

Rødovre cykelstrategi
EN STÆRK CYKELBY
2021-2033

RØDOVRE KOMMUNE



Forord

Vi skal have endnu flere Rødovreborgere op på cyklen. Det giver et fantastisk velvære, god motion og det sparer på CO₂ udledningen. Derfor har vi sat gang i udvikling af en ambitiøs cykelstrategi for hele Rødovre.

Rødovre Cykelstrategi en plan for, hvordan cyklisterne i Rødovre over de næste tolv år får så gode forhold som muligt – og meget mere. Målet er, at det skal være så nemt og bekvemt at tage cyklen i Rødovre, at cyklen bliver et reelt alternativ til bilen, og der er god grund til at lægge mange kræfter i arbejdet.

Når flere tager cyklen, har det betydning på mange og meget vigtige områder. Vi skal ændre vores vaner, hvis vi skal lykkes med den grønne omstilling, som er helt nødvendig. Færre biler er lig med mindre vejstøj. Flere cyklister er en gevinst for sundheden. Og så vil gode cykelforhold binde vores kommune endnu bedre sammen i fremtiden.

Vi har allerede involveret både borgere og virksomheder for at ramme rigtigt, og vi vil undervejs også se grundigt på, hvordan det går med indsatsen. Så jeg er sikker på, at vi vil lykkes med ambitionerne, som vil gøre Rødovre til en af landets bedste cykelkommuner.

Tusinde tak for de mange input til cykelstrategien fra alle i Rødovre. Tak til alle der har medvirket i interview og alle der på den ene eller anden måde har bidraget til, at vi nu har fået en ambitiøs cykelstrategi for Rødovre, som sætter retning for, at endnu flere borgere kommer med op på cyklen og vi dermed kan bidrage positivt til vores fælles sundhed og til CO₂ regnskabet i Rødovre.

Rigtig mange input har fundet vej til strategien og på den måde er det en fælles cykelstrategi for hele Rødovre.

Britt Jensen

Borgmester

Indhold

Forord.....	2
Rødovre - En stærk cykelby!.....	4
Sammenfatning.....	6
Vores visioner	7
Cykelstrategiens målsætninger	8
Sammenhæng med kommunens andre politikker	10
Partnerskaber	12
Hvordan når vi i mål?	13

Rødovre - En stærk cykelby!

I Rødovre har vi længe arbejdet for, at cyklisterne skal have gode cykelforhold. Kommunen rummer allerede gode rekreative cykelruter, en supercykelsti og asfalterede cykelstier langs de fleste større veje. Men Rødovre har indtil nu ikke haft en strategi for, hvordan kommunen skal udvikle sig med- og for cyklen. Denne cykelstrategis grundlag bygger på inputs fra borgere og erhvervsliv. Den er forankret i den kommunale forvaltning, så vi dermed sikrer at cyklen prioriteres ikke kun med penge til fysiske anlæg, men også gennem arbejde med cykeladfærd i skoler, daginstitutioner og lign. Vi skal have bedre og flere cykelstier, bedre vedligehold, prioritering i lyskryds og meget andet, som sikrer trygge og gode fysiske forhold for cyklisterne.

Kommunens egne ansatte skal vælge cyklen, som det naturlige valg, dér hvor det er muligt; Skolebørn i Rødovre skal være stærke cyklister, som vi trygt kan sende ud i trafikken; Ture der foretages inden for kommunegrænsen skal i meget større omfang foretages på cykel. Cyklen er vejen til bedre sundhed, bedre klima, bedre bymiljø - og Rødovre skal være kendt som **en stærk cykelby!**

Det er tydeligt, at vi i Rødovre har nogle virkelig gode forhold for bilister. Vi kan uproblematisk parkere vores biler de fleste steder, og vi har gode brede veje med trafikstyringen efter biltrafikken i lyskryds, så bilerne kommer hurtigt frem. Vi har også god adgang til motor- og omfartsveje, så vi hurtigt kan komme nord-, syd-, vest eller østpå - i bil. Mange har måske endda valgt at bosætte sig i Rødovre, fordi byen er placeret, så det er nemt at komme til og fra - i bil.

Det kan ses i byrummet, hvor bilerne er dominerende i bybilledet.

De gode bilforhold har nemlig givet flere biler på vejene i Rødovre, og der skal ikke mange utilsigtede forhold til (trafikuheld, vejarbejder, signalfejl i lyskryds) på vejene, førend der kan opstå lange bilkøer. Flere og flere boligområder er også begyndt at opleve daglige parkeringsproblemer, øget trafikstøj, partikelforurening og utryghed pga. biltrafikken.

