

Indledning

Borgerrepræsentationen har besluttet, at det samlede biltrafkniveau i Københavns Kommune ikke må stige. Muligheden for øget trafikal aktivitet skal tilgodeses ved øget kollektiv trafik og cykling.

Cyklens store andel af persontransportarbejdet (eksempelvis 30% af bolig-arbejdsstedsrejserne) er i høj grad medvirkende til den relativt gunstige trafikale og miljømæssige situation i Københavns Kommune. Det er et mål at øge cykeltrafik-kens andel af den samlede trafik i kommunen, samt at forbedre mulighederne for at kombinere cyklen med kollektive transportmidler. Cykelstinet skal fortsat udbygges. Kommuneplan 1997 introducerer grønne cykelruter som et nyt element i infrastrukturen for cykeltrafik.

Også Trafik- & Miljø-planen lægger vægt på at forbedre cyklisternes forhold ved at etablere grønne cykel-ruter, cykelforbindelser i Indre By mv.

Nyt tilbud til Københavns cyklister

De københavnske cyklister synes København er en god by at cykle i ifølge Kommunens cykelregnskab. Men det er en forudsætning for en

øget cykeltrafik, at også de, der ikke allerede cykler kan tilbydes bedre forhold.

Borgerrepræsentationen har vedtaget, at cykelstinet langs de større veje skal suppleres med yderligere ca. 50 km cykelsti i de kommende 10-15 år. Men selv et fuldt udbygget cykelstinet vil ikke kunne opfange hele den potentielle cykeltrafik. Det drejer sig især om de lidt længere ture på typisk 5-15 km.

Visse befolkningsgrupper der i dag anvender bil, vil være interesserede i at cykle til og fra arbejde, hvis der eksisterede et sammenhængende, attraktivt og trafiksik-kert cykelrutenet.

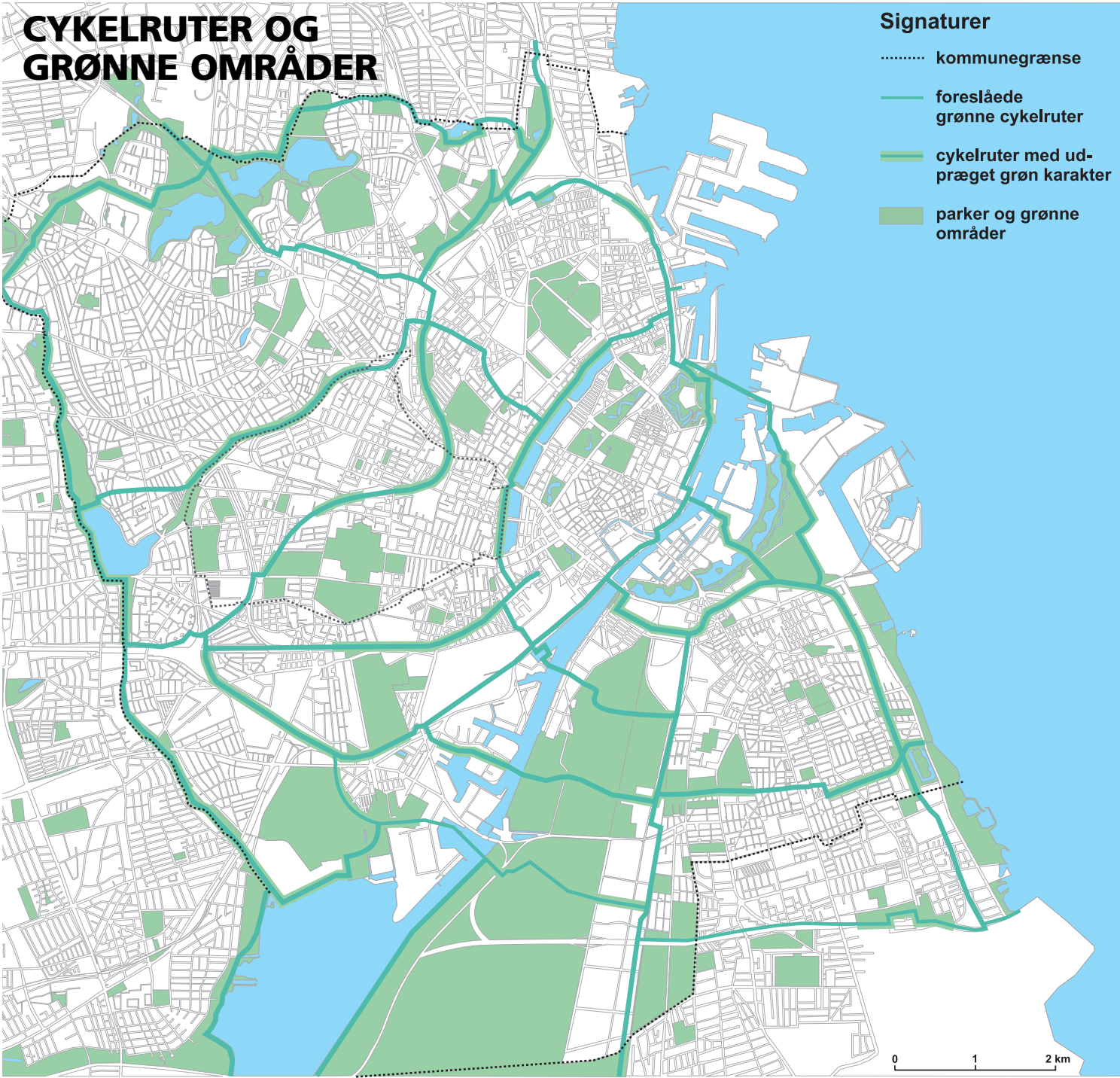
Den historiske baggrund

Et forslag til det første cykelrutenet i København blev i 1936 offentliggjort i rapporten "Københavns-egnens grønne områder". Cykelruterne indgik i park-bælter og blev knyttet til de nye S-togsstationer. Cykel-rutenettet blev delvist realiseret i 1940'erne. Et godt eksempel på en af disse ruter er Vigerslevstien langs kommunens vestgrænse. Efter krigen udbyggede kommunen cykelstierne langs vejene og det rekrea-tive aspekt trådte i baggrun-

den. Det første forsøg på igen at introducere en cykelrute med et væsentligt rekreativt indhold var Cyk-listernes Søring, der blev foreslået sidst i 1970'erne. Det lykkedes ikke på det tidspunkt at få etableret en sammenhængende cykelrute langs Søerne.

Dansk Cyklist Forbund udarbejdede i 1989 en plan for højklassede cykelruter. Inspireret heraf udarbejdede Københavns Kommunes Vejafdeling et forslag med et samlet cykelrutenet på 80 km.

Denne plan resulterede i, at Københavns og Frederiks-berg Kommuner i 1996 fik et tilskud fra Trafikministeriet til etablering af en højklasset grøn cykelrute, "Nørrebro-ruten". Ruten, der skal forløbe fra Lyngbyvej i nord, over Nørrebro og Frederiks-berg til Hvidovre i syd, etableres delvis på nedlagt jernbaneareal. Første etape af ruten gennem Nørrebro-parken blev indviet i 1997, anden etape i 1999. Det forventes, at Nørrebro-ruten i store træk vil være gennem-ført i 2004.



Indledning



To cykelruter i København, Nørrebro-ruten og Vigerslev-ruten, anlagt med 50 års mellemrum.



Overvejelser om gennemførelsen af de grønne cykelruter

Det har taget næsten 100 år at etablere Københavns cykelstier og der er skønsmæssigt investeret 1 mia. kr. Etablering af de grønne cykelruter vil naturligvis tage en længere årrække, alene fordi der skal investeres ca. 1/2 mia. kr. Nørrebro-ruten er

påbegyndt og gennemførelsen lagt i faste rammer med en beslutning i Borgerrepræsentationen om en opdeling i 8 etaper med tilhørende økonomi. Dette kunne være en model for gennemførelsen af nogle af de øvrige ruter, fx Amagerruten, hvor arealerne stort set er tilstede i form af et nedlagt jernbaneareal.

Der skal tages stilling til, hvordan eksisterende eller næsten eksisterende cykelruter kan bringes op på en høj standard. I en del tilfælde skal der kun få forbedringer til for at hæve standarden betragteligt. Ved at indarbejde cykelruterne i kommuneplan og lokalplaner sikres det, at alle ruter vil kunne gennemføres

på længere sigt, uden at dette i sig selv er en garanti for at cykelruterne realiseres. Hvor der viser sig muligheder kan dele af en cykelrute gennemføres i forbindelse med andre anlægsarbejder. Der er eksempelvis gode muligheder for dette i forbindelse med anlæg af nye jernbaneforbindelser som Ringbanen. Det samme

gælder byudvikling, eksempelvis i Ørestad, hvor cykelruter anlægges som en del af infrastrukturen.

Rapportens opbygning

Forslaget til de grønne cykelruter omfatter en gennemgang af principper for de grønne cykelruter, et teknisk afsnit om forudsæt-

ninger for udformning og økonomi samt et resumé af ruterne og en detaljeret gennemgang - i alfabetisk orden - af alle 21 ruter. Som bilag findes 3 oversigtskort med henholdsvis det samlede grønne cykelrutenet, de tekniske strækningssløsninger og sammenhængen mellem de grønne cykelruter og de europæiske,

de nationale og de regionale ruter. Desuden foreligger ikke-publicerede bilagsbind med fotoregistrering af ruterne og oversigt over plan- og ejerforhold.

Principper

Cykelruterne er planlagt, så de er så direkte som muligt. Der er også lagt vægt på, at de anlægges i attraktive og oplevelsesrige omgivelser.

Ruterne skal tilsammen skabe et sammenhængende, trafiksikkert cykelrutenet, hvor cyklisterne er højt prioriterede. Ruterne skal tilbyde et effektivt transportnet mellem bolig og arbejdssted og samtidig have en rekreativ funktion. Men ruterne vil selvfølgelig også kunne bruges til andre turformål: indkøb, skolevej mv.

Cykelruterne skal adskille sig fra cykelstier langs veje ved så vidt muligt at ligge i eget tracé og i grønne omgivelser. Ruterne vil give færre stop i lyskryds, og der vil ikke blive konflikter med busser og buspassagerer. Der skal være færrest mulige stop på grund af anden trafik, således at cyklisterne har mulighed for at holde en høj gennemsnitshastighed. Krydsninger med større veje udformes med høj grad af sikkerhed og fremkommelighed for cyklisterne.

Lokale veje indgår som en naturlig del af cykelruterne, mens strækninger med stærk biltrafik undgås.

De grønne cykelruter passerer så vidt muligt stationer og er lagt tæt på

områder med mange arbejdspladser, højere læreanstalter, kulturelle institutioner og rekreative områder. På den sidste strækning frem til målet vil det ofte være nødvendigt at benytte de eksisterende cykelstier langs vej eller lokale cykelforbindelser. Kortet "Cykelruter og cykelstier" viser, at de to typer anlæg vil kunne supplere hinanden. Det eksisterende cykelstinet i kommunen omfatter i dag ca. 300 km cykelsti langs større veje, og vil i de kommende år blive udbygget med yderligere 50 km cykelstier.

Kortet "Cykelruter og cykelforbindelser" viser, at der i Indre By (bortset fra Christianshavn-ruten og Havneruten) ikke er planer om at etablere grønne cykelruter. I stedet planlægges et antal cykelforbindelser, der har sammenhæng med både de grønne cykelruter og cykelstierne langs veje.

De grønne cykelruter understøtter kombinationen cykel og kollektiv trafik som et alternativ til bilen. Det sker ved, så vidt muligt, at lade ruterne passere stationer for regionaltoget, S-toget og de fremtidige metrostationer.

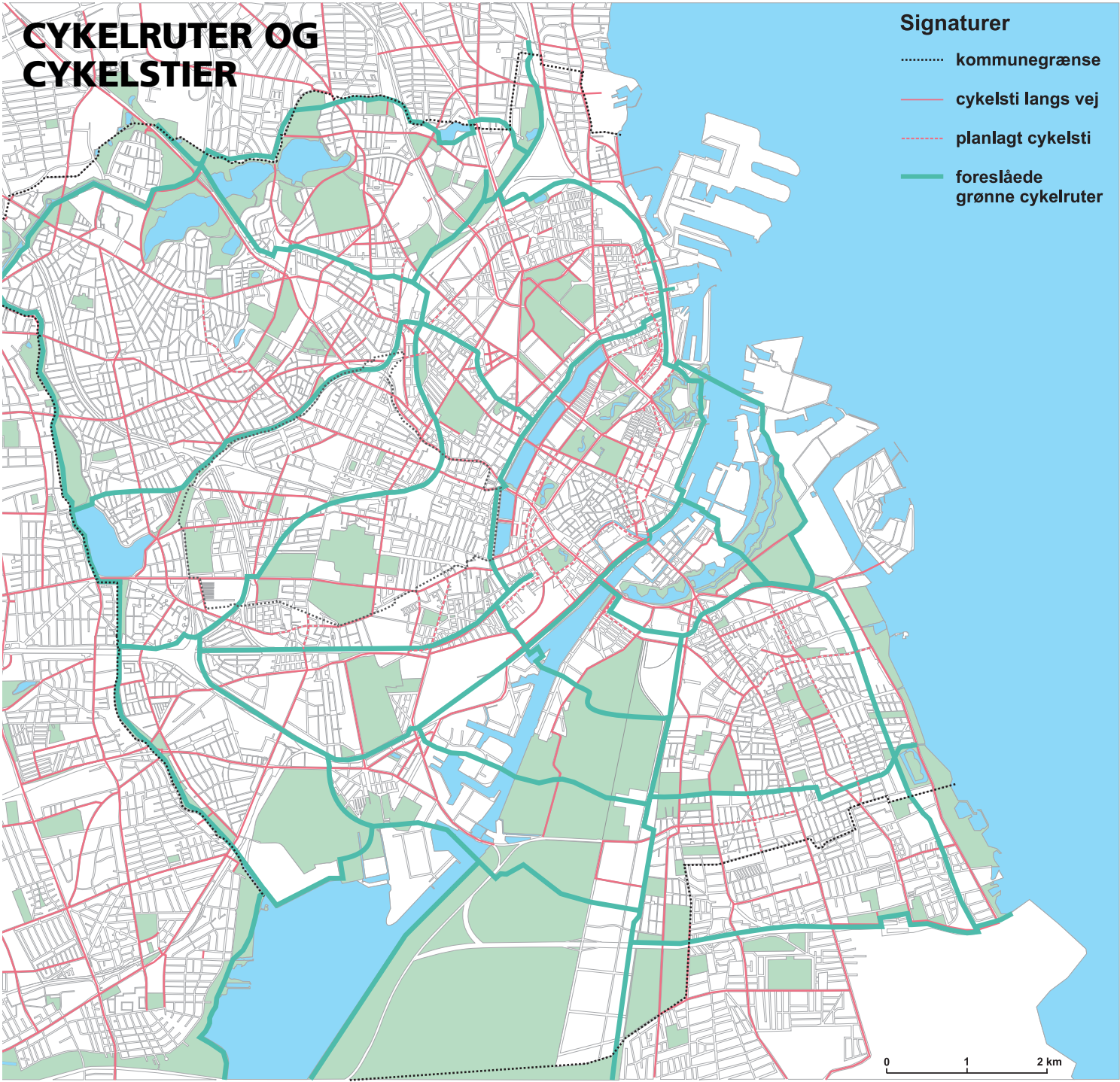
Den planlagte vandbus i Købehavns havn ("Havne-

linien") vil skabe en midlertidig forbindelse mellem cykelruter på tværs af havneløbet. Derfor er vandbusstoppesteder væsentlige trafikmål for cyklisterne. På længere sigt er det tanken at etablere et antal cykel- og gangbroer over havnen. Det må forudses, at nogle af disse skal være oplukkelige af hensyn til besejlingsforholdene i havnen.

Havnen og dens promenader giver iøvrigt gode muligheder for en attraktiv placering af cykelruter langs vandet. Promenaderne er anlagt som et fælles fodgænger- og cykelareal. Cykelruter, der forløber ad disse promenader indrettes som fællessti uden separat cykelareal. Også på strækninger langs havnen, hvor der ikke er foreslået grønne cykelruter (eksempelvis promenaden langs Islands Brygge) vil cyklisterne kunne benytte promenaderne.

Hvor cykelruter forløber gennem park- og naturområder tilpasses udformningen til de eksisterende forhold.

Sammenhængen med byens grønne områder fremgår af kortet "Cykelruter og grønne områder" (se "Indledning"). Her er også markeret hvor cykelruterne får en udpræget grøn karakter.



Principper



Standardprofilen for de grønne cykelruter er på 6,5 m og indeholder foruden en bred cykelsti også en gangsti. I nogle tilfælde vil profilet dog blive mindre og i andre tilfælde vil cyklister og fodgængere skulle bruge det samme areal (se "Tekniske forhold").

Med det forholdsvis høje ambitionsniveau, der er lagt for de grønne cykelruters linieføring, kan det blive nødvendigt enkelte steder at købe eller ekspropriere privat

ejendom.

Identitet

Det er hensigten at understrege cykelruterne karakter og give de enkelte ruter en egen identitet, f.eks. i forhold til de bykvarterer de

ligger i, evt. med historiske referencer. Identiteten kan støttes med beplantning og kunstnerisk udsmykning. Dette aspekt vil kunne udvikles yderligere i den mere detaljerede planlægning af de enkelte ruter.

Det er tanken at navngive de 21 ruter, hvilket vil understrege ruterne identitet. Også skiltning, der behandles mere detaljeret i det tekniske afsnit, vil blive et led i markedsføringen af de grønne cykelruter.

Det er tanken at indarbejde de enkelte ruter i fremtidige trafikplaner for lokalområder, hvor cykelruterne vil kunne blive et attraktivt element. Ruterne kunne markedsføres over for beboergrupper, lokale organisationer og virksomheder, bl.a. i forbindelse med virksomheders transportplaner og grønne regnskaber.

Det er også en mulighed at udskrive konkurrencer om identitet og udsmykning af de enkelte ruter. Sponsoring af dele af ruter og udsmykning kunne være af interesse for virksomheder og lokale organisationer. Ved at donere midler til udsmykning eller etablering af dele af ruter, kan virksomheder og organisationer signalere et grønt image og samtidig

bidrage til at fremme etableringen af cykelrutenettet. Det er en forudsætning for sponsering, at Kommunen har afgørende indflydelse på udformningen af cykelruterne og deres standard.

Projektets indhold

Projektet omfatter forslag til en konkret placering af de enkelte cykelruter. Der tages stilling til, om delstrækninger skal være nyanlæg eller benytte eksisterende veje eller stier. Desuden vælges om cykelruten skal være dobbeltrettet i eget tracé eller forløbe på enkeltrettede stier. Der er også gjort rede for krydsningsforhold med ruten i tunnel, på bro, støttet af signalregulering, helleanlæg eller fartdæmpende foranstaltning.

En nærmere forklaring af strækknings- og krydstyper findes i det tekniske afsnit.

De enkelte strækninger er beskrevet med hensyn til placering, byområdets karakter, sti- og krydstyper, rutens visuelle karakter og mulige identitet, problemer og berørte arealer. Forholdet til anden planlægning er beskrevet. Ejerforhold vil blive nærmere undersøgt i forbindelse med den videre planlægning. Der er beregnet prisoverslag for de

enkelte ruter på baggrund af enhedspriser for forskellige strækknings- og krydstyper.

Sammenhæng med øvrige cykelruter og -stier

Fire ud af de i alt ti eksisterende nationale cykelruter har interesse for København. National rute 2, 4 og 6 mødes på Rådhuspladsen, mens rute 9 løber vest om København (se bilag 3).

De nationale ruter forløber ad eksisterende cykelruter, cykelstier mv. Ruterne er skiltede og tegnet ind på kort, bl.a. cykelstikortet over København. I forbindelse med planlægningen af et net af grønne cykelruter er det nærliggende at koordinere de nationale cykelruter og de nye grønne cykelruter og eventuelt at justere forløbet af de nationale cykelruter.

På europæisk plan og med EU-støtte arbejder Det Europæiske Cyklistforbund og andre organisationer med et net af europæiske cykelruter. De præcise forløb er endnu ikke fastlagt, men princippet for disse ruter er, at de skal forløbe igennem de større byer. To europæiske cykelruter har et fælles forløb syd fra til København. I København deler ruterne sig, så én fortsætter mod Helsin-

gør/Helsingborg, mens en anden skal forbindes med Malmø. De europæiske cykelruter findes endnu kun som forslag. De vil i ret høj grad kunne udnytte Københavns Kommunes grønne cykelruter og de nationale cykelruters forløb.

Syd fra kan de to europæiske cykelruters fælles forløb følge national rute 4.

Den europæiske forbindelse til Malmø kan delvis følge national rute 6 og Lufthavnsruten.

Den europæiske rute til Helsingør/Helsingborg vil sandsynligvis komme til at følge national rute 9 nord fra. Ved kommunegrænsen svinger national rute 9 imidlertid ind i landet. Herfra kan den europæiske rute i store træk følge Svanemølleruten og Havneruten til Københavns centrum.

Ved placeringen af de nationale, de europæiske og de grønne cykelruter i Københavns Kommune er der så vidt muligt taget hensyn til de eksisterende regionale cykelruter i Københavns Amt (se bilag 3). Der er imidlertid behov for en koordinerende indsats med Amtet.

Tekniske forhold

Planens tilblivelse

Den Grønne Cykelruteplan er udarbejdet af Vej & Park, med bistand fra Europlan arkitekter og Carl Bro as. Arbejdet med en plan for cykelruter i Københavns Kommune bygger på erfaringer fra Nørrebro-ruten. Denne rute er planlagt i et samarbejde mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Trafikministeriet. I den forbindelse er der udgivet rapporten "Cykelruter i København og på Frederiksberg", 1995. En omfattende registrering og en efterfølgende analyse har ført til udarbejdelsen af de 21 rute-forløb, der præsenteres i denne rapport. De 21 ruter omfatter i alt 100 km cykelruter i Københavns Kommune, hvoraf 62 km er nye strækninger. Dertil kommer muligheden for en forlængelse ud over kommune-grænsen ved en koordinering med cykelstiplaner i nabokommuner og Københavns Amt. Realiseringen af det grønne cykelrutenet er kalkuleret til 546 mio. kr. inkl. 100 mio. kr til 4 broer over havneløbet, men ekskl. udgifter til erhvervelse af arealer. Et udkast til planen for grønne cykelruter har i en arbejdsgruppe været disku-

teret med Økonomiforvaltningen 8. kontor, Plandirektoratet samt med bydelsforvaltningerne for Kgs. Enghave, Indre Nørrebro, Indre Østerbro og Valby. Kommentarerne herfra er indarbejdet i denne rapport.

Registrering

I den indledende fase af projektet er der foretaget en registrering af de visuelle træk og en detaljeret registrering af muligheder for placering og udformning af de enkelte ruter.

I forbindelse med besigtigelsen af mulige rute-forløb er der foretaget en registrering af de eksisterende udformninger af strækninger og kryds.

Visuelle træk

Den visuelle registrering af ruterne er baseret på en opdeling i fem grupper:

- A. Tæt bymæssig bebyggelse med en sluttet karakter uden væsentlige grønne træk.
- B. Bymæssig bebyggelse med en sluttet karakter. Enkelte grønne træk.
- C. Åben bebyggelse med 2-4 etager med gennemgående grønne træk.
- D. Spredt bebyggelse med op til 2-3 etager med en overvejende grøn åben karakter.
- E. Det åbne land er dominerende træk med udsigter over åbne arealer uden bebyggelse.

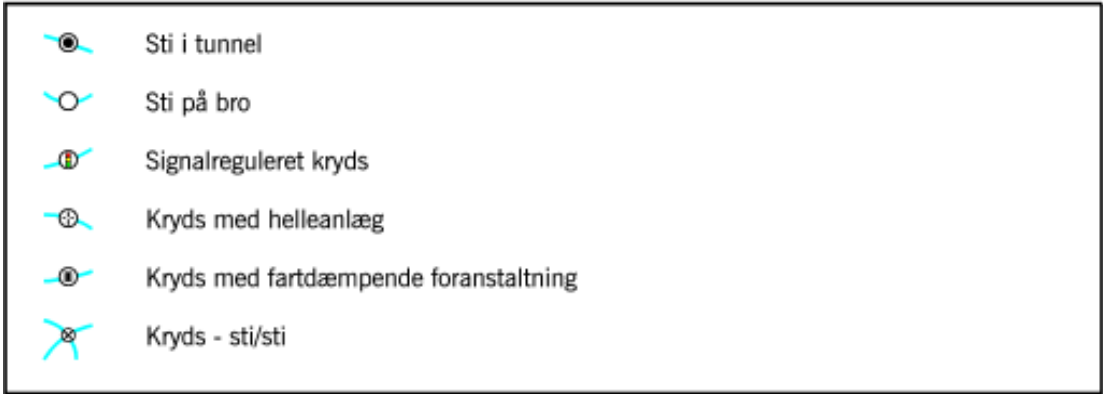
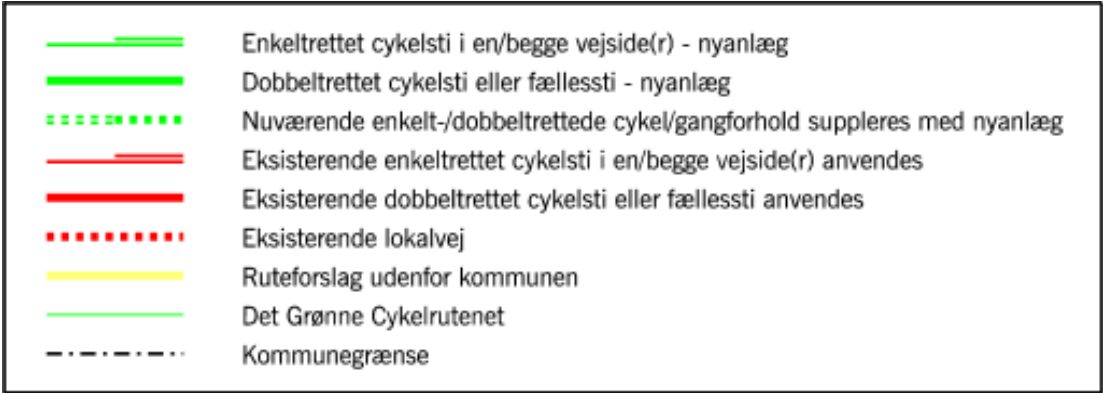
Den visuelle registrering har sammen med vurderinger af forholdene på mulige rute-forløb og omfattende fotoregistrering dannet baggrund for fastlæggelsen af rute-forløbene.

Strækningstyper

I forbindelse med registreringen er der skelnet mellem følgende strækningstyper:

1. Dobbeltrettet cykelsti eller fællessti.
2. Enkeltrettet cykelsti
3. Nuværende stier suppleres med nyanlæg
4. Eksisterende stier kan anvendes som de er

5. Eksisterende lokalvej uden supplerende stianlæg. Denne opdeling genfindes i signaturforklaringen, idet der skelnes mellem nyanlagte og eksisterende cykelstier.



Signaturforklaring til detailkort over cykelruter. Signaturforklaringen findes også bag i rapporten og kan foldes ud, så signaturerne kan ses samtidig med kortene.

Krydstyper

I forbindelse med registreringen er der skelnet mellem følgende krydstyper:

1. Tunnel
2. Bro
3. Signalreguleret kryds
4. Kryds med helleanlæg
5. Kryds med fartdæmpende foranstaltning
6. Kryds sti/sti
7. Justering af kryds

Hvor det er muligt at anvende de eksisterende kryds som de er, vises der ikke krydstype på kortene.

Økonomi

De forventede anlægsudgifter er bl.a. baseret på erfaringerne med gennemførelsen af Nørrebro-rutes 1. etape. Enhedsprisen nedenfor er opgjort i prisniveau 1999. Belysning er medtaget og priserne er inklusive 10% til beplantning og 3% til udsmykning, skiltning mv. Alle priser er eks. moms. Priserne for *strækninger* (pr. meter) er:

1. Ny dobbeltrettet cykelsti/fællessti: 4.600 kr.
2. Ny enkeltrettet cykelsti i én vejside: 3.225 kr.
3. Forbedring af eksisterende sti: 2.870 kr.
4. Eksisterende stistrækninger:

0 kr.

5. Eksisterende lokalvej: 0 kr.

For *kryds* er priserne:

1. Tunnel 10 mio. kr.
2. Bro 5 mio. kr. Bro over havnen dog 25 mio. kr.
3. Signalreguleret kryds 0,65 mio. kr.
4. Kryds med helleanlæg 0,375 mio. kr.
5. Trafiksaneret kryds 0,3 mio. kr.
6. Kryds sti/sti 0 mio. kr.
7. Justering af kryds 0,1 mio. kr.

Der er naturligvis en række usikkerheder på disse beregninger og skøn.

For de enkelte strækningers vedkommende er det ikke endeligt afklaret, hvor det er tilstrækkeligt at etablere fællessti, og hvor det er nødvendigt at etablere både dobbeltrettet cykelsti og separat gangsti. I overslagene er det derfor som beregningsgrundlag forudsat, at halvdelen af en routes dobbeltrettede cykelsti/fællesstistrækninger etableres som 4 m bred fællessti. Den anden halvdel etableres med separat cykelsti og gangsti i et standardprofil på 6,5 m. Se efterfølgende beskrivelse i afsnittet "Tværprofil".

