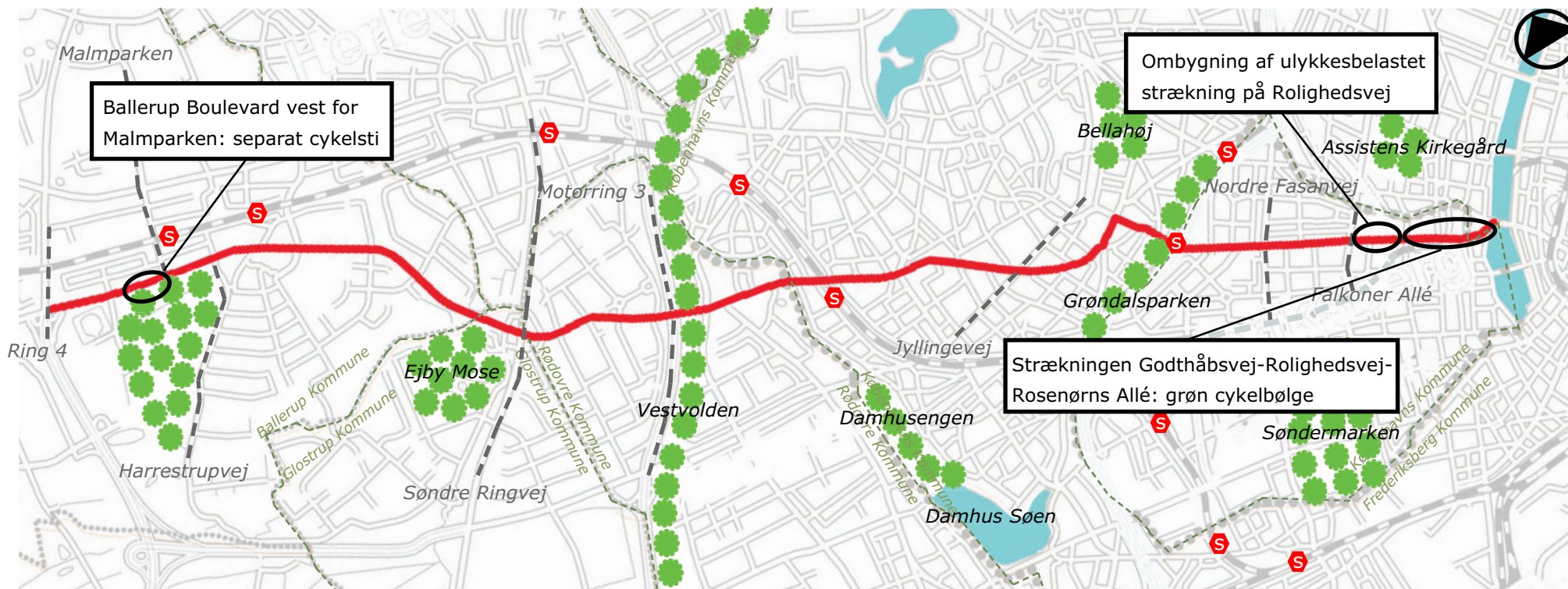
ALTERNATIV TIL RUTEN

Vest for Ring 3 er der mulighed for at cykle ad en sti langs Harrestrup Å. Ruten er mindre direkte, men til gengæld vil cyklisterne ikke blive generet af biltrafik.



BALLERUP RUTEN

BALLERUP BOULEVARD - SLOTSSHERRENSVEJ - SALLINGVEJ - GODTHÅBSVEJ - ROLIGHEDSVEJ - ROSENØRNS ALLÉ



FAKTA

Længde	13 km
Antal signaler	28
Antal signaler pr. km	2,1
Antal sideveje	200
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Godthåbsvej	9.600

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Ny cykelsti, stuevidelse eller asfaltering	1 mio. kr.
Signalforbedringer	1 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	6 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.

TOTAL: 9 millioner kr.

Oprettning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

ALBERTSLUND RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

GAMMEL KONGEVEJ: MERE PLADS TIL CYKLISTER

På Gammel Kongevej, hvor der er mange butikker og en del parkerede biler, kan fremkommeligheden og trygheden forbedres. Der kan fx etableres en skillerabat mellem parkering og cykelsti, eller cykelstien kan udvides. Det kræver formentlig en ændring af vejens profil.

GAMMEL KONGEVEJ ØST FOR VÆRNEDAMSVEJ: BREDERE CYKELSTI
Udvides cykelstien øst for Værnedamsvej, vil det forbedre fremkommeligheden markant.

GAMMEL KONGEVEJ MELLEML VODROFFSVEJ OG FALKONER ALLE:
GRØN BØLGE
På Frederiksberg vil en grøn bølge for cyklister give bedre fremkommelighed.

HYLTEBJERG ALLE-DAMHUSDÆMNINGEN-ELVERGÅRDSVEJ:
SEPARAT CYKELSTI OG UDRETNING AF KNÆK
Der er behov for at forbedre fremkommelighed og tryghed ved at etablere separat cykelsti langs Hyltebjerg Alle, Damhusdæmningen og



Elvergårdsvej og udrette de to skarpe knæk mellem Hyltebjerg Alle og Damhusdæmningen.

