

CYKELSUPERSTIER

de 26 ruter

Forslag, marts 2011

INDHOLDSFORTEGNELSE

26 Cykelsuperstier til hovedstadsregionen	5
Albertslundsruuten - første Cykelsupersti	6
Amagerbrogaderuten	8
Ballerupruten	10
Birkerødruuten	12
Damhusruuten	14
Dragør østruten	16
Dragør vestruten	18
Farumruten	20
Fasanvejruuten	22
Gammel Holterruuten	24
Havneruuten, Søruuten og Voldruuten	26
Indre ringruute	28
Ishøjruuten	30
Park Alléruuten	32
Ring 3-ruuten	34
Ring 4-ruuten	36
Roskildevejruten	38
Vandledningsruuten	40
Vestamagerruuten	42
Vestvoldruuten	44
Vestbaneruuten	46
Vestvold østruten	48
Ørestadsruuten	50
Øresundsruuten	52

LAYOUT

TMF Grafisk Design

TRYK

Formula A/S

Cocoon 100% genbrugspapir

KONTAKT

Projektsekretariatet for Cykelsuperstier
sekretariat@cykelsuperstier.dk
www.cykelsuperstier.dk





26 CYKELSUPERSTIER TIL HOVEDSTADSREGIONEN

INVESTERING MED OVSERSKUD

Danmarks hovedstadsregion skal have verdens stærkeste net af pendlerruter til cyklister, hvor ekstra gode forhold får flere trafikanter til at vælge to hjul frem for fire til arbejde og uddannelse.

18 kommuner og Region Hovedstaden arbejder sammen om at gøre projektet til virkelighed og har udarbejdet et fælles forslag til 300 km Cykelsuperstier i hovedstadsområdet. I alt 26 ruter i en afstand på 15 kilometer fra Københavns centrum.

Nettet af Cykelsuperstier kan potentielt set øge antallet af pendlercyklister i hovedstadsregionen med mere end 30 pct. eller 15.160 cyklister. Hver gang én trafikant tager 10 km på cykel i stedet for i bilen, sparer samfundet 55 kroner og et kilo CO₂. Det betyder, at hovedstadsregionen samlet set kan spare 307 mio. kroner og 6974 ton CO₂ om året. Anlægsoverslaget for de 26 Cykelsuperstier er på godt 400 mio. kroner for basisløsningen og knap 900 mio. kroner for den ideelle løsning*. Cykelsuperstierne er med andre ord tjent ind på få år.

HØJERE KVALITET, MINDRE REJSETID

For alle ruterne gælder en målsætning om flere cykelpendlere, reduceret rejsetid og øget tryghed.

Bonuseffekterne for samfundet er mindre trængsel, mindre forurening, øget sundhed, stærkere økonomi og bedre byliv.

Cykelsuperstier skal gøre det hurtigt, komfortabelt og trygt at tage cyklen til arbejde. De 18 samarbejdende kommuner har derfor udarbejdet et koncept med principper, som alle ruter skal leve op til for at få kvalitetsstempet Cykelsupersti. Konceptet rummer en ideel løsning og en anbefalet løsning og lægger desuden op til et generelt løft i standard for vedligehold, så ruterne prioriteres på linje med stærkt trafikerede veje. Konceptet med principper og ruteforslag er kommunernes fælles forslag til Cykelsuperstier og et dynamisk dokument, som kan videreudvikles.

INDVIELSER I 2011

Arbejdet med at forbedre eksisterende cykelstier samt bygge nye anlæg er allerede i gang. De første ruter er klar til brug i 2011 - og bliver lancerede med kampagner, der sætter fokus på de gevinster, det giver at have en Cykelsupersti i sit lokalområde.

Dette hæfte giver overblik over geografi, økonomi og potentiale på de 26 planlagte ruter i nettet af Cykelsuperstier. Hæftets eksempler på tiltag langs ruterne bygger på de ideelle løsningsforslag.

"Cykelsuperstier nær vores virksomhed vil byde på flere både sundhedsmæssige og miljømæssige fordele og vil samtidig potentielt kunne styrke vores medarbejders trivsel og tilfredshed omkring deres arbejdsvilkår."

Anders H. Kaas, afdelingsleder for trafikplanlægning, Atkins

* Tallene er baserede på beregninger fra Projektsekretariatet for Cykelsuperstier (se også hæfte 3 med det økonomiske overblik) samt publikationen Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag, 2009, COWI for Københavns Kommune

ALBERTSLUNDRUTEN

- FØRSTE CYKELSUPERSTI

Albertslundruten forbinder Albertslund, Glostrup, Rødovre, Frederiksberg og Københavns kommuner og er 13,4 kilometer.

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:

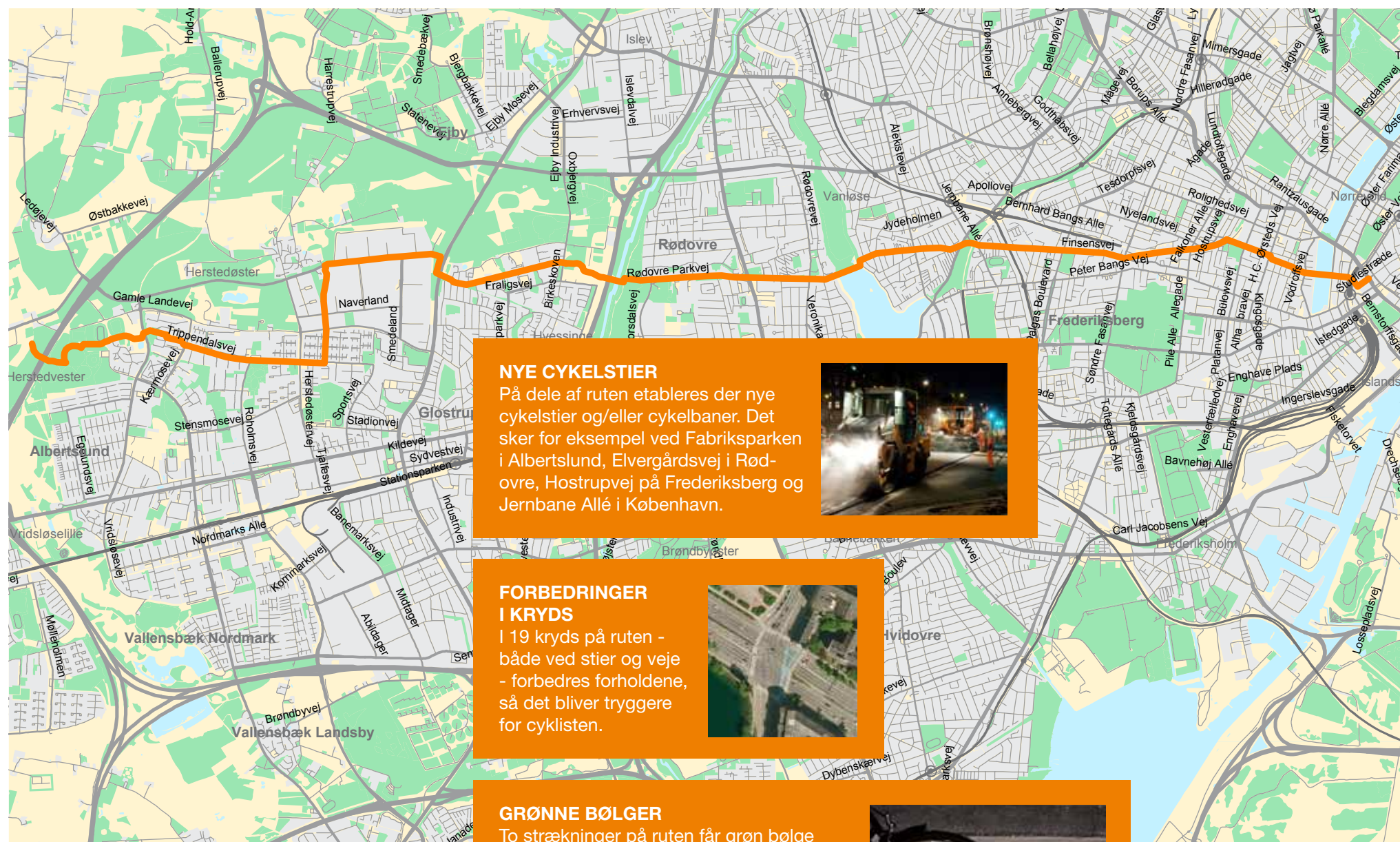
- 1.104.000 kilometer i bil
- 138 ton CO₂
- 6,1 mio. kroner i sundhedsmkostninger

ØKONOMI

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

Kommune	Budget
Albertslund	4,2 mio. kroner
Glostrup	0,2 mio. kroner
Rødovre	2,0 mio. kroner
Frederiksberg	3,6 mio. kroner
København	3,4 mio. kroner
Total	13,4 mio. kroner

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykel-superstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



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 Fabriksparken, 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.

AMAGERBROGADERUTEN

Amagerbrogaderuten forbinder København og Tårnby kommuner og er 4,5 kilometer.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 3300 pendlere inden for Amagerbrogaderutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 1000 cykelpendlere. Cirka 70 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 7 procent.

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

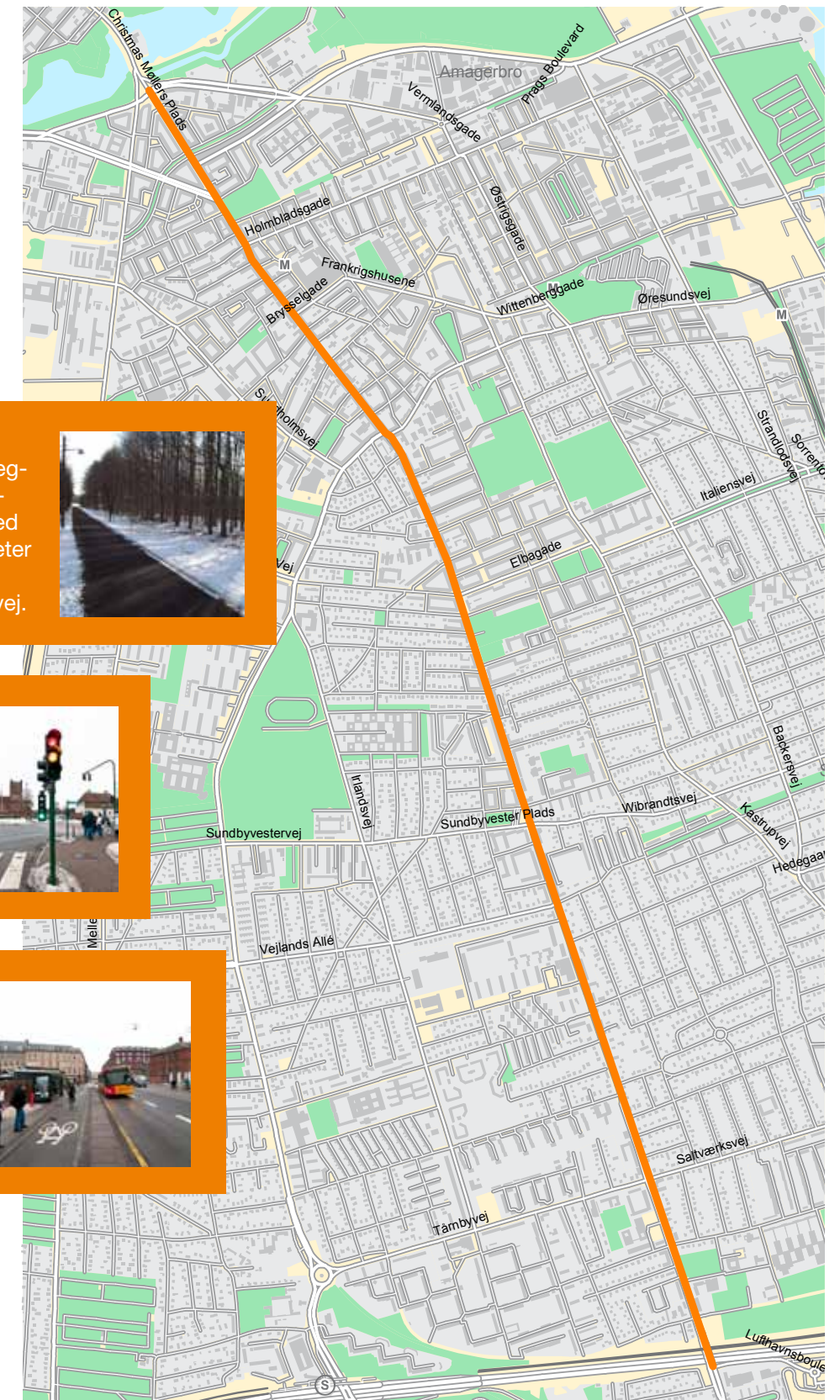
- 257.600 kilometer i bil
- 32 ton CO₂
- 1,4 mio. kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag <i>basis løsning</i>	Anlægsoverslag <i>ideel løsning</i>
Tårnby	1,1 km	kr 1.260.000	kr 3.730.000
København	3,4 km	kr 6.900.000	kr 17.140.000
Total	4,5 km	kr 8.160.000	kr 20.870.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