Tekniske forhold

Prisen for forbedring af en eksisterende sti vil variere meget, men er beregningsmæssigt sat til 2/3 af udgiften til en ny dobbeltrettet cykelsti/fællessti. Hvor en eksisterende cykelsti (enkeltrettet eller dobbeltrettet) er vurderet som anvendelig i et ruteforløb regnes den at kunne indgå uden næneværdige omkostninger. Det samme gælder anvendelsen af lokalveje. Her forventes at den almindelige vedligeholdelse kan dække mindre reparationer.

På samme måde som for strækninger har der været

overvejelser om økonomien ved etableringen af forskellige typer kryds. De valgte priser for henholdsvis broer og tunneler er usikre og er udelukkende gennemsnitsbetragtninger. En korrekt prissætning ville forudsætte langt mere omfattende undersøgelser af lokale forhold og beregninger af mulige konkrete udformninger.

Trafiksanererede kryds vil i nogle tilfælde blive udformet som hævede kryds, men i de fleste tilfælde vil de blot bestå af et bump ved et stikryds til at reducere

bilernes hastighed. Den gennemsnitlige udgift er derfor sat forholdsvis lavt.

Krydstypen sti/sti forventes at kunne etableres indenfor rammerne af de beløb, der er afsat til strækningerne.

I krydstype 7, Justering af kryds, er der tale om meget forskellige typer af reguleringer. Disse er ikke i detaljer prissat i denne rapport. Der kan være tale om alt fra mindre justeringer af et signalanlæg til nedlægning af detektorer og større ombygning af signalanlæg. Det angivne beløb er således et

overslagsmæssigt gennemsnitsbeløb.

Tværsnit

De første 2 etaper af Nørrebro-ruten er anlagt med et "standardprofil", der blev udviklet i den sammenhæng. Standardprofilet består af en 4 m bred cykelsti og en 2 m bred gangsti, der er adskilt med en smal afvandingsrende på 0,5 m (se illustration).

Standardprofilet er beregnet til en cykeltrafik på 5-10.000 cyklister i døgnet. Frederiksberg Kommune har valgt en lidt smallere variation af det samme profil. Denne vil også være anvendelig på de dele af det københavnske cykelrutenet, hvor der forventes en cykeltrafik på et par tusind i døgnet.

En anden mulighed er at udnytte eksisterende fællestier på 4-6 m's bredde. Der kan evt. også nyanlægges fællestier, hvor der kun forventes en beskedent cykel- og fodgængertrafik (se illustration).

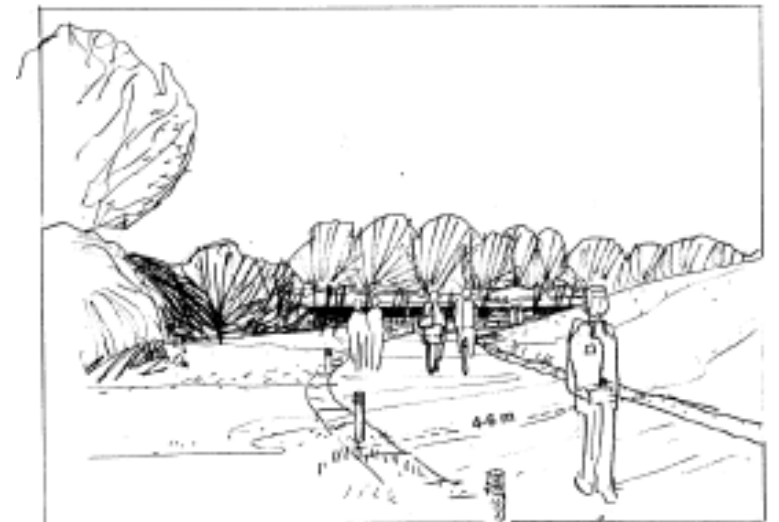
Retningslinier for udformning af promenader i Københavns Kommune er beskrevet i "Promenader langs havnen, kanalerne og kysten", 1999. Her angives en minimumsbredde på 8 m for promenader langs havne-

strækninger og 6 m for promenader langs kanaler.

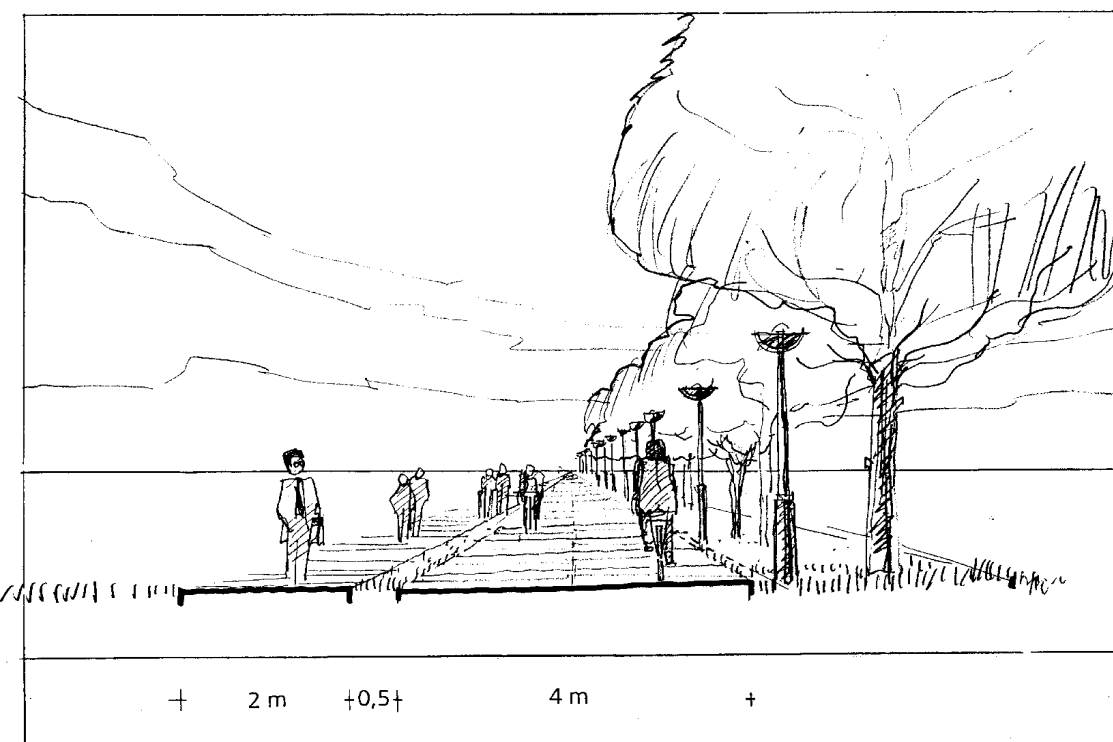
Skiltning

Der udkommer i slutningen af 1999 reviderede vejregler for skiltning af cykelruter. De heri angivne udformninger af skilte skal bruges, hvor der skiltes med sammenhængende cykelruter.

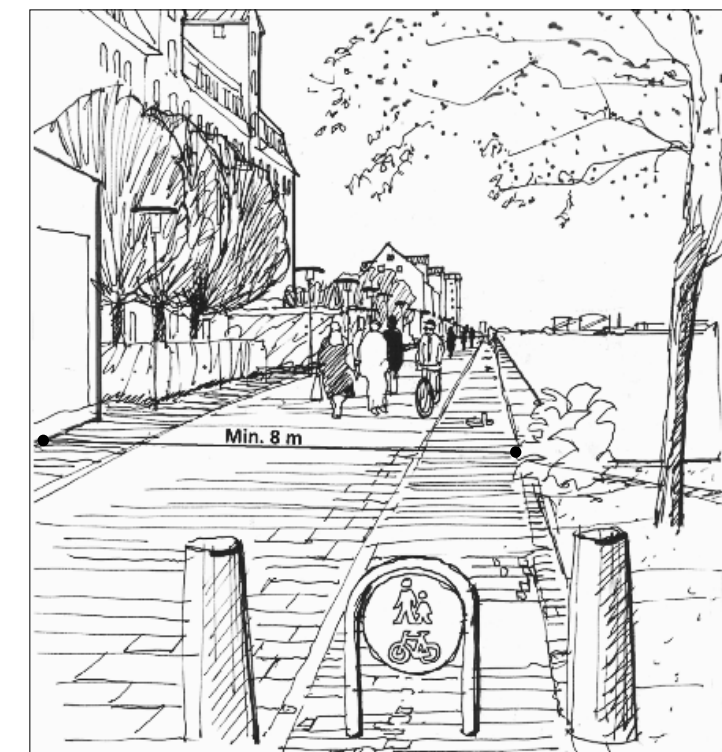
Københavns Kommunes grønne cykelruter svarer til vejreglens beskrivelse af "lokale ruter", der f.eks. omfatter bolig- arbejdssteds- trafik og ruter beregnet til dagture i fritiden.



Eksempel på tværsnit for cykelruter ad fællessti.



Standardtværsnit for Nørrebro-ruten anvendes også til de øvrige grønne cykelruter.



Et eksempel på tværsnit for cykelruter på havnepromenaderne.

Der er udviklet et omfattende sæt skilte til dette brug. Skiltene er blå med hvid skrift. Skiltene placeres på standere eller i galger. I parker og skove kan vælges små skilte evt. på træpæle.

Rutenavne kan angives på skiltene. Det er også muligt at tilføje et symbol, men efter godkendelse i Vejreglerådet.

Københavns Kommunes byvåben eller et andet symbol kan anvendes ved skiltning for at understrege, at de pågældende ruter indgår i Københavns Kommunes grønne cykelrutenet.

Resumé af cykelruter

Det samlede cykelrutenet er opdelt i 21 ruter, som er karakteriseret ved deres beliggenhed. I det følgende præsenteres en oversigt over cykelruterne grupperet i 3 geografiske områder - de centrale byområder, brokvartererne samt byens yderområder. Ruterne beskrives kort med hensyn til deres placering og karakter. En uddybende gennemgang af de enkelte ruter findes i de efterfølgende rutebeskrivelser.

De grønne cykelruter danner et sammenhængende trafiknet, der er velegnet til cykling over længere afstande. Ruterne har i forskellig grad et bolig-arbejdsstedsformål og et rekreativt formål.

For at give en oversigt over i hvor høj grad de enkelte ruter skønnes at have størst interesse som bolig-arbejdsstedsruter eller som rekreative ruter, er hver rute karakteriseret ved 5 cyklister, henholdsvis røde og grønne.

De røde cyklister angiver rutens funktion som bolig-arbejdsstedsrute. Overvejende røde cyklister karakteriserer en rute, der forbinder tætte boligområder med større arbejdspladser eller uddannelsesinstitutioner. Rutens linieføring er priorite-

ret så direkte som mulig.

De grønne cyklister angiver rutens funktion som rekreativ rute. Overvejende grønne cyklister karakteriserer en rute, der forløber i naturskønne omgivelser, udflugtsmål, som f.eks. parkområder og havne-strækninger. Rutens linieføring er i højere grad prioriteret i forhold til rutens indhold af rekreative "grønne" oplevelser.

En overvejende bolig-arbejdsstedsrute er vist med:



En overvejende rekreativ rute er vist med:



Det forventes, at antallet af cyklister, der vil bruge cykelruterne, vil være meget stort i de centrale dele af byen og i de indre brokvarter. Desuden forventes de radiale ruter med en overvejende bolig-arbejdsstedsfunktion at få en stor cykeltrafik. Ruterne i byens yderområder, som for størstedelen er eksisterende, har for tiden en mere beskeden trafik. De vil få stigende betydning, ved at skabe sammenhænge i rutenettet og ved at skabe forbindelse til cykelstinet i regionen.

Ruter i de centrale byområder

- Amagerruten
- Christianshavn-ruten
- Havneruten
- Refshaleruten
- Søruten
- Universitetsruten
- Ørestadsruten

Karakteristisk for ruterne er deres placering i eksisterende og kommende tætte og spændende bymæssige omgivelser.

Ruterne danner et overordnet, effektivt og samlet net, der forbinder Middelalderbyens mange arbejdspladser med boligkoncentrationen på Amager tværs over havneløbet. Der skabes også nye forbindelser fra Middelalderbyen til Holmen.

Ruterne tilbyder sammen-satte og interessante oplevelser, der spænder over byens historiske udvikling til dagens arkitektoniske højdepunkter med etableringen af den kommende byudvikling ind i det næste århundrede. Karakteristisk er endvidere ruternes meget tætte bymæssige karakter, suppleret med et gennemgående og markant træk af vandflader samt cykeltraceernes velbeliggende og direkte adgang til både små og store rekreative aktiviteter.

Ruter i brokvartererne mv.

- Carlsberg-ruten
- Grøndalsruten
- Hareskovruten
- Kastrup Fort ruten
- Nørrebro-ruten
- Svanemøller-ruten
- Valbyruten

Fælles for disse ruter er en udpræget grad af sammen-sathed. Udbudet og graden af intensiteten i den visuelle oplevelse skifter hyppigt mellem tætte kontra mere åbne bykvarterer mellem nyanlagte og eksisterende stitraceer mv.

Et særkende er, at ruterne i større eller mindre udstrækning tangerer eller gennemløber delstrækninger i brokvartererne. Endnu et udpræget fælles træk er ruternes placering tæt på det københavnske S-togsnet, som sikrer en effektiv og hensigtsmæssig kontakt til det kollektive transportsystem.

Ruter i byens yderområder

- Hvidovreruten
- Kalvebod-ruten
- Lufthavnsruten
- Ryvangs-ruten
- Utterslev-ruten
- Vestvold-ruten
- Vigerslev-ruten



Beliggenheden på grænsen af kommunen i nord, vest og syd er karakteristiske træk for disse ruter.

De nuværende smukke parkanlæg og åbne grønne områder, som Emdrupparken og Utterslev Mose i nord, Damhusengen og Damhus-søen i vest, Valbyparken og ruterne omkring Kalvebo-

derne og Vestamager i syd, danner et sammenhængende og næsten ubrudt tracé med sin helt egen rekreative karakter.

Den eksisterende træ-plantering i parkerne er således stærkt medvirkende til at markere cykelruternes grønne profil overfor de omgivende villaområders

mindre karakteristiske beplantninger.

Et yderligere karakteristisk fællestræk er ruternes beliggenhed tæt ved og langs åløb, moser, søer og med varierede grønne have- og parkrum afvekslende med udsigter over store åbne vandflader.

Ruter i de centrale byromåder

Amagerruten
Christianshavnruten
Havneruten
Refshaleruten
Søruten
Universitetsruten
Ørestadsruten

Forslag til Grønne Cykelruter

Resumé af cykelruter

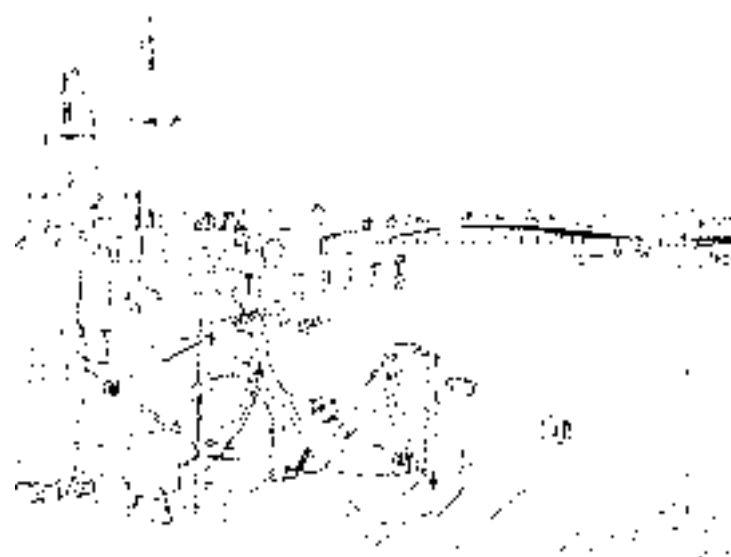
Amagerruten



Amagerrutens særlige karakteristika er, at den anlægges på Amagerbanens tidligere jernbanetracé i sin fulde længde. Ruten løber primært gennem bymæssige bebyggelser med størst boligkoncentration mod Kløvermarken og Islands Brygge og med mange og spændende bybilleder.

Mod syd og øst er der en forbindelse til Lufthavnen og Amager Strand samt Kastrup Fort ruten og Lufthavnsruten.

Med udgangspunkt i jernbanetraceet er der mulighed for at give hele ruten sin egen og helt specielle karakter.



Christianshavnsruten



Christianshavnsruten er kun godt 1,7 km lang og anlægges primært på det eksisterende vej- og stisystem. Ruten krydser havnen på en nyanlagt cykel- og fodgængerbro og bliver således et vigtigt led i at lette forbindelsen mellem Middelalderbyen, Christianshavn og Amager. Ruten har en række spændende bypanoramaer, især omkring havnen og passagen gennem Christianshavns bastioner og voldanlæg. Ruten giver gode forbindelser til Havneruten og Indre by samt mod syd til især Amagerruten.

Havneruten



Havneruten anlægges på promenader og det eksisterende vejnet. Ruten er karakteristisk ved sit parallelle løb med havnen. På store dele af ruten løber cykeltraceet helt ude langs kajkanten. Dette forhold giver ruten en særlig maritim luftighed med flotte udsigter over havnen og de mange ældre og nye spændende byggerier. Ved sin placering på kajkanten giver ruten en række udsigtsmuligheder til bl.a. Den lille Havfrue, Amaliehaven m.v. De mest kendte nationale og internationale turistattraktioner ligger på Havneruten. Omkring Kvæsthusbroen vil der være mulighed for bro over Inderhavnen til Christiansholm og Christianshavnsruten. Havneruten har forbindelse med Svanemølleruten, Refshaleruten, Christianshavnruten, Amager-ruten, Universitetsruten, Valbyruten og Søruten.

Refshaleruten



Refshaleruten forløber i syd fra Amagerruten ved Kløvermarken til Refshaleøen.

Ruten anlægges på det eksisterende vej- og stinet langs haveforeninger og erhvervsområder af skiftende tæthed.

Ved anlæg af en eventuel havnetunnel vil der blive etableret cykelforbindelse i tunnelen til Sønder Frihavnsområdet med kontakt til Havneruten ved vejen til Langeliniebroen. En alternativ forbindelse over havnen kan etableres med vandbus fra „stoppested“ på Frederiksholm.

Ruten har meget forskelligartede udsigter over hhv. Kløvermarken og Stadsgraven med den københavnske sky-line i baggrunden.

Ruten er en vigtig bolig-arbejdsstedsforbindelse mellem Østerbro – Indre By og det nordlige Amager – Holmen. Den har forbindelse til Havneruten og Amager-ruten.



Søruten



Søruten løber på vestsiden af de københavnske søer og gennem Østerbro i nord og Vesterbro i syd. Ruten indpasses i det eksisterende vej- og stisystem og har et meget stort befolkningsunderlag i sit helt nære opland. I hele sin længde er ruten én lang ubrudt række af spændende og afvekslende bypanoramaer. De tætte by- og karrestrukturer i nord og syd, vekslende med søernes åbne og flodagtige træk. Tunneler har hidtil været måden at krydse de tværgående radialgader på. Ved Kampmannsgade og Åboulevarden foreslås flotte cykel- og fodgængerbroer og passagen gennem Det Ny Teater foreslås forbeholdt fodgængere og cyklister.

Søruten har forbindelse med Svanemølleruten, Hareskovruten, Carlsberg-ruten, Valbyruten, Universitetsruten og Havneruten.

Universitetsruten



Fra metrostationen ved Grønjordsskollegiet anlægges ruten på tværs af Amager Fælled og Islands Brygge og videre på en ny fodgængerbro over havnen til Fiske-torvet med kontakt til Havneruten, Valbyruten og Søruten. Cykeltraceet anlægges helt overvejende på et nyetableret cykeltracé.

Ruten byder på meget spændende og meget forskellige by- og landskabsoplevelser. Det overvejende træk er den grønne næsten skovagtige karakter på Amager Fælled, der afløses af turen over havneløbet med udsigt til den nye havnefront på Kalvebod Brygge i nord og Sjællandsbroen i horisonten mod syd.

Ruten giver pga. broen over havneløbet god forbindelse mellem de tættest befolkede områder på henholdsvis Amagersiden med bl.a. Remisevænget (Urbanplanen) og Vesterbroområdet på Sjællandssiden ved Dybbølsbroen.

Ørestadsruten



Ruten er beliggende i det nye byområde Ørestad. Cykeltraceet anlægges, så det tangerer mange af de kommende metrostationer.

Ruten, der løber nord-syd i det nye byområde, har forbindelse til Amagerruten, Universitetsruten, Kastrup Fort ruten og Lufthavnsruten, der alle er tværgående øst-vestforbindelser. Cykelruten har således en fin kontakt til det omgivende bysamfund og de store rekreative, åbne og landskabelige områder på Vest-amager. Cykelruten forventes at blive en helt speciel bymæssig oplevelse.



Resumé af cykelruter

Ruter i brokvar-
tererne mv.

- Carlsberg-ruten
- Grøndals-ruten
- Hareskov-ruten
- Kastrup Fort ruten
- Nørrebro-ruten
- Svanemøller-ruten
- Valby-ruten

Carlsberg-ruten



Ruten indpasses på det eksisterende vej- og sti-system med et større nyanlæg og broer omkring Enghave S-togsstation og Gl. Carlsberg Vej. Ruten løber fra Valby gennem villa-områder og tætte boligkarreer og slutter i Københavns City område. Carlsberg-ruten byder på mange spændende og varierende bybilleder og har god forbindelse til især Søruten, Universitetsruten og Indre by.



Grøndals-ruten

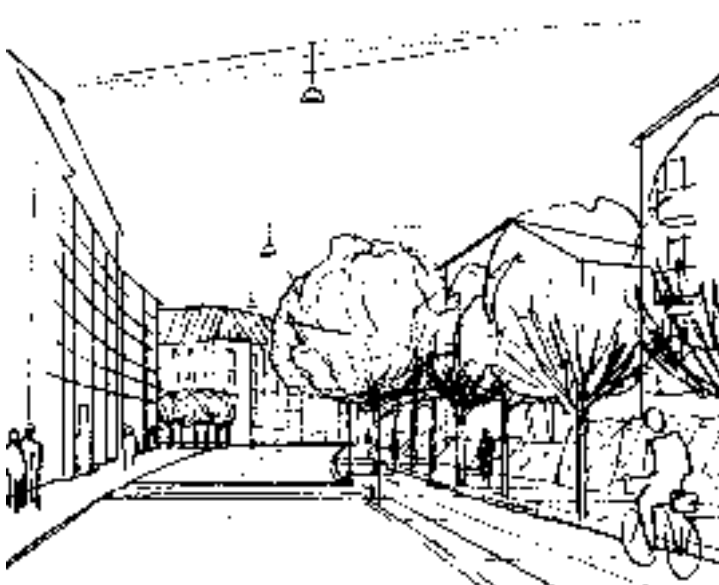


Karakteristisk for Grøndals-ruten er, at dens tracé helt overvejende ligger i det eksisterende parkbånd, Grøndalsparken, der løber parallelt med S-togslinien. En mindre del af ruten er beliggende i Frederiksberg kommune. I Københavns kommune gennemskærer ruten overvejende boligområder, hvoraf de fleste består af haveboliger. Der er endvidere god forbindelse til en amtslig, regional sti mod vest. Den nordligste del af ruten, som er beliggende på Ydre Nørrebro, er karakteristisk ved sine 4-6 etages boligkarreer. Der er god forbindelse til S-togsstationerne på den nye Ringbane, ligesom der er et stort befolkningsopland tæt omkring ruten.

Hareskov-ruten



Hareskov-ruten er karakteristisk ved de nordlige, rekreative områder af høj landskabelig værdi og sin flotte adgang til København langs motorvejen og de meget tætte boligkarreer på Indre Nørrebro på rutens sydlige del. Dette forløb giver mange og meget forskellige landskabs- og bybilleder af meget varierende karakter. Cykeltraceet indarbejdes på det eksisterende vej- og stisystem, hvilket giver en del reguleringer af de nuværende gadekryds, især på Nørrebro.



Kastrup Fort ruten



Ruten er i hele sin udstrækning indrettet på det eksisterende sti- og vejnet. Bebyggelsen langs ruten er overvejende åbne, lave villa-områder med nogle få 2- og 3-etages boligblokke ved de større nord-sydgående trafikveje. Ruten giver gode forbindelser til forskellige idrætsanlæg og til Bella Centeret og har god kontakt til Ørestadsruten og den kommende Metrolinie samt til erhvervsområderne i Kastrup og det nye bolig- og erhvervsområde i Kongens Enghave. Der er interessante og flotte landskabsudsigter over Amager Fælled mod både nord, syd og vest.

Nørrebro-ruten



Nørrebro-ruten, der er ved at blive anlagt, er den første cykelrute, der er vedtaget i Københavns kommune. Ruten løber også gennem Frederiksberg kommune og har en samlet udstrækning på omkring 12 km, størstedelen i Københavns kommune. Cykelruten er på store dele anlagt i det tidligere jernbanetracé, der løber igennem det Ydre Nørrebro. På Frederiksberg anlægges ruten bl.a. igennem Landbohøjskolens arealer. Ruten gennemløber meget varierede boligområder med et stort befolkningsunderlag i det umiddelbare opland. Mod nord ved Ryparkens S-togsstation og Lundehuskirken har ruten en åben grøn karakter. Nørrebro-ruten har forbindelse til Hareskov-ruten, Grøndals-ruten og Carlsberg-ruten.



Svanemøller-ruten



Ruten er indpasset på det eksisterende vej- og sti-system. Ved Svanemøllen Station føres cykelruten i tunnel under Østerbrogade og ruten fortsætter langs Vognmandsmarken frem til Ryparkens S-togsstation. Ruten har god forbindelse til flere S-togsstationer og let forbindelse til store dele af Østerbro-området med det store befolkningsunderlag. De 4-6 etages boligkarreer langs Østbanegade giver ruten en tæt bymæssig karakter, der over Gasværksgrunden åbner for flere spændende og åbne kig over mod Østerbrogade. Svanemøller-ruten har kontakt til Søruten og til Havneruten.

Valby-ruten



Ruten forløber fra Valby-området i vest gennem Kongens Enghave til Fiske-torvet og Havneruten i øst. Cykeltraceet løber langs Vigerslevbanen og gennem de store erhvervsområder syd for Vesterbro. Cykelruten ligger dels på det eksisterende vej- og stinet og dels på et nyanlagt tracé langs banelinien. Bebyggelsesmæssigt er der stor variation. I vest villaområder efterfulgt af store og markante erhvervsområder og afslutningsvis med udsigter over havneløbet mod Islands Brygge. Ruten har forbindelse til de omkringliggende, tætbe-folkede bydele samt til Universitetsruten, Søruten, Kastrup Fort ruten, Luft-havnsruten og Carlsberg-ruten.

Ruter i byens yderområder

Hvidovreruten
Kalvebodruten
Lufthavnsruten
Ryvangsruten
Utterslevruten
Vestvoldruten
Vigerslevruten

Forslag til Grønne Cykelruter

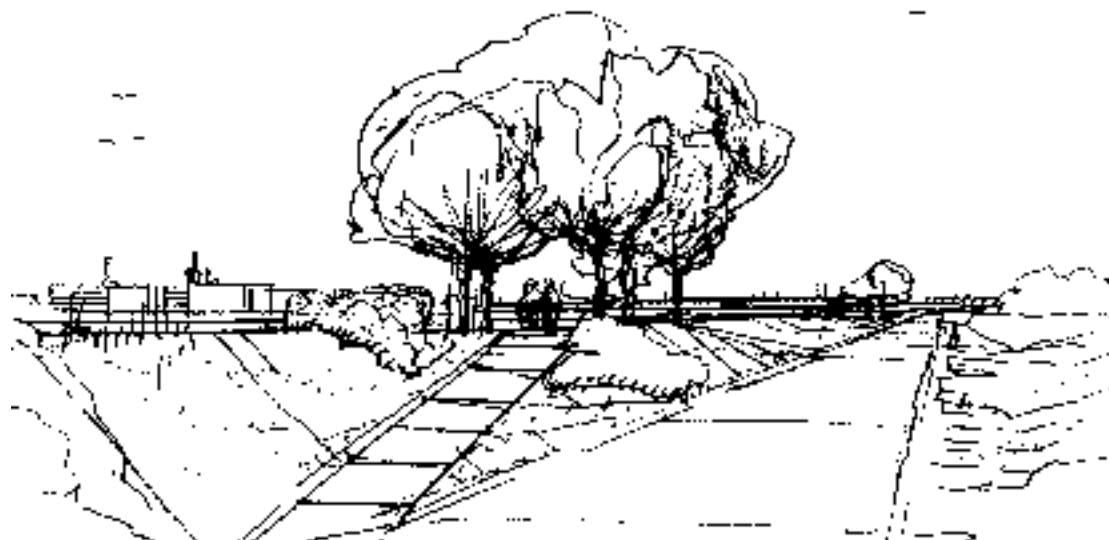
Resumé af cykelruter

Hvidovreruten



Fra Valbyparken i Københavns Kommune etableres en cykelrute med god forbindelse til en kystnær cykelrute gennem Hvidovre kommune videre mod de rekreative strand- og museumsfaciliteter ved Køge Bugt. Mod nord er der god forbindelse til Lufthavnsruten, Valbyruten og de mange arbejdspladser i Kongens Enghave.

Ruten byder på mange spændende kig over åbent vand og grønne åbne landskabstræk.



