

Stiplan

2025

**Egedal
Kommune**



1

STIERNES ROLLE I EGEDAL KOMMUNE



Stiernes rolle

Stier spiller en central rolle i Egedal Kommunes fysiske planlægning og mobilitetsstrategi. De udgør rygraden i den grønne og bæredygtige mobilitet, som kommunen ønsker at fremme. Stierne forbinder bysamfund, landsbyer, skoler, stationer og naturområder og bidrager til tryghed, sundhed og klimavenlig transport.

Egedal Kommunes byråd har med Klimaplanen og Mobilitetsplanen sat en tydelig retning for en bæredygtig og sammenhængende udvikling. Stiplanen skal i forlængelse heraf understøtte målet om at skabe 'verdens bedste hverdag' gennem grøn mobilitet, trygge byrum og adgang til naturen.

Stiplanen har som overordnet formål at:

- Fremme bæredygtig mobilitet og grøn transport.
- Forbinde bysamfund, landsbyer og naturområder med sikre og attraktive gang- og cykelstier.
- Understøtte daglig transport til skole, arbejde og fritid uden bil.
- Sikre adgang til naturen og de åbne landskaber.
- Skabe sammenhæng mellem kollektiv trafik, cykelinfrastruktur og eksisterende stier.
- Sikre prioritering af nye, overordnede stiforbindelser og at nye stier etableres med fokus på trafiksikkerhed.
- Sikre, at stikortet altid er opdateret

Prioriterede cykelstier

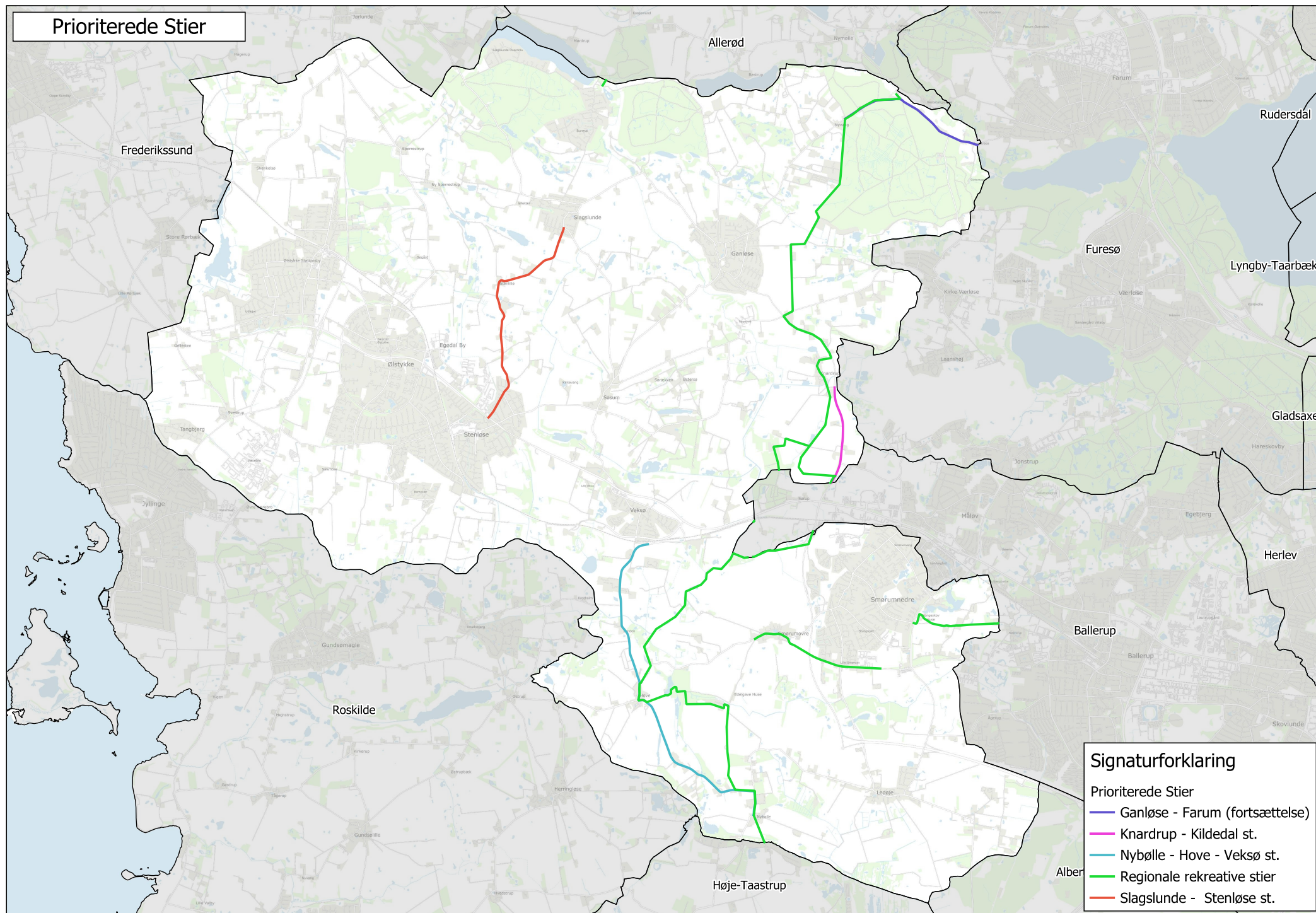
Byrådet prioriterer årligt, hvilke større, sammenhængende stier der prioriteres i de kommende år. Disse er i prioriteret rækkefølge:

1. Cykelsti fra Nybølle til Hove og videre til Veksø
2. Cykelsti fra Slagslunde til Stenløse
3. Cykelsti fra Knardrup til Kildedal Station
4. Fortsættelse af cykelsti mellem Ganløse og Farum

Herudover prioriteres regionale rekreative stier fra Fingerplan 2019.

En kort beskrivelse af de 4 prioriterede stier fremgår af bilag 1.

Prioriterede Stier



Signaturforklaring

Prioriterede Stier

- Ganløse - Farum (fortsættelse)
- Knardrup - Kildedal st.
- Nybølle - Hove - Veksø st.
- Regionale rekreative stier
- Slagslunde - Stenløse st.

2

STITYPER



Overordnet sondres mellem trafikstier, friluftsstier, bystier, naturstier og ridestier:

- **Trafikstier** omfatter cykel- og gangstier med fast belægning. Trafikstier er ofte asfalteret og har en bredde på mellem 1,20 og 3 meter.
- **Friluftsstier** omfatter rekreative stier i det åbne land. Belægningen på friluftsstier varierer fra grus, stenmel, sand, flis eller bark og har en bredde på mellem 1 - 2 meter.
- **Bystier** omfatter stier i byerne, herunder interne boligstier, parkstier og mindre smutveje. Belægningen på bystier varierer fra fliser til grus eller flis og har en bredde på mellem 0,5-2 meter.
- **Naturstier** omfatter trampestier og spor i det åbne land. Naturstier er smalle stier, der tegner sig i landskabet som følge af det slid, som brugen efterlader. Naturstier kan have en bredde fra 0,2-1 meter.
- **Ridestier:** Ridestier omfatter spor og stier, der er forbeholdt til ridning. Ridestier er ofte anlagt med et underlagsmateriale, som specielt tilgodeser ridning og har en bredde på minimum 0,5 meter og en frihøjde på 3 meter

En oversigt over stierne fremgår af nedenstående kort, og vil også fremgå af et dynamisk kort på kommunens hjemmeside.