BYSTIEN: ADSKILLELSE MELLEML CYKLISTER OG FODGÆNGERE
På Bystien er der i perioder en del fodgængere. Øst for Fuglestien er der ingen adskillelse mellem fodgængere og cyklister. Her vil det forbedre fremkommeligheden at adskille cyklister og fodgængere. En fysisk adskillelse – fx i form af kantsten og niveauspring – vil være mest effektiv.

SYDSIDEN AF FABRIKSPARKEN: CYKELSTI
På Fabriksparken kan fremkommeligheden forbedres ved at etablere cykelsti langs vejens sydside.

SIGNALER
Der er behov for forbedret afmærkning i visse signaler.

VIGEPLIGTSKRYDS
Trygheden kan forbedres ved at ombygge 20 vigepligtskryds. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.



ULYKKESTÆTHED

På Nordre Fasanvej, Smallegade og Gammel Kongevej er ulykkestætheden større end 3 ulykker pr. km. Trafiksikkerheden kan øges ved at ombygge dele af strækningen.

ALTERNATIVER TIL RUTEN

I Grøndalsparken kan pendlerruten forkortes ved at etablere en dobbeltrettet cykelsti gennem parken direkte mod Linde Allé. Det vil samtidig forbedre fremkommeligheden, idet et signal undgås. Det vil være nødvendigt at etablere gode krydsningsmuligheder på både Finsensvej og Grøndals Parkvej ved Linde Allé for at gøre krydsningen sikker. Stien gennem parken skønnes at koste ca. 1 mio. kr.

I relation til de grønne cykelruter er strækningen mellem Damhussøen og Grøndalsparken sammenfaldende med Grøndalsruten.



ALBERTSLUND RUTEN

FABRIKSPARKEN - BYSTIEN - RØDOVRE PARKVEJ - ELVERGÅRDSVEJ - DAMHUSDÆMNINGEN - HYLTEBJERG ALLÉ - FINSSENSVEJ - NORDRE FASANVEJ - SMALLEGADE - GL. KONGEVEJ



FAKTA

Længde	12 km
Antal signaler	22
Antal signaler pr. km	1,8
Antal sideveje	180
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Gl. Kongevej	12.000
Antal cyklister på Finsensvej	6.000

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

Ny cykelsti, stuevidelse eller asfaltering	24 mio. kr.
Signalforbedringer	1 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	5 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.
Andet	1 mio. kr.

TOTAL: 32 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

ROSKILDEVEJ RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

VESTERBROGADE: SKILLERABAT

Langs Vesterbrogade er der mange butikker og derfor også en del parkerede biler og mange krydsende fodgængere. Det nedsætter cyklisternes fremkommelighed, sikkerhed og tryghed. De cyklendes risiko for at kolliderede med en åbnet bildør kan mindskes ved at etablere en skillerabat mellem cykelsti og de parkerede biler. Det kræver formentlig, at vejen omprofileres.

STRÆKNINGERNE VESTERBROGADE OG HOVEDVEJEN: GRØN CYKELBØLGE

På Vesterbrogade og Hovedvejen (gennem Glostrup) kan fremkommeligheden forbedres med grøn bølge for cyklister.

ROSKILDEVEJ VEST FOR PILE ALLÉ: CYKELSTI

Fremkommeligheden og trygheden på ruten kan forbedres med en cykelsti vest for Pile Allé på en strækning på ca. 200 m forbi Zoologisk Have. På en del af denne strækning er der i dag en smal cykelbane.



SIGNALER

Der er behov for at ombygge tre signaler for at forbedre fremkommeligheden og trygheden. Desuden må afmærkningen i nogle signaler forbedres.

VIGEPLIGTSKRYDS

Trygheden kan øges ved at ombygge fem vigepligtskryds. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

På Vesterbrogade er ulykkestætheden større end 3. Trafiksikkerheden kan øges ved at ombygge dele af strækningen.

ALTERNATIV TIL RUTEN

Langs jernbanen er der flere steder stier, som kan indgå i en fremtidig cykelpendlerrute. Der mangler imidlertid stifterbindelser flere steder. Desuden løber nogle af stierne ad mindre lokalveje, hvor cyklisterne ikke har deres eget areal. Ved at opgradere de eksisterende stier og etablere



