

VELKOMMEN PÅ

KØBENHAVNS GRØNNE CYKELRUTER





Ryvangsrutens kurvede forløb
tilpasser sig omgivelserne.

Forord

De færreste kan være i tvivl om, at København er en cykelby. Vores meterbrede cykelstier bliver til tider forvekslet med kørebaner for biler, vi har verdens travleste cykelsti, og mere end halvdelen af københavnere tager cyklen til og fra job eller uddannelse. Det er ret godt gået, og der er grund til, at medier og turister fra hele verden valfarter hertil for at opleve vores hverdag. Det kan vi kun være stolte af.

Men i København bruger vi ikke kun cyklen til at komme fra A til B på kortest mulige tid. Mange københavnere nyder en afslappende tur på cyklen, og i den forbindelse bliver der i særlig høj grad sat pris på vores Grønne Cykelruter. Her er plads til at sænke tempoet og nyde naturen i ly for støjende og forurenende trafik. Omkring dig oplever du årstiderne skifte, og i de grønne mellemrum, som ruterne følger, ser du, hvordan disse benyttes som dagligstuer for de tusindvis af københavnere, som bor i nærheden, når vejret altså tillader det. Det er i sandhed en fornøjelse at se folket indtage byen på denne måde, og jeg er sikker på, at vores Grønne Cykelruter er en medvirkende årsag til, at København nu adskillige gange er blevet kåret til at være verdens bedste by at leve i.

Oplevelsen på De Grønne Cykelruter er, at der her er større tolerance, og at de er mere børnevenlige. Det er vigtigt, for hvis vi ikke har plads til de yngste i trafikken, skaber vi en generation, som vælger cyklen fra. Også derfor er der behov for dem. Mens de bruges rekreativt, er de også en vigtig brik

i vores trafikpolitik. Udover at tilbyde cykelfolket et grønt alternativ til vores meget brugte og til tider propfyldte mere almindelige cykelstier, så aflaster de også selvsamme strækninger. Dermed bliver presset lidt mindre på de ellers hårdt belastede strækninger, hvor der ofte er skruet pænt op for tempoet. Dermed får vi plads til alle vores cyklister.

De Grønne Cykelruter løber igennem byrum, der kendetegner Københavns udvikling og historie: Parker, søer, nedlagte jernbaner, havnen, boldbaner og byens forskelligartede kvarterer. Alt sammen medvirker til, at hver rute har sin helt egen værdi. Hver rute fortæller en unik historie om København. Med til den gode historie hører, at vi kan se frem til endnu flere kilometer Grøn Cykelrute i København. De næste seks er finansieret, og der er planer om yderligere 51 kilometer. Fremover skal vi have lukket de missing links, så vi i alle egne af København kan få fornøjelsen af 24 Grønne Cykelruter. Jeg kan kun opfordre dig til at hoppe op på cyklen og tage en tur.



Morten Kabell
Borgmester, Teknik- og Miljøforvaltningen

Introduktion

Grønne rum til cykling og rekreation er faktisk ikke noget nyt i København. Helt tilbage til 30'erne og 40'ernes arbejde med "Københavnsegnens Grønne Områder" og "Fingerplanen" blev der etableret grønne stier for gang og cykling. Københavns Kommune genoptog sidst i 1990'erne arbejdet med at etablere grønne stier. De første anlæg på Nørrebro-ruten blev således begyndelsen på systematisk at prioritere og etablere nye Grønne Cykelruter i København. I 2000 vedtog Borgerrepræsentationen en egentlig Grøn Cykelruteplan.

Siden da er nettet udbygget. De Grønne Cykelruter omfatter i 2015 et net på ca. 58 km og yderligere 6 km er finansieret. 51 km er derudover planlagt. Mange Københavnerne benytter allerede nu muligheden for at cykle ad byens Grønne Cykelruter til uddannelse og arbejde. Atter andre bruger de grønne strækninger til ophold, motionsløb og søndags-slentreture.

"Velkommen på Københavns Grønne Cykelruter" præsenterer de 24 Grønne Cykelruter og planlægningsgrundlaget for den fortsatte etablering af ruterne. Nogle ruter eksisterer allerede, andre er planlagte. Fire ruter, nemlig Nørrebro-ruten, Carlsberg-ruten, Søruten og Universitetsruten beskrives mere detaljeret.

Udover at de fire ruter alle har betydelige grønne kvaliteter, er netop disse fremhævet af forskellige årsager. Nørrebro-ruten fordi den er et eksempel på et vellykket tværkommunalt samarbejde, mellem Frederiksberg og Københavns Kommuner, og Carlsberg-ruten fordi dele af denne rute bliver til i et offentligt-privat samarbejde mellem Carlsberg Byen og Københavns Kommune. Søruten og Universitetsruten præsenteres, fordi deres kobling skaber sammenhæng i byen over en længere strækning og på tværs af havnen.



"Her er dejlig smukt med naturen. Der måtte godt være lidt mere lys om natten." Niels, 51 år, murer og på vej over til sin kolonihave på Universitetsruten ved Amager Fælled.



"Folk der cykler her er venligere end cyklisterne på de almindelige cykelstier. Jeg cyklede her også meget, da min datter var lille før det blev lovligt at cykle her". Gudrun, 70 år, pensionist på Søruten.