Løbende revision

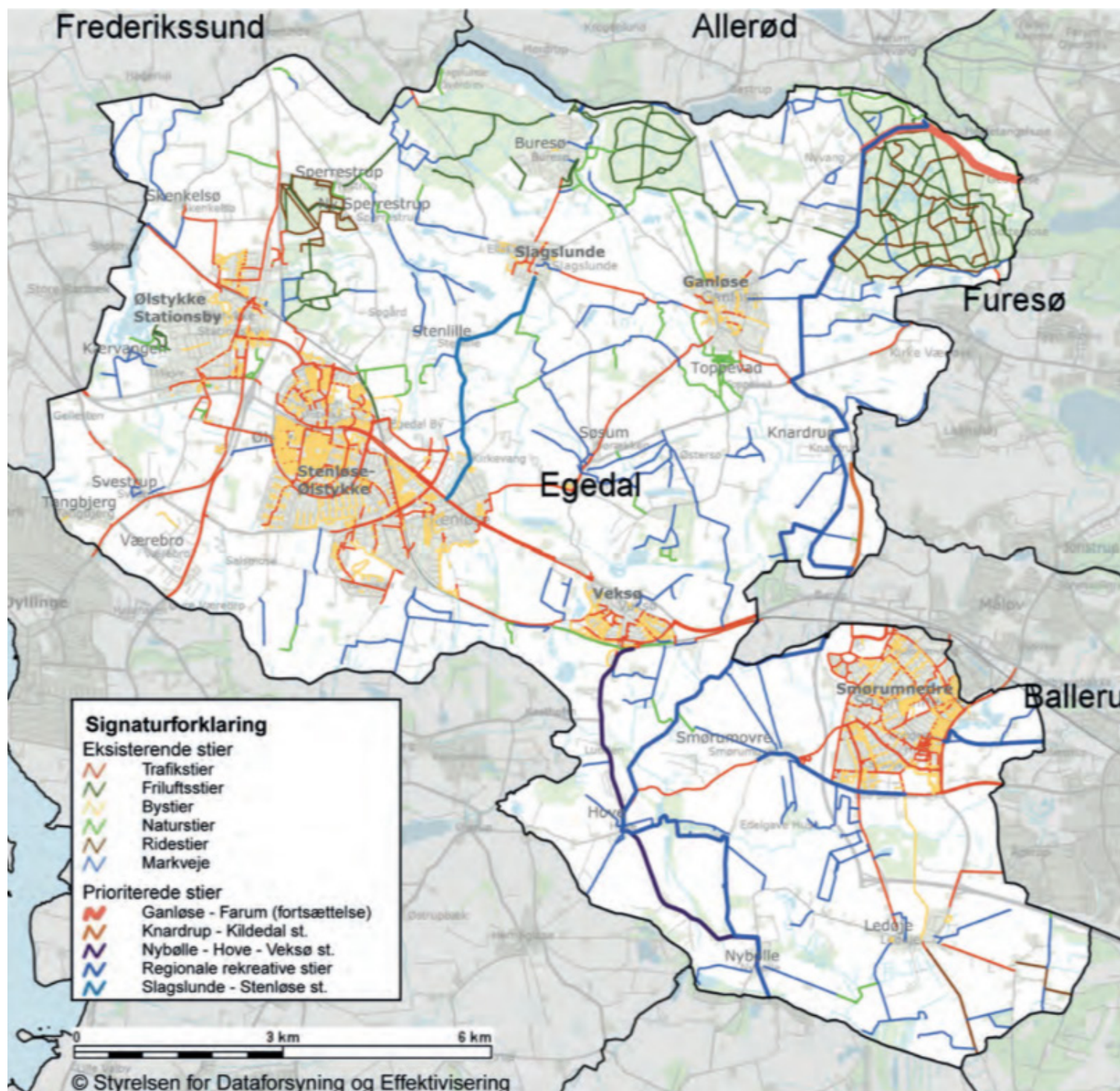
Stiplanen revideres årligt i takt med udviklingen i kommunen. Administrationen sikrer, at der sker inddragelse af borgere og relevante parter, herunder Grønt Råd, inden en ny plan vedtages.

Relevante links

Mobilitetsplan: [Mobilitetsplan](#)

Klimaplan: [Klimaplan](#)

Egedalkortet: [Kort over Egedal](#)



CYKELSTI FRA NYBØLLE TIL HOVE OG VIDERE TIL VEKSØ



Baggrund og status

"Hove-Veksø"-stien løber mellem Veksø Station og transformerstation nær Hove, og dermed udelukkende i Egedal Kommune. Energinet er i proces med udvidelse af transformerstationen, og deres projekt medfører omlægning af den sydligste del af Lundevej. Omlægningen medfører at Lundevej i fremtiden tilsluttes Nonnemosen. Energinet etablerer en dobbeltrettet fællessti langs den nye vejstrækning, så den kan forbindes med kommunens sti. Belægningsbredden på "Hove-Veksø"-stien er 3,0 m.