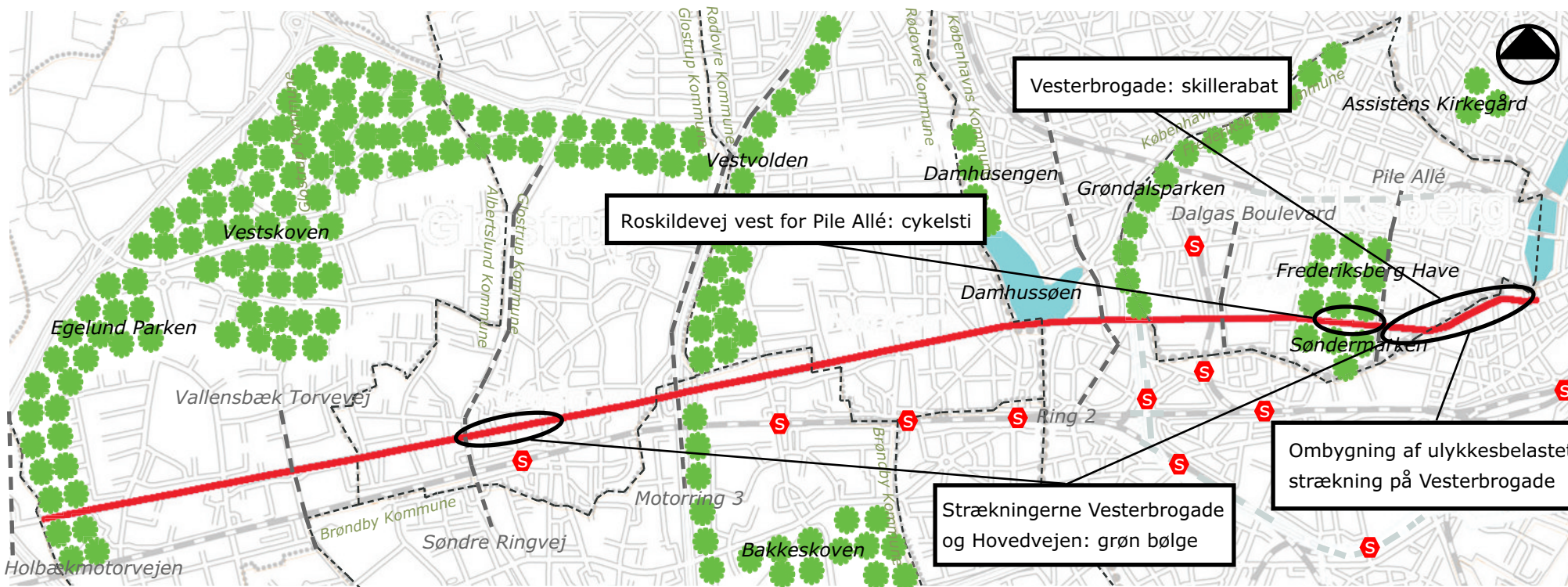
nye stifterbindelser kan pendlerne opnå en god cykelpendlerrute med færre signaler, mindre støj og luftforurening samt lavere risiko for uheld. Med udgangspunkt i en generel enhedspris på 8 mio. kr. pr. km skønnes anlægsomkostningerne at være ca. 100-150 mio. kr. I dette skøn er behovet for niveaufrie krydsninger ikke vurderet.

I relation til de grønne cykelruter kan den planlagte Carlsberg rute langs jernbanen være et alternativ til den inderste del af Roskildevej.



ROSKILDEVEJ RUTEN

ROSKILDEVEJ - HOVEDVEJEN - ROSKILDEVEJ - VESTERBROGADE



FAKTA	
Længde	15 km
Antal signaler	36
Antal signaler pr. km	2,4
Antal sideveje	50
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Vesterbrogade	4.800
Antal cyklister på Roskildevej	3.600

FORSLAG TIL ÆNDRINGER	
Ny cykelsti, studvidelse eller asfaltering	3 mio. kr.
Signalforbedringer	3 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	1 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.
Andet	1 mio. kr.
TOTAL: 9 millioner kr.	
Oprettning af belægning, tilrettning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget Omprofilering af vejen er ikke inkluderet i overslaget	

BRØNDBY RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

VIGERSLEV ALLÉ: GRØN CYKELBØLGE

På Vigerslev Allé kan fremkommeligheden gøres bedre ved at etablere grøn bølge for cyklister.

LANDLYSTVEJ: CYKELSTI

Fremkommeligheden og trygheden kan blive forbedret ved at etablere cykelsti på Landlystvej.

PARK ALLÉ: UDVIDELSE AF STI

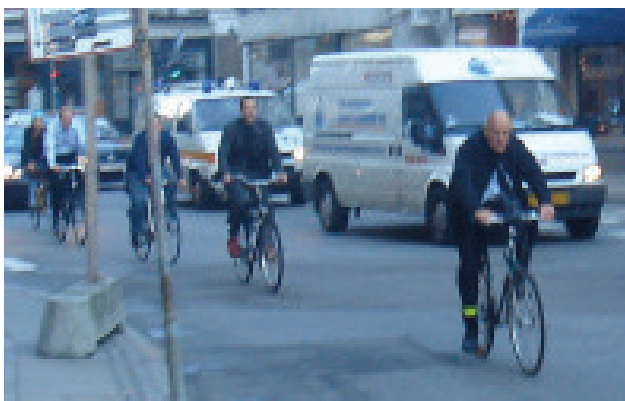
Mellem Avedøre Havnevej og Brøndbyøstervej kan fremkommeligheden blive bedre ved at udvide den eksisterende fællessti. Dermed kan cyklisterne få deres eget areal.

PARK ALLÉ: GRØN CYKELBØLGE

På en del af Park Allé kan fremkommeligheden øges ved at etablere grøn bølge for cyklister.

SIGNALER

Der er behov for at ombygge fem signaler for at øge fremkommeligheden og trygheden. Desuden er der i nogle signaler brug for forbedret afmærkning.