"Der er plads til barnevogne uden at genere andre. Det er så tæt på naturen som det nu er muligt i København." Kusinerne Katrine og Signe, 29 og 34 år, begge studerende, på Søruten.



**Nørrebroruten set mod Åbuen, der fører over
Åboulevarden mod Den Grønne Sti på Frederiksberg.**

24 Grønne Cykelruter

Kortet viser det grønne cykelrutenet i København og supplerende forløb i andre kommuner (stiplet). Farverne viser de enkelte ruters forløb. Dette justerede Grønne Cykelrutenet skal godkendes som en del af Kommuneplan 2015. Beskrivelserne på højre side refererer til ruterne, når de er færdige.



Amagerrutens flot svungne forløb skyldes, at den ligger på Amagerbanens nedlagte tracé. Amagerruten starter ved Langebro, løber gennem Amagers tætte nordlige kvarterer og videre langs Amagers østlige metrolinje. Ruten forbinder Indre By med de store beboelsesområder langs det østlige Amager og Amager Strand.

Carlsberggruten forløber fra Københavns Hovedbanegård på det tætbebyggede Vesterbro via Carlsberg, som transformeres til en helt ny bydel, Carlsberg Byen. Derfra videre gennem forskelligeartede urbane byområder i Valby.

Christianshavnsruten løber gennem blå og grønne omgivelser fra Nyhavn, over den tætte by på Christianshavn, gennem Christiania til det åbne Amagerland. Ruten skaber, via de øvrige Grønne Cykelruter på Amager, sammenhæng mellem Indre By og de store rekreative områder Kløvermarken og Amager Strand.

Danshøjgruten skaber på sit korte forløb forbindelser mellem hele tre S-togstationer samt Carlsberggruten og Vigerslevruten. Via den Grønne Sti på Frederiksberg er der også forbindelse til Nørrebrogruten.

Frederiksberggruten bliver til i et samarbejde mellem Københavns Kommune og Frederiksberg. Med sit udgangspunkt ved Utterslev Mose og sin forbindelse til Søerne er ruten oplagt til rekreative formål. Den er også en afslappet pendlerrute for mange.

Grøndalsruten ligger på sin midterste del i Grøndalsparken og følger S-banens forløb på tværs af byen. På Nørrebro vil ruten udnytte mange af de "hemmelige" og ubrugte rum, der ligger langs Højbanen. Ruten passerer flere S-togsstationer.

Hareskovgruten har sit udspring ved Sortedams Dossering og løber gennem Nørrebros mange og spændende tætbebyggede kvarterer – fra det gamle Nørrebro med centrum i Skt. Hans Torv, over Mimersgade, Mjølnerparken og Nordvest med de mange store boligkarréer og erhvervsområder.

Havneringruten er en ny turistrute, som løber langs begge sider af havnen og som via broer giver mulighed for en rundtur på Havneringen. Det nordligste punkt er Inderhavnsbroen, det sydligste Sluseholmen. Ruten skaber adgang til havnens mange åndehuller, attraktioner og aktiviteter.

Hvidovreren er en rekreativ rute, som har sit udspring i Valbyparkens nordøstlige hjørne og løber gennem den grønne park og langs vandet ved Kalveboderne. Ruten fortsætter ad eksisterende stier i Hvidovre Kommune og skaber forbindelse til Kalvebodruten.

Kalvebodruten har en åben landskabelig karakter og løber på Amager med Kalveboderne mod vest og Kalvebod Fælled mod øst og med en flot udsigt over vandet.

Kastrupfortrutens endepunkter findes i Kastrup Fort ved Amager Strandpark og Sydhavn Station. Ruten passerer gennem byudviklingsområderne Ørestad og Tegllholmen og den åbne og grønne Amager Fælled. Der er planlagt en bro over havnen mellem Tegllholmen og Amager.

Langelinieruten løber langs den nordlige del af Københavns Havn forbi prominente bygninger og turistmål så som Den lille Havfrue, Kastellet, Amalienborg og Skuespilhuset.

Lufthavngruten forløber delvist i Tårnby Kommune, hvor den har sin start i Kastrup og lægger sig langs Øresundsbanen mellem det centrale Amager og Københavns sydøstlige bydele.

Nørrebrogruten forbinder København med Frederiksberg via Åbuen, som broen over Åboulevarden kaldes. Rutens andet endepunkt er cykel- gangbroen over Lyngbyvej. Ruten, der på samme tid er grøn og urban, er en af de mest brugte Grønne Cykelruter.

Refshaleruten kan engang i fremtiden forbindes med en bro over havnen til Langelinieruten ved Kastellet. Broen vil give adgang mellem Refshaleøen og byudviklingsområder på Amagers nordligste punkt.

Ryvanggruten er en overvejende naturpræget rute, der har sit udgangspunkt ved broen ved Ryparken Station og slutpunkt i Hellerup Station. Ruten løber gennem Ryvang Naturpark, der er et enestående naturområde i København. Den er en attraktiv rute for dem, der cykler til og fra de store boligområder nord for København.