STIFORBEDRINGER

Det ideelle løsningsforslag lægger op til 233 meter ny cykelsti på ruten - for eksempel ved Elbagade. Derudover 800 meter med bredere cykelsti - for eksempel ved Peder Lykkesvej.



FORBEDRINGER I KRYDS

Cyklister på ruten kan få mere glidende kørsel gennem 31 kryds ved forbedring af belægning, signaler og afmærkning.



BUSPERRONER

30 busstoppesteder på ruten kan rykkes frem, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

BALLERUPRUTEN

Ballerupruten forbinder Ballerup, Herlev og Københavns kommuner og er 11,1 kilometer. Fra Ballerup vil det fremadrettet være muligt at forlænge ruten mod Egedal og Frederikssund kommuner.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 18.000 pendlere inden for Balleruprutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 2400 cykelpendlere. Cirka 950 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 40 procent.

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

- 3.496.000 kilometer i bil
- 437 kg CO₂
- 19.2 mio. kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Ballerup	4,1 km	kr 7.490.000	kr 19.330.000
Herlev	3,0 km	kr 2.820.000	kr 19.840.000
København	4,0 km	kr 2.810.000	kr 8.900.000
Total	11,1 km	kr 13.120.000	kr 48.070.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS

Cyklister på ruten kan få mere glidende kørsel gennem 31 kryds ved forbedring af belægning, signaler og afmærkning.



STIFORBEDRINGER

Det foreslås, at 7 km af ruten får bredere cykelsti - for eksempel passager på Kirstinevej og Torvevej i Ballerup samt Herlev Bygade i Herlev. Desuden foreslås ny sti på Brydehusvej i Ballerup.



BUSPERRONER

Det ideelle løsningsforslag, lægger op til, at 29 busstoppesteder på ruten bliver rykket frem, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

BIRKERØDRUTEN

Birkerødruten forbinder Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Københavns kommuner. Den løber langs Lyngbyvejen og Kongevejen og er 19,8 kilometer. Fra Birkerød vil det være muligt at forlænge ruten mod Allerød Kommune.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 32.000 pendlere inden for Birkerødrutens opland med pendlereafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 5200 cykelpendlere. Cirka 1400 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 27 procent.

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

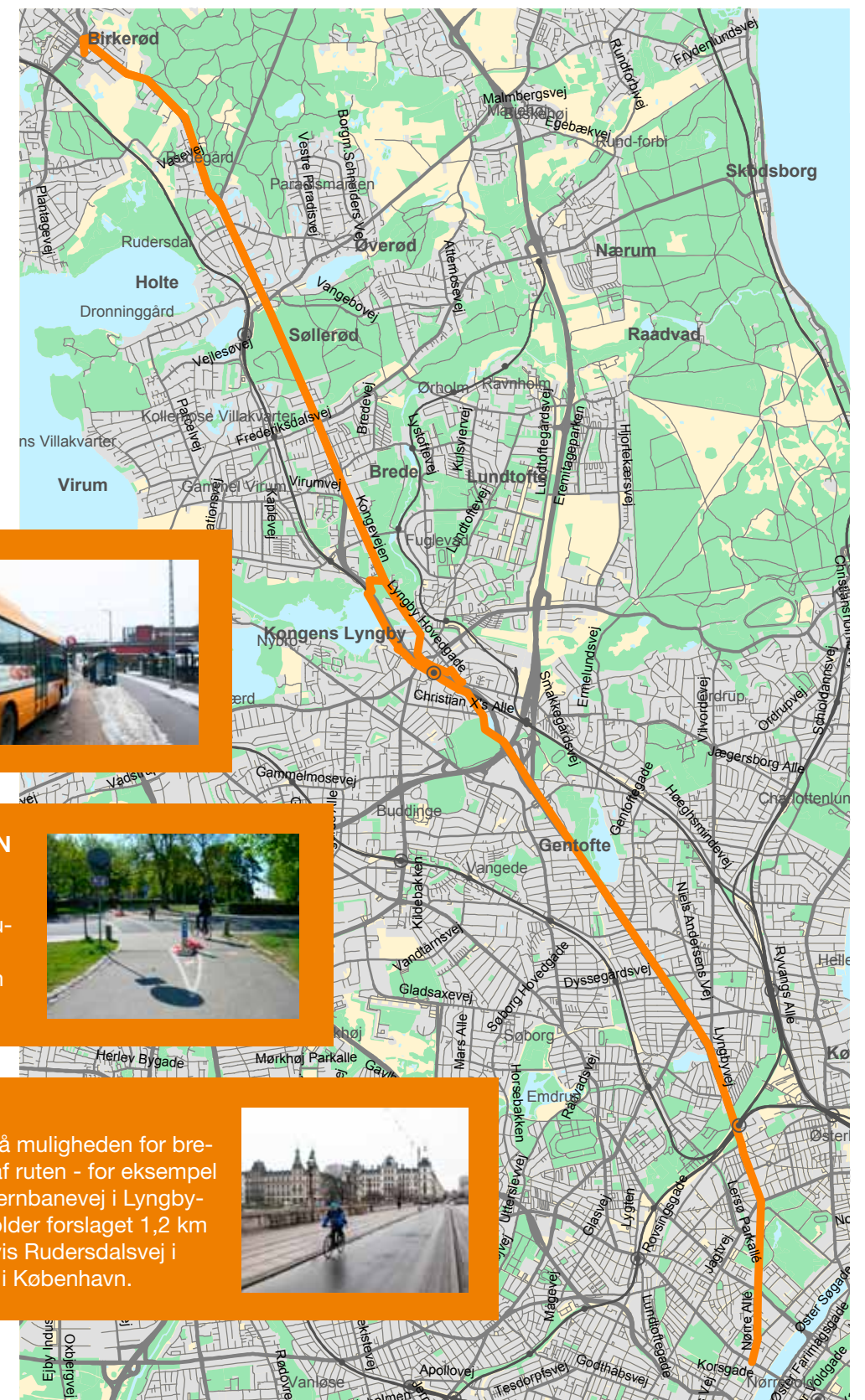
- 5.152.000 kilometer i bil
- 644 ton CO₂
- 28,3 mio. kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Rudersdal	5,9 km	kr 3.130.000	kr 19.410.000
Lyngby-Taarbæk	4,5 km	kr 7.580.000	kr 13.950.000
Gentofte	5,0 km	kr 3.660.000	kr 47.190.000
København	4,4 km	kr 4.610.000	kr 12.820.000
Total	19,8 km	kr 18.980.000	kr 93.370.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



BUSPERRONER

66 busstoppesteder på ruten foreslås rykket frem, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



FÆRRE BUMP PÅ VEJEN

Ved 45 overgange mellem stier og sideveje kan belægningen gøres niveaufri, så pendlercyklisterne slipper for at sænke farten på grund af bump.



STIFORBEDRINGER

Det ideelle forslag peger på muligheden for bredere cykelsti på 15,5 km af ruten - for eksempel ved Christian X's Allé og Jernbanevej i Lyngby-Taarbæk. Desuden indeholder forslaget 1,2 km ny cykelsti ved eksempelvis Rudersdalsvej i Rudersdal og Ragnagade i København.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

DAMHUSRUTEN

Damhusruten er en ringrute, der forbinder byområder i Frederiksberg og Københavns kommuner og er 12,3 kilometer. Ruten krydser Albertslundruten, Roskildevejsruten, Vestbaneruten, Park Allé ruten og Ishøjruen og forlænges af Fasanvejsruten ved Nordre Fasanvej.

POTENTIALE

Damhusruten bidrager til at indfri det samlede potentiale i nettet af Cykelsuperstier. Den giver desuden cyklister på de øvrige ruter nem adgang til resten af hovedstadsområdet. Ruten løber i fredelige omgivelser med et grønt præg, lav støjbelastning og lav koncentration af luftforurening fra biltrafik. Forbedringerne vil især give bedre mulighed for at cykle i eget tempo på grund af bredere stier samt færre stop ved kryds. Ét fjernet signalstop betyder en reduceret rejsetid på cirka 40 sekunder, hvilket svarer til, at cyklisten kan køre 200-400 meter længere på samme tid. Der er ikke lavet en særskilt potentiale vurdering for Damhusruten, fordi det er en fordelingsrute, der trækker på samme opland som de ruter, den støder op til.

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Frederiksberg	0,4 km	kr 450.000	kr 3.190.000
København	11,9 km	kr 18.720.000	kr 23.580.000
Total	12,3 km	kr 19.170.000	kr 26.770.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



BREDERE CYKELSTIER

Den ideelle løsning vil indbære udvidelse af cykelstierne på 4,7 km af ruten - for eksempel på Nordre Fasanvej på Frederiksberg samt Borups Alle og Peter Bangs Vej i København.



FORBEDRINGER I KRYDS

12 kryds langs hele ruten kan blive lettere at komme igennem ved hjælp af afmærkning, detektering og nye signaler.



NY BELYSNING

Langs 7,8 km af ruten kan der med fordel opsættes ny belysning - for eksempel ved Vigerslev Alle og Bådehavnsgade i København.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

DRAGØR ØSTRUTEN

Dragør Østruten forbinder Dragør, Tårnby og Københavns kommuner og er 13,3 kilometer. Ruten kan evt. forlænges mod syd til Dragør centrum og derved møde Dragør vest ruten.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 3.300 pendlere inden for Dragør Østrutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf knap 900 cykelpendlere. Cirka 60 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 6 procent.

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

- 220.800 kilometer i bil
- 28 ton CO₂
- 1,2 mio. kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Tårnby	6,8 km	kr 2.010.000	kr 6.820.000
København	6,5 km	kr 11.630.000	kr 28.020.000
Total	13,3 km	kr 13.640.000	kr 34.840.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS

25 kryds langs hele ruten kan blive lettere at komme igennem for cyklister ved hjælp af afmærkning, detektering og nye signaler.