Kalvebodruten



Kalvebodruten ligger overvejende på det eksisterende stinet på Kalvebod Fælled. Ruten må betragtes som en landskabelig og smuk rute. Herfra er der mulighed for at opleve den københavnske sky-line fra hhv. Kalvebodbroen og digekronen langs Kalvebodløbet ud over Sydhavnen og Kongens Enghave. Ruten har forbindelse mod nord til Lufthavnsruten og dermed til Kastrup/Tårnby i øst og Kongens Enghave/Valby i vest. Ruten skal bl.a. give mulighed for udsigts- og rastepladser på diget langs Kalvebodløbet.

Lufthavnsruten



Ruten forbinder Lufthavnsområdet med de sydlige bolig- og erhvervsområder samt rekreative områder i Københavns kommune. På en del af ruteforløbet anlægges traceet langs med Øresundsbanen. Over Amager Fælled får ruten et smukt og rekreativt forløb og efter at have krydset Ørestaden følger traceet det eksisterende stiforløb gennem Tårnby kommune til Lufthavnen. Den store variation mellem byområder og åbne landskaber er et særkende for denne rute. Der er forbindelse til Amagerruten, Ørestadsruten, Kalvebodruten, Hvidovreruten og Valbyruten.

Ryvangsruten



Ryvangsruten gennem Ryvangens Naturpark er omtalt som en mulig forlængelse af Nørrebro-ruten i den politiske beslutning om Nørrebro-ruten. Ryvangsruten indpasses på det eksisterende vej- og stinet. Langs banelinien nyanlægges cykeltraceet med en bro over Lyngbyvejen ved Ryparkens S-togsstation.

Ruten giver god kontakt til både Hellerup, Ryparken og Nørrebro S-togsstationer. Der er endvidere forbindelse til Svanemølleruten og Utterslevruten.



Utterslevruten



Ruten forløber fra øst til vest fra Ryparken og Emdrup til Søborg og Husumområdet. Cykeltraceet anlægges på det eksisterende vej- og stisystem. Det nuværende park- og gangsystem omkring Utterslev Mose indgår som en væsentlig del af ruten.

De overvejende åbne og lave parcelhusområder i øst afløses af et mere karakterfuldt grønt træk med mosen som et velplejet parkområde. Herfra er der mange smukke landskabelige kig mod de omliggende markante boligbebyggelser, f.eks. Høje Gladsaxe og Bellahøj punkthuse. Utterslevruten har forbindelse til Hareskovruten, Vestvoldruten og Ryvangsruten.

Vestvoldruten



Ruten ligger i kommunens nordvestlige yderområde på eksisterende stier. Traceet er anlagt i det eksisterende parkbånd langs Vestvolden og har en god forbindelse til de omliggende haveboligområder og stokbebyggelser i 2 og 3 etager.

Vestvoldruten har forbindelse til Utterslevrutens og Vigerslevrutens meget grønne forløb.

De eksisterende ældre og statelige træ- og alléplantninger, der er fredede, giver en meget smuk og karakterfuld ramme omkring cykelruten.



Vigerslevruten



Ruten afgrænser kommunen mod vest i næsten hele sin samlede længde på ca. 9 km. Fra Islev i nord til Kalvebod Brygge i syd følger cykelruten eksisterende stier langs Harrestrup Å i det eksisterende grønne parkstrøg.

Cykelruten har god forbindelse til de tilstødende boligområder. Her er bebyggelsesformen helt overvejende haveboliger, der ligger tæt på begge sider af hele ruteforløbet.

Engdraget og Damhusøen er rutens særkende og særlige rekreative tilbud.

Vigerslevruten har forbindelse til Vestvoldruten, Grøndalsruten, Nørrebro-ruten og Hvidovreruten.

Amagerruten



Cykeltracé langs Langebro foreslås lagt på fundamentet fra den gamle jernbanebro.

Generelt

Amagerruten skal nyanlægges i hele sin længde i det tidligere tracé fra den nedlagte Amagerbane. Ruten vil i dette tracé kunne gives en ensartet og sammenhængende grøn karakter med træ- og buskbeplantning, som naturligt vil kunne indføres både i de tætte bykvarterer omkring Njalsgade-Uplandsgade og i det sydligere forløb gennem haveboligområderne. Ruten kan betragtes som en bolig-arbejdsstedsrute med en central placering gennem et stort bolig- og befolkningsopland.

Sti- og krydstyper

Amagerruten forløber som dobbeltrettet sti på stort set hele strækningen. Eneste



Cykelruten nord for Njalsgade kan gives en god bredde med en åben parkkarakter.

undtagelse er Reykjaviksgade, der fortsat vil være lokalgade uden særskilte stier. Den nordligste del af ruten krydser en del store trafikårer. I disse kryds etableres signalanlæg med prioritering af cykeltrafikken, hvor biltrafikmængderne tillader det. På den nord/sydgående del af Amagerruten gennemskæres den af en del veje. Afhængig af status og trafikmængder etableres disse kryds enten som kryds med heller til støtte for de krydsende cyklister eller som stikrydsninger med fartdæmpende foranstaltninger for biltrafikken.

Den sydlige del af ruten kunne eventuelt videreføres i banetraceet i Tårnby Kommune.

Visuelt

Der vil blive spændende byoplevelser på strækningen over havneløbet og på Islands Brygge. Tætte og snævre ruteforløb mellem 5-6 etages boligkarreer afløses af udsigter over Kløvermarken, hvor Amagerværket og Benzinøen er karakteristiske landmærker i horisonten.

Den sydlige linieføring gennem blandede bolig- og erhvervsområder med stærkt varieret tæthed og vedligeholdelsesgrad gør det ønskeligt at udforme ruten med en sammenhængende

træ- og buskbeplantning, som kan give cykeltraceet en park- og/eller allékarakter, der tilpasses de parallelt løbende boligveje.

Cykelrutens karakteristika er det eksisterende jernbanetracé samt ledvogter og stationsbygninger undervejs. En del af disse bør som et identitetsskabende element indarbejdes i den konkrete udformning af cykeltraceet.

Plan- og arealforhold

Amagerruten forløber på hele strækningen på tidligere baneareal. Cykelruten skal koordineres med planerne for Ny Tøjhusgrunden og indarbejdes i den kommende lokalplan for området. På strækningen over "Faste



På Svinget ligger jernbanetraceet midt imellem 6-etages boligkarreer.



Ved Italiensvej bør krydsningen udformes med et helleanlæg.

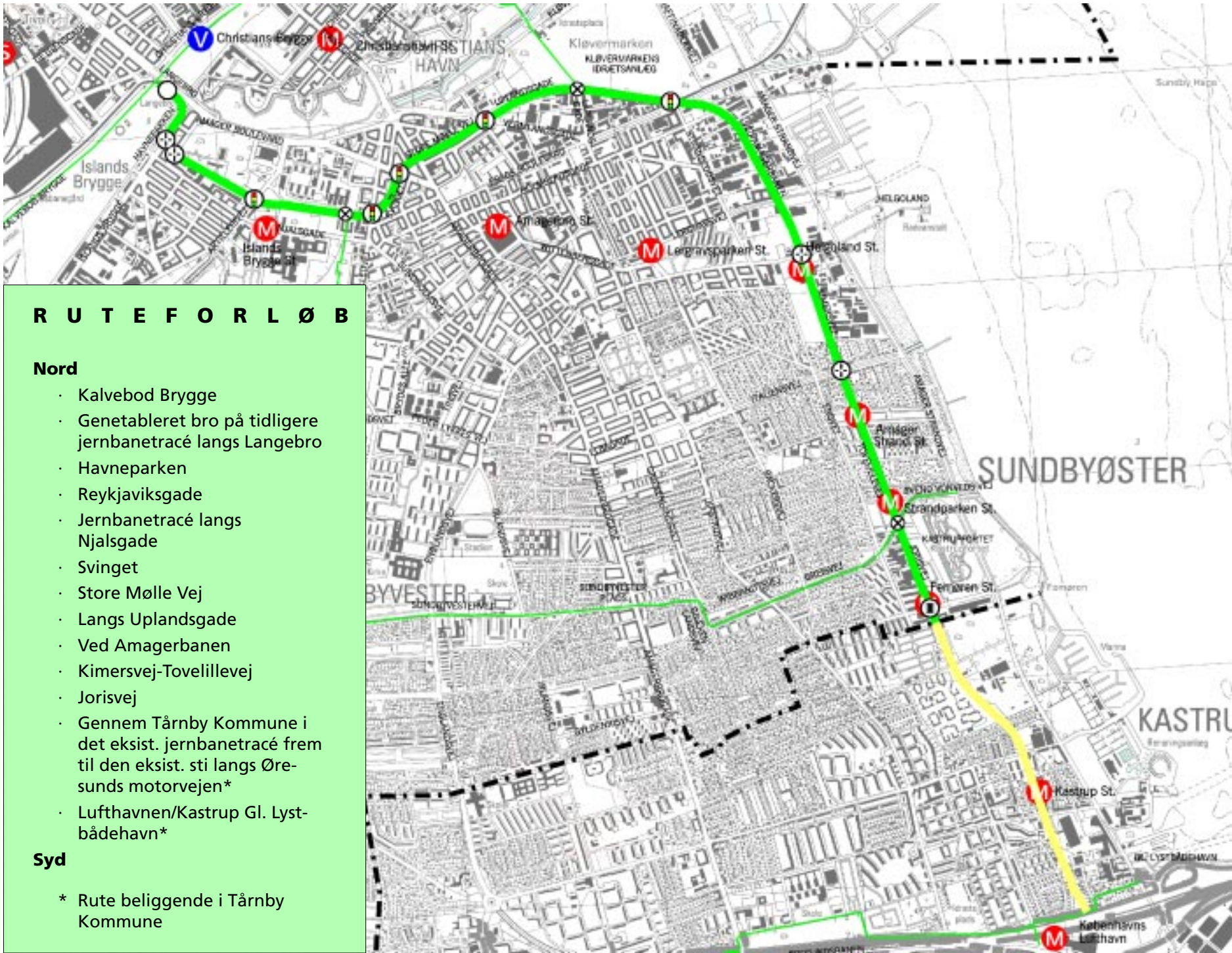
Batteri" skal placeringen afklares med fredningsmyndighederne. Kommunen har netop fået overdraget det tidligere baneareal ved Svinget fra DSB. Cykelruten skal indgå i Kommunens planlægning af et parkbånd på dette areal. Mod øst skal den præcise placering på den tidligere Amagerbanes tracé koordineres med Metroens Østamagerbane.

En del af Amagerruten forløber på arealer, der i dag ejes af Ejendomsselskabet Freja og af Ørestadsselskabet. Den sydlige del af ruten skal koordineres med cykelruteplaner i Tårnby Kommune.

Problemområder

Amagerruten er syd for Øresundsvej placeret langs Metroens tracé. I den videre planlægningsfase skal det afklares, hvordan de to trafikplanlægninger indpasses i forhold til hinanden. Den trafikplan for Amager, der er ved at blive udarbejdet, kan føre til ændret status på flere veje på tværs af den nord/sydgående del af ruten. Såfremt den ændrede status medfører væsentligt ændrede trafikmængder, må de foreslåede krydstyper revurderes. Cykelstibroen langs Langebro må afpasses beslutninger om besejlingsforholdene i Havnen.

Amagerruten



Bag Rådhusanneks Njalsgården vil cykelruten forløbe langs den nye bebyggelse på Ny Tøjhusgrunden.

F A K T A B O K S	
Nye trafik anlæg*	
1	bro over havneløbet
5	signal anlæg
4	kryds med helle anlæg
2	kryds sti/sti
1	trafiksanererede krydsninger
6,3	km dobbeltrettet/fællessti
Eksisterende sti/vejanlæg	
0,1	km lokalvej
Samlet rutelængde: 6,4 km*	
Pris: ca. 59,0 mio. kr. *(ekskl. moms)	
* i Københavns Kommune	

Carlsberggruten



Beplantningen på baneskråningen og i de tilstødende haver langs stien ved Banevolden giver cykelruten en smuk og åben, grøn karakter.

Generelt

Carlsberggruten er overvejende beliggende på det eksisterende vej- og stisystem. En kortere del af ruten foreslås anlagt på nordsiden af jernbaneskråningen ud for Bryggeriet Carlsberg mellem Gl. Carlsberg Vej og Enghave S-togstation.



Cykelruten indpasses i baneskråningen langs Carlsberg og føres under Vester Fælledvej frem til Enghave S-togsstation.

Rutens vestende gennemløber overvejende ældre villaområder, mens resten af ruten fra omkring Valby S-togsstation passerer tætte bolig- og erhvervsområder. Fra Enghave S-togsstation gennemløber cykelruten ad Sønder Boulevard nogle af Københavns tættest befolkede boligområder.

Ruten må vurderes som en bolig-arbejdsstedsrute med gode forbindelser til flere S-togsstationer, Søruten og hele kvarteret omkring Vesterbro.

Sti- og krydstyper

I den vestlige ende af ruten anvendes primært de lokale villaveje uden yderligere anlæg. På Lyshøjgårdsvej etableres enkeltrettede cykelstier i hver side.

Øst for Toftegårds Allé krydses banen ved den eksisterende gangbro mellem Gl. Jernbanevej og Molbechsvej. Broen skal udvides i bredden for at muliggøre cykeltrafik. Rutens videre forløb er mod øst ad den eksisterende sti på nordsiden af banen. Umidledbart vest for Carlsberg føres stien under den eksisterende bro over banen på baneskråningen langs Carlsberg og frem til Enghave Station. Ruten etableres som dobbeltrettet i Sønder Boulevard og forløber ad Halmtorvet på de enkeltrettede cykelstier, som er etableret i forbindelse med omlægningen af Halmtorvet.

Ved den eksisterende bro over banen, forbi Carlsberg foreslås ruten beliggende på en ny „hyldekonstruktion“ i skråningen og under Vester Fælledvej på en ny bro-

lignende konstruktion. Muligheden for at køre under Vesterfælledvej ved Carlsberg på jernbanetraceet for Carlsbergs tidligere godsbanespor bør undersøges nærmere. I forbindelse med overgangen fra dobbeltrettet tracé til enkeltrettede stier ved Enghave S-togsstation og ved Halmtorvet etableres kryds i form af fartdæmpende trafiksaneringer.

Visuelt

Ruten har muligheder for en meget forskelligartet sammensætning af byoplevelser og gaderum. Vest for Valby gennemløber ruten interessante boligkvarterer med rækkehuse og villakvarterer.

Boligområdernes have- og træbepantninger giver ruten et lyst og venligt grønt træk. Langs Banevolden og Carlsberg er der fine udsigter mellem den eksisterende ældre træbevoksning over den åbne banegrav mod syd til bl.a. Vestre Kirkegård. Den nuværende spredte park- og allébepantning langs Sønder Boulevard mellem 6 etages ældre boligkarreer giver ruten en spændende og fortættet bykarakter, der fortæller om Københavns byudvikling omkring århundredeskiftet.



Fra Enghave S-togsstation føres cykelruten på Sønder Boulevard igennem den sydlige del af Vesterbro området. Ruten har her en tæt og spændende bykarakter.

Plan- og arealforhold

Carlsberggruten indgår i Valby Bydelsråds overordnede cykelstinet. Den østlige del af Carlsberggruten er foreslået placeret i Sønder Boulevard.

Som led i udarbejdelse af en kvarterplan for Indre Vesterbro gennemføres et trafikforsøg i år 2000. Derefter udarbejdes en trafikplan med blandt andet en om-



På Carl Langes Vej føres cykelruten på den eksisterende vej.

lægning af Sønder Boulevard. Cykelruten bør koordineres med disse planer og indarbejdes i det endelige projekt. Det skal undersøges nærmere om cykelruten bliver berørt af planerne for centerudvikling i Valby Eksempelprojekt, og i givet fald bør cykelruten indarbejdes i en kommende planlægning for området.

En hensigtsmæssig udformning langs Carlsbergs ejendom skal afklares nærmere med Carlsberg og DSB/Banestyrelsen.

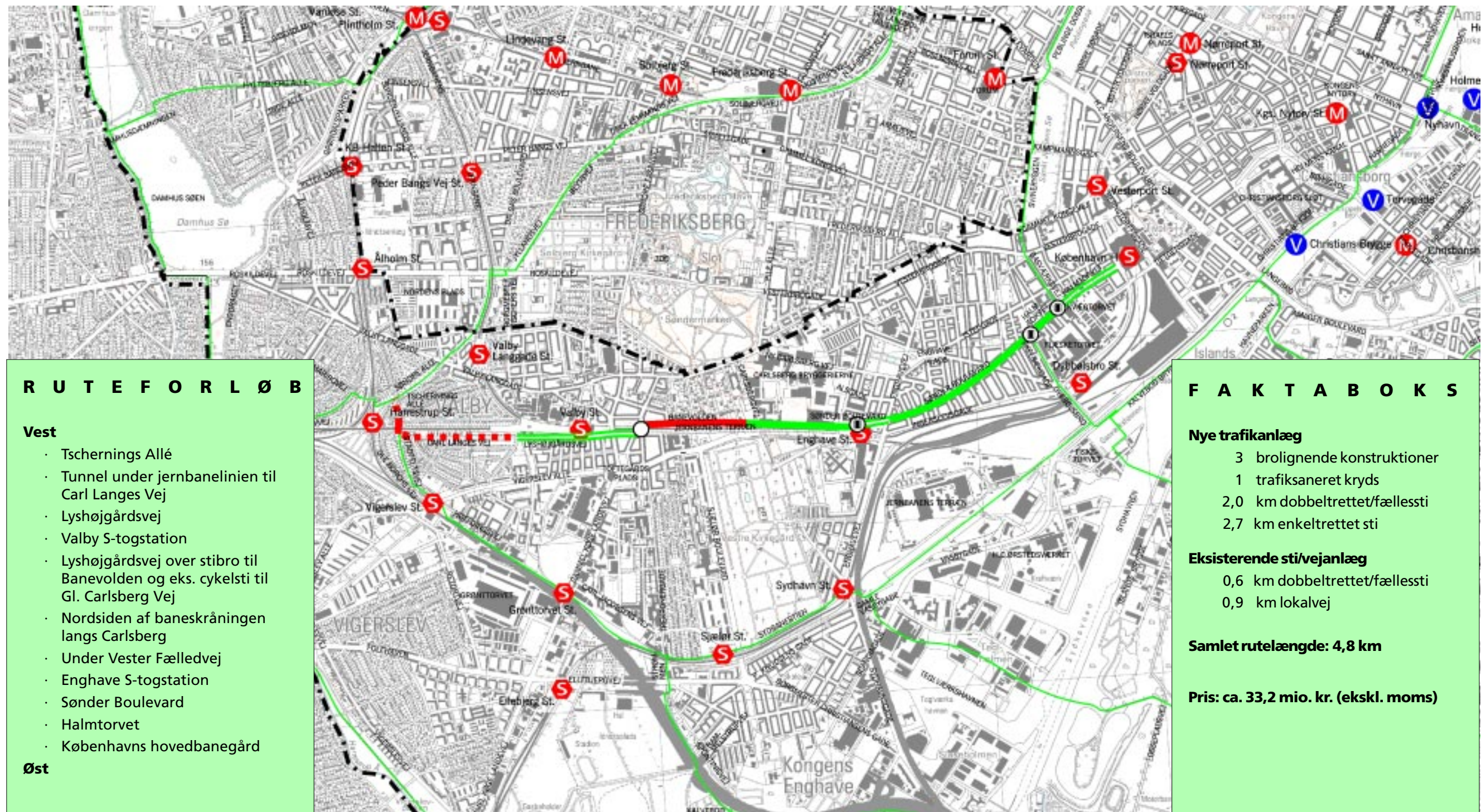
Den nationale cykelrute - N4 foreslås omlagt fra Enghavevej til Mogens Foghs Plads således, at den på denne strækning bliver sammenfaldende med Carlsberggruten. Det sydvestlige forløb af den europæiske rute kan følge den nationale cykelrute.

Problemområder

I forbindelse med etablering af Harrestrup Ringbanestation i den vestlige ende af ruten skal det vurderes nøjere, hvor tilslutningen til stationsområdet, Nørrebro-ruten og Valbyruten skal placeres.

Da Carlsberggruten indgår i det nationale og europæiske cykelrutenet skal der gøres en særlig indsats for at skabe et visuelt sammenhængende forløb.

Carlsberggruten



Christianshavnsruten

Generelt

Christianshavnsruten anlægges på eksisterende vej- og stianlæg. Over Kløvermarken anlægges ruten på jomfrueligt areal. Cykelruten gennemløber et tidligere militær-område og åbne, ubebyggede arealer.

Ruten vurderes som en bolig-arbejdsstedsrute med en god forbindelse til Københavns centrum via en ny bro over Københavns Havn eller midlertidigt via vandbus.

Der er spændende visuelle oplevelser på ruten.



Trangraven mellem den Grønlandske handelsplads på venstre side og Christiansholm på højre side med fremtidigt cykeltracé og bro mod Nyhavn ved Kvæsthusbroen.

Sti- og krydstyper

Over Inderhavnen etableres ny stibro. Videre mod syd forløber ruten ad Christiansholm og Arsenaløen på de eksisterende lokalveje frem til Prinsessegade.

På en kort strækning etableres dobbeltrettet cykelsti/fællessti på promenade langs den sydlige kaj og på nordsiden af og over Trangraven.

På Christiania anvendes lokalveje og eksisterende stianlæg samt den eksisterende bro ved Sofie Hede- vigs Bastion. Syd for Stadsgraven

etableres ny dobbeltrettet cykelsti/fællessti.

På Arsenaløen etableres krydsningerne med vejene som hastighedsdæmpende foranstaltninger. Derudover etableres bro over den lille kanal ved Haveforeningen Sommerly og et kryds med helleanlæg, hvor ruten krydser Kløvermarksvej.

Alternativ rute

Cykelruten kunne alternativt forløbe langs Trangraven og forbindes med Arsenalvej langs eksisterende bådschure. Videre på ny bro over Trangraven ad Refshalevej til Sofie Hede- vigs Bastion. Det endelige ruteforløb vil blive fastlagt i forbindelse med detailplanlægningen af Christianshavnsruten. Vandbussen mellem Kvæsthusbroen og Christiansholm kunne udgøre et alternativ eller en midlertidig løsning til broforbindelsen over havneløbet

Visuelt

Ruten må karakteriseres som en både bymæssig og landskabelig smuk, åben rute. Krydsningen over havneløbet giver en varieret og spændende oplevelse med mange interessante udsigter over havnen. Over Arsenaløen og Sofie Hede- vigs Bastion passerer dele af



Fodgænger- og cykelsti gennem Sofie Hede- vigs Bastion.

Christiania og det gamle fæstningsterræn med et næsten landsbyagtigt bomiljø. På Amager over Kløvermarken vil der være flotte udsigter mod Amager- værket og Københavns mange tårne ind mod byen.

Plan- og arealforhold

Anlæg af den vestlige del af Christianshavnsruten fra Kvæsthusbroen ad ny cykel- og gangsti over Inderhavnen til Christianshavn skal koordineres med planerne om nedlæggelse af Born-

holmsruten (ifm. Øresunds- forbindelsen) og evt. udflytning af Oslobådene til Nordhavnen. Stibro over Inderhavnen er foreslået i rapporten "Trafikal fredelig- gørelse af Indre By". Indtil en stibro er etableret vil Vand- bussen transportere cyklister og fodgængere mellem Kvæsthusbroen og Chris- tiansholm.

Lokalplanforslaget "Wilders Plads II" åbner mulighed for en fremtidig broforbindelse over Tran- graven fra Grønlandske

Handels Plads til Christians- holm. En sådan forbindelse forudsætter at dæmningen mellem Christiansholm og Arsenaløen bortgraves. Placeringen af stibroen over Inderhavnen bør indgå i den videre planlægning af Christiansholm.

På Christianshavn forløber cykelruten på arealer, der er omfattet af lokalplaner for Holmen og Christiania. Den foreslåede placering langs sydsiden af Laborato- riekkanalen (på Trekants- grunden) skal koordineres med fremtidige anlæg af promenader jf. lokalplan for Holmen. Anlæg af bro over kanalen ved forsvarsværket skal afklares med frednings- myndighederne.

Dele af cykelruten ligger på arealer ejet af Køben- havns Havn, Ejendoms- selskabet Freja og Havefor- eningen Sommerly.

Problemområder

I kommunens forslag til cykelforbindelser i Indre By er der foreslået bro over Inderhavnen fra sydsiden af Nyhavn til Grønlandske Handels Plads på sydsiden af Trangraven med forbindelse over Christianshavns Kanal. Cykelforbindelsen vurderes i forbindelse med De Grønne Cykelruter mere hensigts- mæssigt placeret mellem

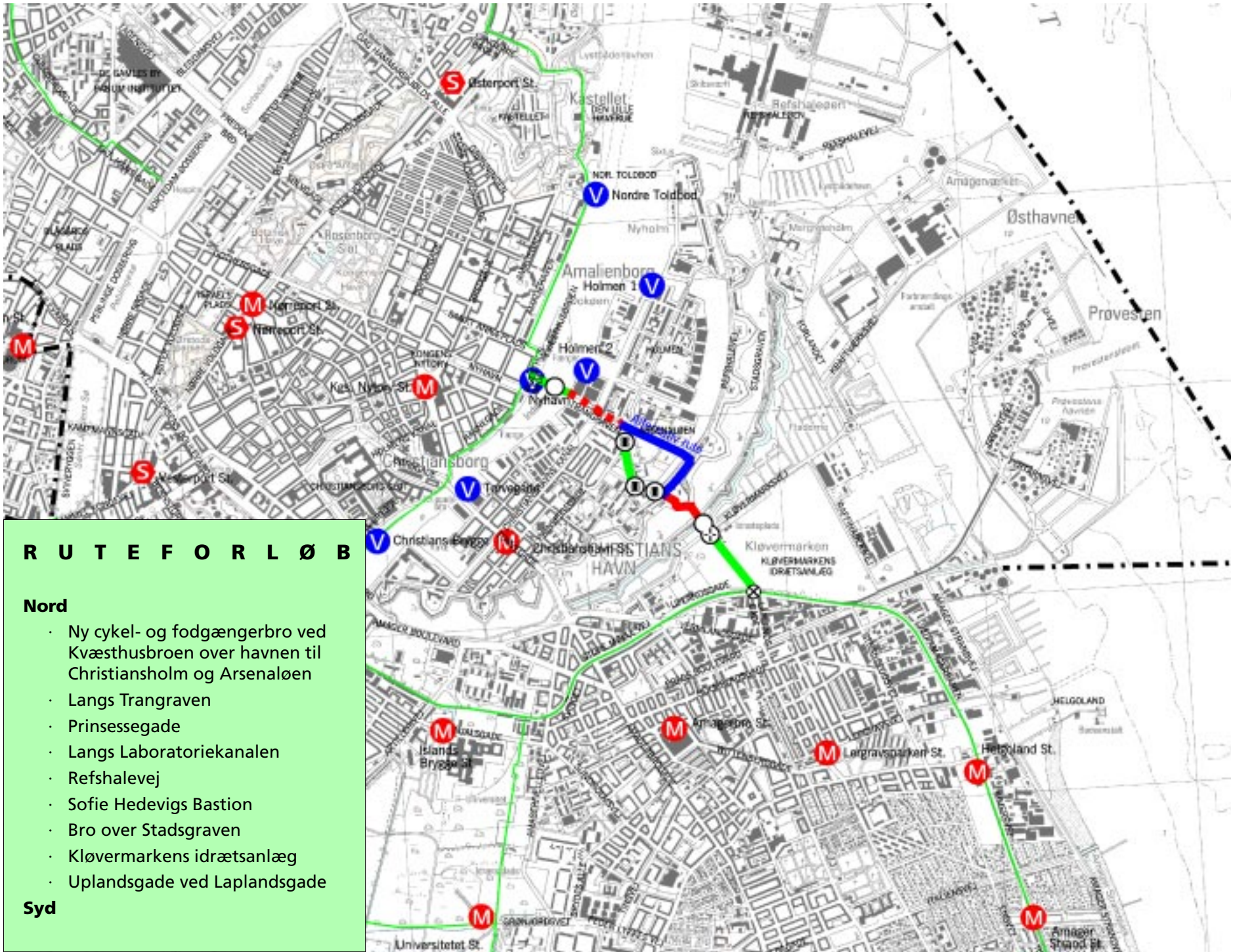
Kvæsthusbroen og Chris- tiansholm. Dette muliggør fortsat lystbådssejlads fra Christianshavns Kanal via Trangraven til Havnen, men forudsætter en oplukkelig bro af hensyn til lystbåd- sejladsen.

Udformningen af sti- broen afhænger af beslut- ninger om besejlingsfor- holdene, herunder placering af domicil til flyvebådene.



Cykelrute bag Refshalevej på Christiania.

Christianshavnsruten



Udsigt mod Christianshavnsrutens fodgængerbro over havneløbet set fra den ny bro over Nyhavn.

F A K T A B O K S	
Nye trafik anlæg	
2	broer, inkl. 1 over havneløb
1	kryds med helle anlæg
3	trafiksanererede kryds
0,9	km dobbeltrettet/fællessti
Eksisterende sti/vejanlæg	
0,3	km dobbeltrettet/fællessti
0,5	km lokalvej
Samlet rutelængde: 1,7 km	
Pris: ca. 35,4 mio. kr. (ekskl. moms)	

Grøndalsruten



Ved C.F. Richsvej foreslås cykelruten anlagt i viadukten med banetracéet mellem Grøndal og Vanløse, der er planlagt nedlagt som S-banelinie.

Generelt

Grøndalsruten ligger overvejende langs S-banens Frederiksberglinie i det grønne, eksisterende parkanlæg, Grøndalsparken. Mod nord fra Fuglebakken S-togsstation og til Nørrebro Station anlægges cykelruten tæt op ad det eksisterende S-banetracé.