Men selv med de problemstillinger er det stadig relativt nemt at tage bilen i Rødovre. Det kræver derfor fortsat lidt mere af os at vælge cyklen i dagligdagen. Og derfor er der mange, der tager bilen, hvor vi lige så vel kunne have taget cyklen.

”Hvis der var flere cykelstier, så ville vi cykle med børnene oftere i skole.”

-Borger i Rødovre

Rødovre skal fortsat være en by, som har god mobilitet for alle – men strategien er, at vi skal hjælpe cyklen frem, så det fremover bliver den tohjulede, der er det nemmeste valg. Det skal give mere cykeloverskud. Den firhulede lader vi stå derhjemme, og den kommer kun i brug når vi skal ud at køre langt, eller fragte tunge ting. Det betyder altså, at Rødovre fremover kommer til at opleves som en by, hvor cyklen prioriteres højere end hidtil. Du vil måske se, at cyklerne i højere grad får grønne bølger i lyskryds – at hullerne på

cykelstien bliver lappet lige så hurtigt som de gør på vejen – at du kan parkere tættere på daginstitutionerne med din cykel, end du kan med din bil.

Den hurtigste vej til daginstitution eller indkøb foretages på cyklen, hvor bilen måske må køre en lille omvej. Cykelstrategien skal sikre, at cykeltrafikken vil vækste, så det stigende transportbehov kan løses via cyklen. Flere cyklister kan give mere plads på vejene til dem, hvor bilen er en nødvendighed i dagligdagen. I nogle tilfælde er det dog nødvendigt at udvikle cykeltrafikken på bekostning af biltrafikkens

vejarealer eller parkeringsarealer. Parkering kan fx i nogle tilfælde blive nedlagt for at skabe plads til cykelstier. Samlet set skal det understøtte et større ”cykeloverskud”, hvor flere cykler mere.

”Nikolaj har vildt meget cykeloverskud”

-Ung i Rødovre



Sammenfatning

Rødovre Kommune skal være en stærk cykelby! Det skal realiseres ved at indfri visionen om at skabe en by med et højt cykeloverskud, som er god at leve og arbejde i.

I forbindelse med realiseringen forventes der en stærk synergi mellem de fysiske rammer, borgernes cykelliv og Rødovre Kommune som virksomhed. Det stærke fokus på cyklisme forventes at bidrage til at styrke borgernes sundhed – både fysisk og mentalt gennem rekreative cykeltilbud, men også som en kilde til motion i hverdagen.

Cykelstrategien opstiller en række målsætninger som omhandler valget af cykel i forskellige situationer. Fokus er rettet på korte- og mellemlange transportafstande, transport til arbejde og uddannelse, særlige befolkningsgrupper, den generelle tilfredshed samt kommunens arbejdsrelaterede persontransport-ture. Frem mod 2033 skal målsætningerne gradvist indfris – dette skal evalueres hvert fjerde år.

Cykelstrategien bygger oven på en lang række eksisterende planer i Rødovre Kommune. Trafikplan 2020 har et direkte overlap omkring kommunens cykeltrafik. Omkring sundhedspolitikken, klimapolitikken og børne- og ungepolitikken er der også et stort overlap omkring borgernes trivsel i forbindelse med bevægelse og motion.

Strategien skal blive til virkelighed gennem samarbejde på tværs af kommunens forvaltninger. Det er også tanken, at eksterne partnerskaber kan understøtte arbejdet mod at blive en stærk cykelby. Ønsket om partnerskaber knytter sig til cykelstrategiens bagvedliggende tanker om at en stærk cykelby skal opnås gennem gensidig påvirkning: borgernes trivsel, Rødovre

Kommune som virksomhed og de fysiske rammer skal tænkes sammen.

Som en del af cykelstrategien er der formuleret et idékatalog, der kan medvirke til at gøre arbejdet med målsætningerne konkrete og handlingsorienteret. Desuden rummer strategien også en række helt specifikke fysiske cykelprojekter, der alle kan bidrage til at øge cykeloverskuddet og gøre Rødovre Kommune god at leve og arbejde i.