Svanemølleruten forløber fra Langeliniebroen ad Østbanegade og følger Kystbanen langs befolkningstætte kvarterer til Svanemøllen Station. Undervejs passerer B93's meget benyttede boldbaner hvortil mange kommer på cykel. Fra Østerbrogade fortsætter ruten til Ryparken Station.

Søgruten er en attraktiv forbindelse med et flot view over Søerne. Det er både en rekreativ rute og bolig-arbejdsrute for mange. Søgruten skaber en helt unik forbindelse på tværs af byen. Den ender ved Cykelslangen med videre adgang til Amager via enten Havneringruten eller Universitetsruten.

Universitetsruten forløber over Amager Fælled fra Cykelslangen/Bryggebroen til DR-Byen. Om natten er ruten oplyst på forskellige måder. Ved broerne er belysningen stærkt urban, mens den er mere diskret markeret med diodelys på Fælleden. Ruten slutter ved DR-Byens magiske blå kube.

Utterslevgruten, der løber gennem kommunens nordligste grønne områder langs Emdrup Sø og Utterslev Mose balancerer på kommunegrænsen til Gentofte og Gladsaxe.

Valbygruten er det attraktive alternativ for de københavnere, der ønsker at færdes på afstand af Sydhavnens tungt befærdede veje.

Vestvoldgruten løber langs det tidligere forsvarsværk Vestvolden. Ruten har en stor rekreativ værdi og på store dele af ruten, kan man opleve de gamle alleer og voldanlæg. Kun et kort stykke ligger i København, men Vestvolden markerer i hele sin længde en flot bue fra Utterslev Mose til Køge Bugt.

Vigerslevgruten løber langs Harrestrup Å, der udgør kommunens vestligste grænse. Den passerer de rekreative områder Damhusengen og Damhussøen og byder på mange naturoplevelser i den lange park.

Ørestadsgruten har et langt lige forløb, der følger metrolinjen til Vestamager Metro-station og som skærer sig midt ned gennem det vestlige Amager med beboelse mod øst. Mod vest er der flere steder mulighed for en afstikker til Amager Fælled.



Nørrebro-ruten

Langs den nedlagte jernbane tværs gennem den tætte by løber Nørrebro-ruten. Her går det grønne og det urbane hånd i hånd med street basket, parkhygge, cafeliv og Landbohøjskolens historiske haver på Frederiksberg. Nørrebro-ruten er alsidig, populær og byder på mangfoldige oplevelser – den første moderne Grønne Cykelrute!

Nørrebro-ruten var den første Grønne Cykelrute i København. Dens forløb fortæller, hvordan byen hele tiden udvikler sig. I starten af 1900-tallet løb der her en jernbane, som primært blev brugt til godstransport. På Frederiksberg kaldes fortsættelsen af Nørrebro-ruten "Den Grønne Sti". Ruten er således blevet til i et samarbejde. De to kommuner fik Byplanprisen herfor i 2013.

Nørrebro-ruten har en længde på 4 km og løber nord-syd gennem store grønne områder. På det centrale Nørrebro følger ruten jernbanekurvernes forløb på et bånd mellem 4-6 etages boligkarreer. Ruten løber videre gennem Superkilens legende byrum og passerer gennem Nørrebro-parken. Her ligger ruten tæt op ad de populære gader Stefansgade og Jægersborggade, hvor café- og udelivet udspiller sig hen over hele døgnet. Nørrebro-ruten er en cykelforbindelse til de mange grønne gade- og parkrum, hvor københavnere mødes i grønne omgivelser lige midt i byens tættest befolkede bydel.

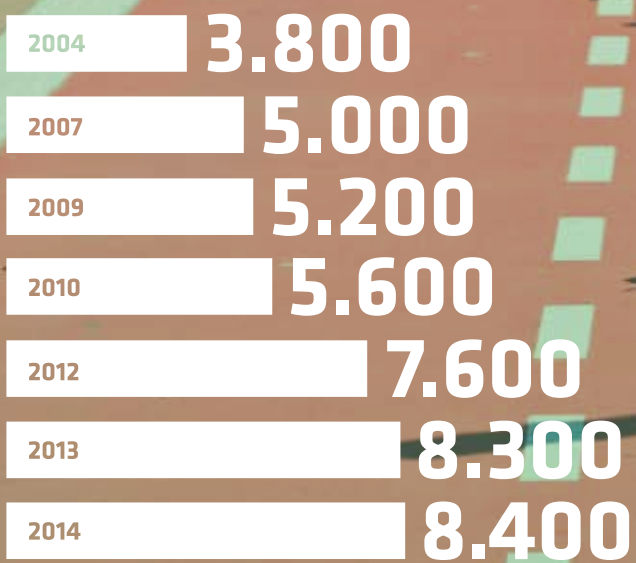
Fra Åbuen, som er den bro, der forbinder København med Frederiksberg, fortsætter forløbet i Frederiksberg gennem to store campusområder, Landbohøjskolen og CBS.

Nørrebro-ruten fremhæves ofte af borgerne som et af de bedste steder at cykle i byen. Mange tusinde mennesker har dagligt glæde af at bruge Nørrebro-ruten.