BUSPERRONER

På ruten kan 9 busstoppesteder rykkes frem, så buspassagerer og cyklister ikke kommer i karambolage.



NYBYGGET STI

Der kan med fordel anlægges 1,8 km ny cykelsti på ruten - for eksempel langs metroen mellem Øresund og Femøren Station.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

DRAGØR VESTRUTEN

Dragør vestruten forbinder Dragør, Tårnby og Københavns kommuner og er 11,2 kilometer.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 8500 pendlere inden for Dragør Vestrutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 1.800 cykelpendlere. Cirka 100 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 5 procent.

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

- 368.000 kilometer i bil
- 46 ton CO₂
- 2 mio. kroner i sundhedskostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Dragør	3,3 km	kr 1.630.000	kr 7.890.000
Tårnby	4,3 km	kr 4.930.000	kr 12.930.000
København	3,6 km	kr 5.210.000	kr 11.010.000
Total	11,2 km	kr 11.770.000	kr 31.830.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS
I 15 kryds på ruten kan der via detektering i signalanlæg blive mere grønt lys for cyklister og dermed hurtigere rejsetid.

BUSPERRONER
Den ideelle løsning vil indebære, at busstoppestederne rykkes frem 39 steder på ruten, så cyklisterne ikke skal holde tilbage for buspassagerer.

BREDERE CYKELSTIER
Den ideelle løsning lægger op til at cykelstien gøres bredere på 3,7 km af strækningen - for eksempel ved Englandsvej i København.

Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

FARUMRUTEN

Farumruten forbinder Furesø, Gladsaxe og Københavns kommuner og er 20,9 kilometer. Fra Farum vil det være muligt at forlænge ruten mod Allerød kommune.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 15.000 pendlere inden for Farumrutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 2.000 cykelpendlere. Cirka 500 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 24 procent.

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

- 1.840.000 kilometer i bil
- 230 ton CO₂
- 10,1 mio. kroner i sundhedsomkostninger

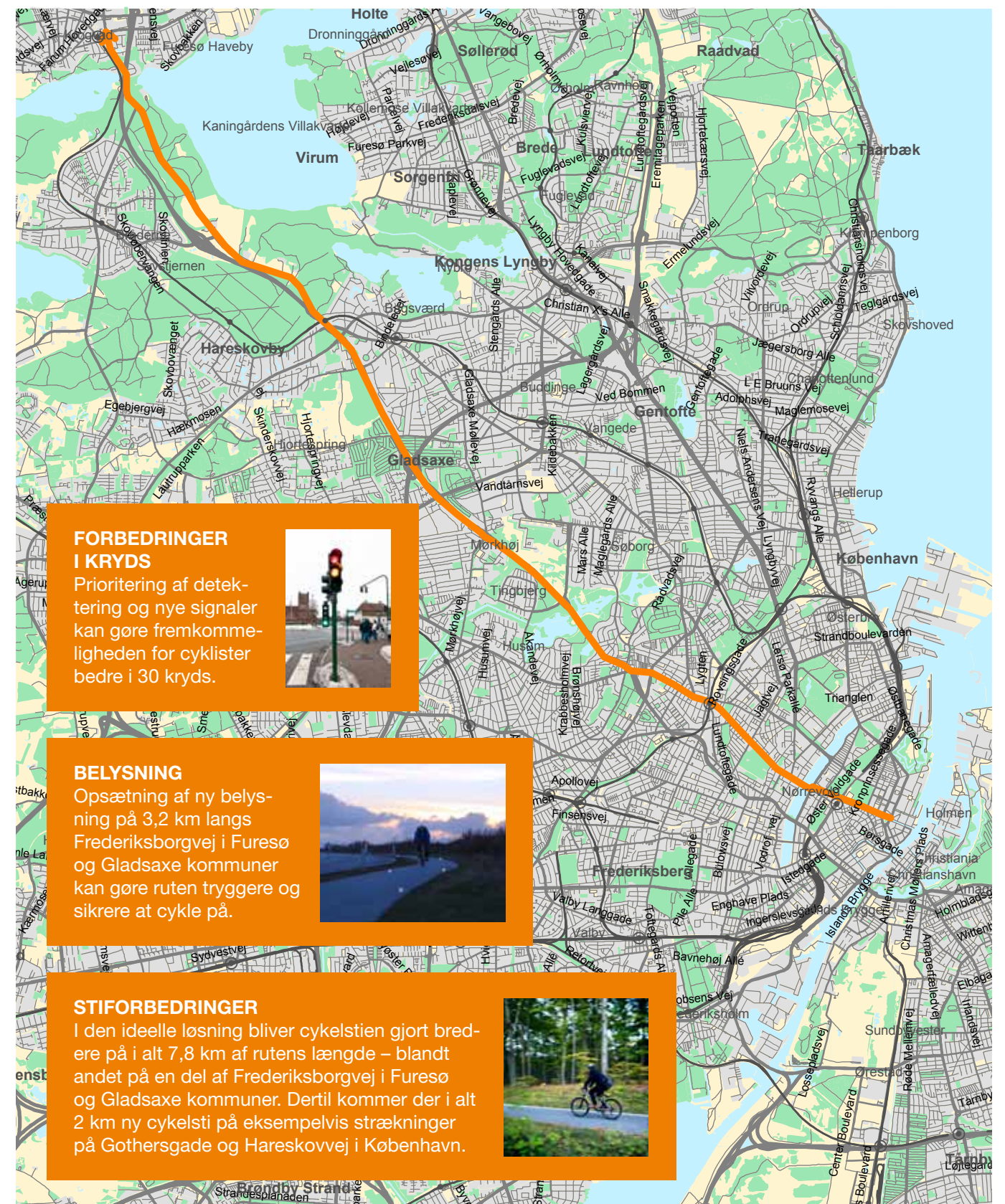
ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag* basis løsning	Anlægsoverslag* ideel løsning
Furesø	5,9 km	kr 10.380.000	kr 14.540.000
Gladsaxe	6,8 km	kr 2.460.000	kr 8.490.000
København**	8,2 km (7,7 km)	kr 15.070.000	kr 16.040.000
Vejdirektoratet	0,6 km	kr 1.120.000	kr 2.500.000
Total	21,0 km	kr 29.030.000	kr 41.570.000

*Anlægsoverslaget er baseret på gennemsnitlige enhedspriser pr. tiltag, inkl. et tillæg på 15 % for projektering og er ekskl. miljø- og ekspropriationsomkostninger (2010 priser).

** Ruten går langs statsvej med Vejdirektoratet som vejbestyrelse på delstrækning i Københavns Kommune. Længden i () angiver den længde, som kommunen er vejbestyrelse for.



FORBEDRINGER I KRYDS

Prioritering af detektering og nye signaler kan gøre fremkommeligheden for cyklister bedre i 30 kryds.



BELYSNING

Opsætning af ny belysning på 3,2 km langs Frederiksborgvej i Furesø og Gladsaxe kommuner kan gøre ruten trygkere og sikrere at cykle på.



STIFORBEDRINGER

I den ideelle løsning bliver cykelstien gjort bredere på i alt 7,8 km af rutens længde – blandt andet på en del af Frederiksborgvej i Furesø og Gladsaxe kommuner. Dertil kommer der i alt 2 km ny cykelsti på eksempelvis strækninger på Gothersgade og Hareskovvej i København.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

FASANVEJRUTEN

Fasanvejsruten er en ringrute, der forbinder byområder i Frederiksberg og Københavns kommuner, og er 12,4 kilometer.

POTENTIALE

Som forbindelsesrute mellem Albertslundruten, Roskildevejsruten og Damhusruten er Fasanvejsruten en væsentlig faktor for at disse ruter kan indfri deres potentiale. Der er ikke lavet en særskilt potentialevurdering for Fasanvejsruten, fordi det er en fordelingsrute, der trækker på samme opland som de ruter, den støder op til. Ruten har i dag over 5.000 daglige cyklister på de mere befærdede dele ved Folke Bernadottes Allé og på Nordre Fasanvej. Ruten giver gode muligheder for at kombinere rejser med tog og cykel. Alene planlagte forbedringer i kryds vil gøre rejsetiden kortere for cykelpendlerne. Ét fjernet stop ved et signal betyder en reduceret rejsetid på cirka 40 sekunder, hvilket svarer til, at cyklisten kan køre 200-400 meter længere på samme tid.

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
København	8,9 km	kr 27.840.000	kr 32.110.000
Frederiksberg	3,5 km	kr 17.250.000	kr 21.800.000
Total	12,4 km	kr 45.090.000	kr 53.910.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



NY BELYSNING

Langs 2,7 km af ruten kan ny belysning skabe øget tryghed for cyklisterne - for eksempel ved Borgervænget og Gammel Køge Landevej i København.



FORBEDRINGER I KRYDS

I 22 kryds på ruten kan forholdene for cyklister forbedres via tiltag som nedtælling, særskilte signaler, afmærkning og detektering for cyklister, så de skal stoppe færre gange.



NYE CYKELSTIER

Det ideelle løsningsforslag lægger op til 6,7 km ny cykelsti på ruten - for eksempel ved Ryparken Station og Svanemøllen Station i København samt langs Søndre Fasanvej på Frederiksberg.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

GAMMEL HOLTERUTEN

Gl. Holteruten forbinder Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Københavns kommuner. Den løber blandt andet forbi DTU og er 18,8 kilometer. Fra Gl. Holte vil det være muligt at forlænge ruten mod Hørsholm Kommune.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 24.000 pendlere inden for Gl. Holterutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 4300 cykelpendlere. Cirka 950 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 22 procent.

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

- 3.496.000 kilometer i bil
- 437 ton CO₂
- 19,2 mio. kroner i sundhedsmkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Rudersdal	5,5 km	kr 3.420.000	kr 19.340.000
Lyngby-Taarbæk	5,4 km	kr 4.180.000	kr 12.820.000
Gentofte	6,2 km	kr 2.760.000	kr 29.890.000
København	1,7 km	kr 480.000	kr 8.300.000
Total	18,8 km	kr 10.840.000	kr 70.350.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS

I 13 lyskryds på ruten kan forholdene for cyklister forbedres med eksempelvis nedtælling, særskilte signaler, afmærkning og detektering for cyklister, så de skal stoppe færre gange.



BEDRE ADSKILLELSE

Cyklister og fodgængere på ruten kan opnå større tryghed ved hjælp af en græsribat langs i alt 1256 meter på Sandbjerg Sti og Mølleåstien i Rudersdal samt Nymøllevej Sti i Lyngby-Taarbæk.



BUSPERRONER

Det ideelle forslag lægger op til at fremrykke 22 busstoppesteder, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

HAVNERUTEN, SØRUTEN OG VOLDRUTEN

Havneruten er et forslag til en fremtidig ringrute, der forbinder byområder på tværs af havnen i Københavns kommune. Ruten forbinder Fasanvejsruten og Dragør Østruten på tværs af Københavns havn og er 4 km. Søruten og Voldruten er to foreløbige forslag til ringruter, der forbinder de inderste dele af byområderne i Frederiksberg og Københavns kommuner. P.t. er ruterne henholdsvis 7 og 5 kilometer.

POTENTIALE

Havneruten, Søruten og Voldruten vil være medvirkende til at det samlede rutenet af cykelsuperstier kan

opfylde sit potentiale. Derudover vil Havneruten skabe en ny, direkte tilgængelighed mellem byområder i København og kan få betydning for ture over længere afstande mellem f.eks. Gentofte Kommune og hele den vestlige del af Amager. Ruten vil især have et potentiale i forbindelse med byudvikling på Refshaleøen. Der er ikke lavet en særskilt potentiale vurdering for disse foreløbige ruter, som er fordelingsruter, der trækker på samme opland som de ruter, de støder op til. Det er værd at bemærke, at strækninger på eksempelvis Voldruten allerede i dag har over 20.000 daglige cyklister.