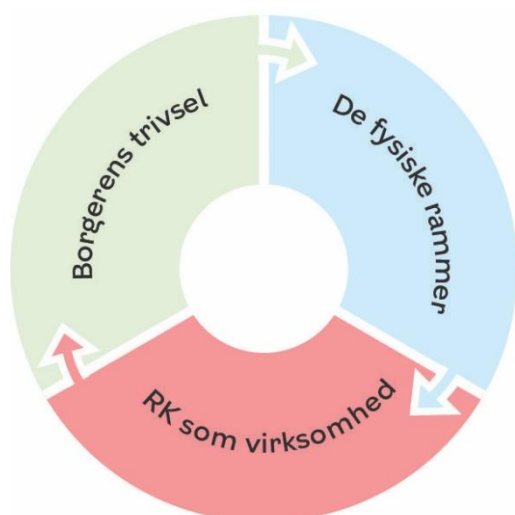
Vores visioner

Rødovre skal være en stærk cykelby! Men vi skal ikke kun være en cykelby. Vi skal være en by med god mobilitet for alle og med gode muligheder for bevægelse og fysisk aktivitet. En by med gode og trygge trafikale forhold, hvor børn selv kan transportere sig til og fra skole og hvor man kan færdes uden at være generet af støj eller luftforurening. Visionen er at skabe en by med et stort cykeloverskud, som er god at leve og arbejde i.

- **Visionen er at skabe en by med et højt cykeloverskud, som er god at leve og arbejde i.**
- **Visionen skal realiseres gennem en synergi mellem de fysiske rammer, borgernes cykelliv og Rødovre Kommune som virksomhed.**
- **Visionens cykelfokus skal bidrage til at styrke borgernes sundhed. Både fysisk og mentalt gennem rekreative cykeltilbud, men også som en kilde til motion i hverdagen.**

Samarbejde på tværs

For at opnå visionen om at være en stærk cykelby er der flere forskellige handlinger og forandringer, der skal følges ad. Visionen opnås



ikke alene ved at afsætte midler til nye cykelstier. Det er et væsentligt element. Adfærd og holdning spiller en lige så væsentlig rolle. Hvis det skal opnås at flere foretrækker bevægelse og fysisk aktivitet. Disse indsatser kræver samarbejde på tværs.

Alle forandringer kræver handling. Det gælder også for **Rødovre Kommunes borgere**. En adfærd ændring er nødvendig. Med beslutningen om denne cykelstrategi er det hensigten at kommunens borgere skal opleve, at de ikke står alene om forandringerne, men at de kan følge med i en udvikling, der leder frem til en stærk cykelby, der smitter positivt af på borgernes trivsel og sundhed. Cyklen skal derfor være en del af både pendling, skolen, fritiden og kulturområdet.

Det skal være attraktivt at vælge cyklen, og ét af de tiltag, der har en effekt, er at **de fysiske rammer** indbyder til øget brug af cyklen. Ud over planlægning og etablering af nye asfaltstrækninger for cyklister kan en lang række af øvrige tiltag – med afsæt i Rødovre Kommune – have en positiv effekt. Planlægningen af kommunens trafikale rum skal i højere grad tage afsæt i cyklen, så det sikres, at cyklisternes ønsker og behov bliver tænkt ind på lige fod med fx biler og busser.

Rødovre Kommune som virksomhed skal være et forbillede. Det betyder at forandringerne ikke kun skal ske blandt borgere og det private erhvervsliv. Alle dele af kommunen kan bidrage og indtænke cyklen, som et middel til at skabe en by som er god at leve og arbejde i. Desuden er arbejdsrelaterede ture – på cykel og ikke i bil – en måde at vise, at de ansatte i Rødovre Kommune støtter op om og står bag visionen.

CYKELSTRATEGIENS MÅLSÆTNINGER

Som en del af Cykelstrategien har vi undersøgt hvordan dagens cykelsituation ser ud i Rødovre Kommune (se Cykelstrategiens tilhørende bilagsrapport). På baggrund af disse undersøgelser har vi formuleret en række **målsætninger**, som alle stræber mod, at cyklen skal indtage en langt større rolle i gadebilledet.

Hvert fjerde år foretages der statusopgørelser, som skal bruges til at evaluere, hvorvidt der er behov for at justere målsætningerne, hvis vi eksempelvis er nået i mål før planens udløbsperiode.