Dermed vil der, når alle planer er udført, være etableret en dobbeltrettet fællesti fra Veksø Station til Nonnemosen, langs hvilken, der allerede eksisterer en sti mellem Smørumovre og Hove.

Trafikmålinger viser (2023), at der dagligt kører 151-327 cyklister og knaller-

ter på strækningen mellem Veksø og Hove.

I oktober 2023 besluttede Klima-, Teknik- og Miljøudvalget at igangsætte et skitseprojekt for en dobbeltrettet fællessti mellem Jægerbakken og Transformerstation. Efterfølgende opstod ønske om at skitseprojektet blev udvidet med et udkast til en supplerende strækning mellem Veksø Station og Jægerbakken. Skitseprojektet blev forelagt udvalget i januar 2024.

I marts 2024 besluttede Klima-, Teknik- og Miljøudvalget, at der skulle udarbejdes et detaljeret projekt for en dobbeltrettet fællessti mellem Jægerbakken og Løjesøvej. Dette projekt blev forelagt udvalget i januar 2025.

Ved budgetforhandlingerne i 2024 blev der afsat 13,7 mio. kr. i årene 2025-26 til etablering af en dobbeltrettet fællessti mellem Veksø Station og transfor-

merstationen. Administrationen har i løbet af 2025 arbejdet på et detaljeret projekt for de øvrige to strækninger af stien.

I 2025 søgte kommunen om tilskud til etablering af stien ved Vejdirektoratets Cykelpulje. Der er ikke opnået tilsagn om støtte i 2025.

I maj 2025 tog Klima-, Teknik- og Miljøudvalget stilling til hvordan en evt. ekspropriationsproces for arealer til stien skal behandles.

Projekt for dobbeltrettet fællesti mellem Veksø Station og Transformerstationen

Kommunens andel af stiforløbet er opdelt i tre etaper; Etape 0 (Veksø st.-Jægerbakken), Etape 1 (Jægerbakken – Løjesøvej) og Etape 2 (Løjesøvej-transformerstationen), jf. Figur 4.

BILAG 1

Stien starter ved Veksø station, hvor den løber i vestsiden af Hovevej til Jægerbakken på arealer, der allerede ejes af kommunen (etape 0). Fra Jægerbakken fortsætter stien på vestsiden frem til Løjesøvej (etape 1), hvor stien af anlægstekniske grunde skifter side, hvorefter den løber langs østsiden af Hovevej, Hove Lund og Lundevej frem til Energinets vejomlægning (etape 2). Der etableres trafiksikker krydsning af Hovevej, og stien planlægges at passere Værebros Å i eget trace i form af en stibro.

De største tekniske udfordringer med projektet findes nær Værebros Å og syd på mod transformerstationen, hvor der findes beskyttet natur og relativt dårlige funderingsforhold.

Der har i 2024 været kontakt til størstedelen af grundejerne langs traceet vedr. indgåelse af frivillige aftaler om udførelse af nødvendige geotekniske undersøgelser langs Etape 1 og 2.

Det skønnes at etape 1 kræver permanent arealerhvervelse på ca. 0,13 Ha fordelt på 4 matrikler, der ejes af 2 grundejere/grundejerpar. Midlertidig råderet over yderligere arealer kan være nødvendig under anlægsfasen grundet terrænregulering og arbejdsarealer.

Etape 0 og 2 er ikke endeligt projekteret, og der foreligger derfor ikke et endeligt estimat for behovet for arealerhvervelse, men Etape 0 forventes at forløbe på kommunalt ejet jord.

Økonomi

I basisbudgettet for 2026-2029 er der afsat 13,7 mio. kr. til færdiggørelse af den nye cykelsti mellem Hove og Veksø. Cykelstien forventes at blive dyrere end de på nuværende tidspunkt afsatte midler. Byrådet skal på den baggrund tage stilling til at tilføre projektet yderligere midler.



Figur 1 Stiforbindelsen mellem Veksø Station og Transformerstationen. De forskellige farver angiver forskellige etaper af den dobbeltrette fællesti. Gul, grøn og blå farve angiver hhv. etape 0, 1 og 2 af kommunens sti, mens den røde farve skitserer placeringen af Energinets andel af stien.