Mod vest forløber ruten ad mindre veje og ad dæmningen mellem Damhussøen og Damhusengen.

Ruten vurderes som en overvejende rekreativ rute, der løber gennem tætbefolkede karrébebyggelser og villaområder. Rutens karakteristika er et smukt, sammen-

hængede og oplevelsesfyldt tracé i parkomgivelser med tilslutninger til mange S-togsstationer.

Sti- og krydstyper

På hele strækningen fra Nørrebro Station i nord til Vigerslevruten forløber ruten ad dobbeltrettet cykelsti og lokalveje. I Grøndalsparken nyetableres cykelstier undtagen på en kort strækning under Godthåbsvej ved Grøndal S-togsstation. Ved Borups Allé i Frederiksberg Kommune kunne cykelruten placeres på brokonstruktioner på tunnelrøret til Bispeengbuen.

Ved Flintholm Station føres cykelruten parallelt med Ringbanen på terræn under S-bane og metro-linie. Cykelruten krydser Grøndals Parkvej i tunnelanlæg. På strækningen etableres desuden et signalanlæg ved Nordre Fasanvej og trafiksanerede kryds ved Ågade og Hillerødgade.

Visuelt

Rutetraceet vil give mange intense og spændende, tætte bybilleder med 4-6 etages boligkarrere, der indrammer cykel- og S-banetraceet. Den tætte bymæssige karakter afløses af smukke parkstrøg med mange og lange kig.



Den eksisterende sti og underføring ved Godthåbsvej og Grøndal S-togsstation anvendes som den er.

Underføringen af cykeltraceet ved f.eks. Godthåbsvej og C.F. Richsvej sammen med baneanlægget vil give et kontrastfyldt og spændende ruteforløb, der medvirker til at dele ruten i mindre og velafgrænsede afsnit.

Ved Nørrebro S-togsstation føres cykelruten gennem den 3. viadukt ved Ørnevej, som ikke anvendes til vejanlæg i dag. Derfra føres ruten videre til Folmer Bendtsens Plads og Mimergade, hvor den forbindes med Nørrebro ruten.

Plan- og arealforhold

Grøndalsrutens placering og udformning i Grøndalsparken skal tilpasses de eksisterende forhold, under hensyntagen til fodgængere. Ruteforløbet skal koordineres med planerne for den kommende metro- og ringbanestation Flintholm. Ved omlægninger af baneanlæg i forbindelse med anlæg af Flintholm Station vil cykelruten ved C.F. Richsvej kunne benytte hele det venstre brofag i forbindelse med den planlagte nedlæggelse af banetraceet mellem Grøndal og Vanløse Station.

Der forventes udarbejdet en bydelsplan for området omkring Nørrebro Station inden for en årrække.



Ved Nørrebro Station kan cykeltraceet føres bag om stationen til Folmer Bendtsens Plads.

Der er planlagt en omlægning af Folmer Bendtsens Plads. Cykelruten bør indarbejdes i disse planer.

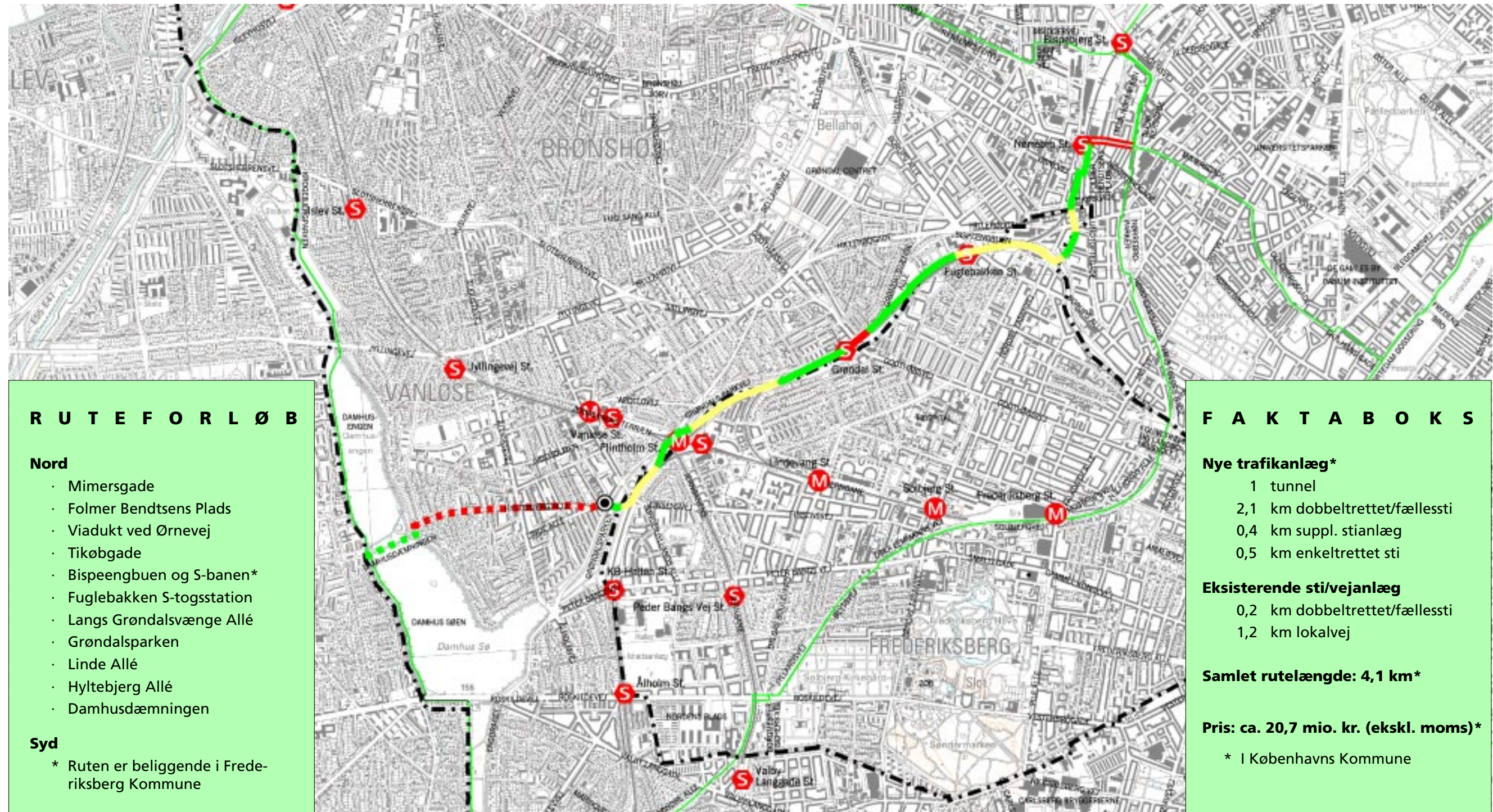
Problemområder

Den foreslåede placering af stien umiddelbart langs Grøndals Parkvejs østlige side under de 3 S-banespor ved den kommende Flintholm ringbanestation synes umiddelbart at være den eneste økonomisk overkommelige løsning. Løsningen er imidlertid ikke trafiksikkerhedsmæssigt optimal. Ruten bør derfor i forbindelse med etablering af den fremtidige metro- og ringbanestation Flintholm trækkes længere mod øst i tæt forbindelse med Stationen.



I Grøndalsparken tilpasses ruten de eksisterende forhold.

Grøndalsruten



Hareskovruten



Hareskovruten krydser Utterslevruten ved Gyngemosen. Her er der forbindelse mod nord til skov- og søområderne ved Furesøen og Bagsværd sø.

Generelt

Hareskovruten forbinder cykelstinet i Københavns bymidte med store grønne, rekreative skov- og søområder umiddelbart nord for kommunen. Ruten indplaceres på det eksisterende vejnet parallelt med nogle af de større indfaldsveje til Københavns centrum. Nørrebrokvarteret er karakteristisk ved tætte, bymæssige boligkvarterer med en stor befolkningstæthed. På det ydre Nørrebro og gennem Nordvestkvarteret indgår en del mindre erhvervsbebyggelse i ruten. Afslutningsvis afløses de tættere erhvervs- og boligkarreer af et mindre villa-

område før Utterslev Moses åbne stræk.

Ruten vurderes som en bolig-arbejdsstedsrute med meget skiftende, tætte og åbne by- og landskabsoplevelser.

Sti- og krydstyper

Fra Sortedamssøen frem til Sankt Hans Torv forløber cykelruten ad Sankt Hans Gade, som indrettes til lokalvej med hastighedsdæmpende foranstaltninger med særligt hensyn til cyklister. Det betyder, at en del parkering skal nedlægges.

Hareskovruten føres over sydsiden af Sankt Hans Torv. På strækningen herfra og

videre ad Guldbergsgade til Guldbergs Plads etableres Hareskovruten på dobbelt-



Mimersgade - udformes så cykelruten får øget sikkerhed i vejrydsene og cyklisternes fremkommelighed prioriteres.

rettet sti i nordsiden af gaden. Fra Guldbergs Plads frem til Nørrebro ruten ved Midgårdsgade regnes de punktvis eksisterende stier at skulle suppleres/forbedres. Fra Midgårdsgade følger Hareskovruten Nørrebro ruten nord om Mjølnerparken over baneterrænet via en bro syd for Bispebjerg Station. Herfra forløber Hareskovruten ad dobbeltrettet/enkeltrettet stisystem og lokalveje ad Bisiddervej, Skaffervej og Rentemestervej frem til Utterslev Torv. Cykelruten krydser torvet på en fællessti evt. via et område med stillevejsstatus. Langs den nordlige side af Hareskovvejen mellem Hyrdevangen og Mellem-

vangen etableres dobbeltrettet cykelsti/fællessti. Nordvest herfor forløber Hareskovruten ad eksisterende stiforløb langs Hareskovvejen.

Visuelt

Ruten har stor variation i by- og landskabsoplevelser. Brokvarteret på Indre Nørrebro giver spændende billeder fra en byudvikling omkring århundredeskiftet. Nordvestkvarteret, især langs Rentemestervej, bør understøttes med træplantninger, der kan skabe en grøn identitet og rummelighed i den mere uensartede og blandede erhvervs- og boligbebyggelse.

Ruten er bymæssig og karakteristisk ved den tiltagende bymæssige karakter. Fra det åbne, rekreative ved Utterslev Mose med villaområderne stiger bebyggelses- og befolkningstætheden frem til det indre Nørrebro ved Sankt Hans Torv.

Plan- og arealforhold

Hareskovrutens forløb omkring Lygten skal koordineres med kommende lokalplaner for området. Cykelrutens præcise placering skal koordineres med det kommende byggeri ved Bispebjerg S-togsstation,



Guldbergsgade i sin nuværende udformning.

herunder en eventuel ny adgangsvej fra Lygten.

Udformningen af cykelruten på Rentemestervej skal koordineres med Trafikhandlingsplanen for Femkanten.

Den sydlige del af Hareskovruten foreslås ført over Sankt Hans Torvs sydlige del på en dobbeltrettet sti. Herved undgås at cyklerne skal ud på Fælledvejs cykelstier.

Fra Mjølnerparken forløber cykelruten på stibro over banen. På strækningen nord for Hareskovvej mellem Hyrdevangen og Mellemvangen kan cykelruten anlægges inden for det eksisterende vejprofil.

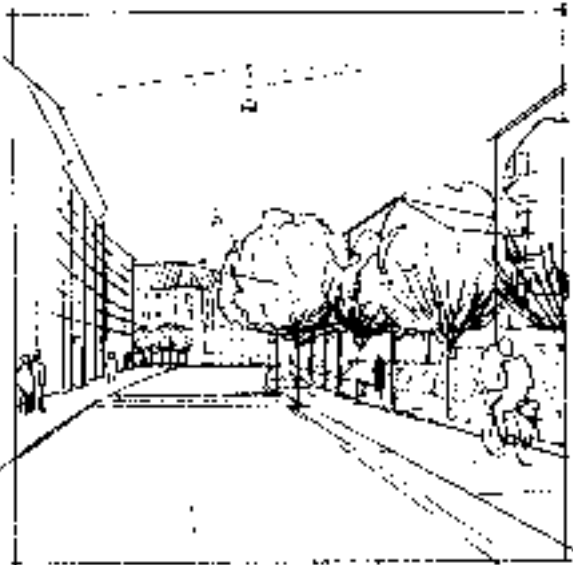
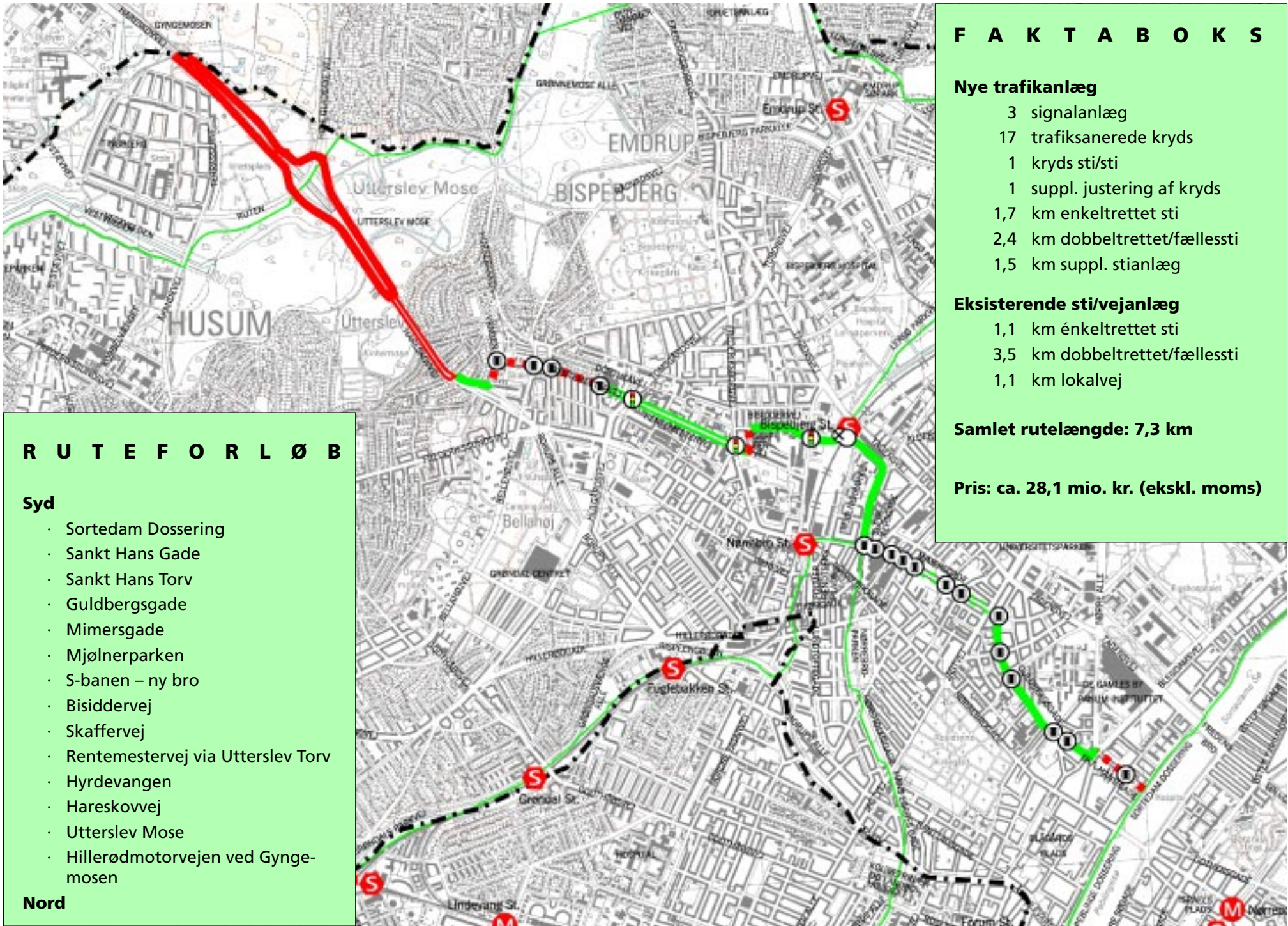
Den nordvestgående nationale cykelrute N2

foreslås tilpasset det grønne cykelrutenet ved fælles linieføring med Hareskovruten fra Mimersgade.

Problemområder

I Guldbergsgade med det dobbeltrettede stiforløb er det vigtigt at skabe trafik-sikre løsninger, hvor der i dag er krydsende biltrafik. Det kan ske ved enten en præcisering af vigepligten for trafikken på tværs af ruten eller ved etablering af vejlukninger. Linieføringen bør indarbejdes i den forestående omlægning af området ved Guldbergs Plads.

Hareskovruten



Forslag til anlæg af dobbeltrettet cykelrute i Guldbergsgade med træbeplantning til supplerende af den eksisterende beplantning.

Havneruten



Ved Kastellet forløber ruten ad den nyligt anlagte cykel- og gangsti.

Generelt

Havneruten forløber fra nord for Kastellet til Fisketorvet i syd. Væsentlige dele ligger langs havneløbet på nuværende og fremtidige promenader. Cykelrutens udformning på promenaderne skal derfor indpasses og udformes, så der tages hensyn til fodgængertrafikken.

Havneruten har i nord forbindelse til Svanemølle-ruten og Refshaleruten, i syd til Universitets-, Valby- og Sørutten. Undervejs passeres Christianshavnsruten og Amagerruten. Havneruten får flere steder forbindelse med stoppesteder for Vandbussen: Nordre Toldbod, Nyhavn og Christians Brygge.

Havneruten må vurderes som både en rekreativ rute og en bolig-arbejdsstedsrute. Ruten byder på kulturelt og historisk spændende by- og havneområder med særdeles høj attraktions- og oplevelsesværdi.

Sti- og krydstyper

I den nordlige ende af Havneruten mellem Langeliniebroen og Langelinie-pavillonen forløber ruten på eksisterende lokalvej. Syd for Langelinie-pavillonen forløber ruten på en eksisterende fodgænger- og cykelsti frem til Nordre Toldbod. Herfra og til Sct. Annæ Plads benyttes den eksisterende havnepromenade, der er fælles for cyklister og fodgængere.

Fra promenadens afslutning frem til ny stibro over Nyhavn etableres stier i begge sider af Kvæsthusgade. Af hensyn til lystbåde-sejladsen til Nyhavn skal broen være oplukkelig.

Fra stibroen over Nyhavn til umiddelbart vest for Knippelsbro etableres nye cykelstier i begge sider af Havnegade og Chr. IV's Bro frem til de eksisterende stier på Chr. Brygge. Ved Vester Voldgade forlægges cykelruten, så den forløber i eget tracé langs havnen under Langebro. Herfra videre ad planlagte promenader på havnesiden af bebyggelsen. På grund af snævre pladsforhold forlægges ruten ud for Ingeniørernes hus og Aktuelt

til en lokalvej på vestsiden af bebyggelsen. Ved Fisketorvet har ruten forbindelse til Universitetsruten og dermed Sørutten samt Valbyruten.

Undervejs langs ruten skiftes mellem de forskellige stityper ved etablering af krydsninger med fartdæmpende foranstaltninger. Mellem Havnegade og Knippelsbro regnes der af pladsmæssige årsager etableret en brokonstruktion til cykelstien langs vandet.

Visuelt

Havneruten giver cyklisten en serie oplevelser af nogle af de mest kendte nationale turistattraktioner i København: Kastellet, Gefion-springvandet, Frihedsmuseet, Den lille havfrue, udsigterne over havnen mod Refshaleøen, Holmen mv, hvor B&W og Forsvarets Flådestation gennem århundreder har ligget. Endvidere Amaliehaven med Amalienborg Slot og Nyhavns særlige restaurations-, kanal- og bygningsmiljø.

Syd for Knippelsbro er der mange spændende visuelle oplevelser fra det bedste af middelalderbyens kanal- og havnefronter frem til nutidens mest moderne formsprog. På Havnegade kunne en træbeplantning overvejes.

Plan- og arealforhold

Cykelrutens forløb på vejene ved Den lille Havfrue forudsætter en regulering af bussernes færden og parkering i området. Således bør parkeringen ske i den nordlige del, mens strækningen mod syd til Langelinie-pavillonen bør friholdes for parkering.

Havneruten skal koordineres med planerne for trafikal fredeliggørelse af Indre By, hvor Havneruten falder sammen med væsentlige dele af de planlagte promenader på nordsiden af havnen (jævnfør kommunens retningslinier for promenader). Placeringen af Havneruten på de planlagte promenader fra Langebro til Fisketorvet skal koordineres



På de nye promenader langs havnen forløber ruten på samme areal som de gående færdes på.



Cykelruten føres på sti- og cykelbro over Nyhavn til Havnegade, hvor der etableres cykelstier.

med byggerierne langs havnefronten.

Store dele af Havneruten forløber på arealer, der ejes af Københavns Havn.

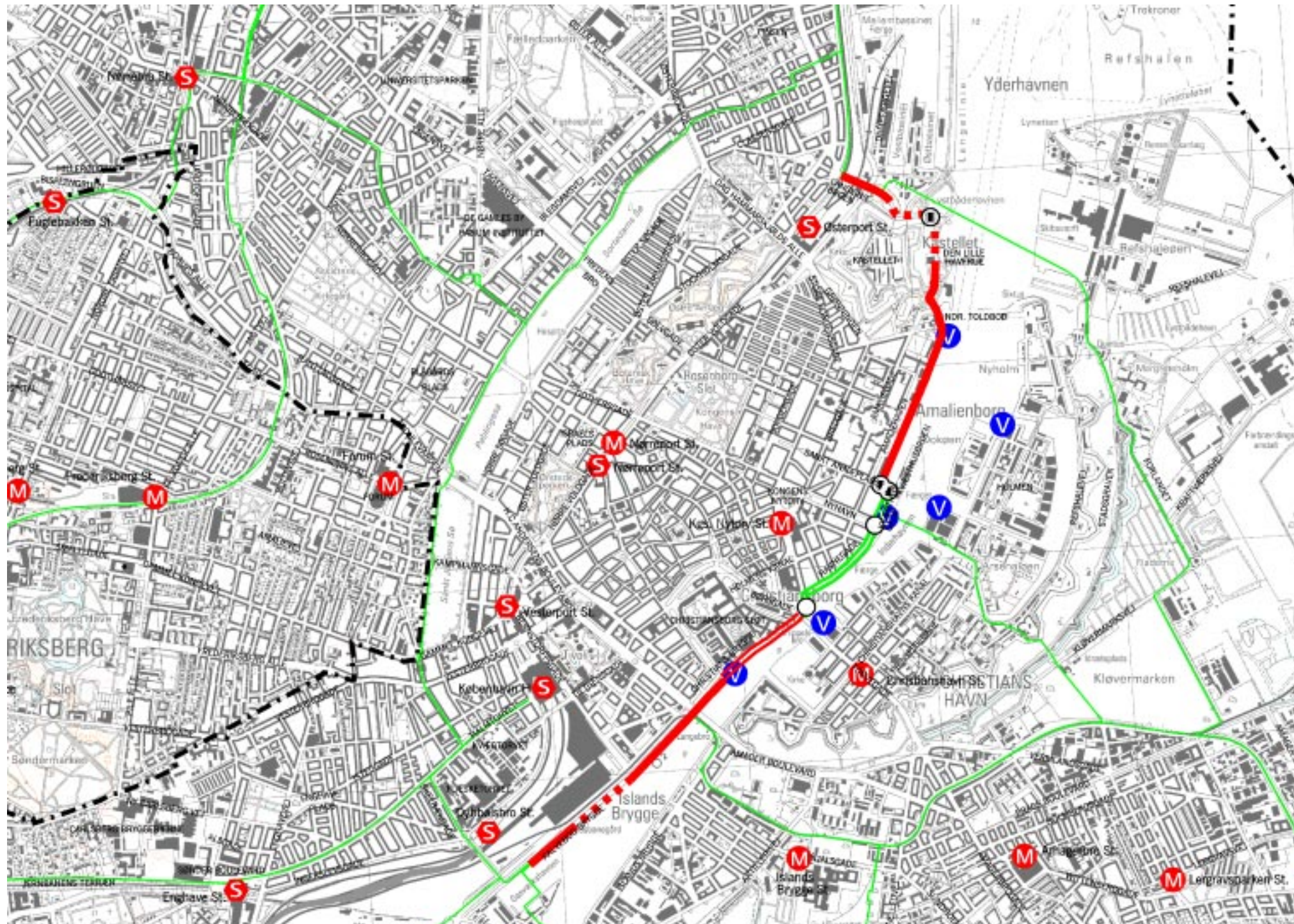
Problemområder

Både ved Langelinie og ved Kvæsthusbroen er der omfattende trafik med busser og andre store køretøjer. Det er specielt vigtigt i disse områder, at udforme de foreslåede krydsninger med fartdæmpende foranstaltninger, på en sådan måde, at de er acceptable for den tunge trafik, samtidig med at de giver god sikkerhed for cyklister. Muligheden for at anlægge cykelsti på lokalvejen ved Langelinie bør overvejes i forbindelse med renoverin-

gen af promenaden ved Den lille Havfrue. De fredningsmæssige forhold skal afklares nærmere.

En del trafikale problemer vil blive løst i forbindelse med den forventede flytning af Bornholmsruten og Oslobådene.

Havneruten



R U T E F O R L Ø B

Nord

- Langeliniebroen
- Langelinie med Den lille Havfrue
- Ndr. Toldbod
- Larsens Plads, Amaliehaven langs Kvæsthusgraven
- Ny bro over Nyhavn ved Kvæsthusgade
- Havnegade
- Christians Brygge
- Kalvebod Brygge
- Universitetsruten

Syd

F A K T A B O K S

Nye trafik anlæg

- 2 Broer
- 3 trafiksanerede kryds
- 2 suppl. justeringer af kryds
- 1,8 km enkeltrettet sti

Eksist.

- 1,0 km enkeltrettet sti
- 2,4 km dobbeltrettet/fællessti
- 1,0 km lokalvej

Samlet rutelængde: 4,8 km

Pris: ca. 16,9 mio. kr. (ekskl. moms)

Hvidovreruten



Udsigten fra kælkebakken over Kalvebod Strand mod nordøst ved Vigerslevrutens tilslutning.

Generelt

Hvidovreruten er i Københavns Kommune beliggende på eksisterende stisystemer. Cykelruten kunne videreføres i Hvidovre kommune i et tracé ud imod Kalvebod Strand.

Ruten må vurderes som en rekreativ rute med en åben og smuk landskabelig karakter. Ruten skaber god forbindelse til cykelstinet langs Køge Bugt.

Sti- og krydstyper

Den nordligste del af ruten er i dag præget af forholdsvis



Ruten har en fin forbindelse mod syd til bl.a. den store strandpark og kunstmuseet Arken og videre ad de lokale cykelruter til hele Køge Bugt områdets fritidsfaciliteter.

brede stier udlagt i grus. Det betyder, at denne del af ruten skal forbedres, så stierne får en mere cykelvenlig belægning.

Den sydligste del af ruten kunne fx føres ad dæmningen ud mod Kalveboderne, hvor der i dag er en tilstrækkelig bred fællessti.

Visuelt

Valbyparken på rutens nordligste del har en smuk parkkarakter med store grønne græsflader omkranset af præcise træbeplantninger, der skaber nogle

flotte lysninger mellem skovbrynene. Ved Kalvebodstien er der en storslået udsigt mod syd over Kalveboderne og broen med Amagermotorvejen i horisonten.

Gennem Hvidovre Kommune kunne ruten anlægges, således at den helt nære beliggenhed ud mod havet videreføres.

Rutens karakteristisk er den kystnære beliggenhed og de særlige visuelle og maritimt prægede oplevelser, dette medfører.

Plan- og arealforhold

Hvidovrerutens nordlige del skal koordineres med Kom-

munens planer for Valbyparken og udformningen mht belægning skal afklares med fredningsmyndighederne.

Videreførelsen langs kysten eller ad eksisterende regionalsti afgøres af Hvidovre kommune.

Problemområder

En videreførelse af sti-anlægget på ny dæmning/ brokonstruktion i vandet uden for kystlinien forudsætter en miljømæssig vurdering. Hvorvidt denne løsning er acceptabel må være op til Hvidovre Kommune at vurdere.



Mod syd følger ruten det eksisterende stinet gennem Kystagerparken og Lodsparken.