Transportmiddelvalg for alle ture

- Cykeltrafikken skal udgøre minimum **25 % af alle ture i 2033**.
Dette udgjorde 16 % i 2020



De korte rejselængder

- Cykeltrafikken på **alle ture under 5 km skal udgøre 40 % af turene**. Det skal blandt andet ske ved at **reducere de korte og mellemlange bilture**.
I 2020 udgjorde dette ca. 20 %
- Cykeltrafikken på **alle ture mellem 5 og 10 km skal udgøre 30 % af turene**. Det skal ske blandt andet ved at **reducere de korte- og mellemlange bilture**.
Dette udgjorde 25 % i 2020



Børn, unge og ældre

- Cyklen skal udgøre **minimum 35 % af alle ture for aldersgruppen 0-12 år**.
Dette udgjorde 27 % i 2020.
- Cyklen skal udgøre **minimum 25 % af alle ture for hver af aldersgrupperne fra 65 år og herover**.
Dette udgjorde 18 % for aldersgruppen 65-74 og 13 % for aldersgruppen 75+ i 2020.



Til og fra arbejde og uddannelse

- Cyklen skal udgøre **minimum 35 % for både bolig/arbejde-ture og bolig/uddannelse-ture**. Dette udgjorde hhv. 26 % og 29 % i 2020.
- Cyklen skal udgøre **minimum 60 % for bolig/arbejde-ture internt i Rødovre Kommune**. Det skal blandt andet ske ved at **reducere de korte- og mellemlange bilture**. Dette udgjorde 44 % i 2020.
- Cyklen skal udgøre **minimum 50 % for bolig/uddannelse-ture internt i Rødovre Kommune**. Det er lavere end for interne bolig/arbejde-ture, fordi fodgængertrafik udgør en større andel af de nuværende bolig/uddannelses-ture. Dette udgjorde 33 % i 2020.



Tilfredshed

- **I 2033 skal 90 % af alle cyklister i Rødovre føle sig generelt tilfredse** (meget tilfreds eller tilfredse) med at være cyklist i Rødovre Kommune – herunder er **50 % 'meget tilfredse'**. 84 % var meget tilfredse eller tilfredse og 35 % var meget tilfredse i 2020.
- **I 2033 skal 90 % af alle cyklister i Rødovre føle sig generelt tilfredse med omfanget af cykelstinetet** i Rødovre Kommune – herunder er **50 % 'meget tilfredse'**. 79 % var meget tilfredse eller tilfredse og 28 % var meget tilfredse i 2020.



Rødovre Kommune

- Alle **arbejdsrelaterede persontransport-ture skal så vidt muligt ske ved hjælp af aktiv transport (fx gang eller cykel)** og skal så vidt muligt **undgå pladskrævende transportformer** (fx personbil).

Sammenhæng med kommunens andre politikker

Dette afsnit giver et overblik over målsætninger i andre kommunale planer, som er med til at danne grundlaget for cykelstrategien.

Trafikplan 2020

Grundlaget for cykelstrategien er Trafikplan 2020. Trafikplanen rummer alle transportformer i Rødovre Kommune og blandt andet også visioner, der har fokus på cykeltrafikken:

- Det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken
- Vejrummet skal integreres i byrummet og tage hensyn til borgerne
- Stinettet skal have en struktur og standard, der understøtter, at flere vælger at cykle og gå
- Det skal være nemt at benytte grønne transportformer.

Målsætning: Stinettet skal sikre, at der er god tilgængelighed for lette trafikanter i hele kommunen, således at børn og voksne kan komme trygt, sikkert og hurtigt frem. Der bør være særligt fokus på at sikre gode stiforbindelser til skoler og større arbejdspladser. Derudover bør der være god fremkommelighed på det overordnede stinet, så det er attraktivt at vælge cyklen frem for andre transportmidler.

Sundhedspolitik

Rødovre Kommunes sundhedspolitik beskriver ønsket om se sundhed som "trivsel og om at kunne leve og klare livets mange forskellige situationer." Det følger cykelstrategiens vision om at skabe en by, som er god at leve og arbejde i.

Sundhedspolitikken beskriver også ønsket om fokus på bevægelse i hverdagen. Det gælder særligt rammerne i daginstitutioner, dagpleje, skoler og fritidsmiljøer, som kan bidrage til at grundlægge sunde bevægelsesvaner.