CYKELSTI FRA SLAGSLUNDE TIL STENLØSE



Baggrund og status

Denne forbindelse løber udelukkende i Egedal Kommune. Der eksisterer allerede en cykelrute mellem Stenløse og Slagslunde, men den går gennem landet, og er i følge lokale ikke effektiv.

Trafikmålinger viser (2023), at der dagligt kører 134-141 cyklister og knallerter på Stenlillevej på strækningen mellem Slagslunde og Maglevadsvej.

Administrationen har fået udarbejdet et skitseprojekt for en cykelforbindelse mellem Bygaden i Slagslunde og Frederikssundsvej i Stenløse, som blev fremlagt for Klima-, Teknik- og Miljøudvalget i maj 2023.

Skitseprojektet opdelte strækningen i tre deletaper og fremsatte i alt 9 forskellige forslag til løsninger på de tre deletaper. Efter dialog med en borgergruppe i Stenlille blev projektets mulige traceer udvidet med 2 alternativer, så der nu foreligger i alt 11 løsningsforslag på de tre etaper. Det reviderede skitseforslag forelagt Klima-, Teknik- og

Miljøudvalget i april 2025.

I 2025 ansøgte kommunen om tilskud til etablering af stien hos Vejdirektoratets cykelpulje. Vejdirektoratet gav i juni 2025 tilsagn om tilskud med 9,5 mio kr til et stiprojekt med samlede anlægsomkostninger på 19,1 mio. kr. Tilsagnet blev givet på baggrund i en forventning om, at projektet er afsluttet i 2028.

Skitseprojekt for strækning mellem Stenløse og Slagslunde.

Projektet skitserer mulighederne for etablering af en cykelforbindelse mellem Stenløse og Slagslunde, og stiforløbet er opdelt i tre etaper; Etape 1 ligger i Stenløse By, Etape 2 er placeret på landet mellem Stenløse og Slagslunde, mens Etape 3 er placeret i Slagslunde.

Ansøgningen til vejdirektoratets cykelpulje omfattede to løsningsforslag:

Løsningsforslag 1

Løsningsforslag 1 er en kombination, hvor udvalgte strækninger udelades for at reducere anlægsomkostningerne, fordi løsningen baseres på den billigste kombination af løsninger og inddrager alternative strækninger, der reducerer anlægsomkostningerne. Der er valgt en løsning, hvor en del af strækningen mellem Frederikssundsvej og Maglevad udelades, og en strækning gennem Stenlille By er fravalgt.

Løsningsforslag 2

Løsningsforslag 2 indebærer etablering af en cykelsti, der begynder i Stenløse by, hvor vejen ombygges for at gøre plads til en sikker cykelsti. På visse strækninger er der behov for at flytte vejforløbet for at sikre tilstrækkelig plads, da bygningerne ligger tæt på vejen.

Fra Stenløse fortsætter cykelforbindelsen i det åbne land mellem Stenløse og Slagslunde, hvor den anlægges som

BILAG 2

dobbeltrettet cykelsti langs Stenlillevej. Ved ankomsten til Slagslunde by bliver cykelstien først en delt sti, hvor cyklister og fodgængere deler pladsen, inden den afsluttes med en vejtype, hvor bilister skal tage hensyn til cyklister ved at dele kørebanen. Dette løsningsforslag anbefales af rådgiver, som den mest trafiksikre.

Vejdirektoratet har givet tilsagn om tilskud til Løsningsforslag 1

Økonomi

Skitseprojektet indeholder i alt 11 alternative løsningsforslag, som hver især har tilknyttet anlægsoverslag. Det samlede anlægsoverslag for et endeligt fastlagt trace vil derfor afhænge af kombinationen af de valgte løsningsforslag. Skitseprojektet angiver spændet mellem den billigste og den dyreste løsningskombination til at ligge i spændet mellem 21 – 31,4 mio. kr.

