



Bilag 1 – Beskrivelse af projekterne

Indhold

| | |
|--------------------------------------|----------------|
| Cykelsuperstier | 22 |
| Cykelsupersti Allerødruten..... | 33 |
| Cykelsupersti Helsingørruten | 55 |
| Cykelsupersti Indre Ringrute..... | 77 |
| Cykelsupersti Ishøjrueten | 99 |
| Cykelsupersti Københavnerruten | 114 |
| Cykelpuljen..... | 144 |
| Havneringen | 144 |

Dette bilag vil kort beskrive de 6 projekter i overordnet linjer, og beskrive de forventede effekter og evalueringsformer. Beskrivelserne er baseret på lettere reviderede udgaver af ansøgningerne til de statslige puljer.

NOTAT

23-10-2013

Sagsnr.
2013-0236876

Dokumentnr.
2013-0236876-3

Sagsbehandler
Tim Strange Jensen

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Cykelsekretariatet

Islands Brygge 37
Postboks 450
2300 København S

E-mail
ZU9T@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Cykelsuperstier generelt

22 kommuner og Region Hovedstaden samarbejder om at udarbejde et regionalt dækkende net af cykelpendlerruter – Cykelsuperstier - i hovedstadsregionen. Nettet skal især være attraktivt for pendlere over længere afstande. Baggrunden er et ønske om at øge cykeltrafikkens andel af den samlede transport. Tidligere vurderinger peger på, at der især er et potentiale i forhold til lidt længere ture, typisk mellem 5 og 20 km.

Projektet Cykelsuperstier anlægger ikke nødvendigvis nye cykelstier, men de opgraderer eksisterende cykelstier og sikrer forbindelserne mellem eksisterende strækninger, således at ruten kommer til at leve op til de fire kvalitetskrav for Cykelsuperstier: Tilgængelighed, fremkommelighed, komfort samt tryghed og sikkerhed.

Den første officielle rute, Albertslundruten, åbnede i april 2012. Den anden rute, Farumruten etape 1, åbnede april 2013.

På baggrund af udmeldingen om Supercykelstipuljen underskrev de 22 borgmestre i Cykelsuperstisamarbejdet i august 2012 en hensigtserklæring om at arbejde på realiseringen af et prioriteret net af Cykelsuperstier. Kommunerne har i fællesskab udvalgt et antal ruter de vil søge midler til. Ruterne er udvalgt med henblik på at få den størst mulige geografiske dækning, så flest mulige borgere får gavn af de afsatte midler, samt målet om at få skabt et sammenhængende net.

I 2013 opnåede 9 ruter støtte fra den statslige Supercykelstipulje, 5 af disse ruter ligger i København, og denne indstilling skal godkende indtægtsbevillingen til disse fem ruter, samt fællesdelen for ruterne som dækker over fx skiltning, informationsmateriale, servicetiltag og fælles evalueringer til Staten.

Cykelsupersti Allerødrueten

Formål

Kommunerne er blevet enige om følgende målsætninger for Allerødrueten:

- At øge cykeltrafikken på tværs af kommunegrænser
- At forbedre rejsetiden for pendlercyklister langs Allerødrueten
- At etablere og forstærke cykelsamarbejdet mellem kommuner, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner langs ruten.
- Brugere oplever forbedret komfort, sikkerhed og tryghed efter realisering
- Oprette og fastholde et højt vedligeholdelses- og renholdelsesniveau iht. Cykelsuperstikonceptet

Projektbeskrivelse

En af de ruter der er blevet udpeget i det fælles kommunale udspil i forbindelse med *Supercykelstipuljen*, er mod nord – Allerødrueten. Ruten løber fra Allerød til København. Ruten krydser ringruterne Isterødrueten, Ring 4-ruten, Indre Ringrute, og slutter ved Københavnruten i Indre København. Videre har Allerødrueten forbindelse med Farumruten i nord.