Klimapolitik og DK2020

Rødovre kommune er en del af samarbejdet i DK2020-projektet, som er et bredt samarbejde med deltagelse af en stor del af landets kommuner. Projektet har til formål at fremme reduktionen af CO₂ udledningen i Danmark. Arbejdet skal munde ud i en klimaplanhandlingsplan for Rødovre. Udledningen af CO₂ fra trafikken vil være et emne i en kommende klimaplanhandlingsplan ligesom det allerede er i Rødovres Klimapolitik. I politikken omtales cykeltrafikken, som et middel til at opnå bedre klima i Rødovre. Det fremgår fx, at "en forbedring af stinettet til fremme af cykeltrafik være medvirkende til både at nedbringe bilismen og dermed CO₂-udledningen samt forbedre sundhedstilstanden, fordi borgerne får motion ved at vælge cykel frem for bil." Byfortætning, der resulterer i kortere transportafstande (og dermed mindre behov for at benytte bil), samt gode muligheder for at kombinere forskellige transportformer (fx cykel og kollektivt) er foruden forbedringer af stinettet emner, der bliver fremhævet.

Klimapolitikken udpeger specifikt tre forslag til handlinger. De beskrives som et ønske om at "skabe rammer, der motiverer borgerne til at vælge cykel og gang på kortere rejser. Forslag til handlinger:

- Tage særligt hensyn til cyklister og fodgængere ved indretning af veje

- Forbedre og udbygge Rødovre Kommunes stinet
- Fremme et sammenhængende net af veje og stier.”

Børne- og ungepolitik

Visionen for ”Sundhed og bevægelse” under Rødovre Kommunes Børne- og ungepolitik beskriver også fokus på aktiv bevægelse.

”Rødovre Kommune har fokus på, at børn og unge får mulighed for sunde livsbetingelser ved at skabe rammer, som fremmer trivlsen og lysten til bevægelse i et aktivt børne- og ungdomsliv med tværgående, sammenhængende og helhedsorienterede indsatser.”



Partnerskaber

Rødovre Kommune kan nå langt på egen hånd, men vi kan nå endnu længere ved at samarbejde med andre om skabe bedre forhold for cyklister. Vi kan eksempelvis sikre gode cykelparkeringsmuligheder ved busstoppesteder og stationer, så det bliver lettere at være pendler. Vi kan arbejde for at få etableret flere supercykelstier gennem kommunen. Sammen med erhvervslivet kan vi arbejde for at højne cykelandelen blandt ansatte på arbejdspladser i kommunen.

Ønsket om partnerskaber knytter sig til cykelstrategiens bagvedliggende tanker om at en stærk cykelby skal opnås gennem gensidig påvirkning: borgernes trivsel, Rødovre Kommune som virksomhed og de fysiske rammer skal tænkes sammen. Partnerskaber kan indgås med

private aktører, internt i kommunens forvaltninger og med eksterne offentlige aktører. Målet med partnerskaber er ikke nødvendigvis bindende mål, men i højere grad at sikre, at cykelstrategien forankres bredt i kommunen.

Mulige partnerskaber, der løbende kan udvikles:

- Sekretariatet for supercykelstier
- Movia
- DSB
- Bycyklen
- Rødovre Centrum
- Cykleklubben Fix
- DGI Storkøbenhavn
- Gate 21
- Region Hovedstaden
- Dansk Cyklistforbund.



Hvordan når vi i mål?



Arbejdet med cykelstrategiens målsætninger skal forankres bredt i hele kommunen. Hvert fjerde år skal kommunen foretage devalueringer, og

indsatserne kan være spredt mellem alle kommunens forvaltninger. Dette afsnit giver et bud på indsatser og hvordan arbejdet med at blive en stærk cykelby kan gribes an.

Indsatsområder

Ligesom det bagvedliggende plangrundlag for cykelstrategien er bredt, er det også en bred vifte af indsatsområder, der ligger til grund for, hvordan vi når i mål med strategiens målsætninger. Her beskrives indsatsområderne:

Børn og unge – fordi gode vaner for valg af cyklen bliver dannet mens vi er børn, fx i vores transport til og fra skole.

Tryghed og sikkerhed – fordi vejene og stierne skal være indbydende for alle, herunder også de svageste i trafikken, som fx børn og ældre.

Integration – fordi alle skal have mulighed for at cykle uanset om du har lært det som barn eller først skal lære det som voksen.

Kultur og fritid – fordi vores mentale sundhed (som ofte bliver tanket op gennem kultur- og fritidslivet) bliver forstærket gennem aktiv bevægelse på fx en cykel.

Erhverv og uddannelse – fordi vores daglige pendlerture til og fra arbejde eller uddannelse udgør en stor andel af den trafik, vi påvirker vejene og stier med.

Sundhed – fordi aktiv bevægelse på fx en cykel er uløseligt forbundet med sundhed.