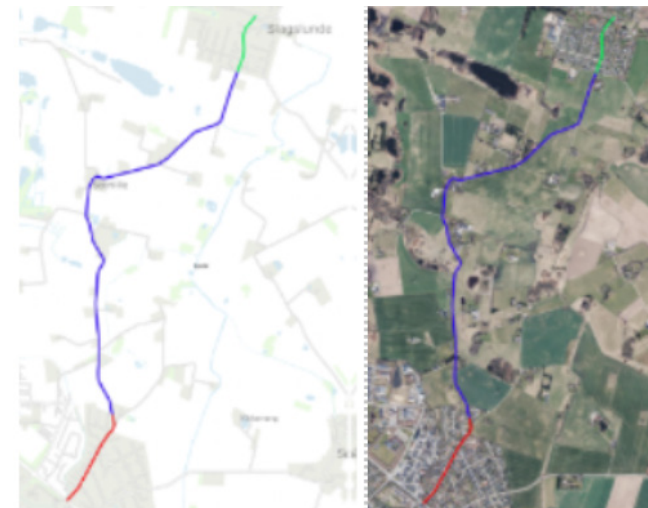
Ved ansøgningen til Vejdirektoratets cykelpulje er der valgt de to kombinationer, som er beskrevet ovenfor som Løsningsforslag 1 og 2. Anlægsoverslagene for disse forslag ses nedenfor:

Løsningsforslag 1: 19,1 mio. kr.

Løsningsforslag 2: 31,4 mio. kr.

Anlægsoverslagene er baseret på skitseprojekter, og afspejler derfor en begrænset, anlægsteknisk granskning. Desuden er der ikke inkluderet udgifter til projektering, arkæologi og andre forundersøgelser.

Byrådet har i budget 2026 afsat 22,4 mio. kr. til projektet, som skal realiseres i årene 2026 -2028.



Figur 2 Cykelforbindelsens tre etaper er angivet med forskellig farve. Etape 1 er markeret med rød farve, Etape 2 er markeret med blå farve og Etape 3 er markeret med grøn farve.



Baggrund og status

”Knardrupstien” omtales ofte som forbindelse fra Knardrup til Kildedal Station, der ligger i Ballerup Kommune. Reelt er der tale om en stiforbindelse fra Knardrup til Frederikssundvej, da der allerede eksisterer en sti fra Frederikssundvej til stationen (Ballerup Kommune). Sidstnævnte ligger i et område, som er underlagt udviklingsplaner i Ballerup Kommune.

Langt størstedelen (ca. 85%) af strækningen Knardrup - Frederikssundvej ligger i Egedal Kommune, mens den sidste del af strækningen mod stationen krydser kommunegrænsen og løber videre i Ballerup Kommune frem til Frederikssundvej.

Trafikmålinger viser (2023-24), at der dagligt kører 77-262 cyklister og knalserter på Knardrupvej på strækningen fra Knardrup til kommunegrænsen.

Administrationen indgik i efteråret 2024 i samarbejde med Ballerup Kommune om at få udarbejdet et detaljeret projektforslag for en dobbeltrettet fællessti mellem Knardrup og Frederikssundvej. Belægningsbredden for denne sti er 3,0 m. Projektforslaget blev fremlagt for Klima-, Teknik- og Miljøudvalget i januar 2025.

Der er ikke søgt om medfinansiering fra Vejdirektoratets pulje, jf. byrådets beslutning i februar 2025.

Projekt for strækning mellem Knardrup og Frederikssundvej.

Projektet undersøger mulighederne for etablering af en dobbeltrettet fællessti mellem Knardrup og Frederikssundvej.

Stien anlægges som dobbeltrettet fællessti i Egedal Kommune og fortsætter som enkeltrettede stier i Ballerup Kommune, hvor en trafiksikker krydsning af Knardrupvej etableres for at sikre forbindelse til eksisterende stier.

Stien starter ved den eksisterende sti nordøst for Knardrup og føres videre langs Knardrupsvejs vestsider. Placeringen gør det muligt for bløde trafikanter fra det potentielt kommende Kildedal Nord at benytte stien uden at skulle krydse vejen.

De største tekniske udfordringer ved projektet findes på strækningen tæt på kommunegrænsen. Der eksisterer en del beskyttet natur på denne strækning, og traceet løber i et enkelt tilfælde meget tæt på en sø, hvilket muligvis kræver spunsning, der kan fordyre projektet. Dette udestår at blive afklaret.