Med Allerødrueten bliver store beboelsesområder bedre forbundet med de mange arbejdspladser og studiepladser langs ruten, fx DTU, IKEA og DONG. Ruten øger tilgængeligheden i Hillerødfingeren og har stort potentiale for at kunne tiltrække både nuværende og kommende pendlere. Vurderinger viser, at der er 1600 potentielle cykelpendlere langs ruten.

I København forventes aktiviteterne at dække følgende forbedringer:

- Forbedringer busstop, muligheden for busperroner undersøges.
- Oversigtsforhold og mindre forbedringer ved kryds.
- Kort strækning med forbedring ved lokalkørebane på Lyngbyvej.
- Fællesdelen indeholder bl.a. skiltning, afmærkning, servicetiltag og evaluering

Forventede resultat og effekt

Resultaterne og evalueringsformen er beskrevet i nedenstående skema, og dækker over den samlede effekt af hele ruten.

| Effekt | Forventning | Evalueringsmetode |
|--------------------------------|--|---|
| Mere Cykeltrafik | 1600 nye cykelpendlere | Tælling af cyklister mindst et sted i hver kommune før anlæg, efter gennemførelse samt fem år efter etablering |
| Mindre biltrafik | 640 færre biler* | Interviews. Valg af transportform. |
| Forbedret tryghed og sikkerhed | Øger tryghed på ruten for cyklister i alle aldre – også social | Interviews. Vurdering foretages ud fra gennemgang af tiltag og interviews af cyklister i efter situation som indikator for andelen af personer, der oplever forbedringer. |

| | | |
|---------------------------|--|--|
| Reduktion af uheld | Nuværende 123 uheld nedbringes med 15 % til 105 uheld. | Uhedsregistreringer. Sammenligning af uheld i løbende 5 års perioder før og efter anlæg. |
| Forbedret fremkommelighed | Cykelpendlere når hurtigere fra A til B | Registrering af cyklisters rejsehastigheder på hele ruten med GPS udstyr på samme tidspunkter som tælling, før og efter etablering |
| Komfort | Forbedret jævnhedsindeks | Måling af jævnhed på ruten før og efter realisering (BPI målt med målebil) og interviews med cyklister efter realisering. |

* Det antages, at 60 % af pendleryklisterne er tidligere bilister og det antages, at der er 1,5 person i hver bil. Reference: Cowis rapport "Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag" fra 2009 og Vejdirektoratets notat "Personer pr. bil" fra december 2009.

Budget

Samlet budget mio. kr. ex. moms i Københavns Kommune.

| Samlet projekt i alle kommuner på ruten | Projekt i Københavns Kommune | Opnået støtte fra Supercykelstipuljen | Kommunal finansiering |
|---|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| 48,6 | 9,084 | 4,54 | 4,54 |

Københavns andel af fællesaktiviteter på denne rute er 0,26 mio. kr.

De øvrige kommuner på ruten er: Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Allerød Kommune.

Cykelsupersti Helsingørruten

Formål

Kommunerne er blevet enige om følgende målsætninger for Helsingørruten:

- Rejsehastigheden er steget efter realisering (på delstrækninger med forbedringer)
- Brugere oplever forbedret komfort, sikkerhed og tryghed efter realisering.
- Der oprettes og fastholdes et højt vedligeholdelses- og renholdelsesniveau.
- Sænket biltrængsel ind mod København
- Skabe større sammenhæng mellem bysamfund/bydele
- Øget sundhed blandt befolkning
- Etablere og styrke det kommunale cykelsamarbejde på Helsingørruten

Projektbeskrivelse

En af de ruter der er blevet udpeget i det fælles kommunale udspil i forbindelse med *Supercykelstipuljen*, er mod nord – Helsingørruten. Ruten løber fra Helsingør til København, dog blev der kun givet tilskud til den inderste del af ruten i år. Dermed vil der på nuværende tidspunkt kun blive anlagt den inderste del af ruten i Københavns og Gentofte Kommune.