Klima – fordi aktiv bevægelse på fx en cykel medvirker til mindre afhængighed af fossile brændselskilder.

Idekatalog

Borgernes cykelliv

Gennem kampagner og nudging skal Rødovre i højere grad være kendt som en by, der har stort fokus på at være cykelvenlig og grøn – og i mindre grad kendt som en bilby. Herunder reduktion af de korteste bilture.

Der skal igangsættes indsatser, som er målrettet mod specifikke grupper. Eks skolebørn, integration, pendlere, forældre. – indsatser kunne være cykeltræning, indkøb af låne cykler til skoler, kampagner, trafikstrategi for hver skole mm.

Rødovre skal også være kendt i omegnskommuner, som en by med gode rekreative ruter, som man kan besøge.

Teknisk Forvaltning inddrages i planlægning af skolecykelruter ved planlægning af skoledistrikter (fokus på trafiksikkerhed).

Oprette et cykelbibliotek, hvor børn og unge kan låne cykel og hjelm i forbindelse med brug til transport i undervisningstiden.

Oprette et cykelbibliotek, hvor kommunes borgere kan låne og afprøve forskellige typer af cykler – fx elcykler og ladcykler.

Kampagne med ”Test en elcykel”, hvor borgere kan låne en elcykel gratis i en periode.

Samarbejde med virksomheder om Bicykel- eller lånecykelkonceptet.

Cykelværkstedstationer rundt omkring i byen – mulighed for luft i dækkene, skrue/spænde cyklen mm.

Brug af cykel-app's, der kan gøre det sjovere at cykle og se hvor langt man har cyklet. Det kan også kombineres med konkurrencer.

De fysiske rammer

Arbejde fokuseret med sikre cykelruter til alle skoler, daginstitutioner og fritidsaktiviteter.

Der skal etableres flere stiforbindelser og smutveje for cykler.

Der skal være gode krydsningsmuligheder ved alle større veje.

Cyklister skal i højere grad prioriteres i lyskryds, hvor der er cykelstier.

Gøre det trygt og indbydende at parkere cyklen.

Stibelysning på de rekreative cykel- og gangruter - Opgradere belysning på stier, der ikke ligger langs øvrige veje.

Indrette vejene omkring skolerne (og boligveje, hvor der ikke er plads til cykelsti) som 2 minus 1-veje (evt. som lege og opholdsområde).

Bedre veje, som tager hensyn til de små trafikanter.

Gode cykelstier og cykelparkering. Fokus på grøn transport til/fra dagtilbud og skoler.

Bedre/mere sikre "forbindelser" til fritids- og rekreative rejsemål i Rødovre.

Forbedre cykelstier og cykelafmærkninger på alle veje. Lav enten cykelsti eller parkering på de små veje, så cyklister ikke skal køre slalom pga. parkerede biler.

Grønne bølger for cyklister, specielt på de større trafikveje.

Gør de store veje rarere at færdes på. Fx bredere fortov/cykelsti, træer langs vejen.

Nedsætte hastigheden for bilerne, så det føles mere trygt for cyklisterne (dette er desuden også en sundhedsmæssig fordel, da bilerne dermed udleder mindre partikelforurening).

Rødovre Kommune som virksomhed

Der skal oprettes en taskforce, som sikrer, at der arbejdes på tværs af forvaltninger omkring cykelfremmende tiltag og indsatser.

Rødovre Kommunes egne ansatte skal forpligte sig til at cykle som en del af arbejdstransporten i arbejdstiden.

Arbejdsrelaterede persontransportture skal så vidt muligt ikke ske i bil - det skal ske på cykel eller med andre grønne alternativer.

Forsætte med det tværkommunale cykelsamarbejde som fx supercykelstisamarbejdet.

Kurser og efteruddannelse af færdselskontaktlærerne.

Opgradering af trafik- og færdselsundervisning i skoletiden.

Heltegørelse af cyklister i al relevant kommunikation og alle relevante aktiviteter fra kommunal side – cykelkampagner henvendt til borgere, der afleverer børn i institution, skole og fritidsaktiviteter.