Det skønnes, at projektet kræver arealerhvervelse på ca. 0,5 Ha fordelt på 15 matrikler i Egedal Kommune. De 15 matrikler tilhører 4 forskellige grundejere/grundejerpar, når der ses bort fra de matrikler, der ejes af Egedal Kommune. Midlertidig råderet over yderligere arealer kan være nødvendig under anlægsfasen grundet terrænregulering og arbejdsarealer.

Økonomi

Anlægsoverslaget for hele stien estimeres til 27,7-29 mio. kr. Heraf estimeres Egedal Kommune at skulle stå for 85-90 %, men der er ikke aftalt udgiftsfordeling med Ballerup Kommune. Stien fordrer flere terrænreguleringer mm i Egedal Kommune end i Ballerup, og kan derfor blive relativt dyrere end forudsat, såfremt udgifterne tænkes fordelt med baggrund i strækningernes længde.

Udgifter til arealerhvervelse, undersøgelser, myndighedstilladelser og udbudsprojekt er ikke medregnet i anlægsoverslaget. Den estimerede udgift til permanent arealerhvervelse er 1,2 mio. kr.

Byrådet har i budget 2026 afsat 1,6 mio. kr. i 2026 og 2027 til at detailprojektere cykelstien.



Figur 3 Stiforbindelsen mellem Knardrup og Frederikssundsvej. Rød farve angiver dobbeltrettet fællessti mens blå farve angiver enkeltrettede cykelstier. Sort farve markerer kommunegrænsen.



Baggrund og status

Kommunen anlagde i 2017 en dobbeltrettet cykelsti mellem Ganløse og Nyvang. Denne sti kan betragtes som første etape for en cykelstiforbindelse mellem Ganløse og Farum.

I 2022 kontaktede administrationen Furesø Kommune med henblik på samarbejde vedr. forlængelse af den anlagte sti til Farum (2. etape). Furesø Kommune ønskede ikke at deltage i et fælles cykelstiprojekt.

Trafikmålinger viser (2022-23), at der dagligt kører 138-261 cyklister og knallerter på strækningen mellem Ganløse og kommunegrænsen, heraf kører 193-261 på strækningen for 2. etape. Strækningen langs Farumvej fra Undinevej til Kalkværksvej indgår i den nationale cykelrute 2 fra Hanstholm til København.

Administrationen bad i efteråret 2022 rådgiver om at udarbejdede et skitseprojekt for en videreførelse af den eksisterende, dobbeltrettede cykelsti frem til kommunegrænsen ved krydsningen af Mølleåen. Resultatet af dette arbejde er lagt op for Klima-, Teknik- og Miljøudvalget d. 3. maj 2023.

Skitseprojekt for strækning mellem Nyvang og kommunegrænsen.

Projektet skitserer mulighederne for etablering af en dobbeltrettet cykelsti mellem Nyvang og kommunegrænsen, og blev afleveret til Egedal Kommune i december 2022. Stiens belægningsbredde er 2,5 m.

Projektet skitserer 3 løsningsforslag, jf. Figur 1:

Dobbeltrettet cykelsti i eget trace med skillerabat til kørebanen

Dobbeltrettet cykelsti i eget trace med kantstensafgrænsning til kørebanen

Dobbeltrettet cykelsti på eksisterende skovstier

4 BILAG

En af udfordringer ved de skitserede traceer er, at – specielt forslag A og B – fordrer flytning af et beskyttet dige – hhv. 2100m og 320 m dige i forslag A og B. Udfordringerne reduceres fra forslag A til C. En anden potentiel udfordring ved projektet er, at dele af Farumvej (Kalkværksvej til Mølleåen) tangerer eller gennemløber en Natura 2000 udpegning.

Økonomi

Skitseprojektet indeholder anlægsoverslag for 2 af 3 løsningsforslag – A og B. Anlægsoverslagene er baseret på skitseprojekter, og afspejler derfor en begrænset, anlægsteknisk granskning. Desuden er der ikke inkluderet udgifter til projektering, arealerhvervelse mm i overslaget, ligesom det ikke inkluderer prisudviklingen fra 2022 og frem. Anlægsoverslagene ses nedenfor.

Forslag A: 15,7 mio. kr.

Forslag B: 27,8 mio. kr.

Forslag C: ikke estimeret



Figur 4 Oversigt over forslåede traceer i skitseprojekteringen for sti fra Nyvang til Mølleåen.