VIGEPLIGTSKRYD

Trygheden kan forbedres ved at ombygge 10 vigepligtskryds, blandt andet ved dagligvarebutikker og tankstationer. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

På Femagervej er ulykkestætheden større end 3. Trafiksikkerheden kan øges ved at ombygge dele af strækningen.

ALTERNATIV TIL RUTEN

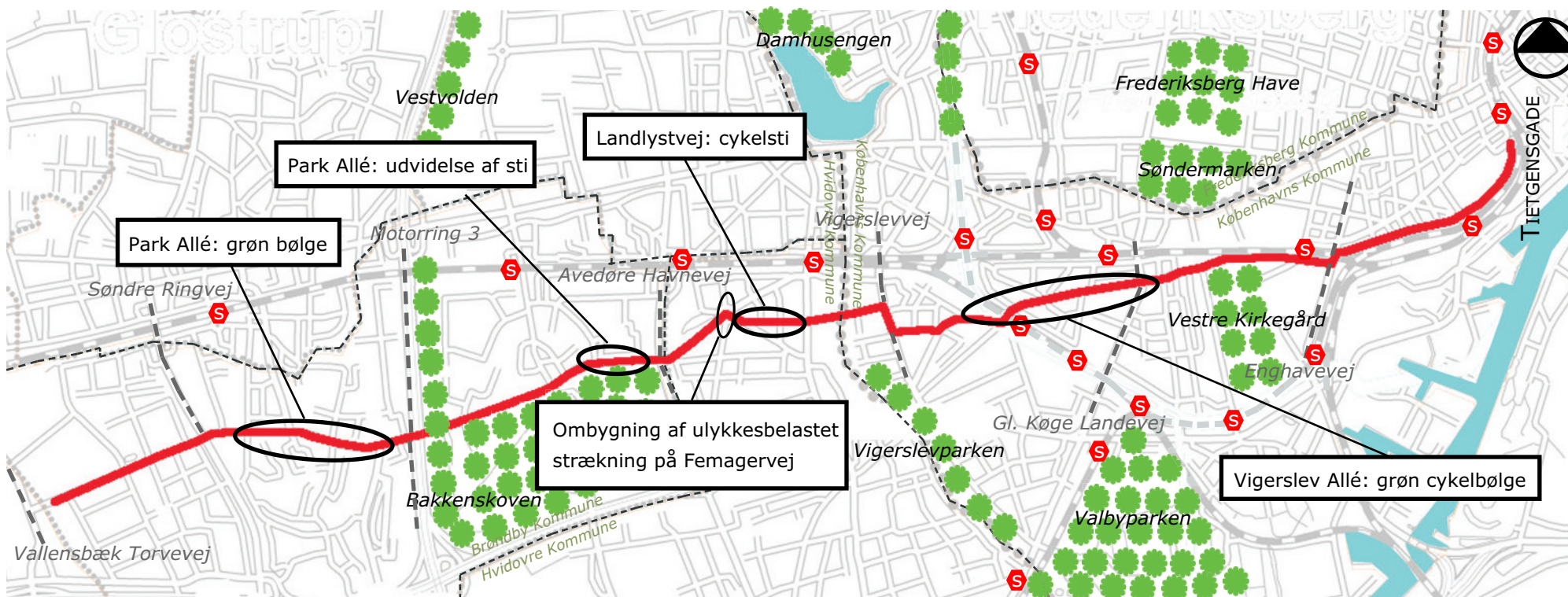
Langs jernbanen nord for ruten er der flere stier, som kan indgå i en fremtidig cykelpendlerrute (se Roskildevej ruten).

På strækningen mellem Hovedbanegården og Enghave Station er den grønne rute ad Søndre Boulevard et alternativ. Mellem Enghave Station og Valby Station kan den planlagte grønne rute Carlsberggruten være et alternativ.



BRØNDBY RUTEN

PARK ALLÉ - KLØVERPRISVEJ - LANDLYSTVEJ - VIGERSLEVVEJ - LYKKEBOVEJ - VIGERSLEV ALLÉ - ENGHAVEVEJ - INGERSLEVGADE



FAKTA

Længde	13 km
Antal signaler	29
Antal signaler pr. km	2,2
Antal sideveje	100
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Ingerslevgade	3.600
Antal cyklister på Landlystvej	1.200

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Ny cykelsti, stiudvidelse eller asfaltering	8 mio. kr.
Signalforbedringer	3 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	3 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.

TOTAL: 15 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

KØGE BUGT RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

VASBYGADE VED HAVNEHOLMEN: UDRETNING AF CYKELSTI

Fremkommeligheden og sikkerheden for cyklister, der kører mod syd, kan ved Havneholmen blive forbedret ved at rette stien ud. Det gør cyklisterne mere synlige for højresvingende biler, og samtidig bliver kurven lidt blødere.

SYDHAVNS PLADS TIL P. KNUDSENSGADE: GRØN CYKELBØLGE

Mellem Vasbygade og Sjælør Boulevard kan en grøn bølge formentligt forbedre cyklisternes fremkommelighed.

HÄNDELSVEJ, SPONTINISVEJ, HAMMELSTRUPVEJ OG PARKSTIEN: SEPARAT CYKELSTI

På Händelsvej, Spontinisvej, Hammelstrupvej og Parkstien kan fremkommeligheden og komforten blive forbedret ved at etablere separate, asfaltbelagte cykelstier. Som en del af forbedringerne kan overgangene mellem de enkelte stier ændres, så man undgår skarpe kurver.