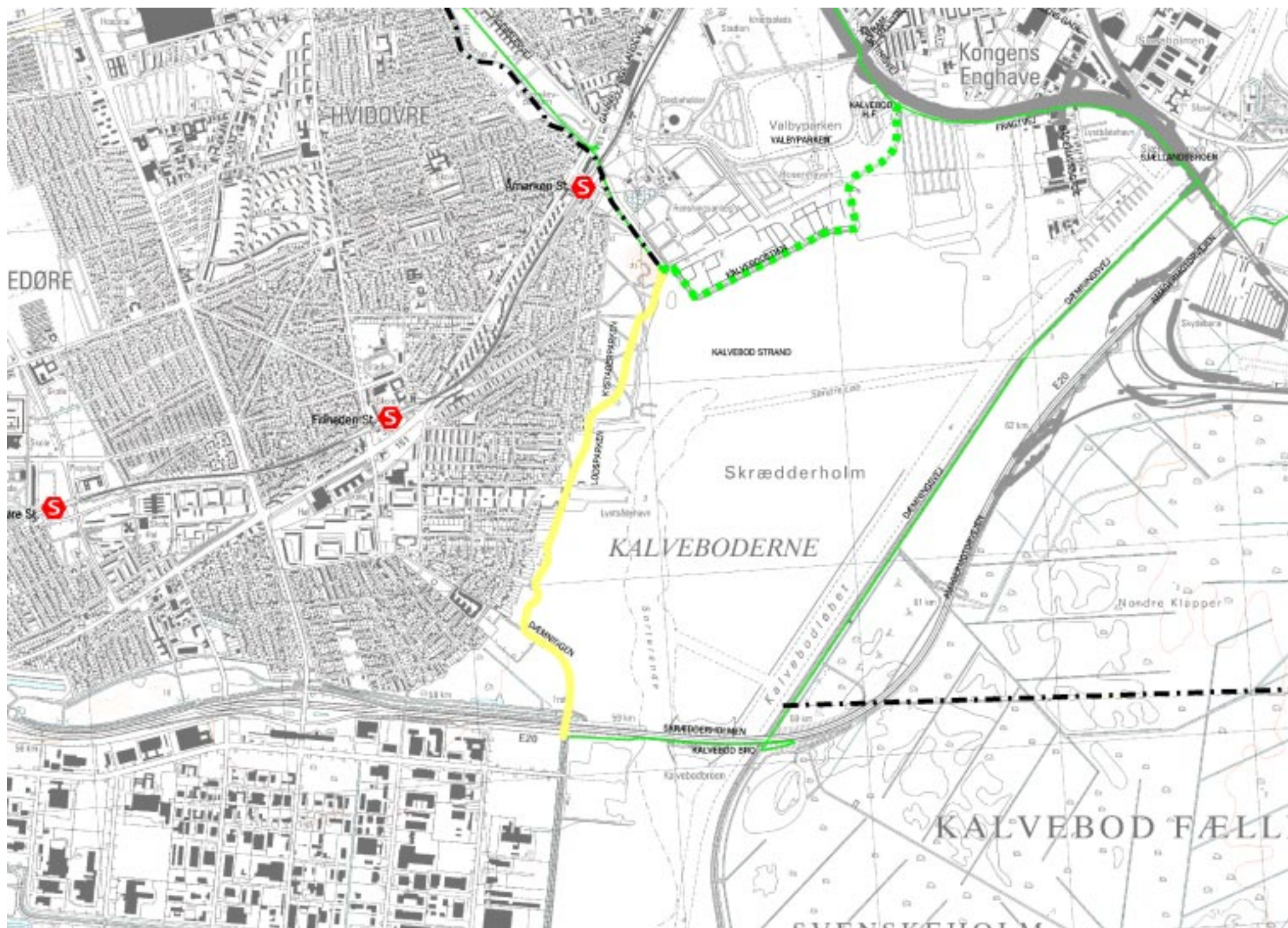


Gennem Valby-parken skal belægningen - som her med chaussé-sten - gøres mere cykelvenlig.



I Hvidovre Kommune kunne ruten fra Lystbådehavnen til dæmningen helt eller delvis ligge fri af kystlinien i et nyt tracé langs sivkanten.

Hvidovreruten



R U T E F O R L Ø B

Nord

- Kalvebod Haveforening
- Stier gennem Valbyparken
- Kalvebodstien
- Kystagerparken*
- Lodsparken lystbådehavn*
- Ny kystnær sti*
- Dæmningen*
- Dæmningen ved Amager-motorvejen/Kalvebod bro*

Syd

- * Ruten er beliggende i Hvidovre kommune

F A K T A B O K S

Nye trafikanlæg*

1,9 km suppl. stianlæg

Samlet rutelængde: 1,9 km*

Pris: ca. 5,6 mio. kr. (ekskl. moms)*

* I Københavns Kommune

Kalvebodruten



Fra dæmningskronen er der en flot udsigt mod den københavnske sky-line.



Ved Birkedamsvej fortsætter cykelruten videre mod syd og vest til bl.a. Amager Naturpark og Kongelunden ved Amagers sydspids.

Generelt

Kalvebodruten har en åben landskabelig karakter. Fra broerne i nord og syd er der frie udsigter over Kalveboderne. På Amagersiden ligger cykelruten på den eksisterende sti med diger på begge sider.

Ruten må vurderes som en rekreativ og meget landskabelig, smuk cykelrute.

Fra Amagerruten via en planlagt promenade langs Islands Brygge til Sjællandsbroen i syd vil der kunne skabes en cykelforbindelse frem til Kalvebodruten.

Sti- og krydstyper

I hele sin udstrækning forløber Kalvebodruten på

eksisterende dobbeltrettet cykelsti/fællessti. Den ene nødvendige krydsning af Amagermotorvejen eksisterer i dag i form af en underføring af ruten. Der forventes etableret enkelte udsigts- og rastepladser på digekronen mod vandet.

Visuelt

Det åbne rutetracé bag digeanlægget mod Kalveboderne burde suppleres med præcise, enkeltstående trægrupper de steder, hvor der kan anlægges udsigts- og rastepladser på selve digekronen, således at de meget lange og ofte "uendelige kig" over vand og Københavns bysilhouet kan



Kalvebodruten har god forbindelse ved Øresundsbanen i nord til Lufthavnslinjen og Kastrup Fort ruten.

få en visuel ramme og landskabelig afgrænsning, der kan understrege nærhed og afstand. Ved togbroen i nord er der spændende udsigter mod lystbådehavnen ved Sjællandsbroen og fra stien langs motorvejsbroen i syd en storslået udsigt over hele Amager Fælled, Køge Bugt og den københavnske sky-line.

De storslåede udsigter er rutens karakteristiske træk. Fra Skrædderholmen med Kalvebod Bro får cyklisten en enestående udsigt over ubebyggede eng- og skovområder, som indrammes af den københavnske byvækst mod henholdsvis vest, nord og øst med Stevnens Klint i syd.

Plan- og arealforhold

Der er fastlagt cykelrute på opfyldningsområdet på Kalvebod Fælled i lokalplanen for Grøften. Kalvebodrutens eventuelle afvigelser fra det eksisterende stianlæg skal koordineres med Kommunens plejeplan for området.

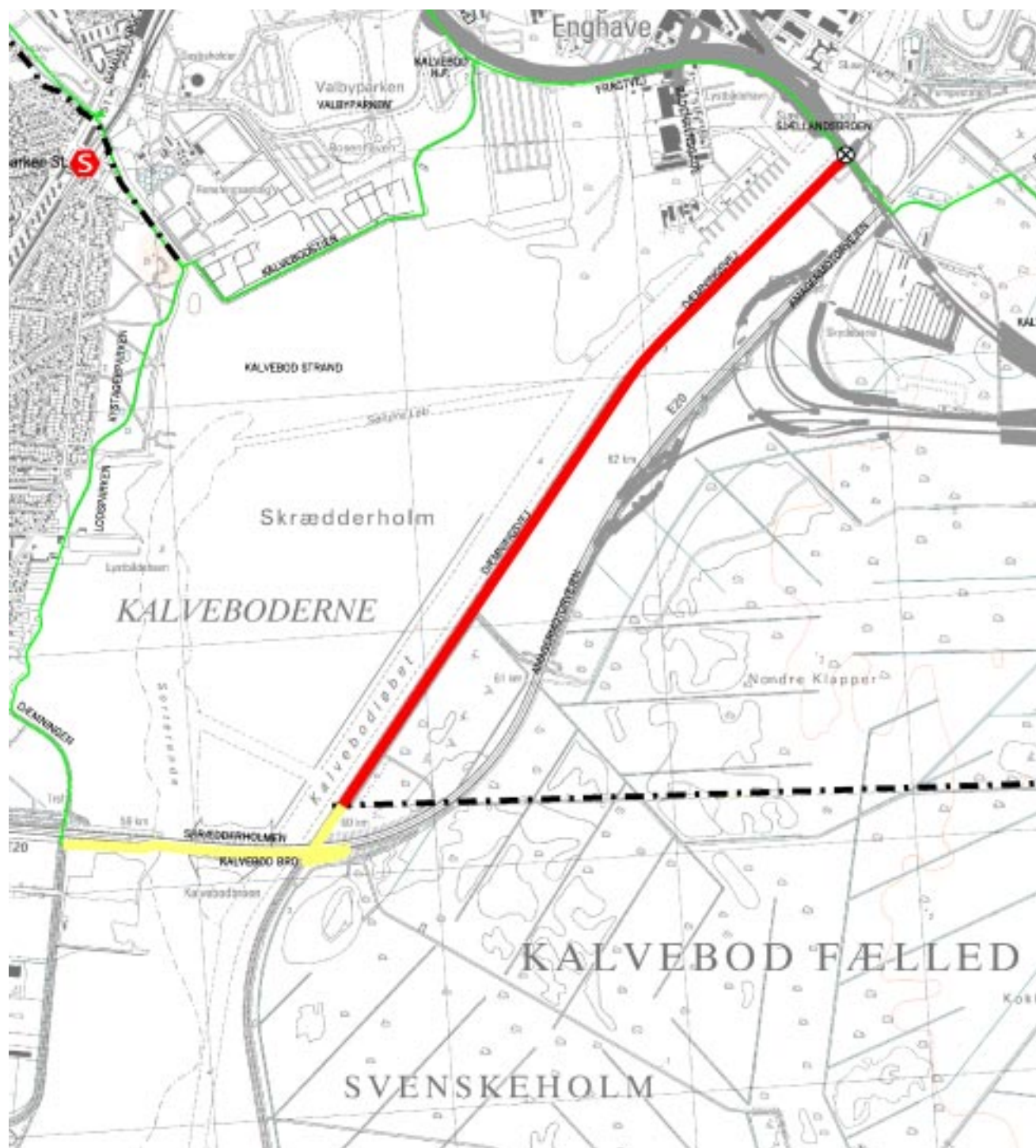
Problemområder

Adgangen til Kalvebod Fælled sker via en låge, så dyr forbliver på fælleden. Denne løsning bør evt. ændres til en mere cyklistvenlig færist. Den eksisterende rampe mellem motorvejsbroen og stien langs Kalveboderne er forholdsvis stejl.



På Skrædderholmen ligger motorvej og stiføring sammen på Kalvebodbroen godt 30 m over havet.

Kalvebodruten

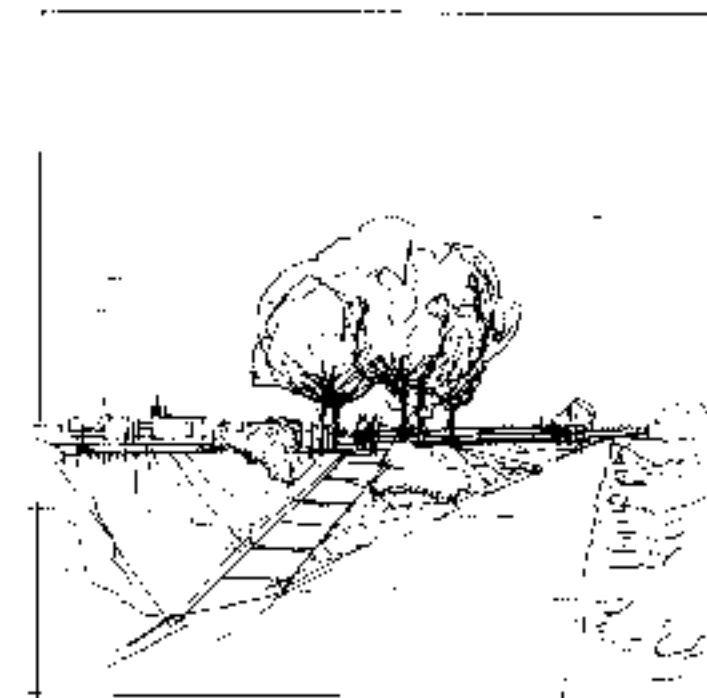


R U T E F O R L Ø B

Nord

- Sjællandsbroen
- Dæmningsvej
- Kalvebod Bro
- Skrædderholmen
- Dæmning langs Avedøre Holme ved Sjællandsbroen

Syd



Der anlægges "rastepladser" på dæmningen, hvorfra der er udsigt over Kalvebod Strand og Sydhavnen.

F A K T A B O K S

Eksisterende sti/vejanlæg*

3,5 km dobbeltrettet/fællessti

Samlet rutelængde: 3,5 km*

Pris: ca. 1,0 mio. kr. ** (ekskl. moms)*

* I Københavns Kommune

** bl.a. til etablering af udkigs- og rastepladser

Kastrup Fort ruten



Amager Strandvej med indgang til Amager Strandpark, Femøren og Tiøren.

Generelt

Kastrup Fort ruten forløber dels på det eksisterende sti- og vejsystem og dels gennem nye parkbånd. Fra endepunktet ved Amager Strandvej frem til den kommende Ørestadsbebyggelse løber cykelruten i villa- og etagehusområder samt et kolonihaveområde. Videre fra Ørestaden mod vest ligger stitraceet på det eksisterende stinet i det åbne træ- og kratbevoksede landskab over Amager Fælled.

Fra den vestlige del af Amager Fælled føres cykelruten på en stibro over havneløbet til Teglværkshavnen, hvor den forløber i et planlagt grønt bælte til Sydhavn Station.

Ruten må overvejende vurderes som en bolig-arbejdsstedsforbindelse med et henholdsvis åbent by-mæssigt træk og et åbent landskabeligt træk. Der er endvidere god forbindelse mellem de centrale dele af Amager og Sydhavnsområdet.

Sti- og krydstyper

På den østlige del forventes ruten etableret som dobbeltrettet cykelsti/fællessti i eget tracé mellem Amager Strandvej og Kastrupvej, dels langs kanalen nord for Kastrup Fort og dels i det brede parkbånd, der bliver etableret på Greisvej. Herfra forløber ruten videre mod vest først et kort stykke ad Grækenlandsvej og herfra videre ad Wibrandtsvej og Sundbyvestervej til Englandsvej ad nyetablerede cykelstier. Herefter følger stien en

eksisterende dobbeltrettet cykelsti/fællessti frem til Røde Mellemvej. Fra Røde Mellemvej føres ruten gennem Sundbyvester Haveforening og videre forbi Sundby Station gennem Ørestad til Amager Fælled. Denne strækning etableres dels som ny dobbeltrettet cykelsti/fællessti dels ved justering af det eksisterende stisystem. Strækningen mod vest over Amager Fælled forløber ad eksisterende, og planlagte stier i overensstemmelse med plejeplan for Amager Fælled.

Der etableres en fodgænger- og cykelstibro over havneløbet og et stiforløb gennem Teglværkshavnen i

overensstemmelse med lokalplanen for Teglværkshavnen.

Der forventes etableret nye krydsløsninger med fartdæmpende foranstaltninger henholdsvis helleanlæg i den østlige ende af ruten fra Amager Strandvej til Grækenlandsvej. Videre mod vest reguleres de eksisterende kryds for at få en bedre prioritering af cykeltrafikken gennem de signalregulerede kryds.

Visuelt

Af særlige karakteristika på ruten må nævnes Strandparken og 5-øren med grønne koncerter ved Kastrup Fortet samt Sundby Idrætspark med indendørs og udendørs idrætsfaciliteter. På grænsen mod Amager Fælled ligger nordens største udstillings- og conferencefaciliteter midt i Ørestaden og ved broen over Sydhavnen bliver der fine kig både mod nord gennem Sydhavnen og mod sydvest til den nye arkitektur omkring Teglværkshavnen.

En beplantning med træerækker af nogle få karakteristiske træarter som harmonerer med den almindelige parcelhusbeplantning kan bidrage til en sammenhængende og identitetsskabende helheds-



Vejbredden på Wibrandtsvej giver mulighed for at etablere cykelstier.

opfattelse af Kastrup Fort ruten.

Plan- og arealforhold

På strækningen langs Greisvej skal placeringen koordineres med Kommunes planer for et parkbånd. På strækningen gennem Ørestaden skal placeringen koordineres med planerne for lokalplanområdet Sundby Station Øst. Cykelruten er indarbejdet i lokalplanen for området.

På strækningen gennem Sundbyvester Haveforening anlægges cykelruten på et reserveret vejudlæg.

Placeringen af cykelruten i Teglværkshavnen bør indgå i den videre planlægning af området.



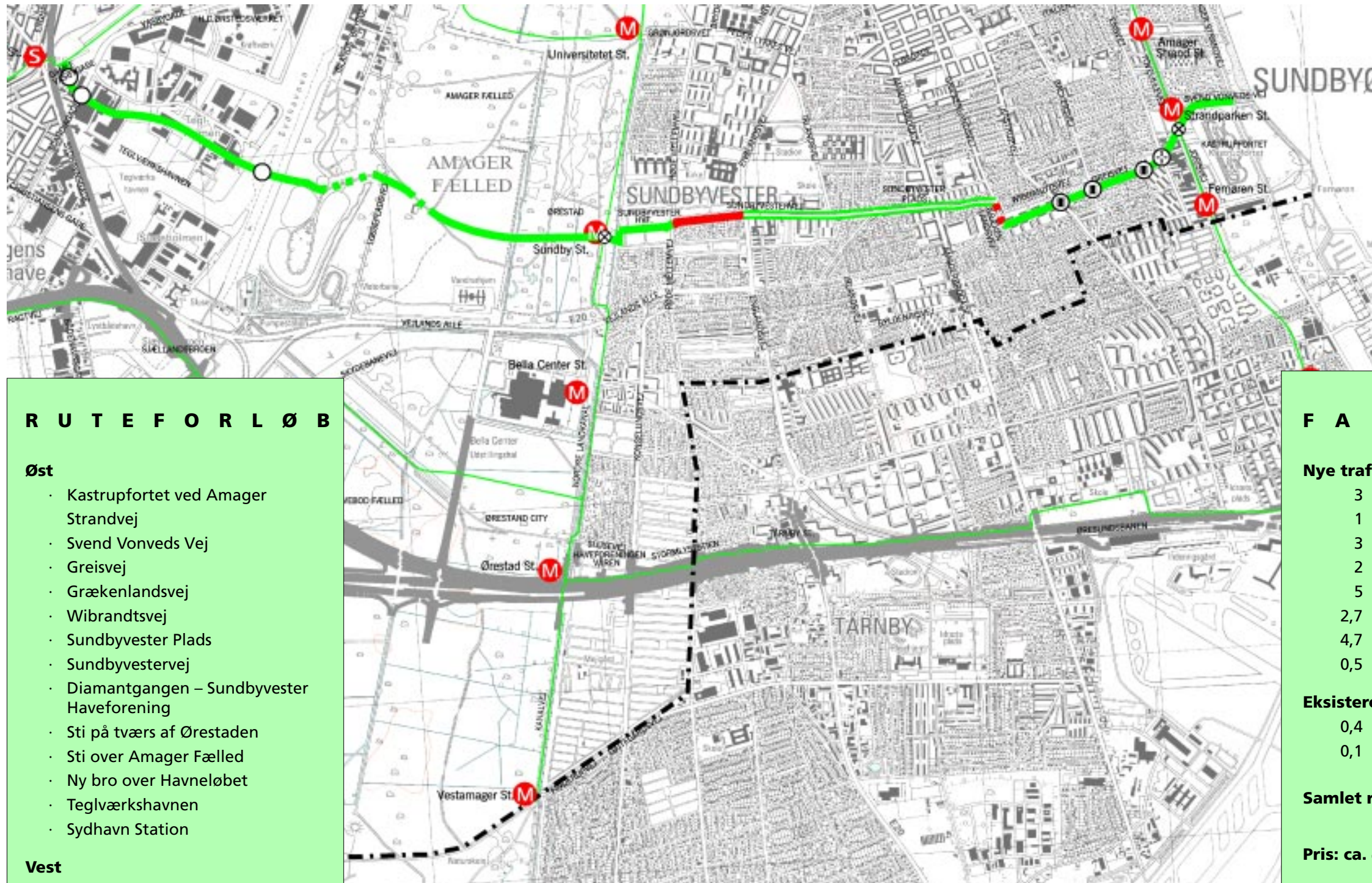
Etagehusbebyggelse ved Greisvej og areal til parkbånd og cykelrute i midten.

Problemområder

I den indledende registreringsfase er muligheden for at føre ruten ad Vejlands Allé undersøgt. Denne løsning er opgivet på grund af store trafikmængder kombineret med de trange forhold på den østlige del af Vejlands Allé.

På dele af det foreslåede ruteforløb ad Wibrandtsvej vurderes kantstensparkering at skulle fjernes for at give plads til cykelstier.

Kastrup Fort ruten



Lufthavnsruten



Cykelruten ligger sammen med Øresundsbanen langs Fiskerihavnen over bro til Kalvebod Fælled.

Generelt

Lufthavnsruten nyetableres fra Gl. Lystbådehavn i øst gennem Tårnby kommune til Kongelundsvej i vest.

Fra Kongelundsvej føres cykelruten langs den nordlige del af Øresundsbanen til den nord – syd gående cykelrute i Ørestad, Ørestadsruten. Via Ørestadsruten føres Lufthavnsruten på tværs af Ørestad City ved Grønningen til Kalvebod Fælled og videre over Fælleden med forbindelse over havneløbet til Kongens Enghave.

Ruten giver god forbindelse mellem Københavns sydøstligste bydele og det centrale Amager. Cykelruten må vurderes som

en bolig-arbejdsstedsforbindelse mellem Sydhavnen og Lufthavnsområdet.

Sti- og krydstyper

Cykelruten føres ad dobbeltrettede cykelstier/fællestier og på kortere stræk ad lokalveje. På den østlige del af ruten



Ved haveforeningen Ny Kongens Enghave løber ruten på stien langs Øresundsbanen.

forløber stien umiddelbart op til den nye banestrækning ad eksisterende fuldt udbygget stitracé etableret i forbindelse med anlæg af bane og motorvej. Stien foreslås videreført på nordsiden af banen som en ny dobbeltrettet cykelsti/fællesti mellem Kongelundsvej og Ørestad med

tunnel under Kongelundsvej.

Cykelruten indpasses i parkområdet "Grønningen" og føres under Center Boulevard i et tunnelanlæg. Linieføringen på Kalvebod Fælled følger eksisterende dæmning og lokalveje til Øresundsforbindelsens broanlæg over havneløbet. Her etableres en stibro langs Øresundsbanen over det nord – sydgående motorvejsanlæg.

Flere af strækningerne forløber på eksisterende sti, hvoraf en mindre del i den nordlige ende mellem Valbyparken og Ellebjergvej skal etableres med mere cykelvenlig belægning end den nuværende grusoverflade.

Visuelt

Rutens østlige del i Tårnby Kommune har en grøn karakter overvejende gennem ældre villaområder. Over Tårnby Torv ved S-togsstationen opleves en vis beskeden bymæssig fortætning. Videre mod Ørestaden fortsætter villaområdets grønne karakter. Over Kalvebod Fælled vil traceet have en meget åben og andre steder en mere lukket skov- og landskabskarakter.

Cykelrutens særkende må være skiftet mellem en åben, skovpræget landskabsdel med høj himmel og en mere snæver bymæssig karakter med varierede grader af have- og træbeplantninger.

Plan- og arealforhold

Den foreslåede linieføring af Lufthavnsruten fra Stormlyststien ved Kongelundsvej langs Øresundsbanen til Ørestad City forudsætter en nærmere aftale om placering og udformning med Sund & Bælt. Linieføringen gennem Ørestaden fremgår af lokalplanforslag for Ørestad City Nord og den konkrete udformning af stianlægget skal koordineres med Ørestadsselskabet.

Strækningen over Kalvebod Fælled skal koordineres med Statens plejeplan for området og afklares med fredningsmyndighederne.

Den østlige del af cykelruten ligger i Tårnby Kommune.

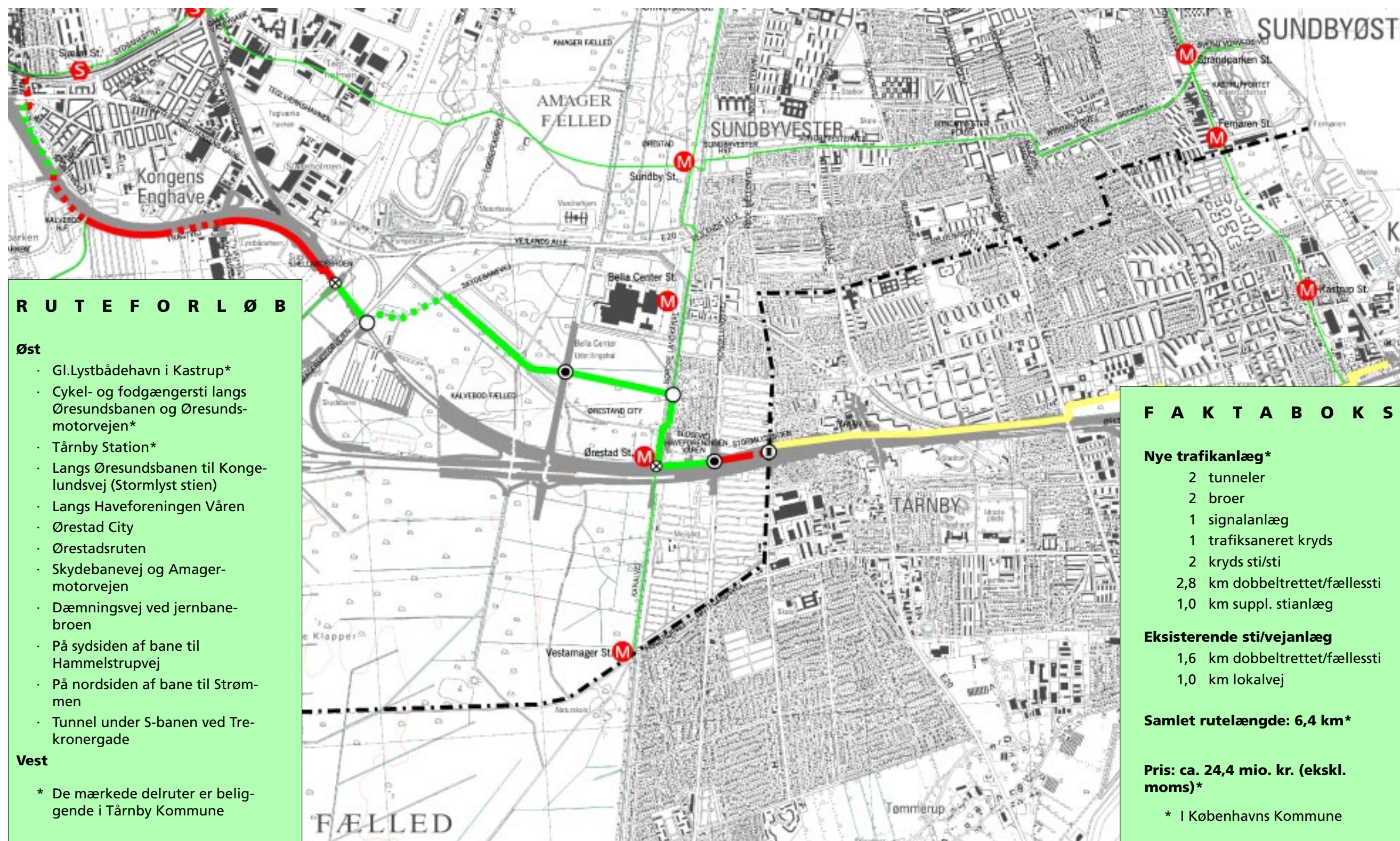
Problemområder

I Tårnby Kommune kunne det overvejes at etablere rampe på vestsiden af Englandsvej, idet ruten fra vest leder stitrafikken syd om Tårnby Torv, hvorefter krydsning af Englandsvej skal ske på et sted, hvor der ikke er foranstaltninger, der sikrer den krydsende stitrafik.



Fra cykelruten er der en fin broforbindelse til lufthavnen for både fodgængere og cyklister.

Lufthavnsruten



Nørrebro-ruten



Over det indre Nørrebro anlægges cykelruten på det tidligere jernbanetracé.

Generelt

Nørrebro-ruten er den første og hidtil eneste grønne cykelrute, der er vedtaget i Københavns Kommune. Cykelruten følger den nedlagte jernbanelinie i København og Frederiksberg kommuner. De to første etaper - af 10 - er anlagt og den tredje etape anlægges i 2000.

Ruten løber gennem tætte og højt udnyttede by-områder med mange 4–6 etages karrebebyggelser såvel som ældre villaområder.

Rutens nordlige del løber gennem Lersøparken og Kolonihaveparken, hvor den skal slutte ved Lundehus Kirken. Et muligt videre forløb ved Ryvangen Natur-

park er med som en mulighed i den politiske vedtagelse af Nørrebro-ruten. Beskrivelsen fremgår af afsnittet om Ryvangsruten.

Ruten må primært vurderes som en bolig-arbejdsrute med et stort befolkningsunderlag i det nære opland.

Sti- og krydstyper

Nørrebro-ruten ender i nord i et ureguleret kryds ved Lundehus Kirken. Herfra er der forbindelse mod nord ad eksisterende lokalveje til Utterslevruten. Mod øst er der forbindelse til Ryvangsruten, som forløber fra Lersøparken på en stibro over Lyngbyvejen ved Ryparken Station.

Ved Lersøpark Allé udbygges den eksisterende fodgængerbro med rampe-anlæg til også at kunne benyttes af cyklister.

I den vedtagne beslutning regnes med, at ruten følger de eksisterende cykelstier på Tagensvej.

I den foreliggende plan foreslås en mere trafikikker linieføring omkring Tagensvej.

Der etableres en stibro over baneanlægget fra Mjølnerparken til Bispebjerg Station med en forbindelse mod nord under Tagensvej ved siden af jernbanen til Lersøparken.

På den centrale del af Nørrebro er der en ureguleret krydsning ved Mimers-

gade og en signalreguleret ved Nørrebrogade.