"Den Grønne Sti er et helt unikt forløb for cyklister og gående gennem byen – og en spændende og oplevelsesrig rute, der er en del af tusinde menneskers hverdag".
Frederiksbergs Borgmester
Jørgen Glenthøj (K).

Den Røde Plads indgår i Superkilen, der er den seneste udvikling på Nørrebro-ruten.



CYKLISTER PER DAG PÅ NØRREBRORUTEN
VED NØRREBROGADE.

Carlsberggruten på Sdr. Boulevard
med Carlsberg Byen i baggrunden.

I VILLAKVARTERERNE ER
TRAFIKDÆMPNING AF VEJENE
EN MULIGHED.

LYSHØJGÅRDSVEJ FORSYNES
FORMENTLIG MED CYKELSTI
I BEGGE SIDER.

ADGANGSFORHOLDENE TIL
HØNSEBROEN FORBEDRES,
2015-2016.

CARLSBERG BYEN, VESTER FÆLLEDVEJ
TIL BANEVOLDEN, ETABLERES
SOMMER 2016.

SØNDER BOULEVARD FRA ENGHAVEVEJ
TIL VESTER FÆLLEDVEJ, ER
ETABLERET.

HALMTORVET, SØNDER BOULEVARD
TIL ENGHAVEVEJ ER ETABLERET.

HALMTORVET TIL HOVEDBANEGÅRDEN
ETABLERES I FORBINDELSE MED DEN
NYE METROSTATION I 2019.



Carlsberggruten

De moderne byrum på Vesterbro, med det populære Halmtorv og Sdr. Boulevard, er kulisserne for den første del af Carlsberggruten. Ruten løber gennem forpladsen til den kommende Carlsberg Station, og der er god kontakt til Carlsberg Byen og den attraktive J. C. Jacobsens Have. Efter Carlsberg løber ruten ad Banevolden og himlen åbner sig mod Valby.

Carlsberggruten har en længde på 5 km fra Københavns Hovedbanegård til Danshøj Station i Valby. Fra København H løber Carlsberggruten gennem hjertet af Vesterbro, langs Halmtorvet, Kødbyen og Sdr. Boulevard, der udmærker sig ved de mange fine byrum, der benyttes flittigt. Omgivelserne på den indre del af Sdr. Boulevard er meget urbane, især pladsen ved Halmtorvet. Længere ude bliver den meget grønnere med det oprindelige boulevardpræg og med boldbure, legepladser samt mulighed for ophold i gadens midterareal.

Ruten vil løbe gennem den kommende forplads til Carlsberg Station, langs det historiske Carlsberg med god kontakt til Carlsberg Byens mange nye uddannelsesinstitutioner, boliger, kontorer og attraktive grønne områder som fx J.C. Jacobsens Have. Denne del af ruten bliver etableret i et offentligt-privat samarbejde, hvor Carlsberg Byen som led i en "udbygningsaftale" anlægger cykelruten gennem byudviklingsområdet som den er fastlagt i kommuneplanen.

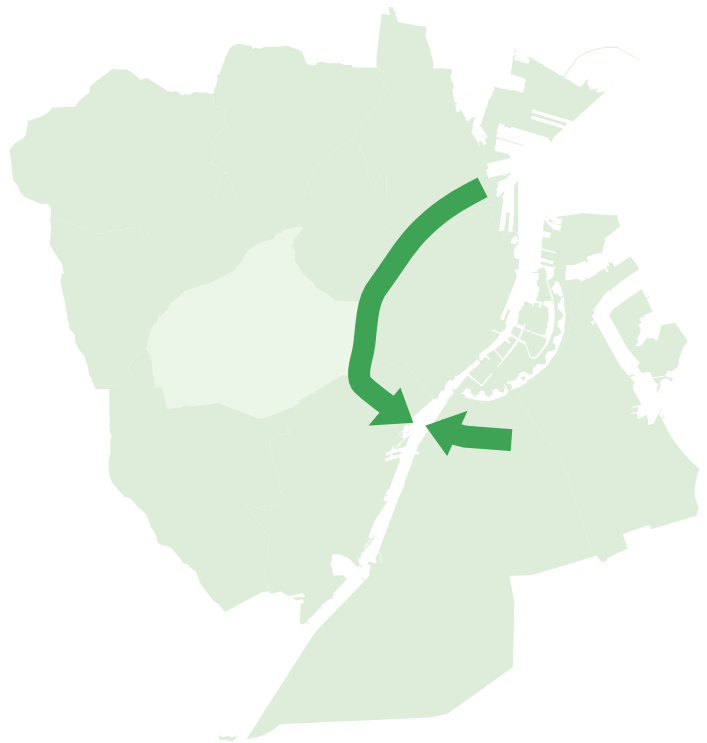
Københavns Kommune har allerede etableret Sdr. Boulevard som cykelrute og på den anden side af Carlsberg ligger Banevolden, der indgår i det videre forløb. I Valby skifter Carlsberggruten til sydsiden af jernbanen via Høusebroen.

Fra Valby Station ændrer omgivelserne karakter og bliver mere og mere præget af villakvarterer, jo længere væk man kommer fra centrum.

Med et stort opland af boligbebyggelser og et direkte forløb mod Indre By forventes Carlsberggruten at blive en attraktiv bolig-arbejdsstedsrute, der på centrale dele også har store rekreative kvaliteter og turismepotentiale.