GAMMEL KØGE LANDEVEJ: GRØN CYKELBØLGE

Grøn bølge kan overvejes på dele af Gammel Køge Landevej.

SIGNALER

Der er behov for at ombygge tre signaler for at forbedre fremkommeligheden og trygheden. Der er i nogle signaler desuden brug for at forbedre afmærkningen.

VIGEPLIGTSKRYDS

Trygheden kan blive bedre ved at ombygge 20 vigepligtskryds. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

På Sydhavns Plads er ulykkestætheden større end 3 ulykker pr. km. En ombygning kan øge trafiksikkerheden for de cyklende.

Alternativ til ruten

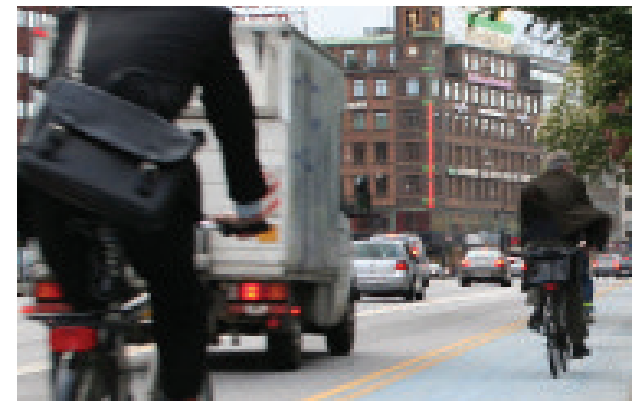
I stedet for Gammel Køge Landevej kan pendlerruten vest for Stamholmen følge Sivstien, som løber langs



med vandet ved Brøndby Strand. Det er en rute med mindre trafik, men til gengæld er der en del krydsende fodgængere om sommeren. Det vil være nødvendigt at udvide og asfaltere stien samt etablere belysning. Anlægsomkostningerne er skønnet til ca. 25 mio. kr.

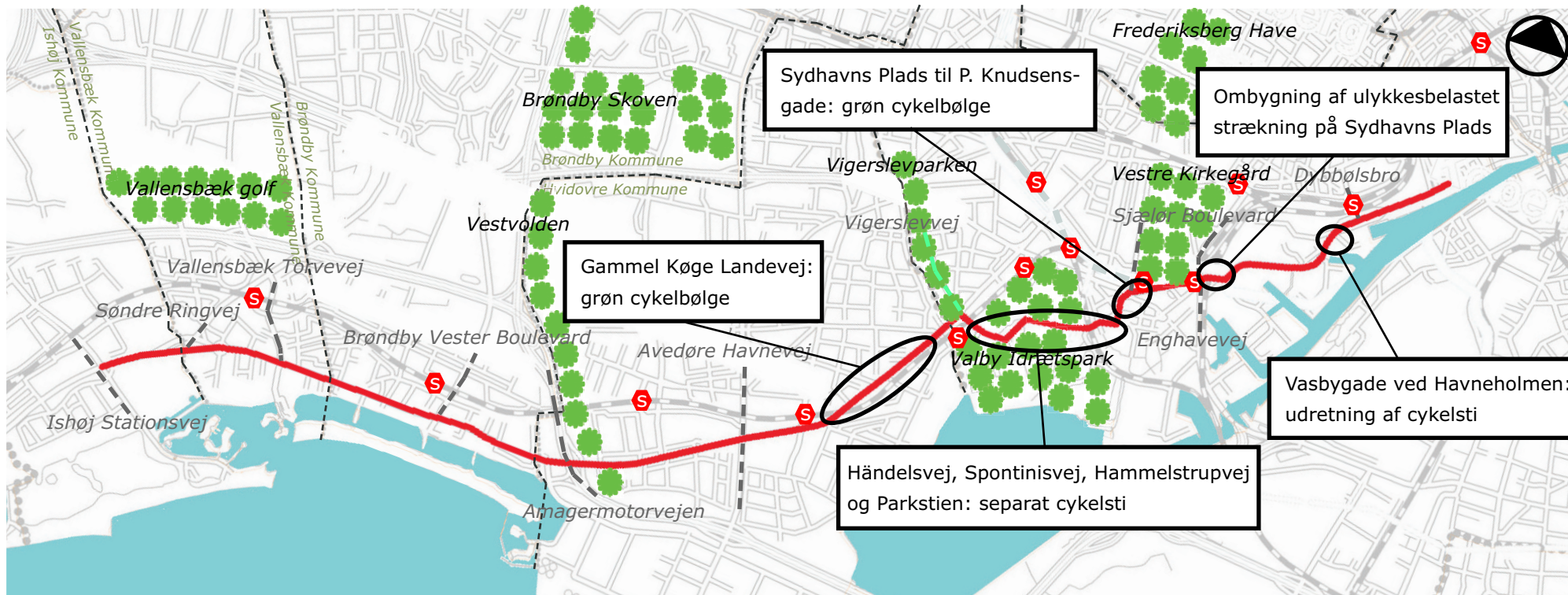
Der er planlagt en grøn cykelrute på nordvestsiden af Vasbygade omkring banetracéet. Den kan i fremtiden bruges som alternativ til at cykle ad Vasbygade.