I Gentofte og København, er afstandene optimale for en Cykelsupersti, da der er store beboelsesområder, der forbinder store områder med mange arbejdspladser i det nye Nordhavns område og studiepladser i København, og ruten kobler sig på Cykelsuperstien Københavnerruten. I København løber ruten via Ryvangs Allé, og projektet drejer sig om mindre forbedringer ved krydsninger.

I København forventes aktiviteterne at dække følgende forbedringer:

- Oversigtsforbedringer ved krydsninger
- Evt. mere plads på dele af strækningen
- Fællesdelen indeholder bl.a. skiltning, afmærkning, servicetiltag og evaluering

Forventede resultat og effekt

Resultaterne og evalueringsformen er beskrevet i nedenstående skema. NB: Effekterne er baseret på realiseringen af hele ruten til Helsingør, der skal derfor tages forbehold overfor dette aspekt.

| Effekt | Forventning | Evalueringsmetode |
|------------------|------------------------|--|
| Mere Cykeltrafik | 1200 nye cykelpendlere | Tælling af cyklister mindst et sted i hver kommune før anlæg, efter gennemførelse samt fem år efter etablering |

| | | |
|--------------------------------|--|---|
| Mindre biltrafik | 480 færre biler* | Interviews. Valg af transportform. |
| Forbedret tryghed og sikkerhed | Øger tryghed på ruten for cyklister i alle aldre | Interviews. Vurdering foretages ud fra gennemgang af tiltag og interviews af cyklister i efter situation som indikator for andelen af personer, der oplever forbedringer. |
| Reduktion af uheld | Nuværende 35 uheld nedbringes med 15 % til 30 uheld. | Uhedsregistreringer. Sammenligning af uheld i løbende 5 års perioder før og efter anlæg. |
| Forbedret fremkommelighed | Cykelpendlere når hurtigere fra A til B | Registrering af cyklisters rejsehastigheder på hele ruten med GPS udstyr på samme tidspunkter som tælling, før og efter realisering Interviews |
| Komfort | Forbedret jævnhedsindeks | Måling af jævnhed på ruten før og efter realisering (BPI målt med målebil) Interviews med cyklister efter realisering. |

* Det antages, at 60 % af pendlercyklisterne er tidligere bilister og det antages, at der er 1,5 person i hver bil. Reference: Cowis rapport "Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag" fra 2009 og Vejdirektoratets notat "Personer pr. bil" fra december 2009.

Budget

Samlet budget mio. kr. ex. moms i Københavns Kommune.

| | | | |
|---|---|---------------------------------------|-----------------------|
| Samlet projekt i alle kommuner på ruten | Projekt i Københavns Kommune m. støtte fra staten | Opnået støtte fra Supercykelstipuljen | Kommunal finansiering |
| 6,2 | 1,074 | 0,537 | 0,537 |

Københavns andel af fællesaktiviteter på denne rute er 0,04 mio. kr.
Ruten består udover København også af Gentofte Kommune.

Cykelsupersti Indre Ringrute

Formål

Kommunerne er blevet enige om følgende målsætninger for Indre Ringrute:

- Antal cyklister skal øges
- Øget komfort, tryghed og sikkerhed på ruten for cyklister i alle aldre
- At skabe en stærk cykelforbindelse mellem Københavns brokvarterer og Amager, ved at anlægge en sikker krydsning ved Artillerivej.
- Nedbringelse af antal uheld
- Cykelpendlere når hurtigere fra A til B

Projektbeskrivelse

Indre Ringrute er en ringrute, der forbinder byområder i Frederiksberg og Københavns Kommune. Ruten kan især indgå som led i ture på de øvrige ruter, da mange af ruterne ind til København krydser eller slutter på ringruten, og dermed kan bruge denne forbindelse videre på tværs af byen. I takt med byudviklingen i Nordhavnen kan ruten forlænges ind i dette område.