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr kommune til en basis eller ideel løsning. Bemærk at nedenstående overslag er koblet til foreløbige ruteforslag.

Kommune	Rutelængde	Anlægsoverslag, basis løsning	Anlægsoverslag, ideel løsning
---------	------------	-------------------------------	-------------------------------

HAVNERUTEN - eksklusiv havnebro

København	4 km	Ca. 20 mio. kr.	Ca. 24 mio. kr.
-----------	------	-----------------	-----------------

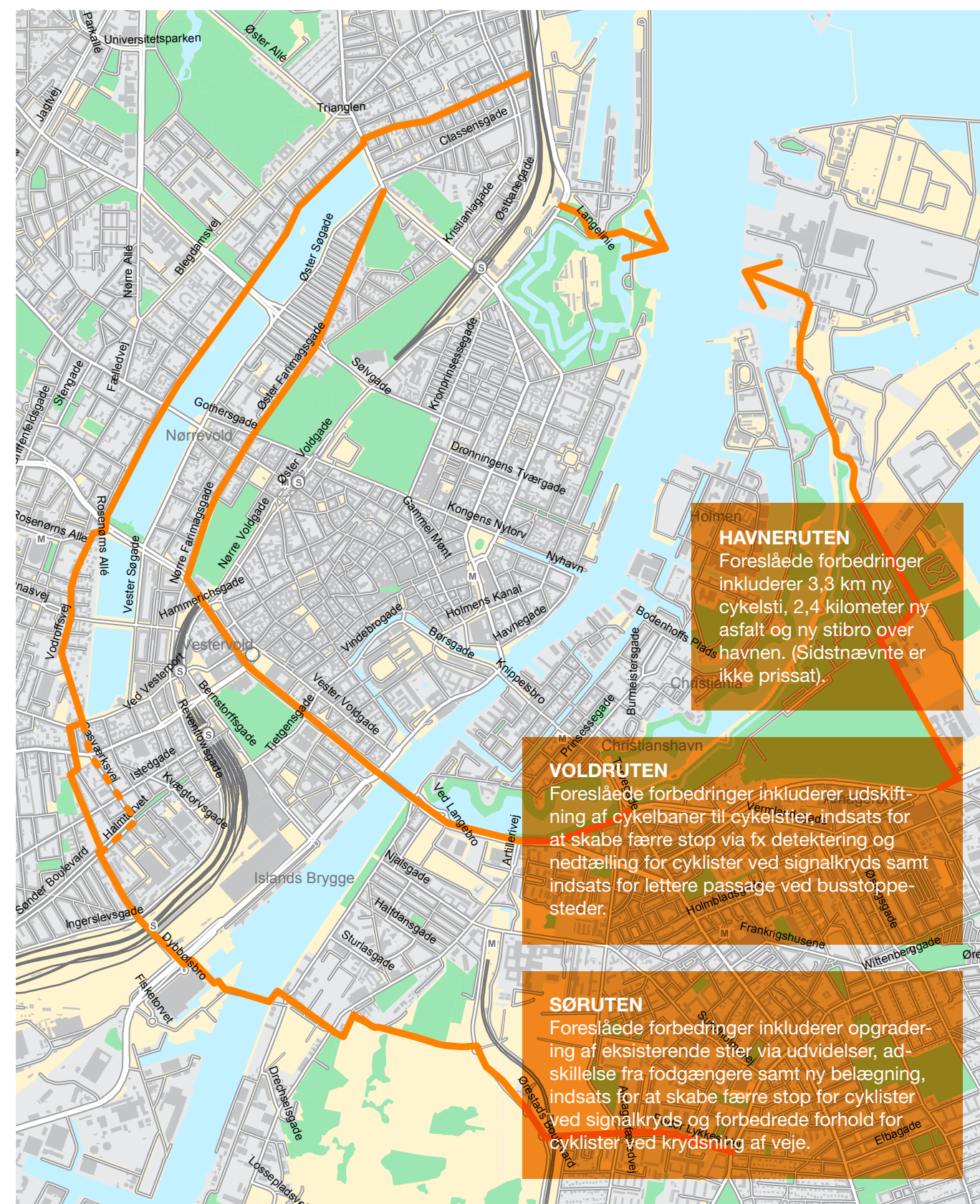
SØRUTEN

København	Ca. 6 km	Ca. 15 mio. kr.	Ca. 17 mio. kr.
Frederiksberg	Ca. 1 km	Ca. 12 mio. kr.	Ca. 13 mio. kr.
Total	Ca. 7 km	Ca. 27 mio. kr.	Ca. 30 mio. kr.

VOLDRUTEN

København	Ca. 5 km	Ca. 18 mio. kr.	Ca. 26 mio. kr.
-----------	----------	-----------------	-----------------

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



HAVNERUTEN
Foreslåede forbedringer inkluderer 3,3 km ny cykelsti, 2,4 kilometer ny asfalt og ny stibro over havnen. (Sidstnævnte er ikke prissat).

VOLDRUTEN
Foreslåede forbedringer inkluderer udskiftning af cykelbaner til cykelstier, indsats for at skabe færre stop via fx detektering og nedtælling for cyklister ved signalkryds samt indsats for lettere passage ved busstoppesteder.

SØRUTEN
Foreslåede forbedringer inkluderer opgradering af eksisterende stier via udvidelser, adskillelse fra fodgængere samt ny belægning, indsats for at skabe færre stop for cyklister ved signalkryds og forbedrede forhold for cyklister ved krydsning af veje.

Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

INDRE RINGRUTE

Indre Ringrute forbinder byområder i Frederiksberg og Københavns kommuner og er 14,5 km. Ruten kan indgå som led i ture på de øvrige ruter, og i takt med byudviklingen i Nordhavnen kan den forlænges ind i dette område.

POTENTIALE

Indre Ringrute er forbindelsesrute mellem en række af de øvrige ruter og dermed en væsentlig faktor for at disse ruter kan indfri deres potentiale. Der er ikke lavet en særskilt potentiale-vurdering for Indre Ringrute, fordi det er en fordelingsrute, der trækker på samme opland som de ruter, den støder op til. Ruten har i dag over 8.000 daglige cyklister på de mere befærdede dele ved Jagtvej. Alene planlagte forbedringer i kryds vil gøre rejsetiden kortere for cykelpendlerne. Ét fjernet stop ved et signal betyder en reduceret rejsetid på cirka 40 sekunder, hvilket svarer til, at cyklisten kan køre 200-400 meter længere på samme tid.

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag <i>basis løsning</i>	Anlægsoverslag <i>ideel løsning</i>
København	12,7 km	kr 16.540.000	kr 35.650.000
Frederiksberg	1,8 km	kr 20.730.000	kr 21.020.000
Total	14,5 km	kr 37.270.000	kr 56.670.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS

I 26 lyskryds på ruten kan forholdene for cyklister forbedres med eksempelvis nedtælling, særskilte signaler, afmærkning og detektering for cyklister, så de skal stoppe færre gange.



NYE CYKELSTIER

Det ideelle løsningsforslag lægger op til etablering af samlet set 5,2 km ny cykelsti - blandt andet på Bülowsvej på Frederiksberg og Platanvej på Frederiksberg og i København.



BUSPERRONER

23 busstoppesteder på ruten kan fremrykkes, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

ISHØJRUTEN

Ishøjruten forbinder Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Hvidovre og Københavns kommuner og er 12,3 kilometer. Fra Ishøj vil det være muligt at forlænge ruten mod Greve Kommune.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 26.000 pendlere inden for Ishøjrutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 2.900 cykelpendlere. Cirka 1.500 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 53 procent.

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

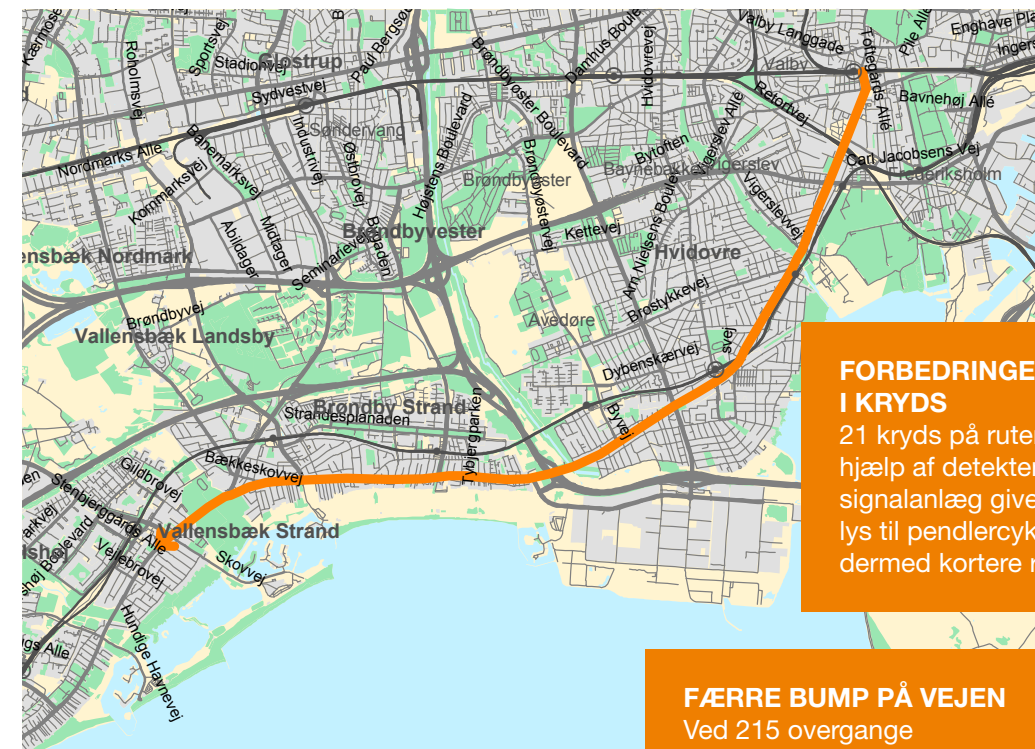
- 5.520.000 kilometer i bil
- 690 ton CO₂
- 30,4 mio. kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Ishøj	1,1 km	kr 110.000	kr 110.000
Vallensbæk	1,6 km	kr 630.000	kr 1.870.000
Brøndby	2,4 km	kr 1.560.000	kr 4.890.000
Hvidovre	4,7 km	kr 1.200.000	kr 1.780.000
København	2,5 km	kr 630.000	kr 1.260.000
Total	12,3 km	kr 4.130.000	kr 9.910.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS

21 kryds på ruten kan ved hjælp af detekteringer i signalanlæg give mere grønt lys til pendlercyklister og dermed kortere rejsetid.



FÆRRE BUMP PÅ VEJEN

Ved 215 overgange mellem stier og sideveje kan niveauforskelle udlignes, så cyklisterne ikke skal sænke farten på grund af bump.