Mellem Dybbølsbro Station og Sjælør Station kan den planlagte grønne rute "Valbyruten" være et alternativ til den viste cykelpendlerrute.



KØGE BUGT RUTEN

GL. KØGE LANDEVEJ - PARKSTIEN - HAMMELSTRUPVEJ - SPONTINISVEJ - HÅNDELSVEJ - P. KNUDSENS GADE - SYDHAVNS PLADS - VASBYGADE - KALVEBOD BRYGGE



FAKTA

Længde	15 km
Antal signaler	24
Antal signaler pr. km	1,6
Antal sideveje	150
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3
Antal cyklister på Kalvebod Brygge	3.600

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Ny cykelsti, stuevidelse eller asfaltering	14 mio. kr.
Signalforbedringer	2 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	5 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.

TOTAL: 22 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

AVEDØRE HOLME RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

NOKKEN STRANDVEJ: BELYSNING

Nokken Strandvej er uasfalteret og har i perioder en del fodgængere. Derfor vil belysning forbedre cyklisternes forhold betydeligt.

STRÆKNINGEN LANGS SYDHAVNEN: CYKELSTI

Øst for Sjællandsbroen vil en cykelsti langs vandet forbedre fremkommelighed og komfort.

DÆMNINGSVEJ SAMT STIEN LANGS AMAGERMOTORVEJEN GENNEM MÅGEPARKEN: BELYSNING OG VINTERVEDLIGEHOLD

På Dæmningsvej og stien langs Amagermotorvejen kan komforten forbedres ved at etablere belysning. Det er desuden nødvendigt at salte og snerydde stien for at kunne benytte ruten hele året.

STIKRYDSNING VED AMAGERMOTORVEJEN-GAMMEL KØGE LANDEVEJ: NIVEAUFRI KRYDSNING

Ved stiens udmunding i Gammel Køge Landevej vil en niveaufri krydsning give bedre fremkommelighed, sikkerhed og tryghed. Da Gammel Køge Landevej er meget trafikeret, vil det være vanskeligt at krydse



vejen uden en niveaufri krydsning.

SIGNALER

Ingen ændringer.

VIGEPLIGTSKRYDS

I en række vigepligtskryds – primært ved krydsende stier - kan trygheden øges ved at forbedre afmærkningen, så den gør tydeligt opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

Der er ikke konstateret strækninger, hvor ulykkestætheden er større end 3 ulykker pr. km.

ALTERNATIV TIL RUTEN

Stiens udmunding i Gammel Køge Landevej kan undgås ved at benytte stien under motorvejen til Stamholmen i stedet. Herfra kan cyklister komme videre til Gammel Køge Landevej via et signal eller til sivstien, som løber langs med vandet.