"Samarbejdet mellem Carlsberg Byen og Københavns Kommune resulterer i en sammenhængende Carlsberggrute. Ruten bliver en vigtig adgangsvej for Carlsberg Byens mange beboere og besøgende og understøtter vores vision om det gode byliv". Jens Nyhus, administrerende direktør i Udviklingselskabet Carlsberg Byen.



Søruten

Fra nord til syd – fra vand til vand! Sørutens centrale strækning ligger langs Søerne, men ruten løber hele vejen fra Frihavnen til Kalvebod Brygge!

Københavnere ved, at det kan være svært at komme på tværs af byen. Med Søruten, der er 6 km lang, skabes en helt ny sammenhæng, som giver københavnernes en mulighed for at færdes uhindret på cykel fra nord til syd.

I nord har Søruten sin begyndelse i Frihavnen ved Nordhavn Station, mens den i syd slutter ved Cykelslangen på Kalvebod Brygge, hvorfra der er videre adgang til Amager via Bryggebroen og Universitetsruten.

Søruten ligger langs Nørrebro siden af Søerne, hvor der kun er få biler. Langs ruten cykler man på grænsen mellem det nye og det gamle København, idet man bevæger sig langs Søerne, der indtil 1850'erne var en del af byens forsvarsværk og senere dens vandforsyning.



“Tak København, fordi du gjorde dig ekstra ulejlighed. Det her er ikke bare en løsning på et praktisk problem, det er en oplevelse.” Arkitekt Victoria Diemer Bennetzen til Dagbladet Information om Cykelslangen.

Universitetsruten

Den røde Cykelslange indleder forløbet over havnen og fortsætter lige ind i den grønne Amager Fælled.

Fra Kalvebod Brygge ved Fisketorvet og Dybbølsbro Station kan man cykle ad Cykelslangen videre ad Bryggebroen til Amager Fælled, Københavns Universitet og DR-Byen. Den cirka 3 km lange Universitetsrute giver mulighed for at bevæge sig over havnen mellem det urbane Vesterbro til Islands Brygge og den naturprægede del af Vestamager med hestefolde og vildt dyreliv.

Før Bryggebroen blev etableret i 2006 måtte københavnere på cykel tage den lange tur omkring Langebro via den bil-dominerede H. C. Andersens Boulevard. De seneste tællinger viser, at der på Bryggebroen dagligt cykler 14.400 og går cirka 3.000 københavnere.

Cykelslangen, der åbnede i sommeren 2014, giver i dag brugerne tidsbesparelser svarende til mere end 5 mio. kr. om året målt i den tid, cyklisterne sparer i transport som følge af åbningen. Det forventes, at Cykelslangen som minimum betaler sig hjem i løbet af 7 år alene målt i tidsgevinsten.

Cykelslangen set i retning mod Sjælland og Søruten. Sammen med Bryggebroen er den røde cykelbro forudsætning for et sammenhængende forløb mellem Søruten og Universitetsruten.

BRYGGEBROEN



CYKELSLANGEN



CYKLISTER PER DAG PÅ BRYGGEBROEN
OG CYKELSLANGEN.



Nørrebroruten med udsigt til boligområdet Mjølnerparken.

Synspunkter og oplevelser fra Nørrebro-ruten

Gennem stopinterviews og voxpops på Nørrebro-ruten og i efterfølgende fokusgruppeinterview er københavnernes kommentarer kommet til orde.

Brugerne lægger især vægt på:

- At ruten er grøn, oplevelsesrig og ligger adskilt fra biltrafikken.
- At De Grønne Cykelruter er sikre og trygge. Kryds bør eksempelvis være signalreguleret, så børn også kan overskue at krydse vejen. Det er også vigtigt, at ruterne er oplyst om natten, og at der er andre mennesker på ruten.
- At der også i myldretiden skal være god plads: Om morgenen handler turen for de fleste om at komme hurtigt fra A til B. Men der skal også være plads til, at man kan cykle langsomt med sine børn. Der mangler især plads op mod krydsene.
- At fodgængere bør have deres egen sti på en rute, der er så befærdet som Nørrebro-ruten.
- At der er muligheder for at slappe af: At der er opholdsrum, så man kan stoppe op, når man har tid og lyst til det.
- At der udvikles en tolerant cykeltkultur.



“Man bliver glødere af at cykle her. Det kan være angstprovokerende at cykle på de travle veje – der bliver jeg sur af at cykle”. Rebecca, 31 år, studerende på vej hen for at hente børn.



“Jeg kan godt li’ at ruten snor sig og der er forskellige ting at se på som fx de urbane haver”. Bent, 57 år og konsulent, på vej hjem fra arbejde.



“Her er fantastisk uden biler. Jo flere grønne ruter jo bedre”. Gurli, 69 år, pensionist, ude og gå en tur.



“Den er meget bedre at køre på! Med bedre belægning og færre bump. Og den skærer ligesom ind igennem byen, så man ikke skal dreje ved for mange lyskryds. Cyklister tager ikke så meget hensyn til de andre medtrafikanter”. Malamın, 24 år og musiker, på vej til arbejde.