Ved Hillerødgade etableres et ureguleret kryds og ved Stefansgade er der som et led i den første etape allerede etableret et ureguleret kryds. Ved Jagtvej er etableret en signalregulering

Ved Rantzausgade skal etableres en ureguleret krydsning og ved Ågade en bro til Frederiksberg. Ruten forløber herefter igennem Frederiksberg til Valby.

Ved Valby Langgade etableres en ureguleret krydsning. Ruten kan herfra enten forløbe ad mindre lokale veje eller ad det nedlagte jernbanetracé frem til den nye station Harrestrup på Ringbanen. Der vil sandsynligvis ske større

reguleringer af adgangsforholdene til stationen og i den forbindelse skal rutens forløb sikres. Videre frem mod Hvidovre Station kan Vigerslevvej evt. passeres på en bro.

Visuelt

Nørrebro-rutens særlige kendetegn er dens kurvede forløb mellem 4-6 etages boligkarreer. Den eksisterende parkkarakter med enkeltstående træerækker og græsplæner som grønne oaser i et tæt, urbant miljø, bør fortsætte i de fremtidige etaper.

Gennem de udstrakte villaområder på rutens især sydlige afsnit bør det langstrakte parkstrøg være fremherskende. Der bør



I dag er dele af Nørrebro-ruten etableret i Nørrebro-parken.

gennemføres en enkel og ensartet træbeplantning, der kan karakterisere ruten, således at den markerer sig som et gennemgående, grønt strøg i forhold til de mange forskellige havetræer.

Plan- og arealforhold

Nørrebro-ruten er foreslået med en mindre ændring i linieføringen (omkring krydsning af baneanlæg ved Tagensvej) i forhold til den indstilling Borgerrepræsentationen har vedtaget. Det formelle grundlag skal således justeres.

Cykelrutens forløb gennem Lersøparken skal afklares med fredningsmyndighederne.

I området omkring Nørrebro Station er det hensigten at udarbejde en bydelsplan, hvori pladser, veje og stier skal fastlægges. Cykelruten bør indarbejdes i disse planer. Placeringen af den vestlige del af cykelruten skal koordineres med planerne for den nye omstigningsstation Harrestrup Station på Ringbanen og Høje Taastrupbanen.

Den nordvestgående nationale cykelrute N2 foreslås tilpasset det grønne cykelrutenet ved fælles linieføring med Nørrebro-ruten fra Rantzausgade. En stor del af cykelruten



Syd for broen over Ågade føres ruten gennem Den kgl. Veterinær og Landbohøjskoles areal.

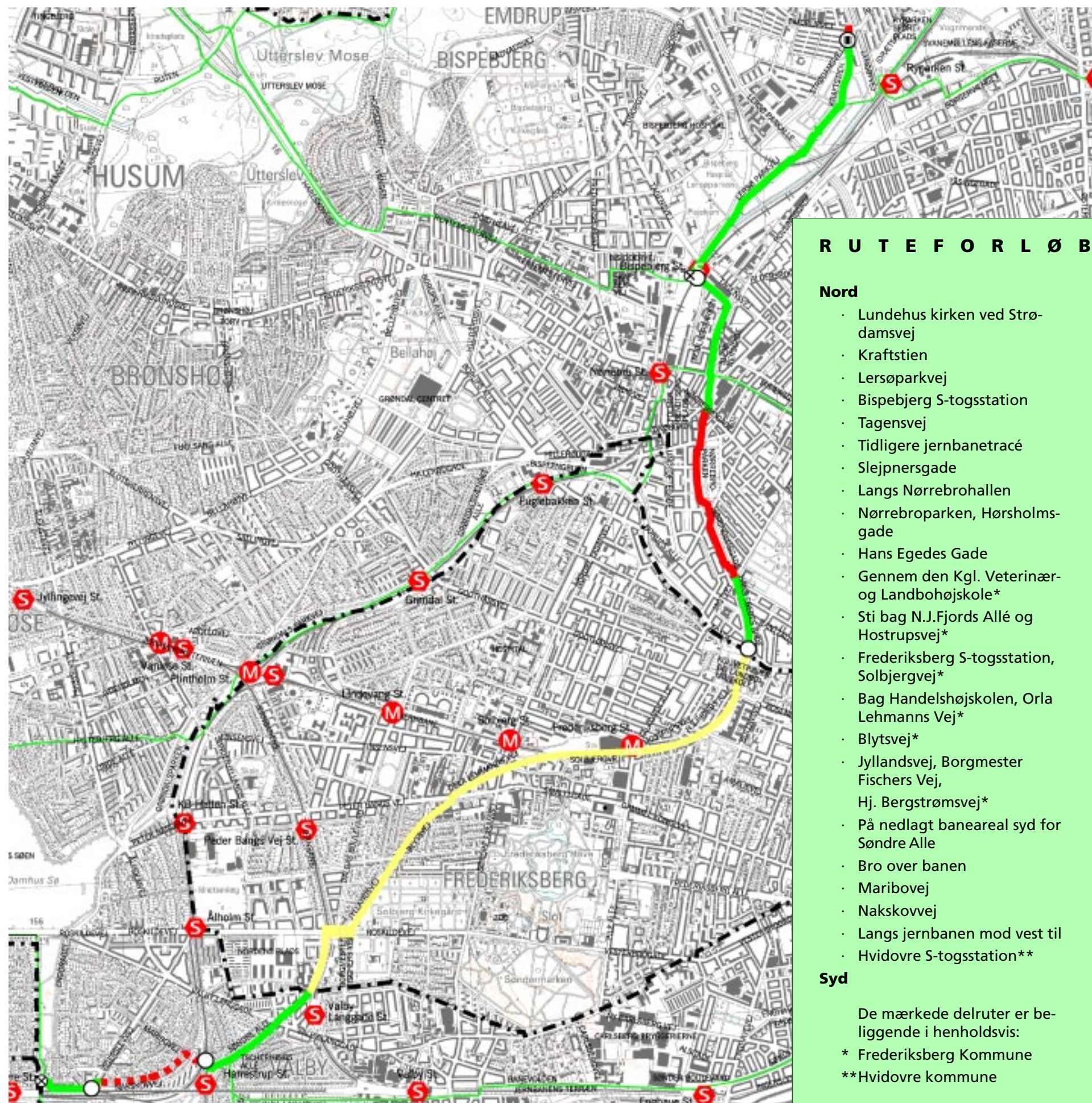
ligger i Frederiksberg Kommune.

Problemområder

I forbindelse med etablering af Harrestrup ringbanestation i den vestlige ende af ruten skal det vurderes nøjere, hvordan det eksakte forløb gennem stationsområdet skal udformes mest hensigtsmæssigt også i forhold til tilslutning til Valbyruten.

Nørrebro-ruten

På Frederiksberg ved Peter Bangs-Vej og Lindevangs Allé er dele af ruten etableret på det tidligere jernbanetracé.



Refshaleruten



En eventuel havnetunnel vil få landfæste omkring afslutningen af Refshalevej over for Langelinie på Sjællandsiden.

Generelt

Cykelruten anlægges fra Kløvermarken i syd til Refshaleøen i nord med forbindelse gennem en eventuel havnetunnel til Søndre Frihavn.

Cykelruten anlægges på og langs eksisterende vejanlæg og forbinder de østligst beliggende erhvervs- og havnearealer på nordspidsen af Amager og Christianshavn. Ruten passerer et erhvervs- og industriområde, Amagerværket, Margretheholm samt en række haveforeninger.

Ruten må vurderes som en god bolig-arbejdsstedsrute. Ved et kommende byggeri af en havnetunnel vil

ruten være den centrale forbindelseslinie mellem Østamager og Havneruten mod nord. Midlertidigt kan der etableres forbindelse til Havneruten via vandbussen fra Frederiksholm.

Sti- og krydstyper

I den nordlige ende af Refshaleruten etableres



Cykeltraceet bør anlægges på Kløvermarken langs med og tæt ved Raffinaderivej med alléplantning og selvstændigt stitracé.

forbindelse fra Havnetunnelen til Havneruten på lokalvejen øst for Langeliniebroen.

I Havnetunnel rapporten anbefales det at stiforbindelsen igennem tunnelen etableres i et særskilt tunnelrør, disponeret med et fortovsareal i den ene side og en dobbelt rettet cykelsti i

den anden side med adskillelse mellem cykelstier i hver sin retning. Stiopføringen foregår ved hjælp af rullende trapper og elevatorer.

Videre mod syd anvendes dels nyetableret dobbeltrettet cykelsti/fællessti ind mod Stadsgraven frem til Charlotte Amalies Bastion i krydset mellem Refshalevej og Forlandet. Her etableres et hastighedsdæmpet område, hvor cykeltrafikken kan skifte mellem sti i eget tracé og to enkeltrettede stier langs Forlandet og Kløvermarksvej ad enkeltrettede cykelstier i hver side.

Fra Kløvermarksvej umiddelbart vest for Raffinaderivej føres ruten mod syd ad nyetableret dobbeltrettet cykelsti/fællessti på et vejudlæg langs Raffinaderivej.

I krydset mellem Kløvermarksvej og Raffinaderivej etableres krydsning med helleanlæg.

Alternativ rute

Som alternativ til en cykelforbindelse via Havnetunnelen kan cykelrutens nordlige del føres via Charlotte Amalies Bastion til Nyholm og videreføres via en stibro over havneløbet til Nordre Toldbod.

Vandbussen mellem Frederiksholm og Nordre

Toldbod kunne udgøre en midlertid løsning til broforbindelsen over havneløbet.

Visuelt

Montagehallerne fra det tidligere B&W skibsværft, Amagerværket og Prøvestenen danner den karakteristiske skyline mod øst. Resten af horisonten rundt lukker 4-6 etages boligblokke og Københavns tårne udsigten over Kløvermarkens grønne åbne boldarealer. Cykeltraceet langs Raffinaderivej bør tilplantes med træ-rækker, som omkranser og understreger overgangen mellem erhvervsarealerne og Kløvermarken.

I flyvningens barndom fungerede Kløvermarken som lufthavn for København. En særlig karakteristisk for



Kløvermarkens boldarealer fungerede tidligere som Københavns Lufthavn.



Cykelruten langs forlandet forløber langs Amagerværket, gokartbanen og forskellige haveforeninger.

denne rute kunne være de tidligere tiders aktiviteter som skibsværft og lufthavn. Denne routes kunstneriske udsmykning kunne f.eks. bestå i opstilling af karakteristiske og skulpturelle sætstykker eller monumenter, der illustrerer træk fra B&W Stålskibsværft og flyvningens udvikling.

Plan- og arealforhold

Den nordlige del af Refshaleruten skal koordineres med planerne for en eventuel Havnetunnel til Refshaleøen og med planerne for udvikling af Margretheholm. Margretheholm ejes i dag af Ejendomsselskabet Freja. Den alternative rute over Christianshavns vold skal

afklares med fredningsmyndighederne

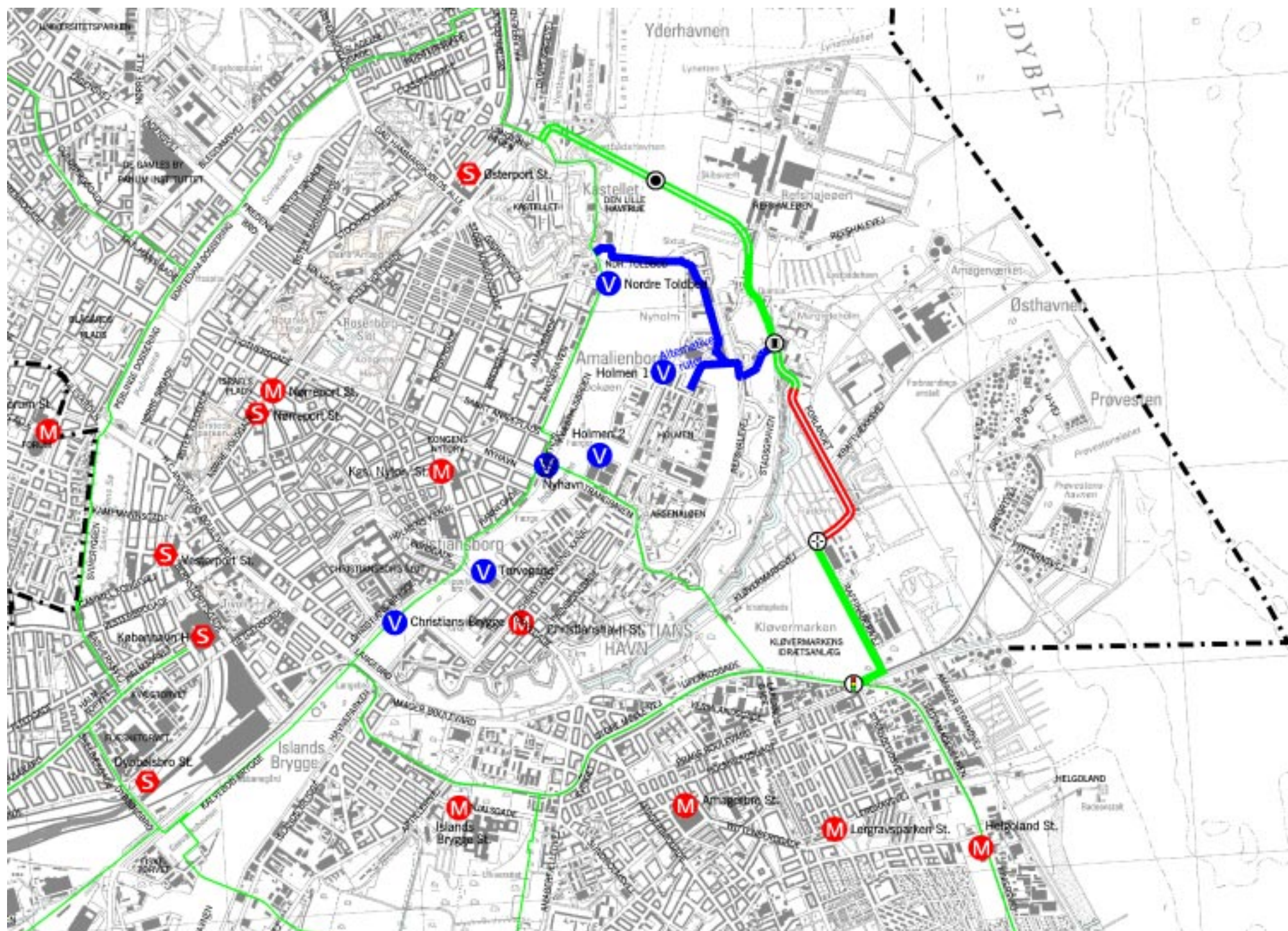
Placeringen langs Kløvermarken skal koordineres med Københavns Idrætsanlæg. Tilslutningen til Amagerruten ved Prags Boulevard bør indgå i en samlet trafikløsning af området.

Problemområder

Vej- og stitilslutninger og forbindelser til stier i terræn må tilpasses efter tunnel-løsningerne.

Linieføringen af den alternative rute på Nyholm og placeringen af stibroen skal afklares nærmere med Forsvarsministeriet og Fredningsmyndighederne.

Refshaleruten



R U T E F O R L Ø B

Nord

- Havnetunnelens udmunding ved Sønderfrihavn
- Landfæste for fremtidig havne-tunnel på Refshaleøen
- Forlandet
- Kløvermarksvej
- Kløvermarken (langs Raffinaderivej)
- Skæringen mellem Uplandsgade, Strandlodsvej og Prags Boulevard

Syd

F A K T A B O K S

Nye trafik anlæg

- 1 tunnel*
- 1 kryds med helle anlæg
- 1 trafiksaneret kryds
- 3,2 km enkeltrettet sti
- 1,4 km dobbeltrettet/fællessti

Eksisterende sti/vejanlæg

- 1,9 km enkeltrettet sti

Samlet rutelængde: 4,0 km

Pris: ca. 17,4 mio. kr. (ekskl. moms)

- * Prisen for cykelruten beliggende i Havnetunnelen er ikke medtaget i ovenstående pris.

Ryvangsruten



Ryvangsruten kan føres over Lyngbyvejen langs banelinien på en let brokonstruktion.

Generelt

Den sydlige del af Ryvangsruten gennem Ryvang Naturpark er omtalt som en mulig forlængelse i den politiske beslutning om Nørrebroruten.

Ryvangslinien indpasses på det eksisterende vej- og stinet. Dog nyanlægges cykeltraceet langs sportsarealerne ved Ryparken og på bro over Lyngbyvejen ved Ryparken S-togsstation.

Fra Hellerup er der gode forbindelser videre mod nord til Charlottenlund og Klam-



Fra Mindelunden krydser ruten Tuborgvej og løber på Estersvej frem til Hellerup Station.

penborg på de lokale cykelstier. Mod syd er der fra Ryvang S-togsstation en hurtig forbindelse til henholdsvis Nørrebroruten, Svanemølleruten og Hareskovruten. Ruten ligger i grønne områder og må vurderes som både en effektiv bolig-arbejdsstedsrute og en spændende rekreativ rute.

Sti- og krydstyper

På den nordlige del af ruten fra Hellerup S-togsstation forløber ruten ad eksisterende lokalvej frem til Ryvangen Naturpark - på nær et mindre stræk med dobbeltrettet cykelsti/fællessti langs sydsiden af Tuborgvej. Krydsningen af Tuborgvej etableres med helleanlæg.

Fra Ryvangen Naturpark til rutens endepunkt ved Kraftstien etableres ny dobbeltrettet cykelsti/fællessti, der føres over Lyngbyvejen via en bro på nordsiden af S-banebroen ved Ryparken S-togsstation.

Visuelt

Ruten har en gennemgående grøn og åben karakter. Ved Hellerup Station er der en vis bymæssig karakter med 3 etages boligbebyggelser. De øvrige strækninger



Stitunnel under banelinien til Svanemøllen Kaserne kan være en fremtidig mulighed for at skabe en hurtig forbindelse til Svanemølleruten.

er beliggende i Ryvangen Naturpark med lysninger i den tætte træbeplantning med skovkarakter. Langs banelinien og de åbne sportsarealer er der fin udsigt mod boligbebyggelsen Ryparken, der er et smukt eksempel på park- og stokbebyggelse fra slutningen af trediverne.

Parkkarakteren med planter, spredte trægrupper og enkelte solitære træer bør videreføres som rutens karakteristiske, sammenhængende grønne træk.

Plan- og arealforhold

Ryvangsrutens forløb gennem Ryvangen Naturpark skal koordineres med Kommunens plejeplan for området. Ryvangsruten skal tillige koordineres med planerne for en eventuel forlængelse af Kalkbrænderihavsgade mod Lyngbyvej i forbindelse med en eventuel Havnetunnel.

Problemområder

Der foreligger en plejeplan for Ryvang Naturpark, som ikke umiddelbart åbner mulighed for etablering af stier i den standard, der er tiltænkt cykelruten med hensyn til belægning og belysning.

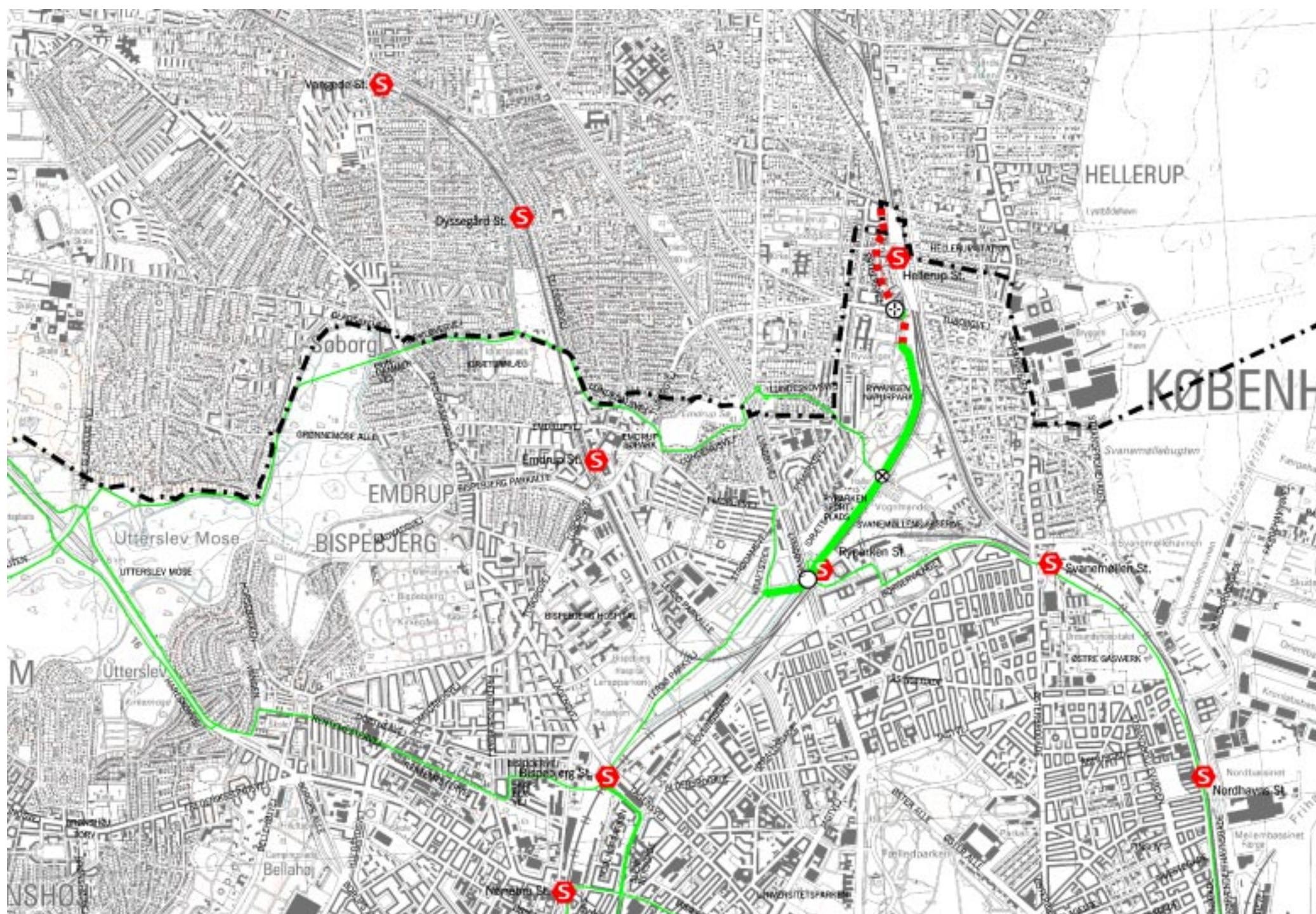


Ryvangen Naturpark har en begyndende skovkarakter.



Cykelruten kan enten løbe langs grøften på baneskråningen eller langs boldarealer ved Ryparkens idrætsfaciliteter.

Ryvangsruten



R U T E F O R L Ø B

Nord

- Hellerup S-togsstation
- Esthersvej
- Major Anders Lassens Vej
- Ryvangen Naturpark
- Ryparkens Sportsplads langs jernbanedæmningen
- Bro over Lyngbyvej
- Lersøparkvej, Kraftstien

Syd

F A K T A B O K S

Nye trafikanlæg

- 1 bro
- 1 kryds med helleanlæg
- 1,7 km dobbeltrettet/fællessti

Eksisterende sti/vejanlæg

- 0,8 km lokalvej

Samlet rutelængde: 2,5 km

Pris: ca. 13,2 mio. kr. (ekskl. moms)

Svanemølleruten



Langs boldbanerne på Østre Gasværks gamle arealer kan ruten anlægges ved den eksisterende grusvej.

Generelt

Svanemølleruten ligger overvejende i tætte bymæssige omgivelser indpasset i det eksisterende vejnet parallelt med jernbanelinierne. Mod nordvest ligger ruten i et område med overvejende grøn karakter tæt ved de store boligområ-



Fra Svanemøllen S-togsstation forløber cykelruten langs jernbanen gennem det tidligere Øresundshospital.

der mod syd. Fra Svanemøllens S-togsstation løber tracéet langs østsiden af B-93's boldarealer ved Østre Gasværk. Ruten ligger her på en åben grøn sti frem til Østbanegade. Her fortsætter cykelruten langs det eksisterende vejnet til Langeliniebroen tæt ved Østerport Station.

Ruten ligger fint i forhold til stor dele af Østerbro området og kan vurderes som en god bolig-arbejdsstedsrute, som har et hurtigt og direkte forløb til arbejdspladserne langs havnearealerne og i Middelalderbyen. Ruten har endvidere en god forbindelse til en række S-togsstationer.

Sti- og krydstyper

Fra Ryparken S-togsstation. til Svanemøllens S-togsstation forløber ruten skiftevis som nyetableret dobbeltrettet cykelsti/fællessti og ad lokalvejene i området. Sydøst for Svanemøllens S-togsstation ved Øresundshospitalet og langs boldbanerne ved Østre Gasværk veksler ruten mellem nyan-

lagt dobbeltrettet cykelsti/fællessti og eksisterende stiforløb med mindre justeringer. Langs hele Østbanegade forventes ruten etableret som dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af vejen. I den nordlige ende fra Middelfartgade til Århusgade skal der etableres en helt ny sti, hvorimod ruten på resten af strækningen forventes at blive en supplerende af det eksisterende stianlæg i østsiden af vejen. Krydsningen af Østerbrogade vurderes bedst at kunne løses ved etablering af et supplerende tunnelanlæg fra Borgervænget til S-togsstationen.

Udover et nyt signalanlæg ved Vordingborggade regnes ruten at forløbe gennem de eksisterende kryds, der i større eller mindre grad skal justeres til cykelrutetrafikken.

Visuelt

Den grønne allékarakter på Borgervænget bliver efter Svanemøllens S-togsstation forstærket af den eksisterende karakterfulde træplantering på det tidligere Øresunds Hospitals arealer. Over de åbne boldarealer er der fine kig mod syd og vest til Østre Gasværk og til den tætte, høje kontor- og boligbebyggelse langs

Strandboulevarden og Østerbrogade. Fra Ringkøbinggade frem til Langeliniebroen er det overvejende træk de 4 til 6 etages boligkarreer og erhvervsbyggeri på rutens vestside og beplantning på baneskråningen langs rutens østside, som karakteriserer den visuelle oplevelse.

Plan- og arealforhold

Placeringen af Svanemølleruten gennem Østre Gasværk grunden skal koordineres med Københavns Idrætsanlæg samt indpasses i en fremtidig plan for området i forbindelse med en eventuel havnetunnel. Udformningen af stianlægget langs Østbanegade skal koordineres med Indre Østerbro Bydels planer for området. I forbindelse med åbningen af Øresundsforbindelsen vil godstransporten på godsbanesporene langs Østbanegade blive reduceret betydeligt. Derved kan der etableres stiforbindelse fra Svanemølleruten gennem viadukten ved Nordre Frihavsgade til havnearealerne. Hvis godssporene nord for Nordre Frihavsgade viadukten på et tidspunkt helt kan afvikles vil Svanemølleruten på strækningen mellem Nordre



Ved Nordhavn S-togsstation bør cykelruten indpasses i forbindelse med en kommende omlægning af Østbanegade langs stationen.

Frihavsgade viadukten og Østre Gasværk grunden med fordel kunne placeres i et grønt bælte på godsbanearialet.

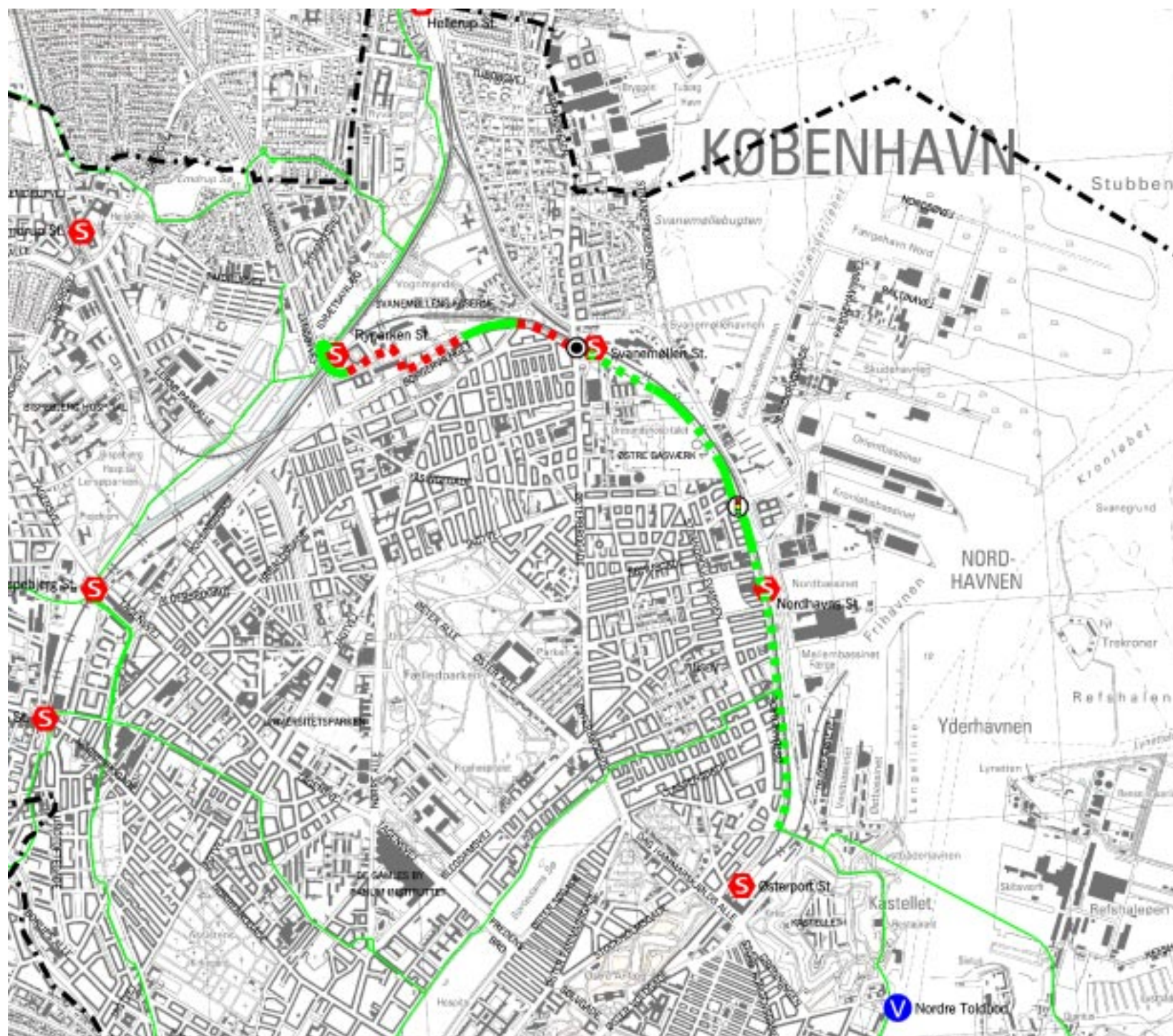


Østbanegades stianlæg ændres til en dobbeltrettet cykelrute.