Ruten forbinder byområderne Østerbro, Indre Nørrebro, indre Frederiksberg, Vesterbro, Enghave, Sydhavnen, Ørestaden og Sundbyvester. Ruten passerer tæt på Nordhavn (knudepunktsstation), Enghave og Sydhavn stationer med forbindelse til de radiale S-togslinjer og dermed gode muligheder for at kombinere rejser med tog og cykel.

I København forventes aktiviteterne at dække følgende forbedringer:

- Tiltag ved busstop, projektet bliver koordineres med busdriften på ruten, og vil bl.a. indeholde busperroner til gavn for københavnere i både bus og på cykel.
- Tiltag i kryds; Cykelsignal inkl. nedtællingssignaler, fremført cykelsti, gennemgående stier ved sideveje, koordinering med grøn bølge, opstramning af vigepligter og oversigtsforhold
- Stibro ved Artillerivej (del af egenfinansieringen fra København)
- Information til cyklisterne, f.eks. vejrudsigt, rejsetid m.m.
- Udvidelse af cykelstier på udvalgte strækninger
- Fællesdelen indeholder bl.a. skiltning, afmærkning, servicetiltag og evaluering

Forventede resultat og effekt

Resultaterne og evalueringsformen er beskrevet i nedenstående skema.

| Effekt | Forventning | Evalueringsmetode |
|------------------|--------------------|---------------------------------------|
| Mere Cykeltrafik | Gennemsnitlig 10 % | Tælling af cyklister før anlæg, efter |

| | | | |
|--------------------------------|--|--|---|
| | | forøgelse af cykeltrafikken på strækningen (2012 er der talt 49.000 cykler fordelt på 8 tællesteder) | gennemførelse samt fem år efter etablering |
| Mindre biltrafik | | 655 færre biler* | Interviews. Valg af transportform. |
| Forbedret tryghed og sikkerhed | | Øger tryghed på ruten for cyklister i alle aldre | Spørgeskemaundersøgelse |
| Reduktion af uheld | | Nuværende 158 uheld nedbringes med 15 % til 134 uheld. | Uhedsregistreringer. Sammenligning af uheld i løbende 5 års perioder før og efter anlæg. |
| Forbedret fremkommelighed | | Cykelpendlere når hurtigere fra A til B | Registrering af cyklisters rejsehastigheder på hele ruten med GPS udstyr på samme tidspunkter som tælling, før og efter realisering. Interview blandt testpendlere |
| Komfort | | Forbedret jævnhedsindeks | Måling af jævnhed på ruten før og efter realisering (BPI målt med målebil) og interviews med cyklister efter realisering. |

* Det antages, at 60 % af pendlercyklisterne er tidligere bilister og det antages, at der er 1,5 person i hver bil. Reference: Cowis rapport "Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag" fra 2009 og Vejdirektoratets notat "Personer pr. bil" fra december 2009.

Budget

Samlet budget mio. kr. ex. moms i Københavns Kommune.

| Samlet projekt i alle kommuner på ruten | Projekt i Københavns Kommune | Opnået støtte fra Supercykelstipuljen | Kommunal finansiering |
|---|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| 51,0 | 39,32 | 19,66 | 19,66* |

*Der er i Budget 2014 (Cykelpakke VIII) afsat 23,5 mio. kr. på denne rute, så København har egenfinansieringen og flere midler afsat.

Københavns andel af fællesaktiviteter på denne rute er 0,42 mio. kr.

Udover Københavns Kommune er Frederiksberg Kommune en del af ruten.

Cykelsupersti Ishøjruten

Formål

Kommunerne er blevet enige om følgende målsætninger for Ishøjruten:

- Øge antallet af cyklister på tværs af kommunegrænserne
- Forbedre rejsehastigheden for cyklister på Ishøjruten
- Sætte fokus på cykelpendling og sundhed
- Teste ITS løsninger med fokus på cyklisme.