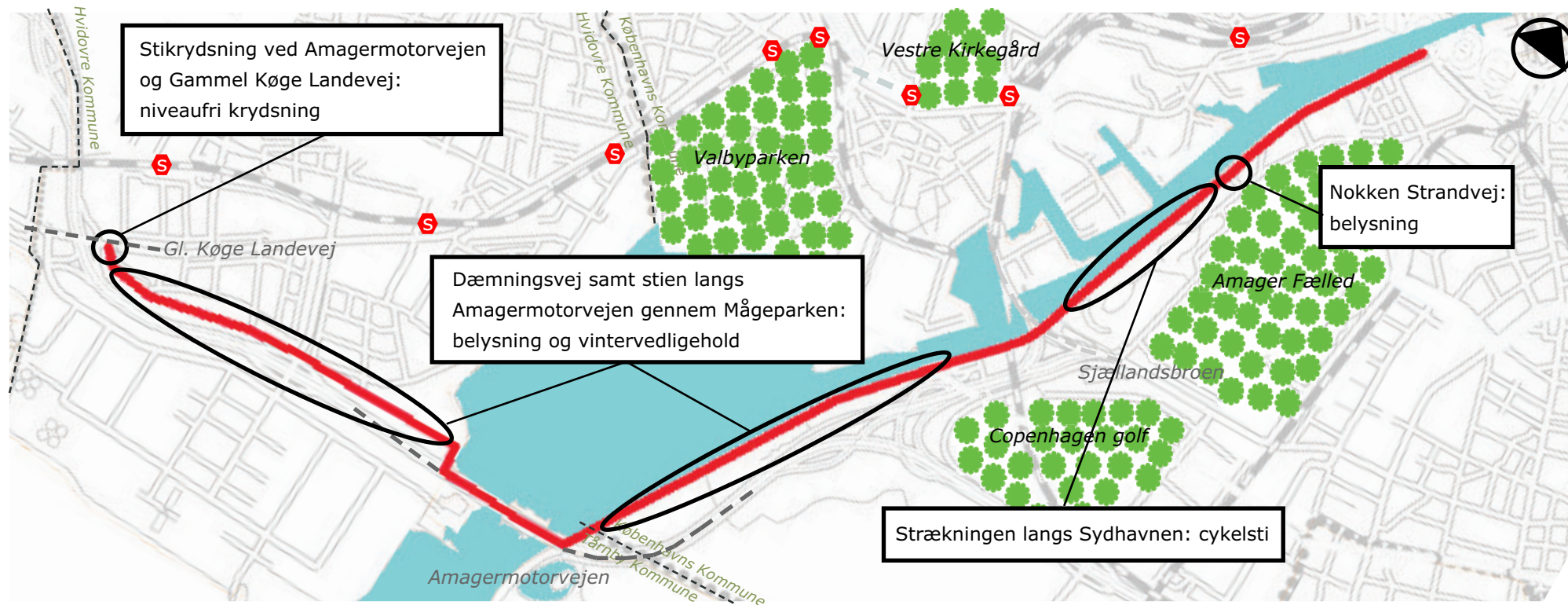


I relation til de grønne cykelruter er cykelpendlerruten mellem Islands Brygge og Kalvebodbroen i store træk sammenfaldende med den grønne rute "Kalvebodruten"



AVEDØRE HOLME RUTEN

STI LANGS AMAGERMOTORVEJEN - DÆMNINGSVEJ - NOKKEN STRANDVEJ - ISLANDS BRYGGE



FAKTA

Længde	13 km
Antal signaler	1
Antal signaler pr. km	0,07
Antal sideveje	40
Antal ulykker pr. km pr. år	< 3

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Ny cykelsti, stuevidelse eller asfaltering	18 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	1 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.
Andet	8 mio. kr.

TOTAL: 28 millioner kr.

Oprettning af belægning, tilrettning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

DRAGØR RUTEN

FORSLAG TIL FORBEDRINGER

AMAGERBROGADE: SKILLERABAT

På Amagerbrogades nordligste del er der butikker og parkering langs vejen. En skillerabat mellem parkering og cykelsti vil øge fremkommeligheden og trygheden. Det kræver formentlig, at vejen omprofileres.

KRYDSET AMAGERBROGADE-ENGLANDSVEJ: CYKELPRIORITERING

Fremkommeligheden kan blandt andet forbedres ved at opprioritere cyklisterne i krydset Amagerbrogade-Englandsvej.

KRYDSET ENGLANDSVEJ-TÅRNBYVEJ: NIVEAUFRI KRYDSNING

I krydset Engelsvej-Tårnbyvej kan fremkommeligheden og trygheden forbedres ved at etablere en niveaufri krydsning.

ENGLANDSVEJ VED TÅRNBY STATION: FORBEDRET AFMÆRKNING OG FODGÆNGERFELT

Ved Tårnby Station er der mange fodgængere, som krydser mellem stationen og busserne langs Engelsvej. Her kan en tydeligere afmærkning af

cyklisternes areal samt eventuelt et fodgængerfelt forbedre fremkommelighed og tryghed.

SIGNALER

Der er behov for at ombygge to signaler for at forbedre fremkommeligheden og trygheden. I nogle signaler der desuden brug for at forbedre afmærkningen.

VIGEPLIGTSKRYDS

Trygheden kan fremmes ved at ombygge ca. 10 vigepligtskryds. Herudover er der i en række vigepligtskryds behov for afmærkning, som gør bedre opmærksom på cykeltrafikken.

ULYKKESTÆTHED

På Amagerbrogade er ulykkestætheden større end 3 ulykker pr. km. Trafiksikkerheden kan formentlig forbedres ved at ombygge dele af strækningen.

ALTERNATIV TIL RUTEN

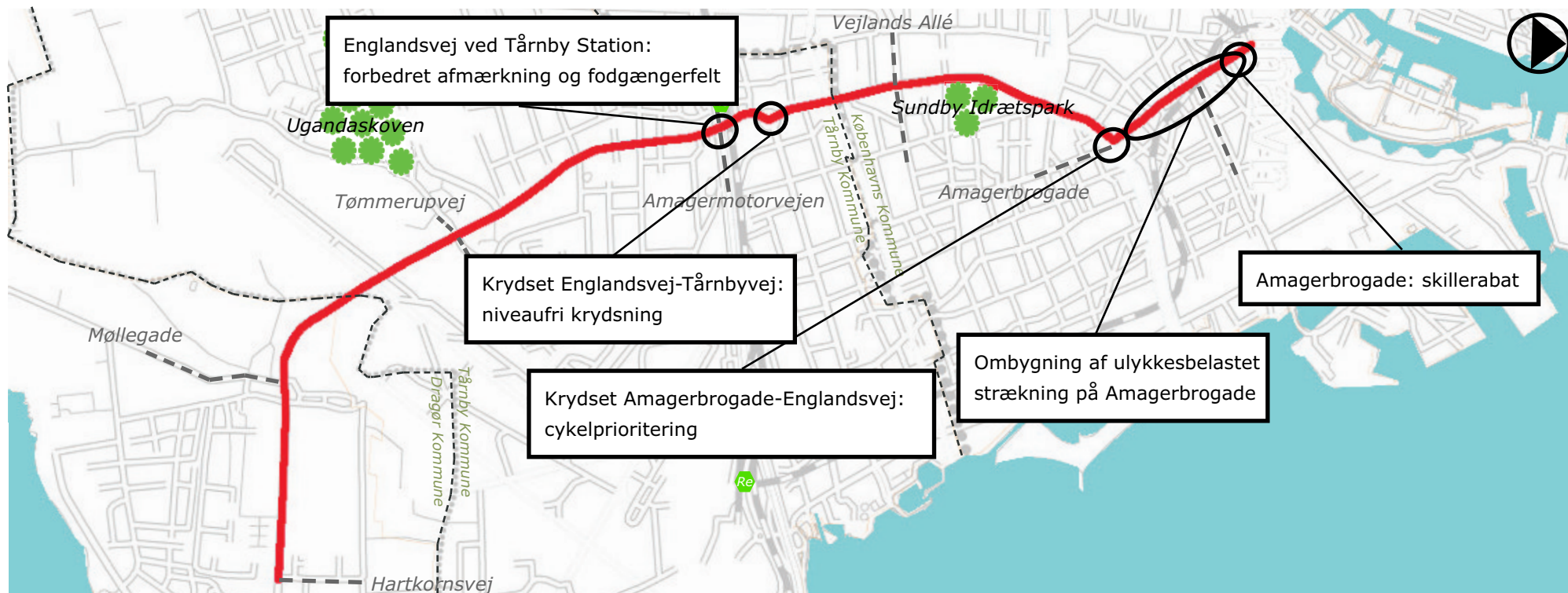
Som alternativ kan Amagerbrogade benyttes på en længere strækning mod syd. Også Amager Strandvej og Kystvejen er et alternativ.