BUSPERRONER

Det ideelle løsningsforslag lægger op til at 16 busstoppesteder på ruten bliver rykket frem, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

PARK ALLÉRUTEN

Park Alléruten forbinder Vallensbæk, Brøndby, Hvidovre og Københavns kommuner og er 12,6 kilometer.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 14.000 pendlere inden for Park Allérutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 1900 cykelpendlere. Cirka 950 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 49 procent. Forslaget til det samlede rutenet lægger op til en løsning med enten Park Alléruten og Roskildevej-ruten eller Vestbaneruten, idet Vestbane-ruten dækker samme opland som de to andre ruter til sammen.

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

- 3.496.000 kilometer i bil
- 437 ton CO₂
- 19,2 kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Vallensbæk	0,1 km	kr 60.000	kr 120.000
Brøndby	5,5 km	kr 3.500.000	kr 15.860.000
Hvidovre	1,6 km	kr 160.000	kr 3.440.000
København	5,4 km	kr 3.800.000	kr 18.740.000
Total	12,6 km	kr 7.520.000	kr 38.160.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS

I 27 kryds på ruten kan forholdene for cyklister forbedres, så de skal stoppe færre gange. I et enkelt kryds foreslås en shunt for cyklister, så de kan dreje til højre ved rødt lys.



BREDERE STIER

Det ideelle løsningsforslag peger på muligheden for at gøre cykelstierne bredere på 8,5 km af strækningen - for eksempel passager ved Brøndby-østervej i Brøndby samt Vigerslevs Allé og Enghavevej i København.



FÆRRE BUMP PÅ VEJEN

Ved 320 overgange mellem stier og sideveje kan belægningen forbedres, så cyklister ikke skal skifte niveau.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

RING 3-RUTEN

Ring 3-ruten forbinder Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Brøndby og Vallensbæk kommuner og er 21 kilometer.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 16.500 pendlere inden for Ring 3-rutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 2.600 cykelpendlere. Cirka 1.400 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 53 procent.

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

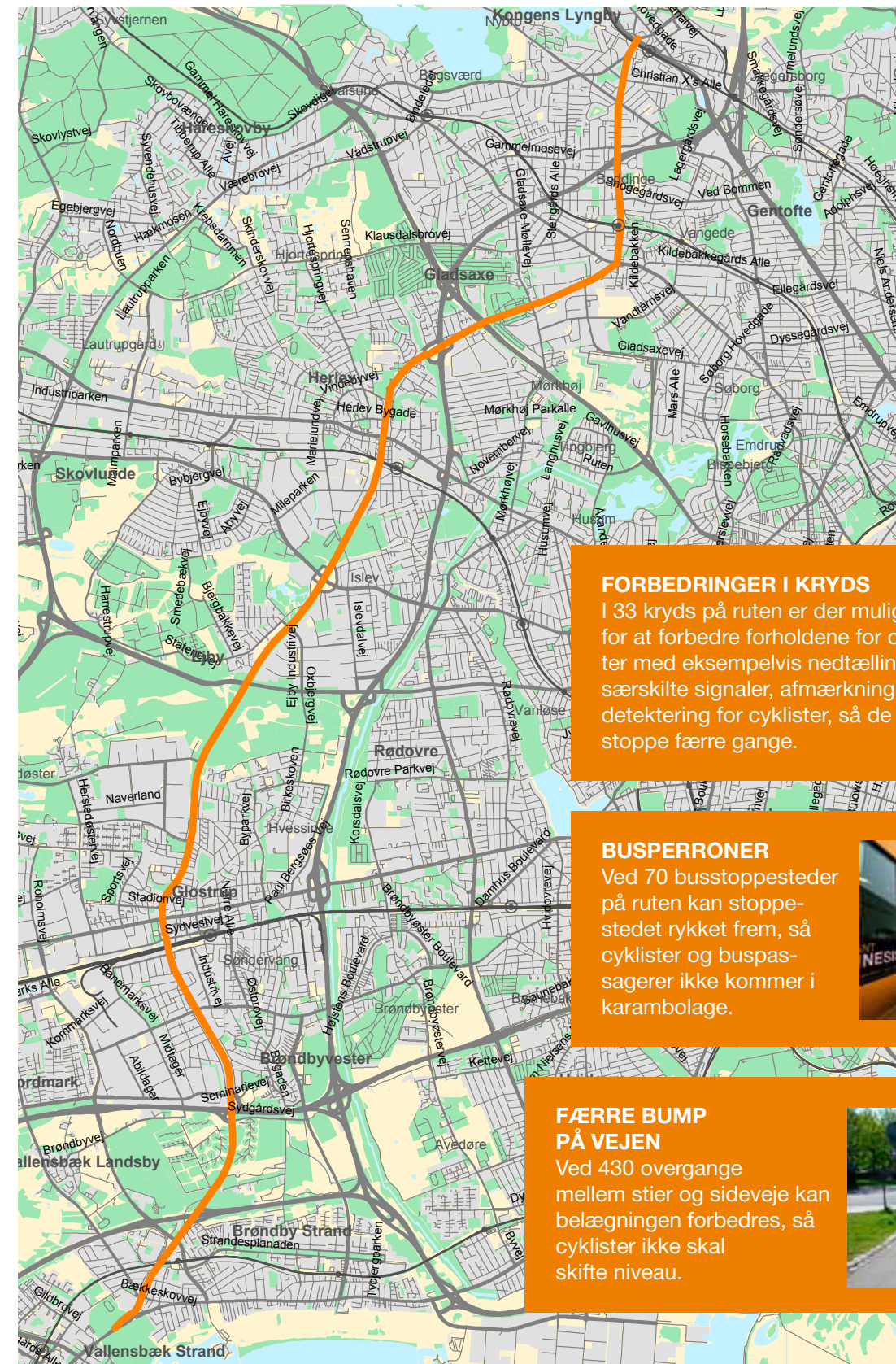
- 5.152.000 kilometer i bil
- 644 ton CO₂
- 28,3 mio. kroner i sundhedssomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Lyngby-Taarbæk	1,2 km	kr 1.870.000	kr 4.060.000
Gladsaxe	4,9 km	kr 1.890.000	kr 8.840.000
Herlev	2,5 km	kr 700.000	kr 4.610.000
Rødovre	0,9 km	kr 740.000	kr 2.580.000
Glostrup	5,9 km	kr 3.660.000	kr 10.600.000
Brøndby	3,9 km	kr 720.000	kr 4.860.000
Vallensbæk	1,7 km	kr 600.000	kr 2.040.000
Total	21,0 km	kr 10.180.000	kr 37.590.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS

I 33 kryds på ruten er der mulighed for at forbedre forholdene for cyklister med eksempelvis nedtælling, særskilte signaler, afmærkning og detektering for cyklister, så de skal stoppe færre gange.



BUSPERRONER

Ved 70 busstoppesteder på ruten kan stoppestedet rykkes frem, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



FÆRRE BUMP PÅ VEJEN

Ved 430 overgange mellem stier og sideveje kan belægningen forbedres, så cyklister ikke skal skifte niveau.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

RING 4-RUTEN

Ring 4-ruten kan i sin helhed forbinde Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Furesø, Herlev, Ballerup, Albertslund og Vallensbæk kommuner og er 10,7 kilometer.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 10.800 pendlere inden for Ring 4-rutens opland med pendlereafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 1.600 cykelpendlere. Cirka 850 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 53 procent.

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

- 3.128.000 kilometer i bil
- 391 ton CO₂
- 17,2 mio. kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde**	Anlægsoverslag* basis løsning	Anlægsoverslag* ideel løsning
Lyngby-Taarbæk	1,1 km	kr 170.000	kr 6.950.000
Gladsaxe	5,4 (2,9) km	kr 490.000	kr 2.390.000
Furesø	0,7 (0) km	kr 0	kr 0
Herlev	0,9 (0) km	kr 0	kr 0
Ballerup	3,5 (1,2) km	kr 540.000	kr 540.000
Vejdirektoratet	5,4 km	kr 2.860.000	kr 7.460.000
Total	10,6 km	kr 4.060.000	kr 17.340.000

*Anlægsoverslaget er baseret på gennemsnitlige enhedspriser pr. tiltag, inkl. et tillæg på 15 % for projektering og er ekskl. miljø- og ekspropriationsomkostninger (2010 priser).

**Ruten går langs statsvej med Vejdirektoratet som vejbestyrelse i Furesø og Herlev kommuner og til dels i Gladsaxe og Ballerup kommuner. Længderne i () angiver den længde, som den pågældende kommune er vejbestyrelse for, i de kommuner, hvor noget af ruten går langs statsvej.



BUSPERRONER
19 busstoppesteder på ruten kan rykkes frem, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



BREDERE CYKELSTIER
I den ideelle løsning er der forslag om at gøre cykelstierne bredere på i alt 2,9 km af ruten - for eksempel strækninger ved Chr. X's Allé i Lyngby-Taarbæk og langs en del af Ring 4 i Gladsaxe.



FORBEDRINGER I KRYDS
I 13 kryds på ruten kan forholdene for cyklister forbedres med eksempelvis nedtælling, særskilte signaler, afmærkning og detektering for cyklister, så de skal stoppe færre gange.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

ROSKILDEVEJRUTEN

Roskildevejruen forbinder Albertslund, Brøndby, Glostrup, Hvidovre, Frederiksberg og Københavns kommuner og er 15,8 kilometer. Fra Albertslund vil det være muligt at forlænge ruten mod Høje Taastrup Kommune.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 27.000 pendlere inden for Roskildevejruens opland med pendlereafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 3.300 cykelpendlere. Cirka 1.750 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 53 procent. Forslaget til det samlede rutenet lægger op til en løsning med enten Park Alléruen og Roskildevejruen eller Vestbaneruten, idet Vestbaneruten dækker samme opland som de to andre ruter til sammen.

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

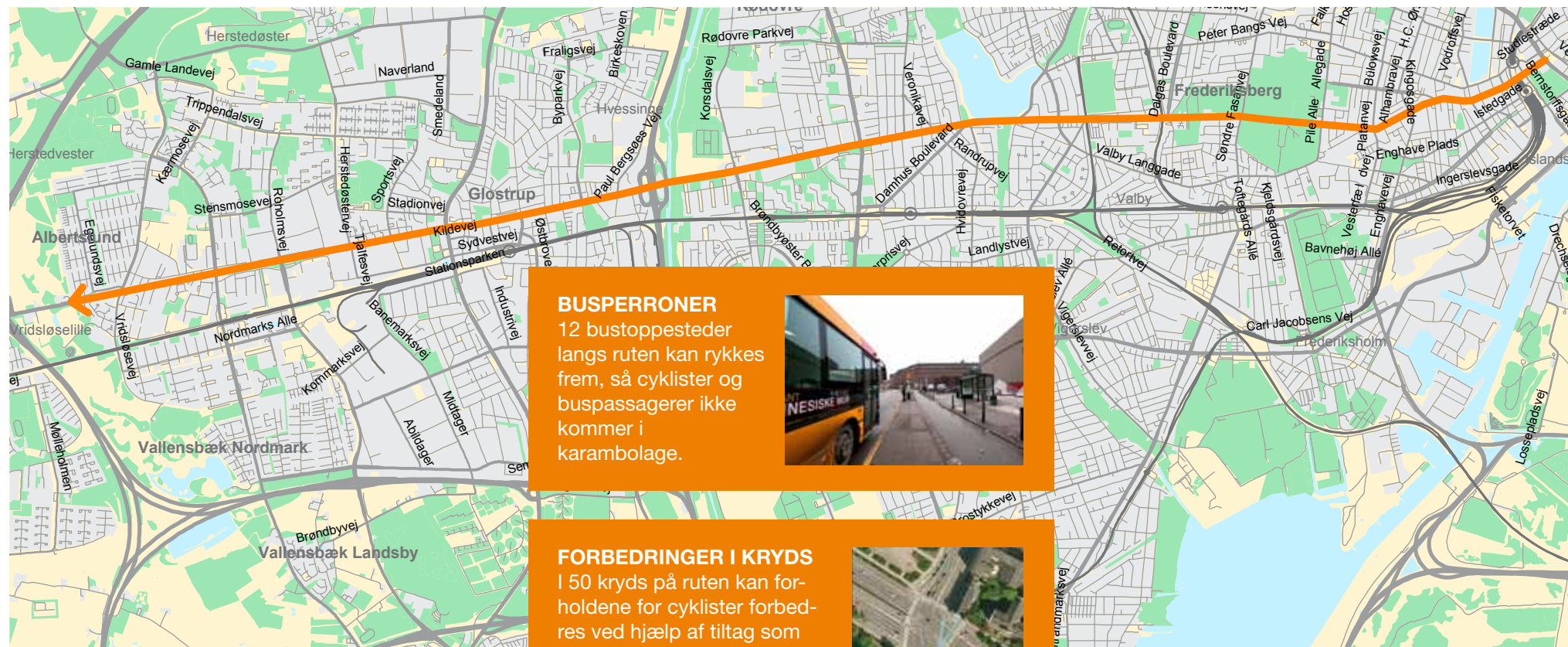
- 6.440.000 kilometer i bil
- 805 ton CO₂
- 35,4 mio. kroner i sundhedsmkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Albertslund	3,2 km	kr 590.000	kr 1.050.000
Glostrup	2,9 km	kr 700.000	kr 1.160.000
Brøndby	1,7 km	kr 290.000	kr 460.000
Rødovre	1,8 km	kr 730.000	kr 730.000
København	3,4 km	kr 2.530.000	kr 18.790.000
Frederiksberg	2,8 km	kr 6.970.000	kr 11.090.000
Total	15,8 km	kr 11.810.000	kr 33.280.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