Missing links og udbygning af nettet

De Grønne Cykelruter spiller en væsentlig rolle i Københavns ambition om, at flere skal cykle. Udbygningen af De Grønne Cykelruter sker i takt med, at der politisk afsættes midler til det og med lydhørhed over for københavnernes ønsker og behov. Fremgangsmåden er at etablere ruter etape for etape suppleret med ellimering af missing links, som skaber sammenhæng i byen.

Der findes allerede 58 km Grønne Cykelruter i København, og yderligere 6 km er finansieret. Det er planlagt, at der i overensstemmelse med planen for de Grønne Cykelruter, oprindeligt godkendt af Borgerrepræsentationen i 2000, etableres yderligere 51 km ruter i takt med, at der politisk afsættes midler til det. Ruterne vil komme til at dække hele byen som et net på 115 km.

Udbygningen af cykelrutenettet sker med udgangspunkt i Anlægsrækkefølgeplanen som Teknik- og Miljøudvalget vedtog i 2006. Det betyder blandt andet, at de ruter, der er ved at blive anlagt etape for etape, gøres færdige. Der er bevilget midler til at etablere etaper på følgende ruter: Amagerruten, Carlsberg-ruten, Christianshavnsruten, Hareskovruten, Svanemølleruten, Sørruten og Universitetsruten.

Etableringen af hele ruteforløb vil formodentlig, som hidtil har været praksis, blive suppleret med fjernelse af missing links over hele rutenettet.

Et missing link defineres som en manglende sammenhæng i de Grønne Cykelruteforløb, der er så alvorligt, at der ikke med rimelighed kan cykles på strækningen. Missing links kan være manglende broer over havnen eller andre strækninger, der helt mangler. Det kan også være en fodgænger-

bro, hvor cykling er forbudt eller en vej, der er så trafikeret, at der er behov for en midterhelle eller signalregulering. Mangelfuld belysning i et naturområde er et andet eksempel på et missing link.

Fordelen ved systematisk at "lappe huller i nettet" er, at der forholdsvis hurtigt og billigt kan skabes en sammenhæng i store dele af det Grønne Cykelrutenet. Ulempen er, at rutens samlede standard i første omgang ikke er så høj som på de ruter, der etableres etape for etape.

De nuværende ca. 56 missing links på de Grønne Cykelruter er identificeret, og der er lavet et prisoverslag for hver enkelt missing link. Særligt på Utterslevruten, Valbyruten, Vigerslevruten og Amagerruten kan man få relativt meget sammenhæng for forholdsvis få penge.

Det samlede budget for etablering af de resterende 51 km Grønne Cykelruter med den hidtidige høje standard forventes at ligge på cirka 700 mio. kr. Dette er eksklusiv en eventuel bro over havnen i forlængelse af Refshaleruten.






Til sammenligning koster 1 km Metro Cityring ca. 1,4 mia kr. og 1 km ekstra spor på Ring 3-motorvejen i Københavnsområdet knap 200 mio. kr.




Missing link på Utterslevruten, aflåst port til Svanemøllen Kaserne.

Status og plan 2015-2025



-  MISSING LINKS
-  EKSISTERENDE ELLER FINANSIEREDE RUTER
-  FÆRDIGGØRELSE AF ANLÆGSRÆKKEFØLGEPLAN FRA 2006
-  ØVRIGE PLANLAGTE GRØNNE CYKELRUTER
-  FORLØB GENNEM ANDRE KOMMUNER



- **NØRREBRORUTEN BLEV SOM DEN FØRSTE GRØNNE CYKELRUTE I KØBENHAVN PÅBEGYNDT I 1998.**

- **PÅ DE GRØNNE CYKELRUTER ER DER PLADS TIL CYKLISTER, GÅENDE, MOTIONSLØBERE OG SKATERE.**

- **DE GRØNNE CYKELRUTER HAR GODE FORBINDELSER TIL S-TOGS- OG METRO-STATIONER.**

- **MANGE AF DE GRØNNE CYKELRUTER ER OGSÅ "BLÅ", FORDI DE LIGGER LANGS HAVNEN OG SØERNE.**

- **PÅ NØRREBRORUTEN CYKLER FIRE GANGE SÅ MANGE BØRN PÅ DERES EGEN CYKEL SOM PÅ DEN NÆRLIGGENDE JAGTVEJ.**

- **KØBENHAVNS RUTEPLANNER-APP, I BIKE CPH, INTRODUCERER I 2015 EN NY FUNKTION, "FIND GRØNNESTE RUTE", DER SÅ VIDT MULIGT FØLGER DE GRØNNE RUTER.**

Universitetsruten på Amager Fælled set mod Artillerivej. Siden billedet blev taget, er der kommet helt ny asfaltbelægning samt diskret belysning.



I HVILKEN GRAD SYNES DU, DET ER VIGTIGT MED GRØNNE CYKELRUTER VÆK FRA DE STORE INDFALDSVEJE?

Fremtidens Grønne Cykelruter

Etablering af Grønne Cykelruter medvirker til at løfte andre dagsordener i København. Social integration, bedre byrum og klimatilpasning vil i fremtiden spille sammen med udbygningen af det Grønne Cykelrutenet.