Problemområder

Rutens forløb forbi Nordhavn S-togsstation skal vurderes detaljeret med henblik på en trafiksikker løsning, der dels sikrer en passende fremkommelighed for cyklisterne og dels skaber trygge forhold for passagerer til og fra S-tog/busser i området. Området tages op i forbindelse med den generelle planlægning af Østbanegades fremtidige status. I den forbindelse vurderes muligheden for at skabe en pladsdannelse, hvor den samlede bil-, bus-, fodgænger- og cykeltrafik kan afvikles på en trafiksikker måde.

Svanemølleruten

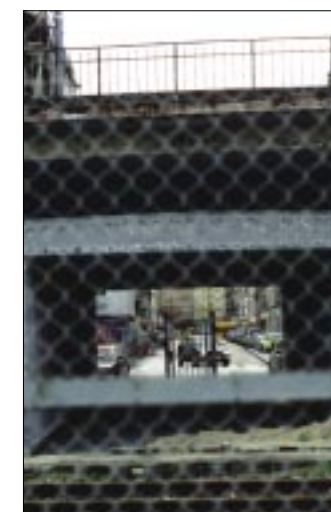


R U T E F O R L Ø B

Nord

- Ryparken Station ved
- Ved Meteorologisk Institut
- Borgervænget
- Svanemøllen Station
- Øresundshospitalet
- Østre Gasværk
- Østbanegade
- Langliniebroen

Syd



Den eksisterende tunnel under bane-linien ved Nordre Frihavns-gade kan give forbindelse fra Svanemølleruten til havnen.

F A K T A B O K S

Nye trafikanlæg

- 1 tunnel
- 1 signalanlæg
- 1,1 km dobbeltrettet/fællessti
- 2,0 km supplerende stianlæg

Eksisterende sti/vejanlæg

- 1,0 km lokalvej

Samlet rutelængde: 4,1 km

Pris: ca. 21,6 mio. kr. (ekskl. moms)

Søruten



I Skælbækgade etableres cykelrute med træ række ind mod Købbyen.

Generelt

Søruten forbinder de københavnske brokvarterer langs de tre søer, Sortedamssøen, Peblinge søen og Skt. Jørgens sø.

Mod nord gennemløber ruten nogle af de ældste boligområder på Østerbro og mod syd nogle af de ældste dele af Vesterbro. Ruten har i hele sin længde gode forbindelser til byens øvrige cykelstisystem og indpasses i hele sin længde på det eksisterende vej- og stinet.

Ruten må vurderes som en særdeles velbeliggende bolig-arbejdsstedsrute med en meget høj rekreativ værdi, samt byhistorisk og kulturel fortælle værdi.

Sti- og krydstyper

Fra Nord forløber ruten fra Frihavnen gennem Nordre Frihavnsgade viadukten, til



Cykelruten føres gennem Det ny Teater over Gl. Kongevej.

Østbanegade, hvorfra den følger lokalveje frem til Østerbrogade.

Langs Søerne følger ruten stianlægget og lokalveje på den vestlige side af Søerne. Gangstien nærmest søbredden bibeholdes som fodgængersti og cykelsti indrettes på det højereliggende stianlæg og på lokalveje.

På delstrækninger langs Søerne er ruten beliggende umiddelbart langs ejendomme med udgang til søpromenaden. I den forbindelse skal der etableres et særligt areal, der kan lette forholdene for krydsende fodgængere fra ejendommene til promenaden.

Langs Svineryggen suppleres stianlægget med en udbygget gangsti f.eks. som vist på idéskitse af stianlæg.

Fra Søerne frem til Vesterbro Torv anvendes den eksisterende lokalgade gennem Det Ny Teater.

I syd anvendes enkeltrettede cykelstier – nye mellem Vesterbro Torv og eksisterende på Dybbølsbro frem til Kalvebod Brygge.

I nord sker krydsning af Østbanegade i en stikrydsning med helleanlæg.

Ved Strandboulevarden suppleres signalanlægget for fodgængere på den nordlige

side af Præstøgade med en sydlig overgang.

Langs Søerne på tværs af de store trafikårer sker krydsningen dels over nye broer, dels gennem eksisterende tunneler, hvoraf den nordligste ved Østerbrogade skal reguleres med ramper for at kunne anvendes.

I det sydlige område ved Halmtorvet etableres krydsninger som fartdæmpende foranstaltninger.

Visuelt

Rutens karakteristiske træk er beliggenheden langs Søerne. De åbne vandflader og den karakterfulde træbeplantning langs sti- og cykeltraceet giver ruten en særdeles attraktiv og rekrea-



På Svineryggen langs Skt. Jørgens Sø ligger cykelruten på den eksisterende sti, og der etableres en fodgængersti på en udbygget gangsti i vandkanten.



Cykelruten indpasses på en del af det nuværende parkeringsareal mellem det eksisterende vejnet og den lavere liggende fodgængerpromenade.

tiv kvalitet. Søernes flodlignende karakter er vel Københavns stærkeste byarkitektoniske træk.

De tætte boligområder med 4-6 etages karrébebyggelser fra århundredets begyndelse på rutens nordlige og sydlige etaper giver med sine snævre og

lukkede gadeforløb en stor kontrast til Søernes åbne udsigter og rekreative muligheder.

Der er mange vanskelige krydsningspunkter ved radialgaderne. Disse krydsninger sker dels via eksisterende tunneler og dels ved foreslåede cykelbroer.

En ensartet træbeplantning langs hele ruten kan bidrage til en sammenhængende rute karakteristisk, både langs Søerne og de tætte bymæssige strækninger.

Plan- og arealforhold

Den nordlige del af Søruten forbindes med Svanemølle-ruten i Østbanegade. Forbindelse videre til Frihavnen vil kunne etableres gennem viadukten i forlængelse af Ndr. Frihavnsgade når godsforbindelsen til Danlink ophører i forbindelse med åbning af Øresundsfor-

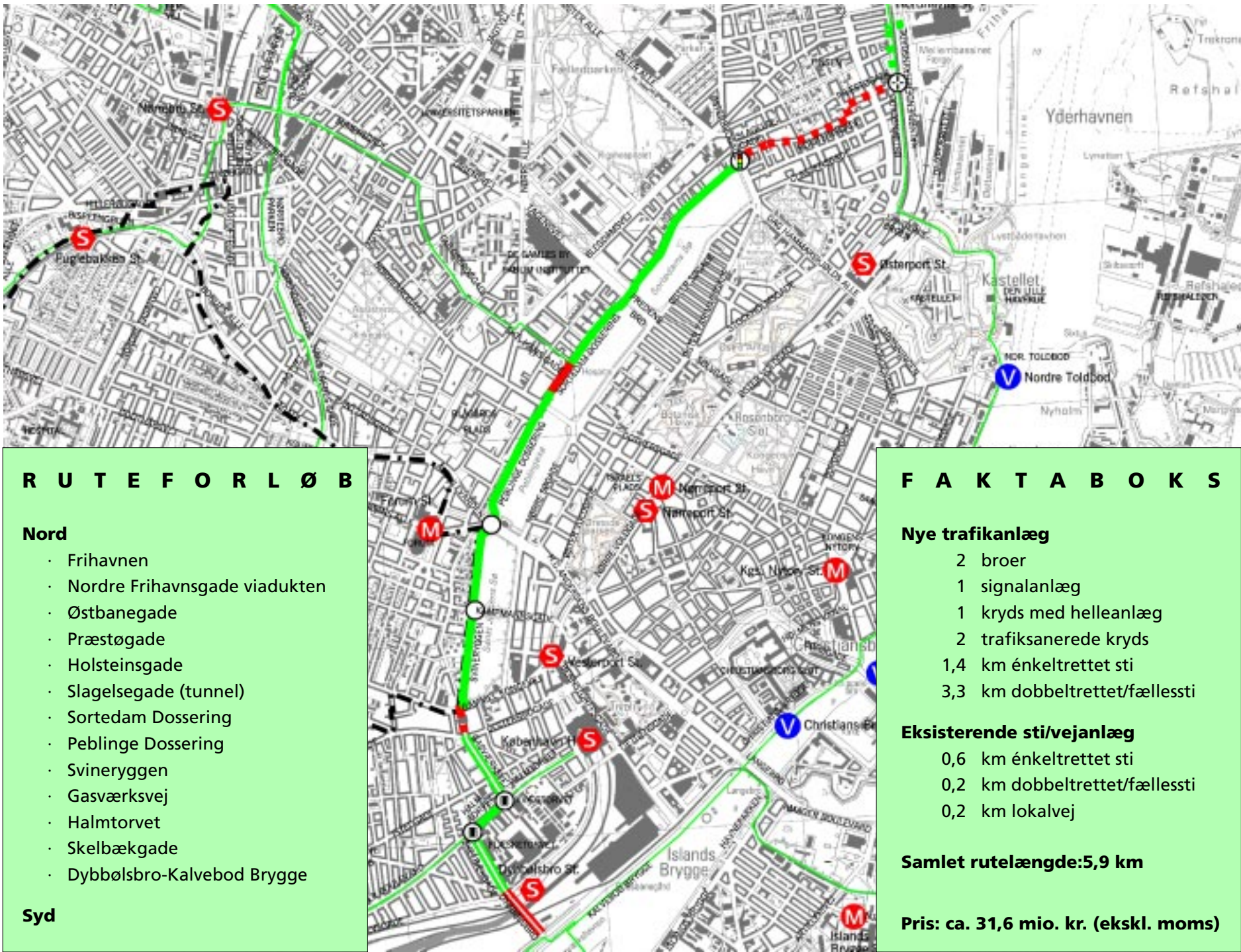
bindelsen. Forlængelsen af Søruten til Havnen skal koordineres med planerne for en fremtidig vej- og stiforbindelse på tværs af godsbanearealet. Forløbet af ruten langs Søerne skal afklares med fredningsmyndighederne.

Den sydlige del af Søruten skal koordineres med Kvarterplan for Indre Vesterbro.

Problemområder

Det bør overvejes, om der kan lukes af for al anden trafik end cykeltrafikken gennem Det Ny Teater.

Søruten



Langs Sortedam Dossering kan cykeltraceet udføres på det nuværende stisystem.

Universitetsruten



Cykelruten passerer Islands Brygge, hvor de tidligere industrianlæg, der dominerer havnefronten, vil indgå i en ny bebyggelse på området.

Generelt

Universitetsruten ligger på tværs af Amager Fælled og Islands Brygge. Over havneløbet udføres ruten som en cykel- og fodgængerbro, der forventes anlagt, iht. lokalplan for Gasværkshavnen.

Ruten må vurderes som en overvejende bolig-arbejdsstedsrute med god forbindelse til Vesterbro via Sørutten i vest og Ørestad med bl.a. universitets- og under visningsfaciliteter i øst.

Sti- og krydstyper

Fra Dybbølsbro over Fisketorvet til den vestlige side af havnefronten anlægges cykelruten som et fælles-



Ved Grønjordsskollegiet ligger den kommende metrostation som rutens endepunkt.

stianlæg i forbindelse med bebyggelsen af Gasværkshavnen. Fra østsiden af havnefronten forløber ruten ad nyetableret dobbeltrettet cykelsti/fællessti gennem den sydlige del af Soyakagegrunden. Krydsningen med Islands Brygge udføres med fartdæmpende foranstaltning.

Rutens krydsning med den noget trafikerede Artillerivej udformes som et ureguleret kryds med helleanlæg.

Over Amager Fælled forløber cykelruten ad eksisterende stianlæg.

Visuelt

Ruten har dels en lukket og dels en åben, landskabelig karakter. Der er fine udsigter over Amager Fælled, hvor den åbne udsigt skifter med lysninger og en begyndende skovkarakter. Ruten på tværs af Islands Brygge, over havnen, gennem centerbebyggelsen på det ny Fisketorv vil byde på mange bymæssigt lukkede, nye og skiftende oplevelser. Den nye fodgænger- og cykelbro er en spændende og effektiv forbindelse over havnen, der forbinder Ørestads åbne, rekreative områder og dens fritidstilbud med de sydvestlige boligområder på Sjællandssiden.



Ved Bryggen har Amager Fælled en begyndende skovkarakter.

Plan- og arealforhold

Placeringen af Universitetsruten på Fisketorvet i Gasværkshavnen og på bro over Sydhavnen er i overensstemmelse med lokalplan og bebyggelsesplan for Fisketorvet. På strækningen gennem den sydlige del af Islands Brygge skal placeringen koordineres med ny bebyggelse på Soyakagegrunden, og cykelruten skal indarbejdes i supplerende lokalplan for området. Cykelruten kan evt. indpasses langs det planlagte vandelement mellem havnefronten og Amager Fælled.

På strækningen over

Amager Fælled forløber ruten overvejende på eksisterende stier. Cykelruten skal koordineres med planerne for nye stiforløb iht. Plejeplan for Amager Fælled. Udformningen af nyt stianlæg på Fælleden forudsætter desuden en afklaring med fredningsmyndighederne. I Ørestad skal cykelruten koordineres med Universitetsstationen ved Rigsarkivet.

Problemområder

Rutens forløb fra Dybbølsbro ned til den 6 m lavere liggende havnepromenade skal nøje afstemmes med Fisketorvets centerbebyggelse.

Plejeplanen for Amager Fælled angiver grusstier uden belysning, hvilket ikke er i overensstemmelse med den standard, der tilstræbes for de Grønne Cykelruter.

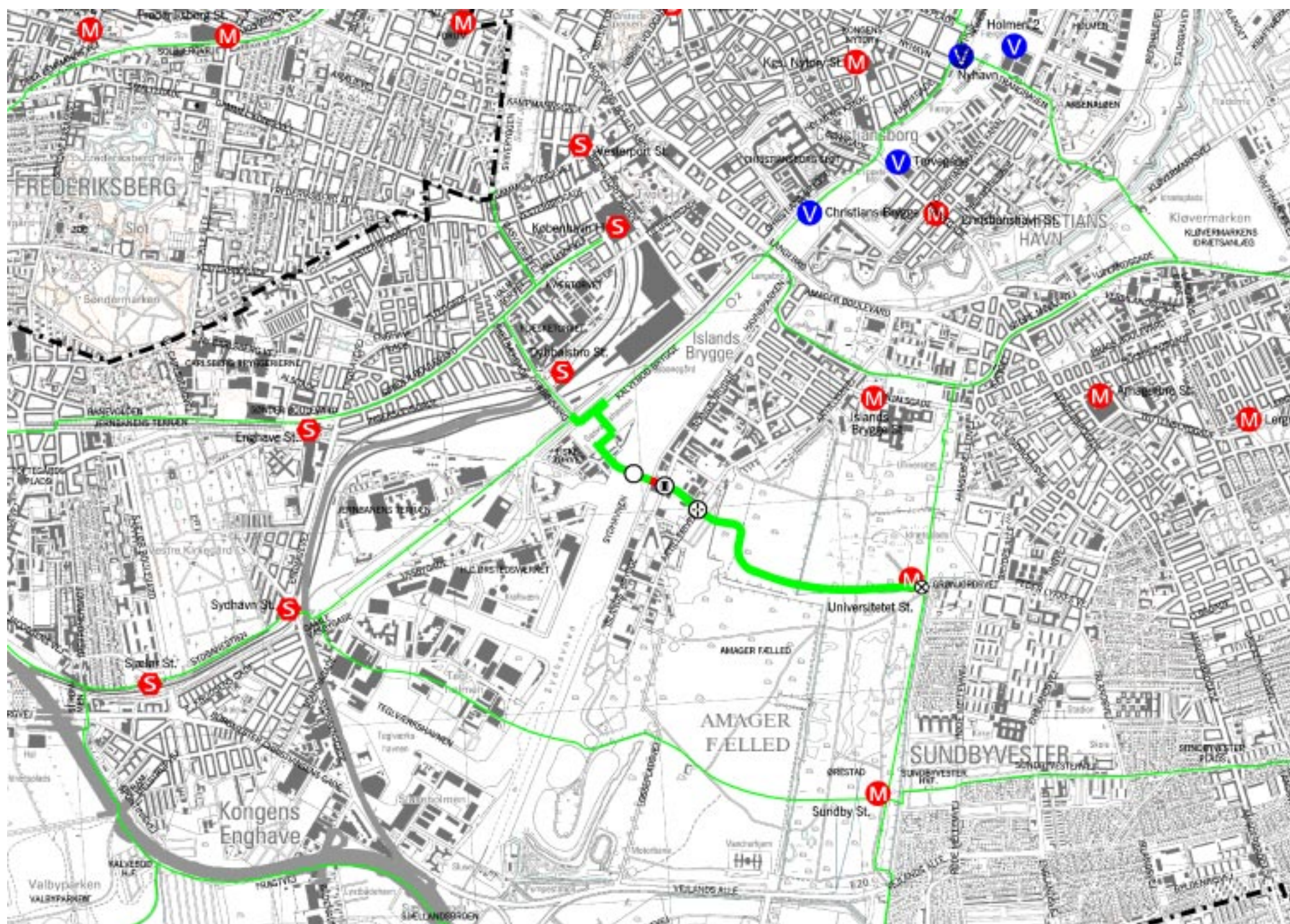


Ruten koordineres med plejeplanen for Amager Fælled.



Mellem Amager og Fisketorvet er der planlagt etableret en sti- og cykelbro. Boligkarreerne ved Skelbækgade og Dybbølsgade på Vesterbro ses i baggrunden.

Universitetsruten



R U T E F O R L Ø B

Øst

- Grønjordsvej ved Metrostation i Ørestaden
- Amager Fælled
- Islands Brygge
- Cykel- og fodgængerbro over Sydhavnen
- Fisketorvet
- Kalvebod Brygge, Dybbølsbro

Vest

F A K T A B O K S

Nye trafikanlæg

- 1 bro - over havneløb
- 1 kryds med helleanlæg
- 1 trafiksaneret kryds
- 2,4 km dobbeltrettet/fællessti

Eksisterende sti/vejanlæg

- 0,1 km lokalvej

Samlet rutelængde: 2,5 km

Pris: ca. 37,0 mio. kr. (ekskl. moms)

Utterslevruten



Ved Emdrup Søpark og Tuborgvej føres cykelruten langs åen ved Lundedalsvej.

Generelt

Utterslevruten består af en række eksisterende cykel- og gangstier i grønne mose- og parkområder, primært i rutens vestende. Fra Emdrup Søpark til Ryvangsruten i Ryparken følger traceet eksisterende lokalveje og stier. Her løber ruten gennem tætte,

udbyggede parcelhus-bebyggelser og forbi enkelte mindre erhvervsområder. Ruten må vurderes som en rekreativ rute, der er beliggende ved kommune-grænsen til Gentofte. Ruten sikrer en god forbindelse mellem en række grønne, rekreative områder og fritidsaktiviteter.

Sti- og krydstyper

På store dele af ruten er der i dag stianlæg udlagt i grus. Disse strækninger skal reguleres og etableres med mere cykelvenlig belægning. På en del af strækningen gennem Utterslev Mose, under Frederiksborgvej og ved bebyggelsen Ryparken er der i dag eksisterende dobbeltrettet cykelsti/ fællessti. På de resterende strækninger skal der etableres ny dobbeltrettet cykelsti/ fællessti.

Rutens krydsninger med vejene undervejs etableres som signalanlæg, fart-dæmpende foranstaltninger og helleanlæg.

Visuelt

Det eksisterende stisystem i Utterslev Mose har stor oplevelsesværdi som både rekreativt område og fugle-reservat. Her er mange smukke udsigter over naturområdet omkranset af punkthusbebyggelser som f.eks. Høje Gladsaxe og punkthusene på Bellahøj. Grundtvigs Kirken optræder som et let genkendeligt landmærke. Det er karakteristisk for ruten, at den er meget grøn, idet den binder en række forskellige grønne anlæg sammen såsom Utterslev Mose, Emdrup-parken med idrætsanlæg,



Gennem Utterslev Mose benytter ruten det eksisterende stisystem.

Emdrup Søpark og Ryvangen Naturpark. Villaområderne fra Frederiksborgvej helt til Ryvangsruten har en ældre have- og træbeplantning, der suppleret med træer og

grønne plæner fra de forskellige mindre sports-anlæg og naturområder bibringer ruten en sammen-hængende grøn karakter.



Passagen over Lyngbyvejens motorvejsanlæg foregår på de eksisterende bro- og stianlæg.

Plan- og arealforhold

Den østlige del af Utterslev-ruten forbindes med Ry-vangsruten i Ryparken vest for Frederiksbergbanen. I forbindelse med en eventuel forlængelse af Kalkbrænd-erihavngade mod Lyngbyvej bør det undersøges, om der kan etableres en østlig forbindelse gennem Svane-møllen Kaserne til Svane-mølleruten.

Problemområder

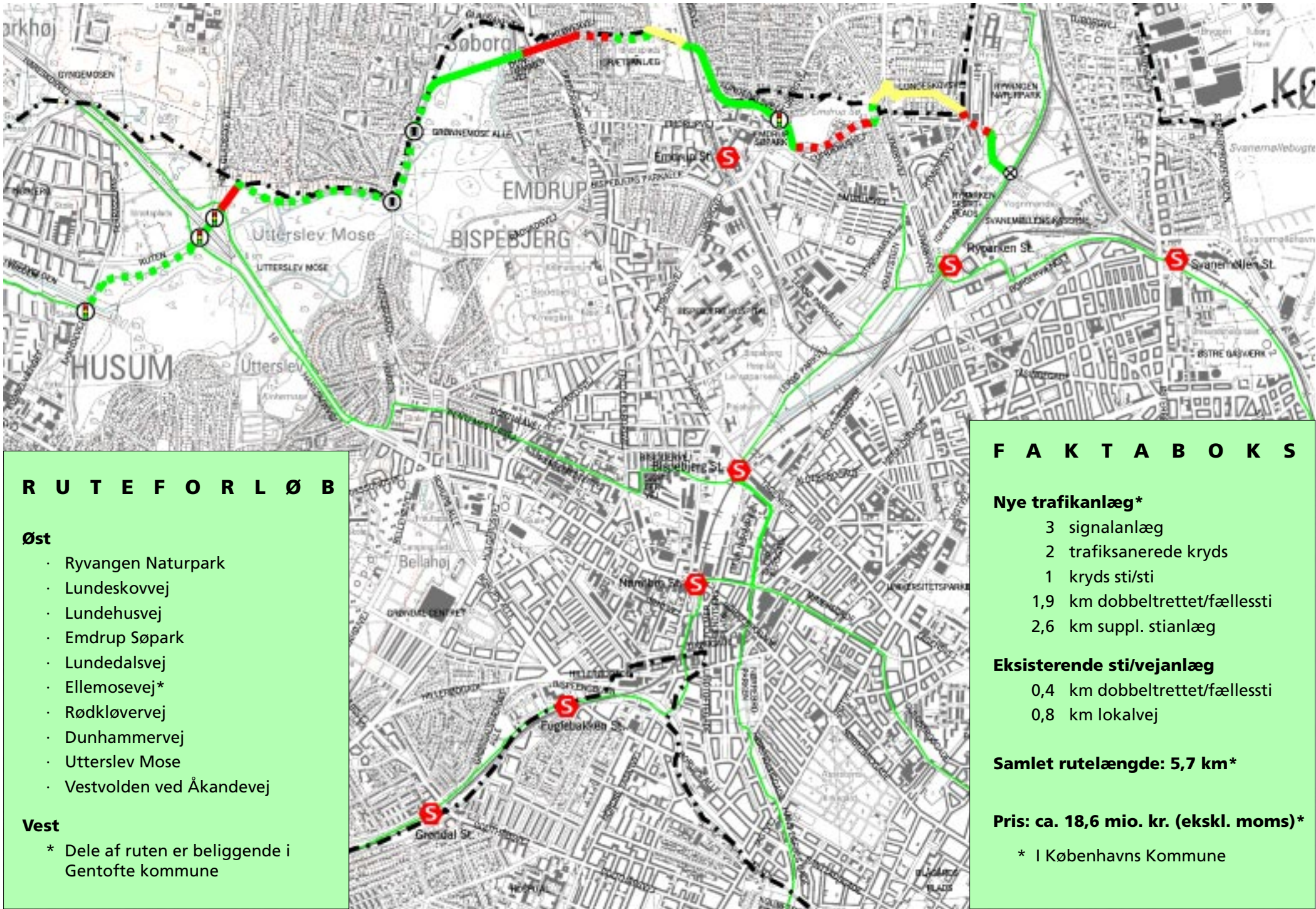
På broen, hvor Høje Glad-saxevej/Ruten skærer Hil-lerødmotorvejen er der i dag eksisterende enkeltrettede cykelstier i hver side. Trafik til og fra stisystemet i Utterslev Mose færdes ofte i den forkerte retning på sydsiden af broen. Da dette næppe er

muligt at undgå, bør denne trafik lovliggøres og trafik-sikres mest muligt. Dette forventes løst ved etablering af signalanlæg med dobbelt-rettet sti i sydsiden af broen. Cyklisterne skal i den sam-menhæng prioriteres højt og løsningen kræver en separat grøn fase for cykeltrafikken.



Cykelruten ligger i en viadukt under Frederiksborgvej ved Dunhammervej.

Utterslevruten



Bag Emdrup Idrætspark ved kommune-grænsen til Gentofte ligger ruten på Rødkløvervej langs åsystemet, der forbinder Utterslev Mose, Emdrup Sø og Gentofte Sø.

Valbyruten



Ved Sydhavn Station føres cykelruten under baneliniernes broanlæg og fortsætter på nordsiden ad sydhavnsstien.

Generelt

Valbyruten ligger for ca. 60%’s vedkommende i nyt tracé langs eksisterende jernbanearealer. Det øvrige tracé indpasses i det eksisterende vej- og stisystem. Ruten gennemløber større erhvervsområder og tætte boligkvarterer med Vestre Kirkegård som rutens



Bag Vasbygade løber cykelruten forbi DSBs lokomotivdivision langs den nuværende containerplads.

eneste større sammenhængende grønne område. Den præcise udformning af rutens tilslutning til Nørrebro-ruten skal samordnes med det kommende stationsområde for Harrestrup Station. Ruten er en bolig-arbejdsstedsrute med god direkte forbindelse mellem



bolig- og erhvervsområder i byens sydvestlige hjørne og Københavns bymidte.

Sti- og krydstyper

Fra vest til øst på nær Sydbanestien syd for Vestre Kirkegård - etableres ruten som ny dobbeltrettet cykelsti/fællessti. Sydbanestien er en eksisterende dobbeltrettet cykelsti i god bredde. Rutens krydsning af Vigerslev Allé foregår i et signalreguleret kryds ved Høffdingsvej - Ole Borchsvej. Cykelruten føres ad lokalveje til den eksisterende tunnel ved Stadtfeldtsvej, hvor ruten forbindes til Carlsberg-ruten. På ruten etableres 2 nye signalanlæg, et ved krydsningen af Sjælør

Boulevard og et ved krydsningen med Sydhavnsgade. En endelig udformning af krydset ved Sydhavnsgade vil afhænge af resultatet af den forestående konkurrence om området omkring stationen. For at ruten skal være attraktiv, er det vigtigt, at de 2 signalanlæg udføres, så de i størst muligt omfang prioriterer cykeltrafikken. Krydset ved Sjælør Boulevard kan eventuelt udføres som ureguleret kryds med helleanlæg. **Visuelt** De store erhvervsområder og rutens tracé langs med flere jernbanelinier kan give en anderledes og spændende visuel oplevelse end de fleste øvrige ruter.