Projektbeskrivelse

En af de ruter, der blev udpeget er ruten mod syd – Ishøjruten. Ruten løber fra København til Ishøj gennem Hvidovre, Brøndby og Vallensbæk Kommuner.¹ Flere kommuner syd for Ishøj (Region Sjælland) har vist interesse for en fortsættelse af Cykelsuperstien helt til Køge. Ishøjruten, er en radialrute som krydser ringruten Vestvoldsruten (under realisering), og har sin afslutning ved Indre Ringrute.

Ved at etablere et samarbejde om en Cykelsupersti mellem nabokommunerne mod syd, samt forbedre de trafikale forhold for cyklister, er det mål for de fem kommuner at få øget pendlingen på cykel. De mange arbejdspladser og boliger langs Køge Bugt korridoren skaber meget trafik i morgen- og eftermiddagsmyldretiden. Denne trafik afvikles både på vej og med tog, men der har indtil nu ikke været fokus på at udnytte og forbedre de eksisterende cykelforhold, men med et samarbejde om en Cykelsupersti kan dette potentiale udløses.

Ruten byder på gode muligheder for at kombinere rejser med tog og cykel. Ishøjruten forbinder byområderne i kommunerne den løber gennem og passerer meget tæt på stationerne Enghave, Valby, Ishøj (knudepunktstation), Brøndby Strand, Friheden, Åmarken og Ny Ellebjerg (knudepunktstation) stationer. Dette kan understøtte pendlingen.

Med Ishøjruten bliver store beboelsesområder bedre forbundet med de mange arbejdspladser på strækning. Ruten passerer blandt andet Avedøre Holme, som er Danmarks største samlede erhvervsområde. Med andre ord øger ruten tilgængeligheden i Køge-fingeren og har stort potentiale for at kunne tiltrække både nuværende og kommende pendlere.

I København forventes aktiviteterne at dække følgende forbedringer:

- Brede stier på Vigerslev Allé

¹ I skrivende stund er det dog uafklaret hvorvidt Vallensbæk og Ishøj vil indgå i ruten.

- Tiltag i kryds bl.a. ved Toftegårds Plads og ved Folehaven
- Etablering af manglende strækning med cykelsti på Vigerslev Allé
- Fællesdelen indeholder bl.a. skiltning, afmærkning, servicetiltag og evaluering

Forventede resultat og effekt

Resultaterne og evalueringsformen er beskrevet i nedenstående skema. NB: Effekterne er baseret på realiseringen af hele ruten til Ishøj, der skal derfor tages forbehold overfor effekterne da der stadig er uklarhed om ruteforløbet fra Vallensbæk og sydpå.

| Effekt | Forventning | Evalueringsmetode |
|--------------------------------|--|--|
| Mere Cykeltrafik | 1500 nye cykelpendlere | Tælling af cyklister mindst et sted i hver kommune før anlæg, efter gennemførelse samt fem år efter etablering. |
| Mindre biltrafik | 600 færre biler* | Interviews. Valg af transportform |
| Forbedret tryghed og sikkerhed | Øger tryghed på ruten for cyklister i alle aldre | Interviews. Vurderingen foretages ud fra gennemgang af tiltag og interviews af cyklister i efter situation som indikator på andelen af personer, der oplever forbedringer. |
| Reduktion af uheld | Nuværende 52 uheld nedbringes med 15 % til 44 uheld. | Uhedsregistreringer. Sammenligning af uheld i løbende 5 års perioder før og efter anlæg. |
| Forbedret fremkommelighed | Cykelpendlere når hurtigere fra A til B | Registrering af cyklisters rejsehastigheder på hele ruten med GPS udstyr på samme tidspunkter som tælling, før og efter realisering. Interview blandt testpendlere |
| Komfort | Forbedret jævnhedsindeks | Måling af jævnhed på ruten før og efter realisering (BPI målt med målebil) og interviews med cyklister efter realisering. |

* Det antages, at 60 % af pendlercyklisterne er tidligere bilister og det antages, at der er 1,5 person i hver bil. Reference: Cowis rapport "Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag" fra 2009 og Vejdirektoratets notat "Personer pr. bil" fra december 2009.