Mjølnerparken, som er et udsat boligområde på Nørrebro, ligger næsten uden kontakt til det omgivende vej- og cykelstinet. Det forventes, at Nørrebrorutens forløb ændres, så den går gennem Mjølnerparken, den nye park Mimersparken og videre gennem NordVest-passagen under jernbanen ud til Lygten. Derved flyttes Nørrebroruten også fra det nuværende forløb ad Tagensvej til grønnere omgivelser. Dette er et eksempel på, at en Grøn Cykelrute kan være med til at åbne et område op til omgivelserne og medvirke til bedre social integration.

På Amagerbanens gamle spor syd for Kløvermarken etableres en del af den Grønne Cykelrute, Amagerruten. Her går

skybrudssikringen hånd i hånd med anlægsarbejdet for den Grønne Cykelrute. Det forventes at dette fælles projekt etableres i 2016.

København skal i de kommende år etablere en lang række klimatilpasningsprojekter for at kunne håndtere skybrud og hverdagsregn. Der er identificeret muligheder for at samtænke Grønne Cykelruter og klimatilpasning mange flere steder og udnytte synergieffekten. Eksempelvis kan den del af Grøndalsruten, der ligger i Grøndalsparken og Kastrupfortruten ved Greisvej sandsynligvis koordineres med klimaprojekter.



Sådan kan Nordvestpassagen, der går fra Mjølnerparken under banen til Lygten, komme til at se ud. Passagen forbinder Nørrebro-ruten og Hareskovruten, (illustrationen er udarbejdet af NIRAS).



Sådan kan en del af Amagerruten koordineret med et klimatilpasningsprojekt komme til at se ud (illustrationen er udarbejdet af Schønherr A/S og MOE A/S).

Effekter af Grønne Cykelruter

De Grønne Cykelruter har positiv indflydelse på trafikken og trængslen, bylivet, folkesundheden, og på økonomien.

- De Grønne Cykelruter skaber mere cykeltrafik, men omfordeler også den eksisterende, så cykelstierne på de overordnede veje kan blive aflastet. 80% af cyklisterne på Søruten er flyttet fra de gader, der ligger parallelt med Søerne. Dermed er cykelstierne på Søgaderne og Blegdamsvej blevet aflastet. 20% af cykeltrafikken på Søruten er helt ny cykeltrafik.
- Cykeltrafikken i København bidrager positivt til borgernes vurdering af byens liv. Ifølge Københavns Kommunes Cykelregnskab for 2014 er 70% af københavnere tilfredse med cykelkulturens indflydelse på bylivet.
- Grønne byrum, herunder Grønne Cykelruter, smitter af på ejendomsværdierne. Efter etablering af en park, begrænsning af biltrafikken, bedre cykelforhold og mere plads til udeliv, er der inden for en omkreds af en kilometer fra Sønder Boulevard, der er en del af Carlsberggruten, sket ejendomsstigninger til en værdi af 351 mio. kr.
- Folkesundheden påvirkes positivt af cykling. Der er en 30% reduktion af dødelighed for voksne, der cykler til og fra arbejde hver dag.
- Cykeltrafikken på de Grønne Cykelruter er i dag størst på Nørrebro-ruten, Søruten og Universitetsruten. På Nørrebro-ruten, registreret ved Nørrebrogade, er der godt 8.000 cyklister på en hverdag, mens der på Søruten målt ved Blegdamsvej cykler godt 9.000. På Universitetsruten over Fælleden cykler ca. 4.000 personer dagligt.
- På Bryggebroen og Cykelslangen, der forbinder Søruten og Universitetsruten er der hhv. ca. 14.000 og ca. 12.000 brugere på cykel.
- Vestvoldruten, Vigerslevruten og Hareskovruten har hver især godt 5.000 cyklende per dag.
- Mange af de øvrige ruter, især dem der ligger i udkanten af København, har et par tusinde cyklister om dagen.
- På Åbuen, der forbinder Nørrebro-ruten med Den Grønne Sti, er cykeltrafikken steget med 42% fra 2010 til 2013.
- De Grønne Cykelruter tiltrækker også fodgængere. Andelen af fodgængere på De Grønne Cykelruter ligger typisk på 20% af cykeltrafikken.

Perspektiver for 2025

Københavns Kommune vokser med ca. 10.000 indbyggere om året, og det kan allerede mærkes ude i byen. I 2025 forventes det, at det Grønne Cykelrutenet er færdig udbygget, og at flere cykler til arbejde og uddannelse.

Cykeltrafikken vil sandsynligvis stige relativt mere på de Grønne Cykelruter end andre steder i byen. Det forventes, at der især kommer en stigning omkring Indre By, hvor nye broer over havnen vil kunne flytte en del af cykeltrafikken fra cykelstierne langs de store veje til Grønne Cykelruter.

Der cykler i dag 36.000 på en hverdag på Nørrebrogade. Særligt tæt ved kryds i myldretiden er der godt fyldt op. Det forventes, at den kommende Nordvestpassage under Højbanen nord for Nørrebro Station vil komme til at aflaste Nørrebrogades cykelstier. Nørrebro-ruten forventes at få omkring 12.000 cyklende om dagen.