Cykelprojekter

Listerne samt kortet på de efterfølgende sider giver et bud på mulige cykelprojekter, der kan bidrage til udbygningen af cykelinfrastrukturen i Rødovre Kommune og skabe yderligere grundlag for cykelfremme i kommunen. Projekterne vil alle indgå i de politiske overvejelser med henblik på udmøntning af anlægsmidler til gennemførelse af projekter inden for cykelstrategiens planperiode (2021-2033). Listerne tager udgangspunkt i

tidligere analyser, borgerhenvendelser samt inddragelsesprocessen i forbindelse med udarbejdelse af cykelstrategien. Projekterne på 'investeringsoversigten' er allerede blevet politisk drøftet i forbindelse med tidligere budgetforhandlinger. Der er desuden overlap og samspil med projekter fra 'Trafikplan 2020', 'Kortlægning af behov for cykelstier – Screening og forslag til tiltag' fra 2018 samt projekter, der sker som del af den generelle byudvikling i kommunen.



Projekter på 'investerings-oversigten'	Delstrækning
Cykelsti på Brandholms Alle	Rødager Alle – Skanderupvej
Cykelsti på Randrupvej	Cykelsti på hele strækningen
Cykelsti på Veronikavej	Opgradering af cykelbane til cykelsti
Cykelsti på Rødovre Stationsvej	Cykelsti på hele strækningen
Cykelsti til letbanestationen "Rødovre Nord"	Cykelsti på hele strækningen mellem nedkørselsrampe og letbaneperron

	Mulige nye cykelprojekter	Delstrækning	Vurdering
1	Cykelsti på Hendriksholms Boulevard	Rødovre Stationsvej - Fritz Møllers Vej	Ligger lige ud til en skole og et gymnasium med meget bilparkering langs vejen.
2	Cykelsti på Ejbyvej	Hele strækningen	Vejen har to stiforbindelser til Nyager Skole samt personale- og forældreparkering.
3	Cykelsti på Viemosevej	Islevbrovej - Viemosebro	Rygraden i det lokale vejnet for at komme ned til Islev Skole via Islevbrovej.
4	Cykelsti på Sommerfuglevej	Hele strækningen	Udgør rygraden i det lokale vejnet.
5	Cykelsti på Schweizerdalsvej	Tårnvej – Karlskær Alle	På denne strækning kommer der meget skoletrafik til Nyager Skole, og langs vejen er der meget bilparkering, som skaber utryghed.
5	Cykelsti på Tæbyvej	Hele strækningen	Udgør rygraden i det lokale vejnet. Langs med vejen er der meget bilparkering og der sker byudvikling langs vejen med flere boliger.
6	Cykelsti på Nørrevangen	Hele strækningen	Vejen leder ned til Islev Skole og Islevbadet. Der er dog få cyklister, mindre trafik og få parkerede biler.
6	Cykelsti på Rødager Alle	Tårnvej – Brandholms Alle	Ligger ved Valhøj Skole, men der er ikke meget bilparkering langs vejen, da det holder på parkeringspladsen.
7	Cykelsti på Viemosevej	Viemosebro – Kommunegrænsen til Herlev	Rygraden i det lokale vejnet. Der er dog få cyklister,