BUSPERRONER

12 bustoppsteder langs ruten kan rykkes frem, så cyklister og buspassagerer ikke kommer i karambolage.



FORBEDRINGER I KRYDS

I 50 kryds på ruten kan forholdene for cyklister forbedres ved hjælp af tiltag som grønne bølger, detektering og nedtælling for cyklister, så de skal stoppe færre gange.



STIFORBEDRINGER

Det ideelle løsningsforslag lægger op til, at cykelstierne bliver bredere på i alt 4,8 km af ruten ved Pile Allé på Frederiksberg og Vesterbrogade i København. Samme steder foreslås der i alt 240 meter ny cykelsti.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

VANDLEDNINGSRUTEN

Vandledningsruten forbinder Gladsaxe og Københavns kommuner og er 2,9 km. Strækningen er en nordlig forlængelse af Vestvold-ruten, som forbinder København, Rødovre, Brøndby og Hvidovre kommuner. Ruten skaber forbindelse videre mod nord i sammenhæng med Ring 3-ruten.

POTENTIALE

Vandledningsruten kan i sammenhæng med Vestvoldruten og Ring 3-ruten fungere som ringrute i nettet af Cykelsuperstier. Der er ikke nogen særskilt potentiale vurdering for denne korte strækning på under 3 km, fordi det er en forbindelsesrute, der trækker på samme opland som de ruter, den støder op til. Den vil sammen med de tilstødende ruter medføre en ny direkte forbindelse mellem store byområder. Strækningen har fredelige, grønne omgivelser, lav støjbelastning og lav koncentration af luftforurening fra biltrafik.

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag* basis løsning	Anlægsoverslag* ideel løsning
Gladsaxe**	2,5 km	kr 2.260.000	kr 3.740.000
København	0,4 km	kr 1.560.000	kr 1.560.000
Total	2,9 km	kr 3.820.000	kr 5.300.000

*Anlægsoverslaget er baseret på gennemsnitlige enhedspriser pr. tiltag, inkl. et tillæg på 15 % for projektering og er ekskl. miljø- og ekspropriationsomkostninger (2010 priser).

** Gladsaxe Kommunes har for delprojekter givet eget anlægsoverslag.

NY BELYSNING

På sammenlagt 325 meter langs ruten kan ny belysning skabe øget trykthed for cyklister - for eksempel ved Gladsaxevej i Gladsaxe.



BEDRE ADSKILLELSE

Langs 1 km af ruten ved Tinghøjvej og Vandtårsvej i Gladsaxe kan adskillelsen mellem fodgængere og cyklister forbedres.



STIFORBEDRINGER

Det ideelle løsningsforslag lægger op til, at ruten får 750 m ny cykelsti og 1 km, hvor stierne bliver gjort bredere. Forbedringerne kan eksempelvis ske ved Vandtårsvej og Gladsaxevej i Gladsaxe samt ved Hillerød motorvejen i København.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

VESTAMAGERRUTEN

Vestamagerruten forbinder Tårnby og Københavns kommuner og er 7,8 kilometer.

POTENTIALE

Vestamagerruten er forbindelsesrute mellem Ishøjruen, Vestvold Østruten, Damhusruten og Fasanvejsruten og dermed en væsentlig faktor for at disse ruter kan indfri deres potentiale. Ud over fordele for pendlere byder ruten også på et stort rekreativt potentiale. Der er ikke nogen særskilt potentialevurdering for Vestamagerruten, fordi det er en forbindelsesrute, der trækker på samme opland som de ruter, den støder op til.

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Tårnby	0,3 km	kr 340.000	kr 630.000
København	7,5 km	kr 12.940.000	kr 26.240.000
Total	7,8 km	kr 13.280.000	kr 26.870.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



BREDERE CYKELSTIER
Stierne kan gøres bredere på 4,2 km af ruten - for eksempel ved Nokken Strandvej i København.



NY BELYSNING
Det ideelle løsningsforslag lægger op til, at 5,2 km af ruten får ny belysning - blandt andet hele strækningen ved Dæmningen i København.



NY CYKELSTI
Det ideelle løsningsforslag indebærer 1,2 km ny cykelsti ved Nokken Strandvej og Islands Brygge i København.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

VESTBANERUTEN

Vestbaneruten forbinder Albertslund, Brøndby, Glostrup, Hvidovre og Københavns kommuner og er 15,8 km. Fra Albertslund vil det evt. være muligt at forlænge ruten mod Høje-Taastrup Kommune.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 28.500 pendlere inden for Vestbanerutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 3.600 cykelpendlere. Cirka 1.900 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 52 procent. Forslaget til det samlede rutenet lægger op til en løsning med enten Park Alléruten og Roskildevejruen eller Vestbaneruten, idet Vestbaneruten dækker samme opland som de to andre ruter til sammen.

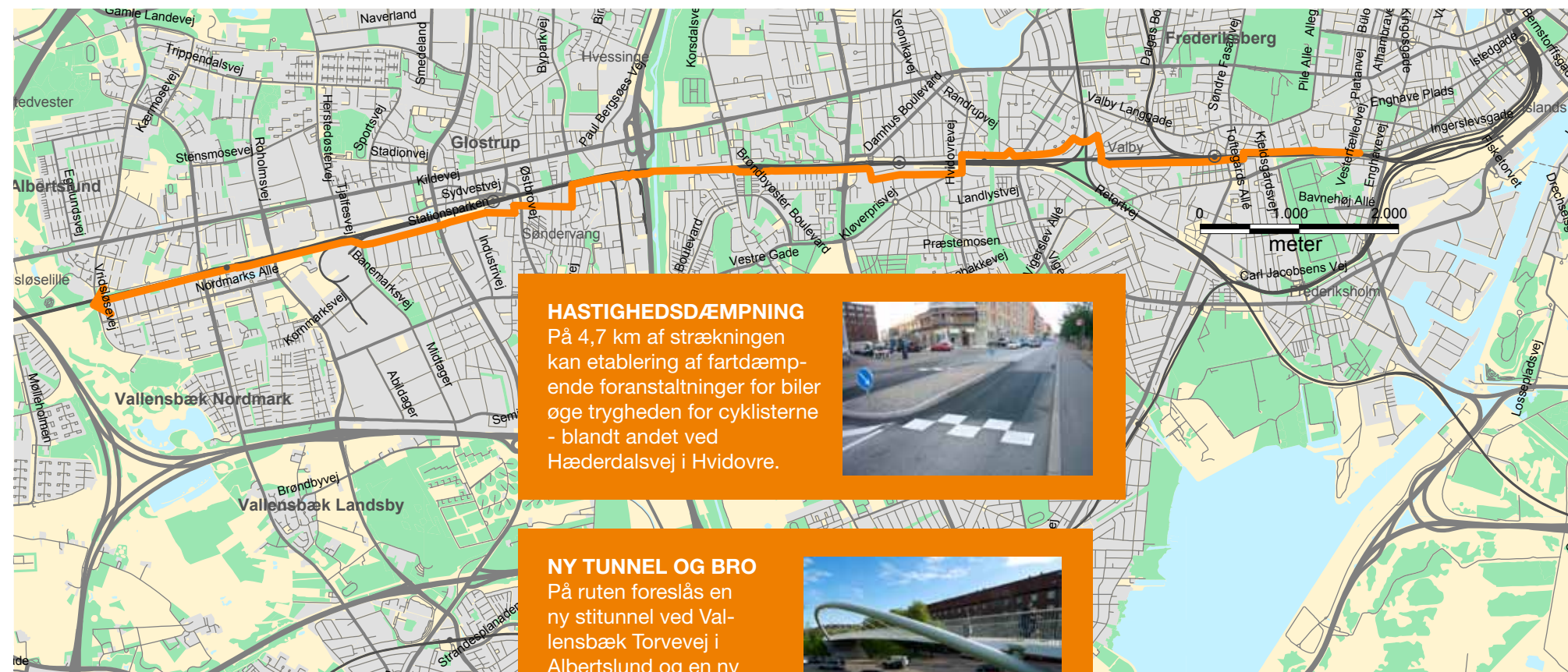
52 procent flere cyklister på denne rute, kan årligt spare samfundet for:

- 6.992.000 kilometer i bil
- 874 ton CO₂
- 38,5 mio. kroner i sundhedsmkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Albertslund	2,5 km	kr 7.040.000	kr 9.020.000
Brøndby	4,4 km	kr 15.000.000	kr 15.660.000
Glostrup	2,0 km	kr 6.310.000	kr 6.400.000
Hvidovre	1,8 km	kr 3.680.000	kr 5.060.000
København	5,1 km	kr 9.370.000	kr 22.190.000
Total	15,8 km	kr 41.400.000	kr 58.330.000



HASTIGHEDSDÆMPNING
På 4,7 km af strækningen kan etablering af fartdæmpende foranstaltninger for biler øge trygheden for cyklisterne - blandt andet ved Hæderdalsvej i Hvidovre.



NY TUNNEL OG BRO
På ruten foreslås en ny stitunnel ved Vallensbæk Torvevej i Albertslund og en ny stibro på Nakskovvej i København.



NYE CYKELSTIER
Der etableres 5,7 km ny cykelsti på ruten. Blandt andet på Lyshøjsgårdsvej i København.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.

VESTVOLDRUTEN

Vestvoldruten forbinder Hvidovre, Brøndby, Rødovre og Københavns kommuner og er 14 kilometer. Vestvoldruten er den første rute, hvor kommunerne forsøger at kombinere cykelpendling med rekreativ cykling og gangtrafik. Derfor tager udformningen både hensyn til kvalitetsmålene for Cykelsuperstier samt for fritidstrafik.