Budget

Samlet budget mio. kr. ex. moms i Københavns Kommune.

| Samlet projekt i alle kommuner på ruten | Projekt i Københavns Kommune | Opnået støtte fra Supercykelstipuljen | Kommunal finansiering |
|---|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| 12,4 | 7,808 | 3,90 | 3,90 |

Københavns andel af fællesaktiviteter på denne rute er 0,29 mio. kr.

Udover Københavns Kommune er Hvidovre, Brøndby og eventuelt Vallensbæk og Ishøj Kommune en del af ruten.

Cykelsupersti Københavnerruten

Formål

Ruten ligger kun i Københavns Kommune, i den indsendte ansøgning blev der lagt vægt på følgende målsætninger for Københavnerruten:

- At øge cykeltrafikken på tværs i København herunder ture til/fra til nabo kommuner
- At skabe en stærk cykelforbindelse i og omkring Indre By i København
- At styrke brugen af de radiale Cykelsuperstier
- At skabe en hovedfærdselsåre, der vækker genkendelse hos borgerne og dermed bruges som trafikalt pejlemærke
- At rejsehastigheden og fremkommeligheden øges
- At brugerne oplever forbedret komfort, sikkerhed og tryghed

Projektbeskrivelse

En af de ruter der er blevet udpeget til at modtage støtte fra staten, er Københavnerruten, der bl.a. løber langs Københavns historiske voldanlæg som en ringrute på kanten af Indre By. Ruten er den mest centrale ringforbindelse, og forbinder en række radialruter i Cykelsuperstinettet. Desuden forbinder ruten med dens placering Københavns Kommune med såvel kommunerne i nord som med kommuner på den sydlige del af Amager.

Ruten løber fra Svanemøllen st. i nord videre af Østerbrogade og Øster Farimagsgade, Nørre Farimagsgade og H.C. Andersens Boulevard frem til Langebro og videre frem til Vermlandsgade via Christmas Møllers Plads, og videre mod kommunegrænsen ad Amagerrutens tracé. De primære formål med ruten er at skabe en god forbindelse på tværs af Indre By og at sikre en central forbindelse med de radiale Cykelsuperstier. Der er i dag rigtig meget cykeltrafik på strækningen, og Københavnerruten vil komme til at fungere som start eller slutning på mange af turene på radialruterne, hvorfor Københavnerruten vil være et vigtigt led i at sikre et samlet net af Cykelsuperstier.

Hovedparten af ruten er også kendetegnet ved store mængder af bil- og bustrafik. Det er målet at forbedringer i og omkring kryds, og den deraf følgende hurtigere afvikling af ligeudkørende cykeltrafik, kan have den afledte effekt, at svingbevægelser for bus- og biltrafik smidiggøres.

Desuden passerer ruten tæt på en lang række stationer på S-togs- og Metronettet med mulighed for at kombinere rejser med tog/Metro og cykel. Projektet vil understøtte denne kobling.