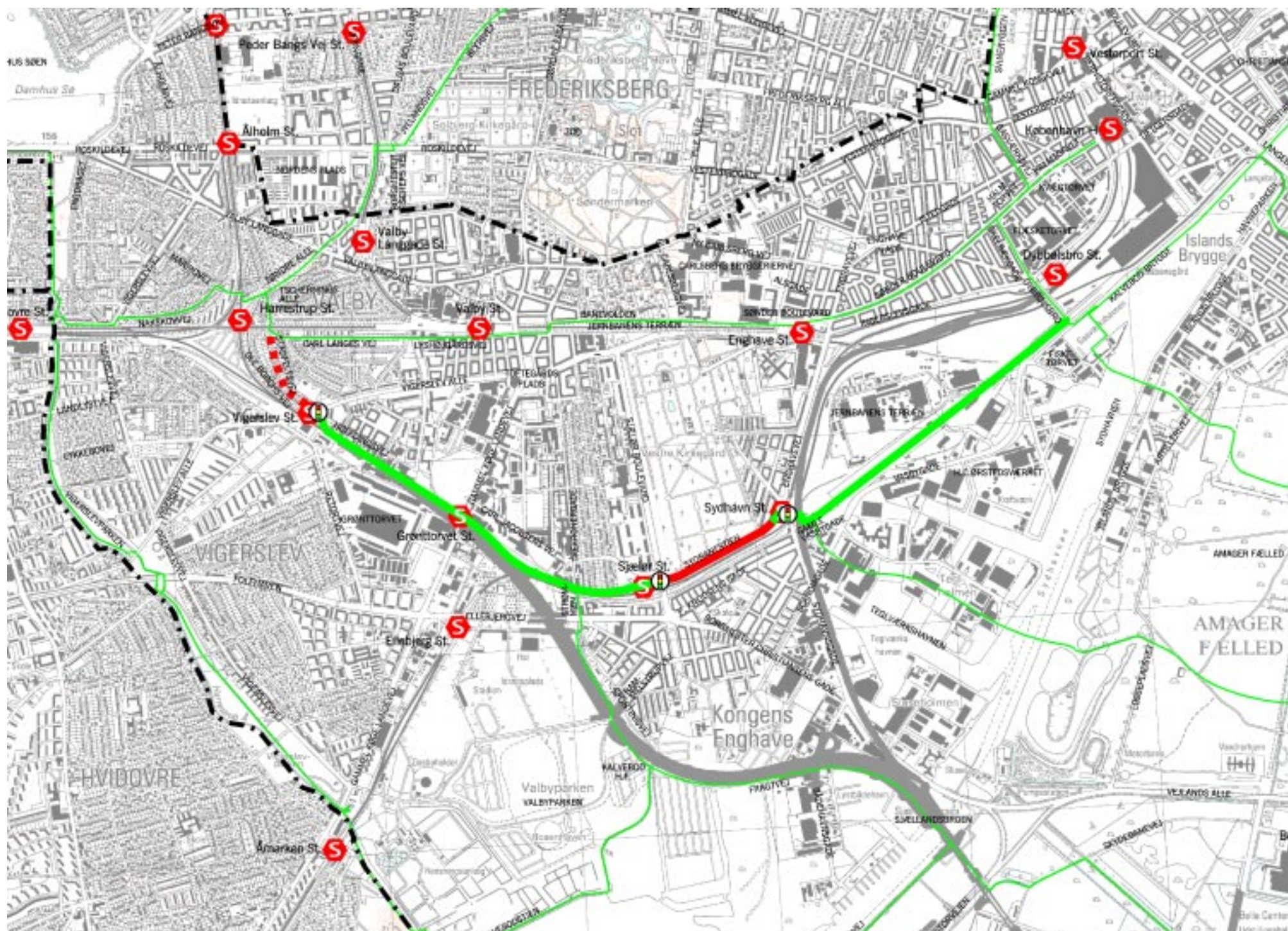
Store enkeltstående erhvervs- og bygningsanlæg, som f.eks. Det nye Grøntorv, DSB’s lokomotivdivision, H.C.Ørstedsværket og flere andre markante bygnings- og erhvervsfunktioner giver Valbyruten en klar bykarakter med en iøjnefaldende erhvervsprofil. På rutens østlige del over DSB-arealerne plantes træer og trægrupper, således at nyplantninger sammen med eksisterende træerækker og levende hegn og de ældre villahavers træer og buske medvirker til at give ruten en sammenhængende grøn identitet. **Plan- og arealforhold** Den østlige del af Valbyruten er foreslået placeret gennem DSB’s og Banestyrelsens arealer ved Vasbygade. Der skal foretages en koordinering med DSB’s og Banestyrelsens fremtidige planer for området. Strækningen langs Gamle Vasbygade forbi Sydhavns Station skal koordineres med planerne for udformning af området omkring Sydhavns Plads og Sydhavns Station. I øjeblikket forberedes en byplan-konkurrence sidst på sommeren 1999 om områdets udformning. Placeringen af cykelruten omkring Sydhavn Station indgår i konkurrencen om området omkring Sydhavn Plads. Cykelrutens



Mod Vigerslev Allé fortsætter Valbyruten på banearealer bag erhvervsbebyggelsen syd for Høffdingsvej.

krydsning med Gl. Køge Landevej skal koordineres med byudviklingen i området. Cykelrutens placering skal i øvrigt koordineres med stationsanlæg og banetracé på den nye Ringbane. Ved etableringen af en eventuel Ny Ellebjerg Station tilpasses cykelruten stationen. Dele af cykelruten forløber på arealer ejet af DSB, Banestyrelsen, F.L. Smith og private grundejere. **Problemområder** I forbindelse med etablering af Harrestrup Ringbanestation i den vestlige ende af ruten skal det vurderes nøjere, hvor tilslutningen til Nørrebro-ruten skal placeres.

Valbyruten



R U T E F O R L Ø B

Vest

- Harrestrup Ringbanestation
- Stadfeldtsvej
- Ole Borchs Vej
- Ved jernbanen langs Høffdingsvej
- Ved jernbanen langs Carl Jacobsens Vej
- Langs Sjælør S-togsstation
- Sydbanestien
- Ernst Kapers Vej
- Gamle Vasbygade
- Langs DSB's containerplads
- Vasbygade
- Kalvebod Brygge
- Dybbølsbro

Øst

F A K T A B O K S

Nye trafikanlæg

- 3 signalanlæg
- 3,9 km dobbeltrettet/fællessti

Eksisterende sti/vejanlæg

- 0,7 km dobbeltrettet/fællessti
- 0,5 km lokalvej

Samlet rutelængde: 5,1 km

Pris: ca. 20,3 mio. kr. (ekskl. moms)

Vestvoldruten



Det eksisterende stinet er en dobbeltrettet asfalteret cykelsti med fodgængertrafik, flankeret af parkbelysning og en smuk allébeplantning.

Generelt

Vestvoldruten er en del af det store militære forsvarsanlæg, der blev gennemført midt i sidste århundrede, og er beliggende i Københavns Kommune.

Det samlede tracé er beliggende på det eksisterende stisystem med god adgang til det øvrige cykelrutenet.

Ruten må vurderes som en rekreativ rute af stor landskabelig og rekreativ værdi, der gennemløber ældre, udbyggede parcelhusområder såvel som nyere etagehusbebyggelser og institutioner.

Sti- og krydstyper

Ruten forløber i hele sin udstrækning ad eksisterende dobbeltrettet cykelsti/fællessti. I det østlige endepunkt ved krydsningen af Åkandevej etableres et signalreguleret kryds med prioritering af cykeltrafikken.

Visuelt opleves ruten som en smuk, statelig ældre allébeplantning, der markerer sig klart i forhold til de tilstødende bebyggelser og deres beplantning og grønne friarealer. Medvirkende til at understrege rutens særegne karakter er det gennemgående kanalforløb med de skiftende højder på de



De nuværende ældre allétræer giver cykelruten en grøn sammenhængende og identitetsskabende parkkarakter.



Vestvoldruten passerer Frederikssundsvej i et lysreguleret kryds med ventepåds i midterrabatten.

parallelt løbende voldanlæg og fortifikationer. Disse anlæg er udført således, at der kunne lægges en dødbringende spærreild over en fremtrængende fjende. I dag er disse voldanlæg beplantet med træer og buske og danner en stor og sammenhængende grøn, rekreativ oase rundt om det meste af København.

Plan- og arealforhold

Vestvoldruten er omfattet af fredningsbestemmelser. Arealerne ejes af Skov- og Naturstyrelsen og drives af Kommunen. Eventuelle ændringer skal koordineres med plejeplanen for Vestvolden.

Problemområder

Nogle af de større trafikårer krydser ruten via signalanlæg. De signalregulerede krydsninger prioriterer biltrafikken frem for cykeltrafikken. Signalreguleringerne bør generelt - når biltrafikmængderne tillader det - virke så cykeltrafikken bliver prioriteret væsentligt bedre end i dag.

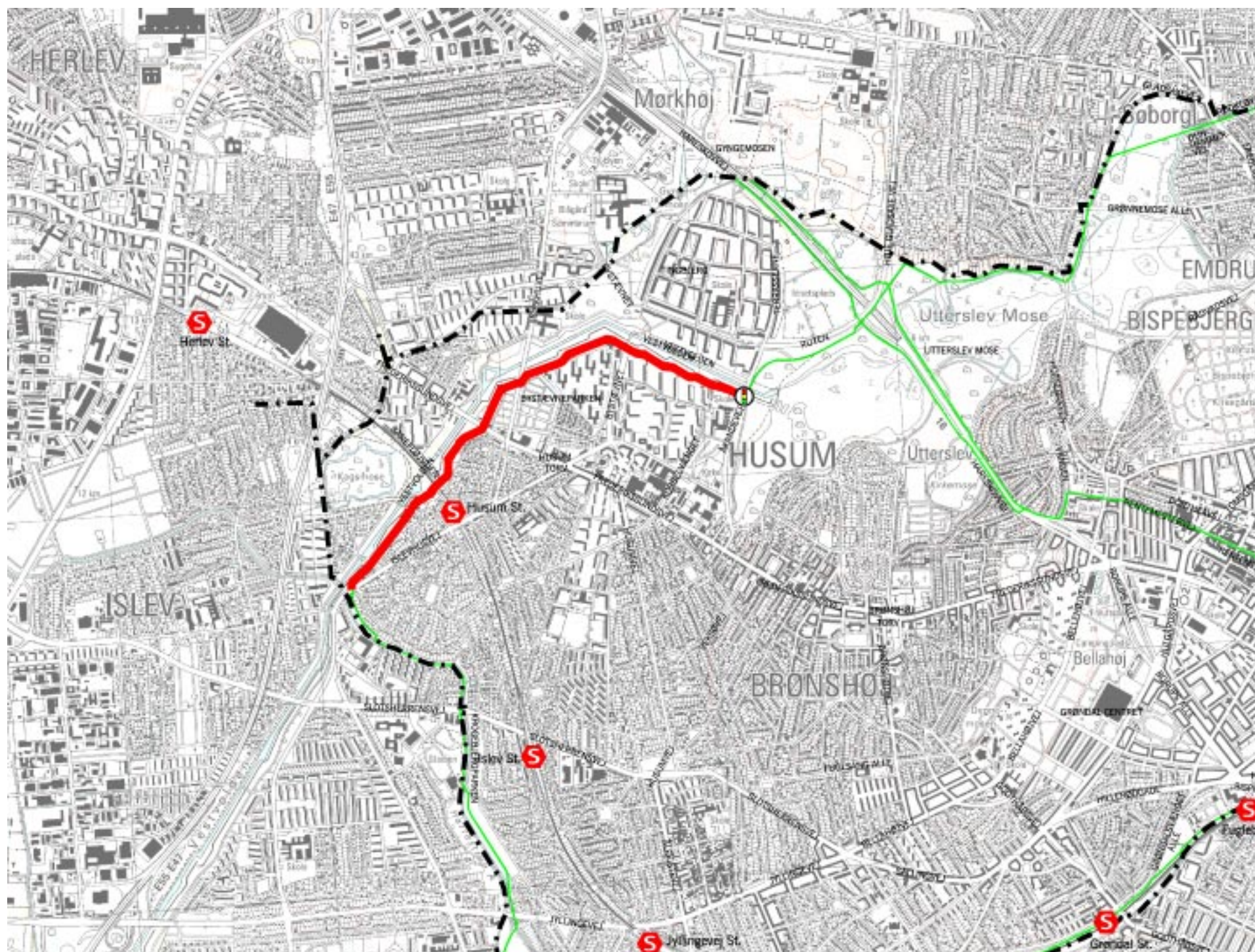


Ved kommunegrænsen og Harrestrup
Å starter Vigerslevruten.
Forsvarsanlægget Vestvolden
fortsætter gennem Rødovre,
Brøndby og Hvidovre kommuner
til Køge Bugt.



Fra Utterslev Mose ved Åkandevej
er Vestvoldruten beliggende på
det nuværende stisystem.

Vestvoldruten



R U T E F O R L Ø B

Nord

- Vestvolden ved Åkandevej
- Bystævneparken
- Mørkhøjvej
- Frederikssundsvej
- Banefløjstien
- Islevholm
- Islevhusvej
- Kommunegrænsen ved Harrestrup Å, hvorfra den fortsætter som regional cykelsti

Syd

F A K T A B O K S

Nye trafikanlæg

- 1 signalanlæg
- 3 suppl. justering af kryds

Eksisterende sti/vejanlæg

- 2,7 km dobbeltrettet/fællessti

Samlet rutelængde: 2,7 km

Pris: ca. 1,0 mio. kr. (ekskl. moms)

Vigerslevruten



Med sine åbne udsigter bidrager Damhussøen afgørende til rutens særlige karakter og naturoplevelser. Her ses ruten langs renden med Harrestrup Å på højre side.



Cykelruten gennem Vigerslevparken ligger i smukke parkomgivelser med en ældre karakterfuld træbeplantning.

Generelt

Vigerslevruten forløber i næsten hele sin længde i et eksisterende stitracé gennem grønne parkområder langs med Harrestrup Å. Åløbet er udformet som en reguleret, åben rende, der på lange stræk endvidere danner kommunegrænse til henholdsvis Rødovre og Hvidovre kommuner.

Ruten vurderes som en rekreativ rute, med mange smukke, grønne parkstrækninger.

Sti- og krydstyper

På størstedelen af Vigerslevruten kan det eksisterende stiforløb anvendes. Der er dog steder, hvor stien kunne gøres mere cykelvenlig med en forbedring af belægningsoverfladen.

Fra stien langs Damhussøen føres cykelruten over Roskildevej i det eksisterende signalregulerede kryds, der dog skal ombygges noget.

På en kort strækning føres cykelruten langs sydsiden af Roskildevej på en ny dobbeltrettet cykelsti, der etableres i græsrabatten.

Ruten forbindes over Københavns Vandværks grund til den eksisterende del af Vigerslevruten.

Under Gammel Køge Landevej etableres en tunnel. Ruten er på størstedelen

af de 9,5 km præget af gode muligheder for at krydse de ofte ret store trafikårer.

Ved Slotsherrensvej, hvor cyklisterne nu anmelder ved tryk på knap, foreslås cyklisternes service forbedret ved etablering af spoler i stianlægget for automatisk detektering af cykeltrafikken.

Umiddelbart syd for Holbækmotorvejen forbedres oversigtforholdene og dermed krydsning af Sønderkær med en fartdæmpende stikrydsning.



Cykelruten føres i tunnel under Jyllingevej før den løber ind på Damhusengen.

Visuelt

Denne rute er en meget grøn cykelrute. Det helt overvejende træk er rutens forløb i eksisterende grønne, åbne parkstrøg. Bebyggelsen nord for Damhussøen er overvejende villabebyggelse. Langs Damhusengen ligger en del 2- og 3-etages etagehuse. Syd for Damhus-

søen ligger ligeledes en del etagehusboliger, men primært er villabebyggelse fremherskende.

Træerne i parkområderne skaber en fin, rumlig sammenhæng med villabebyggelsens private hæk- og træbeplantninger.

Rutens særkende er de store, åbne enge og den store vandflade på Damhussøen.

Supplerende træ- og buskbeplantning vil kun i beskedent omfang være ønskelig.



De store grønne og åbne græsarealer på Damhusengen indbyder til mange forskellige friluftaktiviteter og medvirker til rutens smukke parkkarakter.

Den nordlige del af cykelruten har forbindelse til Rødovre Kommune og den sydlige del til Hvidovre Kommune. Cykelruten skal koordineres med disse kommuners stiplaner.

Problemområder

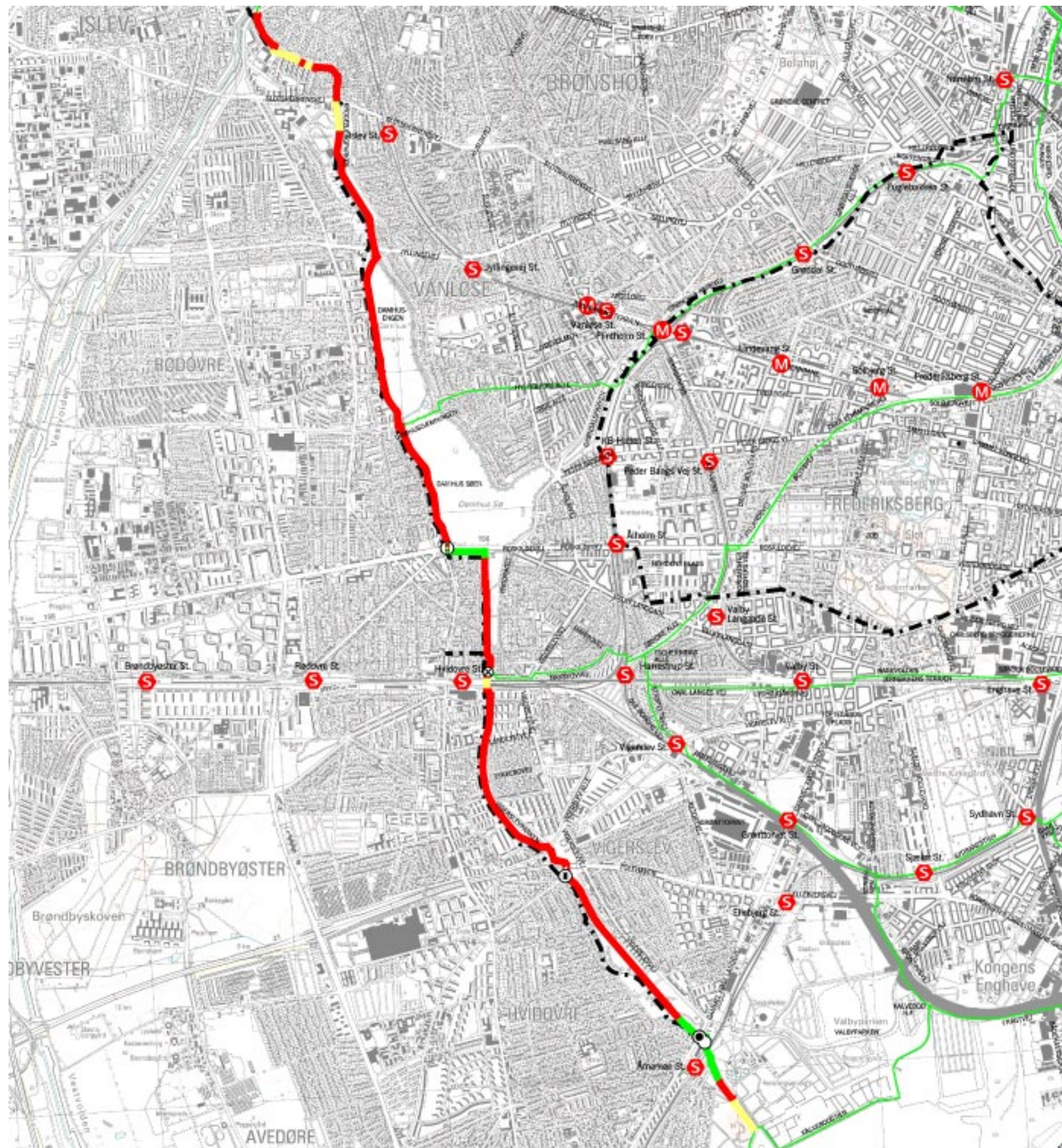
Vigerslevruten krydser undervejs nogle store

trafikårer. Disse kryds er i dag etableret som signalregulerede kryds. De signalregulerede kryds prioriterer biltrafikken frem for cykeltrafikken. Signalreguleringerne bør generelt - når biltrafikmængderne tillader det - virke så cykeltrafikken bliver prioriteret væsentligt bedre end i dag.



Fra Gl. Køgevej til Kalvebod Strand langs Damhusåens renseanlæg foreslås ruten etableret på det eksisterende stinet i Hvidovre Kommune.

Vigerslevruten



R U T E F O R L Ø B

Nord

- Islevhusvej ved Harrestrup Å
- Krogebjergparken
- Damhusengen
- Damhussøen, vestsiden
- Engen vest for Engdraget
- Hvidovre Station
- Vigerslevparken
- Flaskebro ved Gammel Køge Landevej
- Kalvebod Strand

Syd

F A K T A B O K S

Nye trafik anlæg*

- 1 bro
- 1 tunnel
- 1 trafiksaneret kryds
- 1 kryds sti/sti
- 4 suppl. justeringer af kryds
- 1,0 km dobbeltrettet/fællessti

Eksisterende sti/vejanlæg

- 0,2 km enkeltrettet sti
- 7,5 km dobbeltrettet/fællessti

Samlet rutelængde: 8,7 km*

Pris: ca. 20,8 mio. kr. (ekskl. moms)*

* I Københavns Kommune

Ørestadsruten



Fra den kommende metrostation ved Grønjordsvej løber cykelruten på østsiden af Universitetskanalen.

Generelt

Ruten indgår som nyt anlæg i den påbegyndte byudvikling i Ørestad. Ruten anlægges i de enkelte byafsnit med adgang til metrostationerne i området.

Ruten må vurderes som en bolig-arbejdsstedsrute med en gennemgående åben bymæssig karakter, der har gode tilslutningsmuligheder til henholdsvis de tilstødende, eksisterende boligområder mod øst og de store, rekreative og åbne landskabstræk mod vest.



I den centrale del af Ørestad anlægges cykelruten øst for Nordre Landkanal.

Sti- og krydstyper

I hele rutens udstrækning regnes stien etableret som dobbeltrettet cykelsti/fællessti. I Ørestad Nord forløber cykelruten på visse strækninger på opholds- og legearealer. Store dele af ruten er planlagt beliggende i umiddelbar tilknytning til den eksisterende Nordre Landkanal i den østlige del af Ørestad.

Der regnes med signalreguleret krydsning af Njalsgade og krydsning af Vejlands Allé i et signalreguleret kryds.

Cykelruten krydser fra Østsiden til vestsiden af Nordre Landkanal på bro-anlæg nord for Slusevej. Herfra videreføres den langs vestsiden af Kanalvej og via eksisterende stibro over Øresundsforbindelsen.



Umiddelbart nord for Øresundsforbindelsen føres cykelruten over en bro nord for Bydelsboulevard og fortsætter langs Kanalvej.

Visuelt

Ruten indgår som en integreret del af den igangværende projektering af Ørestad. I udformningen af cykelruten vil der blive lagt vægt på at skabe en åben, bymæssig karakter. Ruten anlægges langs den gennemgående metrolinie og de kanaler/vandflader, som sammen med træbeplantninger skal danne den grønne og bymæssige oplevelse gen-

nem Ørestads forskellige byområder. Varierende udnyttelse, tætheder og det skiftende arkitektoniske udtryk vil bidrage til en spændende og attraktiv cykelrute gennem den kommende Ørestad.

Plan- og areal-forhold

Den nordlige del af Ørestadsruten er i princippet fastlagt i lokalplanen for Ørestad Nord. Cykelrutens nærmere udformning må fastlægges i forbindelse med den videre planlægning. Syd for Grønjordsvej er linieføringen fastlagt i lokalplanen for Sundby Station Øst, og syd for Vejlands Allé fastlægges cykelruten i lokalplan for

Ørestad City Nord og i lokalplan for Ørestad City Syd.

Cykelruten forløber langs størstedelen af Ørestad på arealer, der i dag ejes af Ørestadsselskabet. På strækningen mellem Vejlands Allé og nord for Slusevej forløber cykelruten på Kommunens areal øst for Nordre Landkanal. Overordnede vej- og stianlæg vil efter anlæggelsen blive overtaget af Københavns Kommune.

Nationalrute N6 foreslås omlagt på strækningen over Amager og Kalvebod Fælled, således at den bliver sammenfaldende med den grønne cykelrute gennem Ørestad og den forventede placering af Europaruten. Europarkruten har desuden forbindelse i syd til lufthavnen via Lufthavnsruten og forbindelse til centrum via Amagerruten i nord.

Problemområder

I Ørestad Nord er cykelruten iht. lokalplanen indpasset langs Østsiden af kanalen, hvor den på delstrækninger forløber på opholds- og legearealer. Ruten tilpasses i disse områder vilkårene for færdsel på opholds- og legearealer.

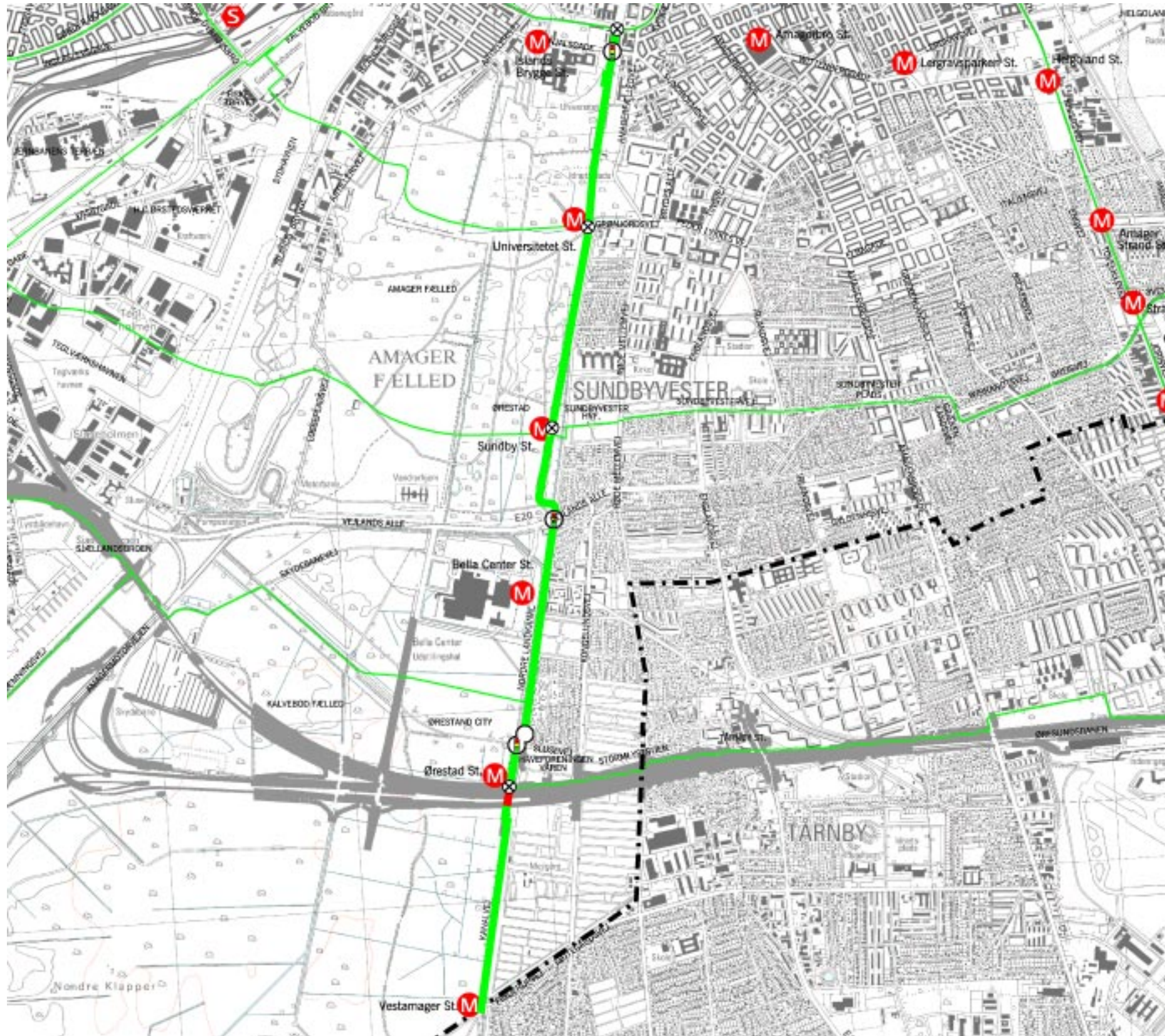


I den ny bydel ved Bella Centret, anlægges cykelruten på østsiden af den eksisterende Nordre Landkanal.



Cykelruten passerer jernbane og motorvej på eksisterende nyanlagt stibro.

Ørestadsruten



R U T E F O R L Ø B

Nord

- Amagerfælledruten, 100 m vest for Amagerfælledvej
- Gennem Ørestad Nord langs den nord/sydgående kanal
- Metrostationen Universitetet ved Grønjordsvej
- Langs metrolinien centralt gennem Ørestaden
- Vejlands Allé
- Umiddelbart øst for Nordre Land Kanal
- Bro Nord for Slusevej
- Langs Kanalvej
- Bro over motorvej og jernbane
- Kanalvej
- Finderupvej

Syd

F A K T A B O K S

Nye trafik anlæg

- 1 bro*
- 3 signalanlæg*
- 1 trafiksaneret kryds*
- 1 kryds sti/sti*
- 5,3 km dobbeltrettet/fællessti*

Eksisterende sti/vejanlæg

- 0,1 km dobbeltrettet/fællessti

Samlet rutelængde: 5,4 km

Pris: ca. 10,0 mio. kr. (ekskl. moms)

- * Ruten anlægges af Ørestads-selskabet

Forslag til Grønne Cykelruter