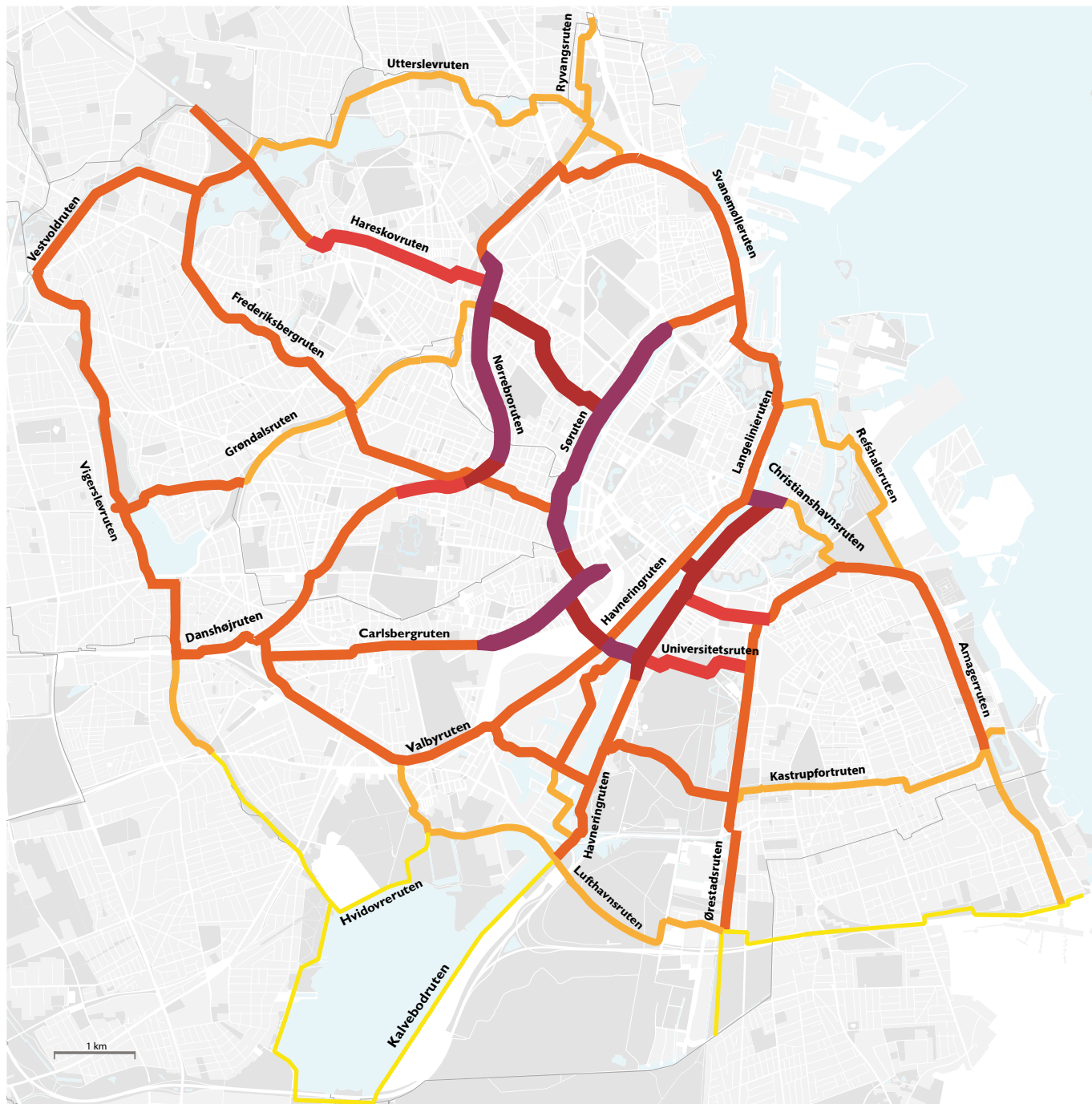
I 2025 er Carlsberg Byen væsentligt udbygget. Det betyder, at flere beboere skal pendle til og fra området til arbejde

eller uddannelse. Alt i alt forventes det, at Carlsberggruten vil blive brugt af omkring 12.000 cyklister på en hverdag ved Carlsberg Station.

Det antages at Inderhavnsbroen, som hører til Christianshavnsruten i 2025 vil have omkring 12.000 cyklister. Det betyder en væsentlig aflastning af Knippelsbro, der med 41.000 cyklister om dagen er byens travleste cykelstrækning. Også Langebro vil i fremtiden blive aflastet, da der åbner en cykel- og gangbro på Amager-ruten fra Vester Voldgade over havnen til Langebrogade, hvor den oprindelige Langebro lå. Denne bro forventes færdig i 2018.

Forventet cykeltrafik i 2025

Kortet viser en fremskrivning for cykeltrafikken på hverdage, på De Grønne Cykelruter i 2025, under forudsætning af at alle Grønne Cykelruter er etableret.



UDGIVER
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling
April 2015

LAYOUT
TMF Design

FOTO
Københavns Kommune

www.kk.dk/cyklernesby

Havneringruten.
Moderne boliger og bådhavn ved
Sluseholmen set fra Amager.



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

**I 
CPH**