I relation til de grønne ruter er der i Ørestaden etableret den grønne rute Ørestadsruten. Den har både start og slut et stykke vest for den viste cykelpendler rute. Ligeledes løber den grønne cykelrute Amagerruten et stykke øst for cykelpendler ruten. Begge disse kan være alternative for cyklister, der har mål et stykke øst eller vest for den valgte cykelpendler rute. Fra Amagerruten kan cyklister køre øst om lufthaven til Dragør.



DRAGØR RUTEN

KIRKEVEJ - ENGLANDSVEJ - AMAGERBROGADE



FAKTA

Længde	11 km
Antal signaler	24
Antal signaler pr. km	0,07
Antal sideveje	100
Antal ulykker pr. kmpr. år	< 3

FORSLAG TIL ÆNDRINGER

Niveaufri krydsning	10 mio. kr.
Signalforbedringer	2 mio. kr.
Forbedringer af vigepligtskryds	3 mio. kr.
Afmærkning af rute	1 mio. kr.

TOTAL: 16 millioner kr.

Opretning af belægning, tilretning af riste osv. er ikke inkluderet i overslaget

6. METODE

Screeningen består af en overordnet gennemgang af en række eksisterende cykelruter. Der er ikke gennemført en detaljeret feltregistrering af fysiske forhold.

Screeningen er gennemført med input fra en række omkringliggende kommuner. De er inddraget på et indledende møde med Københavns Kommune. Her har kommunerne haft lejlighed til at give input til udpegningen af cykelpendlerruter samt metoden til screeningen. Efterfølgende er der stillet uddybende spørgsmål om cyklistforhold til nogle af kommunerne.

Dansk Cyklist Forbund er inddraget på et møde, hvor forbundet har kommenteret de udpegede ruter samt konkrete fysiske forhold på ruterne. Forbundet har endvidere foreslået alternativer til nogle af ruterne. Desuden har forbundet givet input til kvalitetsmålene for ruterne. Efterfølgende har forbundet sendt yderligere kommentarer til konkrete steder, ligesom de har leveret notater om pendlerruter generelt.

Screeningen er gennemført på et overordnet niveau med fokus på udvalgte parametre. Grundlaget er cyklistulykker i perioden 2003-2007 fra Vejdirektoratets VIS-database, luftfotos, kort samt oplysninger fra kommuner og Dansk Cyklist forbund.

Cyklistulykkerne er opgjort som omtrentlige summer pr vej- eller stistrækning. I nogle tilfælde har det været nødvendigt at skønne antallet af ulykker på cykelruten ud fra et samlet antal ulykker for en større delstrækning. Derfor er ulykkestallene behæftet med en mindre usikkerhed. I notatet er ulykkesantallet præsenteret i intervallerne 0-3 ulykker pr km pr år og mere end 3 ulykker pr km

pr år. På de delstrækninger, hvor ulykkestætheden er større end 3 ulykker pr km pr år, er der foreslået forbedringer.

De præcise forbedringer af ulykkesbelastede steder afhænger af en efterfølgende konkret ulykkesanalyse. I investeringsbehovet for hver rute er der i nogen grad taget højde for ombygninger af ulykkesbelastede steder, idet der er regnet med store ombygninger af signaler og vigepligtskryds, der ligger på den ulykkesbelastede strækning.

BILAG - GRØNNE CYKELRUTER

Det grønne cykelrutenet i Københavns Kommune består af en række eksisterende og planlagte cykelruter, som binder byen sammen. De grønne cykelruter går ikke nødvendigvis i lige linjer mellem kommunegrænsen og sø- og havnesnittet. Der er dog alligevel sammenfald mellem dele af cykelpendleruterne, der undersøges, og dele af de grønne ruter. For eksempel forløber dele af Farum ruten og Albertslund ruten på grønne cykelruter.