I København forventes aktiviteterne at dække følgende forbedringer:

- Forbedringer i kryds, med fokus på fremkommelighed, sikkerhed og tryghed
- Forbedringer ved busstop
- Oversigtsforhold ved sideveje
- Evt. cykelstiudvidelse og korte strækninger med ny cykelsti
- Forbedringer ved Tivoli med mange turister og københavnere på både cykel og til fods
- Evt. grøn bølgevisning
- Opgradering og sammenhæng i ruten med rekreative værdier på Amager.
- Fællesdelen indeholder bl.a. skiltning, afmærkning, servicetiltag og evaluering

Forventede resultat og effekt

Resultaterne og evalueringsformen er beskrevet i nedenstående skema.

| Effekt | Forventning | Evalueringsmetode |
|----------------------------------|---|---|
| Øgning af cykeltrafik | Gennemsnitlig 10 % stigning i cykeltrafikken på strækningen | Tælling af cyklister før anlæg, efter gennemførelse samt fem år efter etablering. |
| Effekt på tryghed | Øger tryghed på ruten for cyklister i alle aldre | Spørgeskemaundersøgelse, formentlig i form af før- og efterundersøgelser fokuseret på kendte utrygge steder på ruten. |
| Reduktion af uheld | I 5-årsperioden 2007-2011 har politiet registreret 166 personskadeuheld og 77 materielskadeuheld på Voldruten, hvor mindst 1 cyklist har været involveret. Antal uheld nedbringes med 10 %. | Uhedsregistreringer. Sammenligning af uheld i løbende 5 års perioder før og efter anlæg. |
| Forbedret fremkommelighed | Cykelpendlere når hurtigere fra A til B | Registrering af cyklisters rejsehastigheder på hele ruten med GPS udstyr på samme tidspunkter som tælling, før og efter realisering. Interview blandt testpendlere |
| Komfort | Forbedret jævnhedsindeks | Måling af jævnhed på ruten før og efter realisering (BPI målt med målebil) og interviews med cyklister efter realisering. |
| Effekt på øvrige Transportformer | Overordnet set forventes effekten på bil og bus neutral | Større krydsændringer vil blive vurderet også ud fra konsekvenser for bil- og busstrafik. Movia vil være inddraget i processen. |

Budget

Samlet budget mio. kr. ex. moms i Københavns Kommune.

| Projekt i Københavns Kommune inkl. Statslig støtte | Opnået støtte fra Supercykelstipuljen | Kommunal finansiering |
|--|---------------------------------------|-----------------------|
| 31 | 15,5 | 15,5 |

Københavns andel af fællesaktiviteter på denne rute er 0,45 mio. kr.
Ruten ligger kun i Københavns Kommune.

Cykelpuljen

Den statslige cykelpulje støtter hvert år projekter, der fremmer cykling i Danmark. I år har Københavns Kommune fået støtte til Havneringen, en cykelforbindelse rundt om Københavns Havn.

Havneringen

Formål

Ruten skal give en oplevelsesrig rute rundt om havnen, til turister og københavnere.

- Mere cykeltrafik langs med havnen
- Kortere rejsetid og bedre sammenhæng mellem forskellige dele af byen.
- Etablering og markedsføring af en rute med international klasse som instrument til profilering af København og Danmark som turistdestination og dermed i sidste ende øget omsætning i turisterhvervet.
- At give besøgende en positiv oplevelse med cykling, som vil motivere dem til, at cykel mere når de vender hjem, uanset om 'hjem' er i udlandet eller øvrige Danmark.
- Arbejde strategisk med 'oplevelse' som et element i at skabe mere cykling, og dermed også få erfaringer til andre cykelruter i hovedstadsregionen.

Projektbeskrivelse

Når broerne over Inderhavnen står færdige, åbnes muligheden for en fantastisk tur rundt om havnen, fra Nyhavn i nord, til Slusen i syd. Fokus med dette projekt er at udbedre sidste missing link, samt i samarbejde med turisterhvervene at sikre markedsføring og informationer om, hvad der også internationalt, vil være en unik rute. Cykelruten tilbyder en omfattende og kontrastfuld cykeloplevelse med en forbindelseslinje, der omfatter klassiske destinationer, havn, vand, grønne områder, stemningsfuldt byliv, shoppingmuligheder og prisvindende arkitektur

Samtidig vil turen rundt om havnen have en kvalitet, der vil sikre international opmærksomhed og som vil være et stort aktiv i arbejdet med at få turister til København og til det øvrige Danmark. Og få de der kommer til at blive længere og lade sig inspirere til også, at cykle mere når de kommer hjem – uanset om hjem er Valencia eller Varde.