POTENTIALE

Cirka 4300 personer cykler dagligt på hele eller dele af Vestvolden. Af dem er cirka 1200 pendlercyklister på vej til og fra arbejde og uddannelse. I teorien kan cirka 6000 nye cyklister komme til at køre på Vestvoldruten, hvoraf cirka 1600 vil være pendlercyklister. Det er mere end en fordobling af det nuværende antal pendlere - en stigning på ca. 100 pct. Ud over at være en attraktiv pendlerforbindelse har Vestvoldruten også betydelig rekreativ værdi, og forbedringerne for pendlercyklisterne vil komme alle cyklisterne til gavn.

100 pct. flere pendlercyklister på denne rute, kan årligt spare samfundet for:

- 5.888.000 kilometer i bil
- 736 ton CO₂
- 32,4 mio. kroner i sundhedsmkostninger

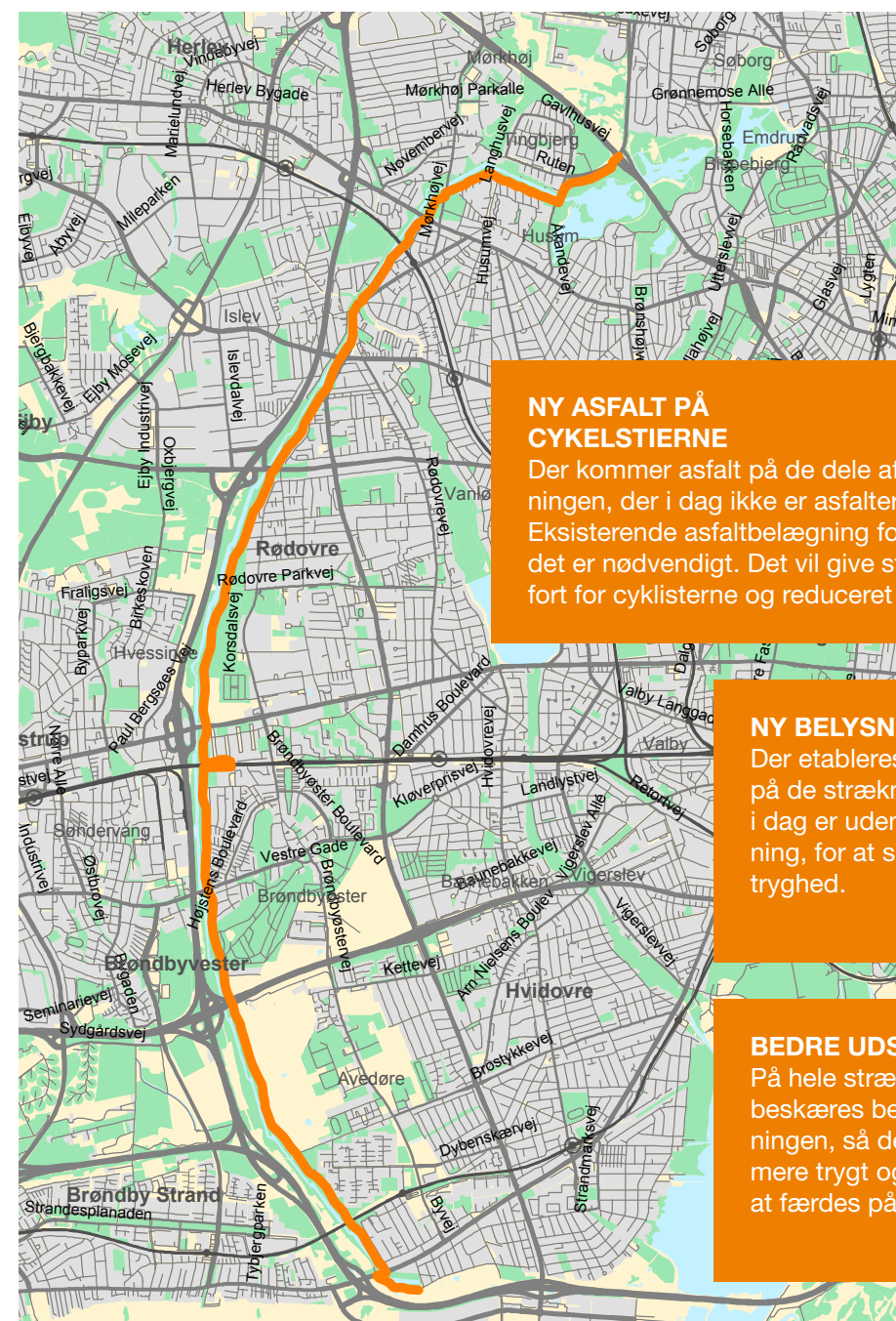
ØKONOMI

Vestvoldruten er lige som Albertslundruten pilotrute for Cykelsuperstierne. Det betyder, at anlægsarbejdet allerede er i gang. Derfor er budgettet endeligt.

Kommune

Kommune	Budget
Hvidovre	7,1 mio. kr.
Brøndby	2,6 mio. kr.
Rødovre	7,0 mio. kr.
København	0,8 mio. kr.
Total	17,5 mio. kr.

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



NY ASFALT PÅ CYKELSTIERNE

Der kommer asfalt på de dele af strækningen, der i dag ikke er asfalterede. Eksisterende asfaltbelægning fornyes, hvor det er nødvendigt. Det vil give større komfort for cyklisterne og reduceret rejsetid.



NY BELYSNING

Der etableres belysning på de strækninger, der i dag er uden belysning, for at skabe øget tryghed.



BEDRE UDSYN

På hele strækningen beskæres beplantningen, så det bliver mere trygt og sikkert at færdes på stien.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

VESTVOLD ØSTRUTEN

Vestvold Østruten er en sydlig og østlig forlængelse af Vestvold-ruten. Vestvold Østruten forbinder Hvidovre, København og Tårnby kommuner og er 11,1 kilometer.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 3.200 pendlere inden for Vestvold Østrutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 500 cykelpendlere. Cirka 260 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 53 procent.

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

- 956.800 kilometer i bil
- 120 ton CO₂
- 5,3 mio. kroner i sundhedsmkostninger

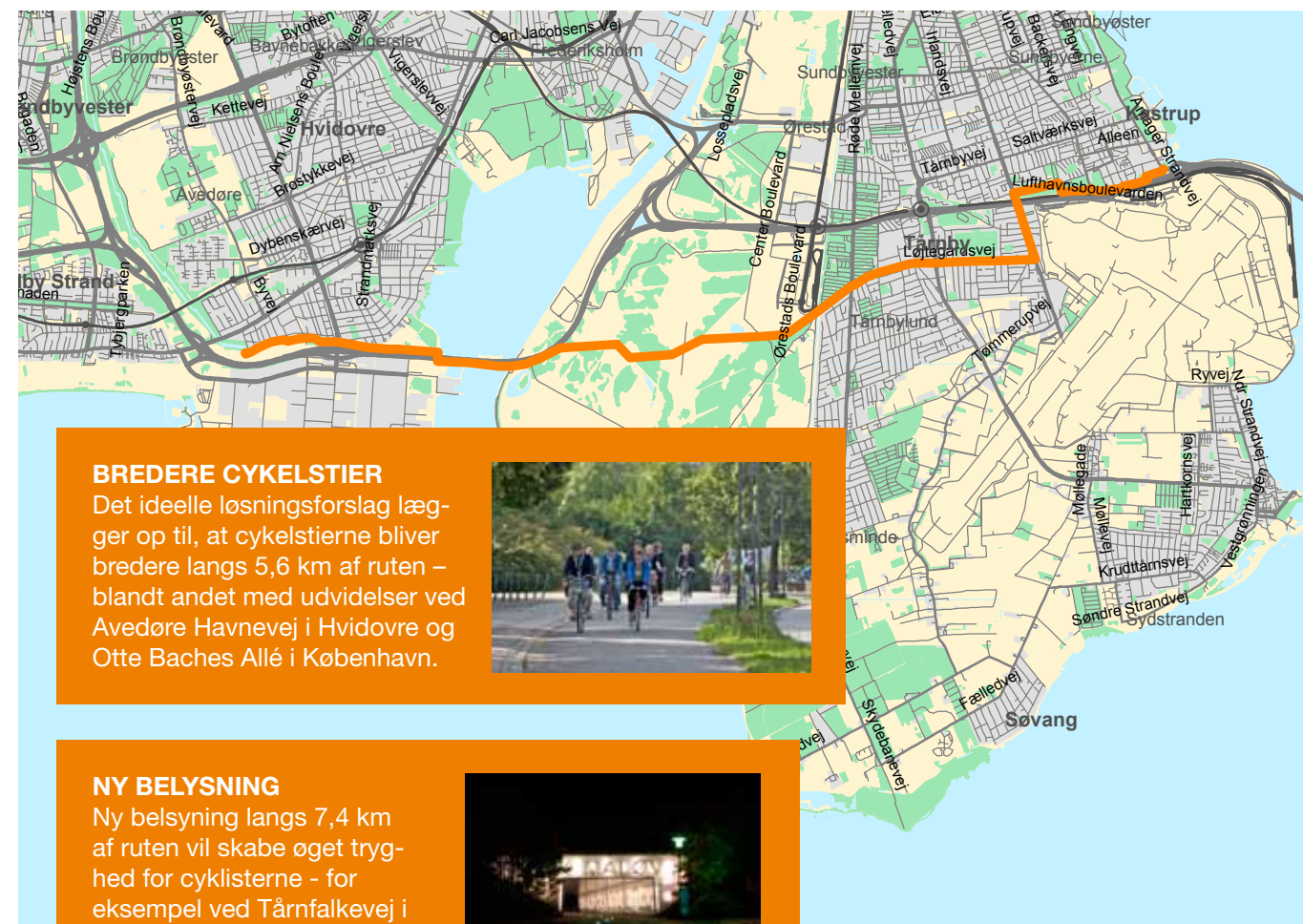
ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag* basis løsning	Anlægsoverslag* ideel løsning
Hvidovre**	3,2 km	kr 3.820.000	kr 14.490.000
Tårnby**	9,7 km	kr 8.460.000	kr 29.470.000
København	0,9 km	kr 750.000	kr 1.670.000
Total	11,1 km	kr 13.030.000	kr 45.630.000

*Anlægsoverslaget er baseret på gennemsnitlige enhedspriser pr. tiltag, inkl. et tillæg på 15 % for projektering og er ekskl. miljø- og ekspropriationsomkostninger (2010 priser).

** Stien langs Amagermotorvejen på broen over Kalveboderne (ca. 500m i hver af de to kommuner) tilhører Vejdirektoratet. Det viste anlægsoverslag inkluderer for denne brostrækning en gennemsnitspris for sideudvidelse, adskillelse af cyklister og fodgængere samt ny belysning på ca. 2,2 mio kr pr kommune. Afklaring af omkostninger fordelt på kommuner og Vejdirektoratet skal ske efterfølgende.



BREDERE CYKELSTIER

Det ideelle løsningsforslag lægger op til, at cykelstierne bliver bredere langs 5,6 km af ruten – blandt andet med udvidelser ved Avedøre Havnevej i Hvidovre og Otte Baches Allé i København.



NY BELYSNING

Ny belysning langs 7,4 km af ruten vil skabe øget tryghed for cyklisterne – for eksempel ved Tårnfalkevej i Hvidovre og Otte Baches Allé i Tårnby.