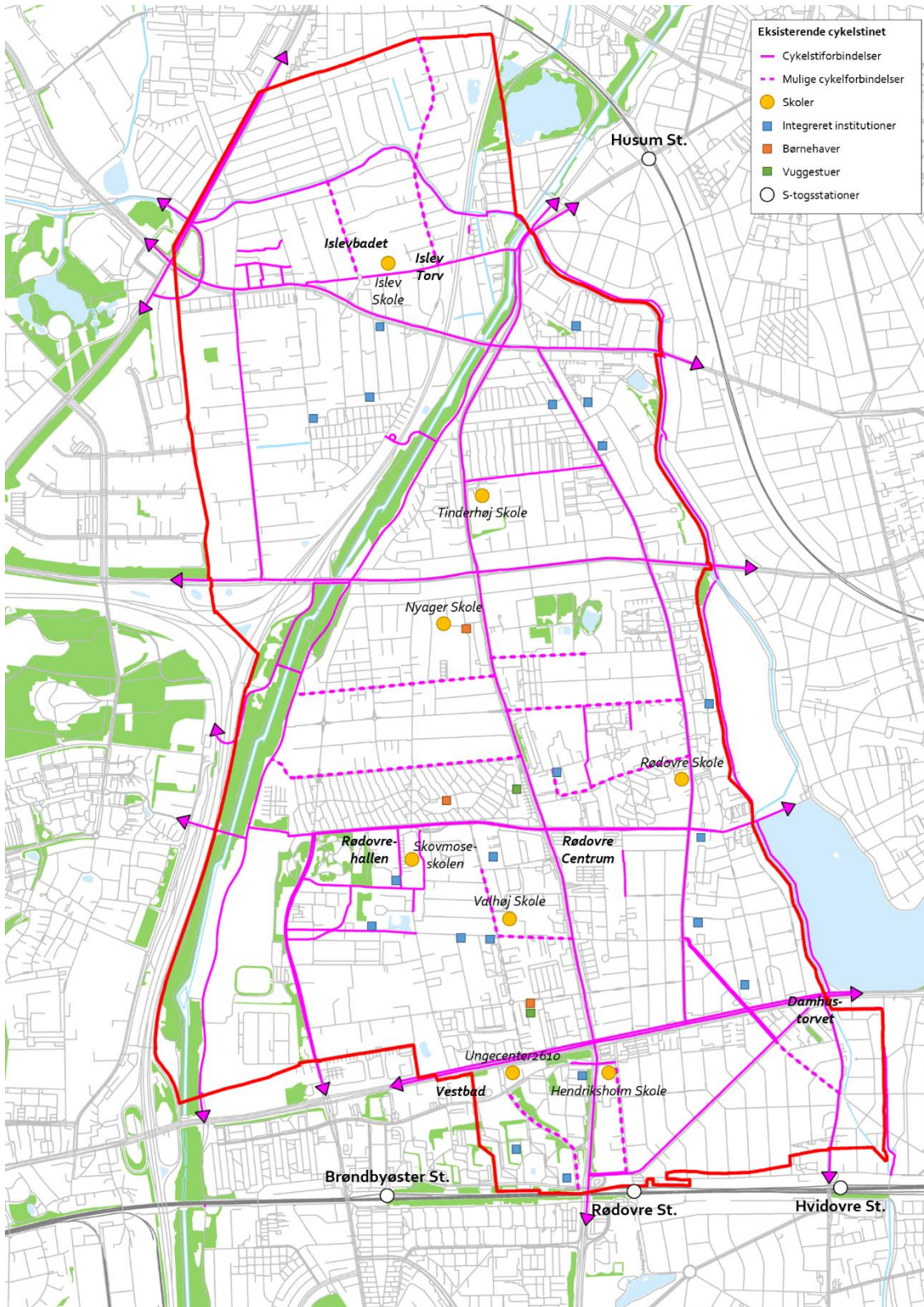
			mindre trafik og få parkerede biler.
8	Cykelsti på Damhus Boulevard	Randrupvej – Rødovre Stationsvej	Rygraden i det lokale vejnet, men vejen er allerede anlagt med cykelbaner langs vejens forløb.
9	Cykelsti på Agerkær	Hele strækningen	Rygraden i det lokale vejnet, men blød trafik kan færdes på tværs af vejen og af stinet igennem boligområderne til skole og andre aktiviteter.
10	Cykelsti på Lucernevej	Tårnvej - Korsdalsvej	Meget bilparkering langs vejen, men er kun mindre belastet af biltrafik.
10	Cykelsti på Gunnekær	Ved Rådhuset - Rødovrevej	Vejen er trafiksaneret med bump ned til 30 km/t og området skal byudvikles i forbindelse med Parkbyen.
10	Krydsombygning af Egegårdsvej/Tårnvej med signalregulering af trafikken	Krydset	Krydsombygningen vil afhjælpe den generelle trafikudvikling for Bykernen, heraf også for cyklisterne. Skal vurderes i forbindelse med busprojekt på Tårnvej
10	Ny signalreguleret cykelovergang ved Ejbyvej/Tårnvej	Nyt signalanlæg til krydsende bløde trafikanter over Tårnvej ved Schweizerdalsvej/Ejbyvej	De nuværende krydsningsmuligheder medfører lang omvej for skoletrafikken som skal ind på Ejbyvej, men skal vurderes i forbindelse med busprojekt på Tårnvej.
10	Systematisk gennemgang af stinettet for at sikre bedre adgang for ladcykler	Hele kommunen	Sikre tilgængeligheden og fremkommeligheden for ladcykler

Forslag til tidsprioritering

Inden for de næste fire år foreslås følgende fire nye cykelprojekter igangsat.

Cykelprojekt	2022	2023	2024	2025
Hendriksholms Boulevard	Projektering	Anlæg		
Ejbyvej		Projektering	Anlæg	
Viemosevej (Islevbrovej-Viemosebro)			Projektering	Anlæg
Sommerfuglevej				Projektering





Rødovre cykelstrategi
EN STÆRK CYKELBY
2021-2033