Følgende aktiviteter forventes langs med havnen

- Forbedrede krydsningspunkter ved Bryggebroen, Slusen og Støberigade–Tegholmsgade.
- Forbedret stiforløb på Christians Brygge under Knippelsbro, samt lige nord for Nokken.
- Forbedret cykel- og gangforbindelse i Sydhavn, ml. Tegholmen og Enghave Brygge. I øjeblikket undersøges den

nøjagtige ruteføring i dialog mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen og grundejerne i området,

- Skiltning samt belysning på dele af ruten.
- Wifi/hot spots langs ruten (eventuelt).

Forventede resultat og effekt

Resultaterne og evalueringsformen er beskrevet i nedenstående skema.

| Effekt | Forventning | Evalueringsmetode |
|--|--|--|
| Mere cykeltrafik | Gennemsnitlig 10 % forøgelse af cykeltrafikken på Ringen (hverdagsdøgntrafik), Sommerferie perioden: Minimum 1500 turister pr. uge på minimum 5 punkter på strækningen. | Tællinger før og efter etablering af ruten, tælles på 5 steder. Tælles i sommerferie periode samt udenfor ferie periode. I ferie perioden kortlægges også hvem de cyklende er, lokale, DK turister eller udenlandske turister. Også fodgængere og løbere tælles. |
| Kortere rejsetid på udvalgte strækninger | Sluseholmen/Teglgolmen til Fisketorvet: op til 3 minutters reduktion i rejsetiden afhængigt af ruteføring i Sydhavn Passage af Slusen: Gennemsnitligt ½ minuts reduktion i rejsetiden | Før og efter målinger via GPS eller observationer suppleret med 'prøvekørsler' af ny og gammel rute. Eventuelt også før- og efter interviews på strækningen for at måle ændringer i tryghed |
| Øget international turisme | Gennemsnitlig stigning på 10.000 hoteldøgn pr. år | Kvantitative målinger og interviews i samarbejde med hoteller og krydstogtselskaber, fokus på årsager til besøg samt kendskab til 'Ringen'. Inkl. Forsøg på at omregne effekten til genereret omsætning som følge af Ringen. |
| Viden om 'Oplevelse' som middel til at øge cykling | At Oplevelse/rekreativ værdi vil score højt blandt brugerne som årsag til valg af rute | Stop interviews 2-3 steder på Ringen hvor der spørges til årsag til valg af rute. |
| Profilering af København som grøn og moderne storby og af Danmark som destination for cykelturisme | At Ringen vil generere 30-50 omtaler i internationale medier årligt fra og med 2015 | Optælling og kvalitativ analyse af presseklip fra internationale online-artikler samt danske artikler fra de trykte medier. |
| Øget bevægelse -> Sundhed | At ringen vil skabe ikke bare øget cykling med også øget gang og løb | Tællinger, stopinterviews inkl. om turen hvad enten til fods, i løb eller på cykel er ny/længere end før Ringen |

Budget

Samlet budget mio. kr. ex. moms i Københavns Kommune.

| | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| Projekt i Københavns Kommune inkl. | Opnået støtte fra Supercykelstipuljen | Kommunal finansiering |
|------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|

| | | |
|-----------------|-------------|-------------|
| Statslig støtte | | |
| 17,8 | 7,13 | 10,7 |

Tilskudsandelen er på 40 %.

Ruten ligger kun i Københavns Kommune, men projektet har været forelagt for bl.a. Visit Denmark (helt central hvad angår markedsføring), Sparta (som potentiel løb arrangør) og Cph X /Dansk Arkitektur Center. Alle er enige i, at der vil være tale om fantastisk rute med særdeles stort potentiale.