BEDRE ADSKILLELSE

Adskillelsen mellem cyklister og fodgængere kan tydeliggøres via niveauforskelle langs 7,5 km af ruten – for eksempel ved Mågeparken i Hvidovre.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

ØRESTADSRUTEN

Ørestadsruten forbinder Tårnby og Københavns kommuner og er 7,8 kilometer.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 2.000 pendlere inden for Ørestadsrutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 400 cykelpendlere. Cirka 20 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 4 procent. Talgrundlaget i beregningerne stammer fra 2005, og da Ørestaden er et byområde i vækst, er potentialet sandsynligvis allerede steget og vil stige yderligere i de kommende år.

Alene 4 procent flere cyklister på denne rute, kan årligt spare samfundet for:

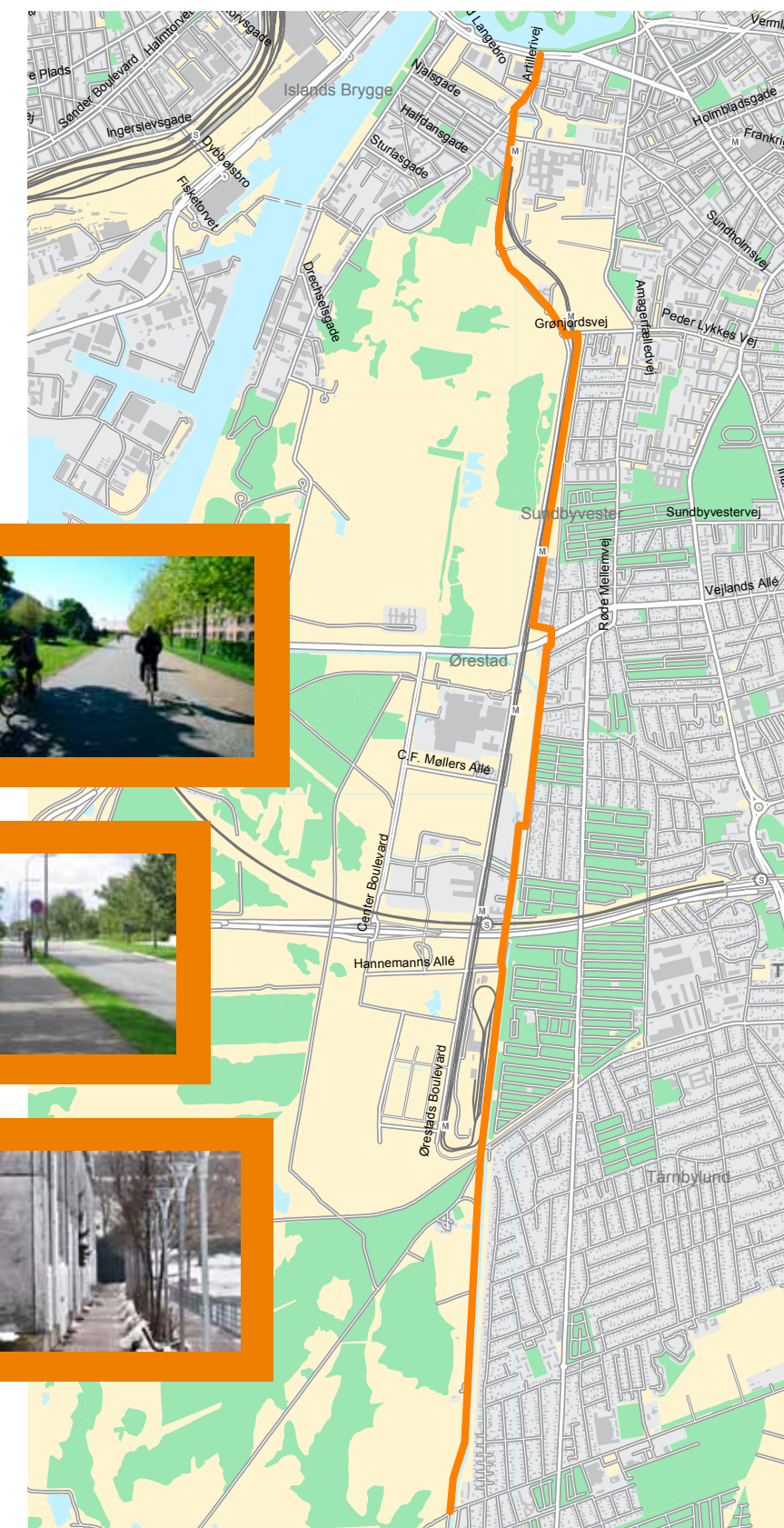
- 73.600 kilometer i bil
- 9 ton CO₂
- 0,4 mio. kroner i sundhedsomkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Tårnby	1,8 km	kr 2.180.000	kr 6.320.000
København	6,0 km	kr 2.690.000	kr 21.400.000
Total	7,8 km	kr 4.870.000	kr 27.720.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



BREDERE CYKELSTIER
 Ønsket om bredere cykelstier på i alt 1900 meter af ruten er en del af det ideelle løsningsforslag - for eksempel ved Kanalvej i Tårnby og ved Fællediget i København, som dog er fredede områder.



BEDRE ADSKILLELSE
 Adskillelsen mellem cyklister og fodgængere kan tydeliggøres via niveauforskel langs 1800 meter af ruten ved Kanalvej og Fællediget i København.



BEDRE BELYSNING
 Det ideelle løsningsforslag peger på behovet for ny belysning langs 2,8 km af ruten - for eksempel det fredede område ved Kanalvej i Tårnby samt ved Otte Baches Allé i København.



Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

ØRESUNDSRUTEN

Øresundsrueten forbinder Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Københavns kommuner. Den løber langs Øresund og er 22,3 kilometer. Fra Vedbæk i Rudersdal Kommune vil det være muligt at forlænge ruten mod Hørsholm Kommune.

POTENTIALE

I dag er der i alt ca. 13.500 pendlere inden for Øresundsrutens opland med pendlerafstande på 4-20 kilometer - heraf cirka 2700 cykelpendlere. Cirka 600 pendlere kan i teorien flyttes fra andre transportmidler til cykel. Det svarer til en vækst i antallet af cykelpendlere på cirka 22 procent.

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

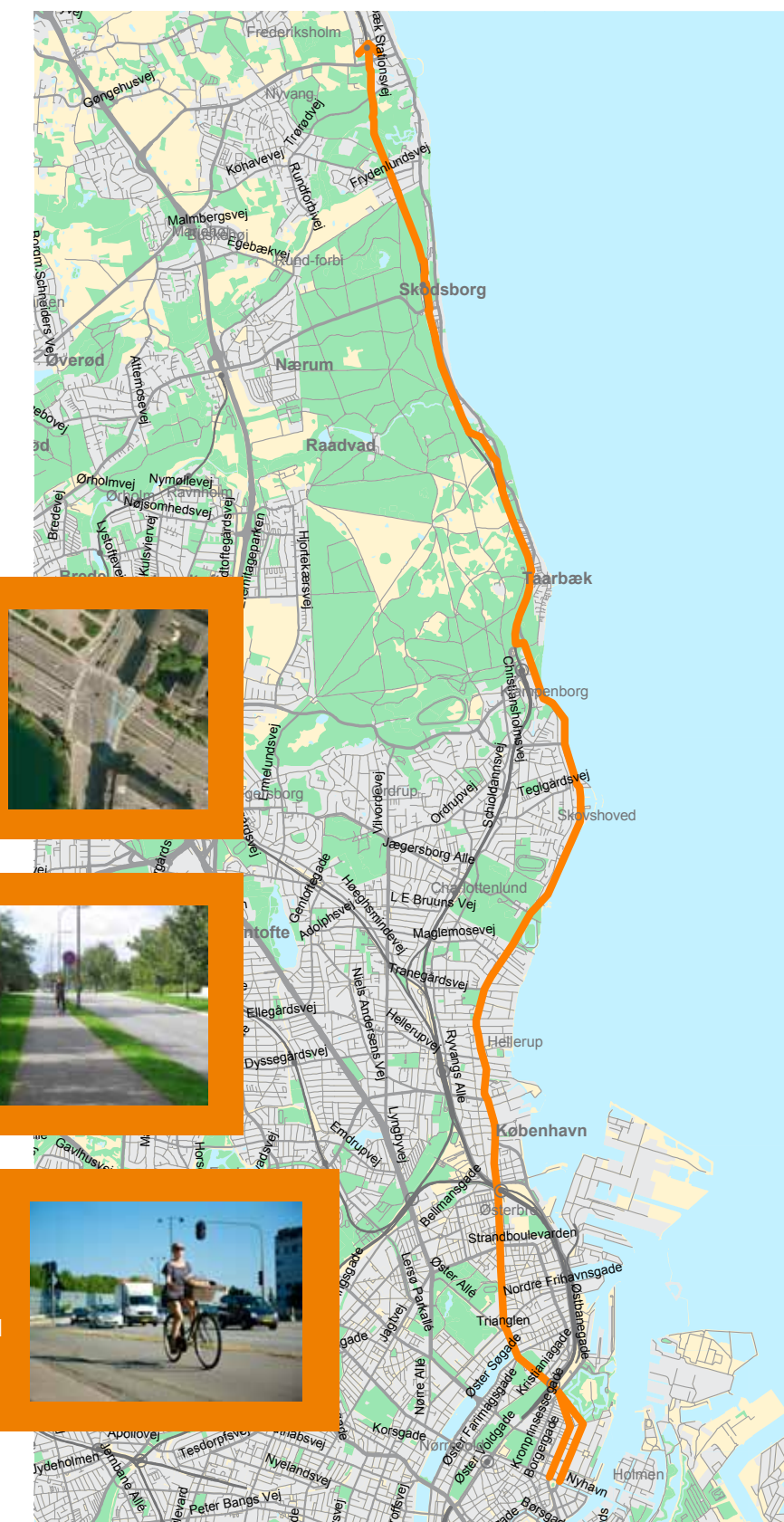
- 2.208.000 kilometer i bil
- 276 ton CO₂
- 12,1 mio kroner i sundhedsmkostninger

ØKONOMI

Det samlede anlægsoverslag for forbedringer pr. kommune til en basis eller ideel løsning:

Kommune	Længde	Anlægsoverslag basis løsning	Anlægsoverslag ideel løsning
Rudersdal	4,9 km	kr 15.740.000	kr 25.390.000
Lyngby-Taarbæk	3,4 km	kr 8.720.000	kr 12.490.000
Gentofte	7,3 km	kr 2.930.000	kr 13.680.000
København	6,7 km	kr 8.010.000	kr 20.540.000
Total	22,3 km	kr 35.400.000	kr 72.100.000

Tallene i opslaget er baserede på rutebeskrivelser og beregninger fra projektsekretariatet for Cykelsuperstierne, Center for Trafik, Københavns Kommune og Cowi.



FORBEDRINGER I KRYDS
I 32 lyskryds på strækningen kan der laves forbedringer som separate cykelsignaler, nedtælling til grønt og detektering af cyklister for at opnå mere grønt lys og kortere rejsetid for cyklisterne.

BEDRE ADSKILLELSE
På 7,5 km af strækningen kan adskillelsen mellem fodgængere og cyklister forbedres ved niveauforskelle - blandt andet langs 3 km af banestrækningen i Lyngby-Taarbæk.

STIFORBEDRINGER
Det ideelle løsningsforslag lægger op til etablering af 2 km ny cykelsti og udvidelse af eksisterende stier på 8,5 km af strækningen - for eksempel ved Skodsborgparken i Rudersdal og Bredgade i København.

Eksemplerne bygger på det ideelle løsningsforslag.

DET SAMLEDE RUTENET





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