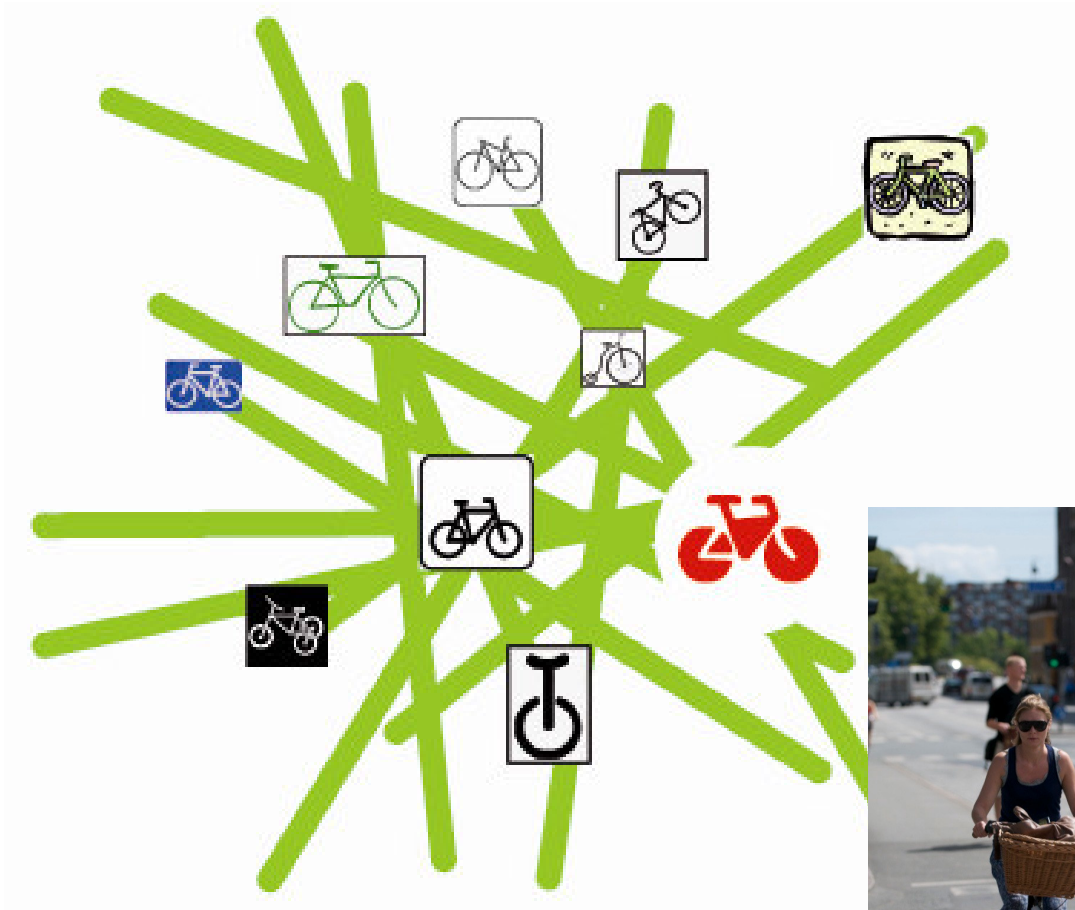


# Bilag 1 Beskrivelse af projekterne som har opnået medfinansiering fra den statslige cykelpulje



# Indholdsfortegnelse

| Indhold   | side |
|---|------|
| 1. Indledning   | 3    |
| 2. Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet<br>- forord til pendlerprojekterne | 4    |
| 3. Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet<br>- Plan og koncept               | 6    |
| 4. Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet<br>- Albertslundruten              | 7    |
| 5. Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet<br>- Vestvoldsruten                | 9    |
| 6. Forbedret CYKELFLOW på trængelsramte strækninger                         | 12   |
| 7. Flere indvandrere på cykel   | 14   |
| 8. "Cykelkampagne" rettet mod tilflyttere                                   | 16   |
| 9. BRYGGERAMPEN   | 18   |
| 10. Cykelchipprojektet  | 19   |

## Indledning

Københavns Kommune er tildelt støtte fra den Statslige Cykelpulje til en række projekter. I alt beløber støtten sig til 14,7 mio. kr. Heraf udmøntes de 7,2 mio. kr. via Finanslov 2010 og er således formelt set først en realitet når Finanslov 2010 er vedtaget. Støtten udgør som hovedregel 30 % af projekternes pris. Et enkelt projekt - "CykelFlow" - har dog modtaget 50 % støtte, en mulighed der var tilstede for særligt innovative projekter.

Dette notat indeholder beskrivelser af de projekter der har opnået støtte fra den statslige cykelpulje. Beskrivelserne er baseret på de ansøgninger om støtte der er sendt til Vejdirektoratet 17.8 2009 og som TMU tidligere er orinteret om.

Samlet er der fra puljen udmøntet 34 mio. kr. til cykelstier langs statsveje samt ca. 150 mio. kr. fordelt på en lang række kommuner og organisationer. Københavns Kommune er den part der har modtaget det største beløb. Udmøntning af puljen fremgår at "Nye initiativer som led i udmøntning af puljer", Transportministeriet, 22.10 2009.

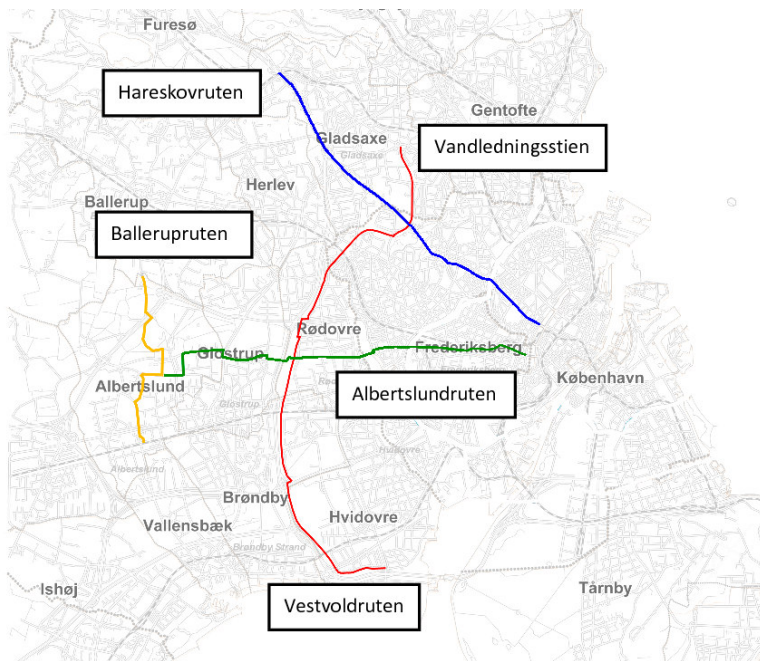
# Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet - forord til cykelpendlerprojekterne

Visionen er, at hovedstadsområdet skal være verdens bedste cykelregion med et højklasset net af cykelpendlerruter.

Nøglen til at skabe verdens bedste cykelregion er samarbejde. Derfor er hovedformålet med projekterne, der er søgt støtte til, at hovedstadsområdet skal udvikles til det største sammenhængende byområde i Danmark, hvor der gennemføres en helhedsplanlægning for pendlere på cykel.

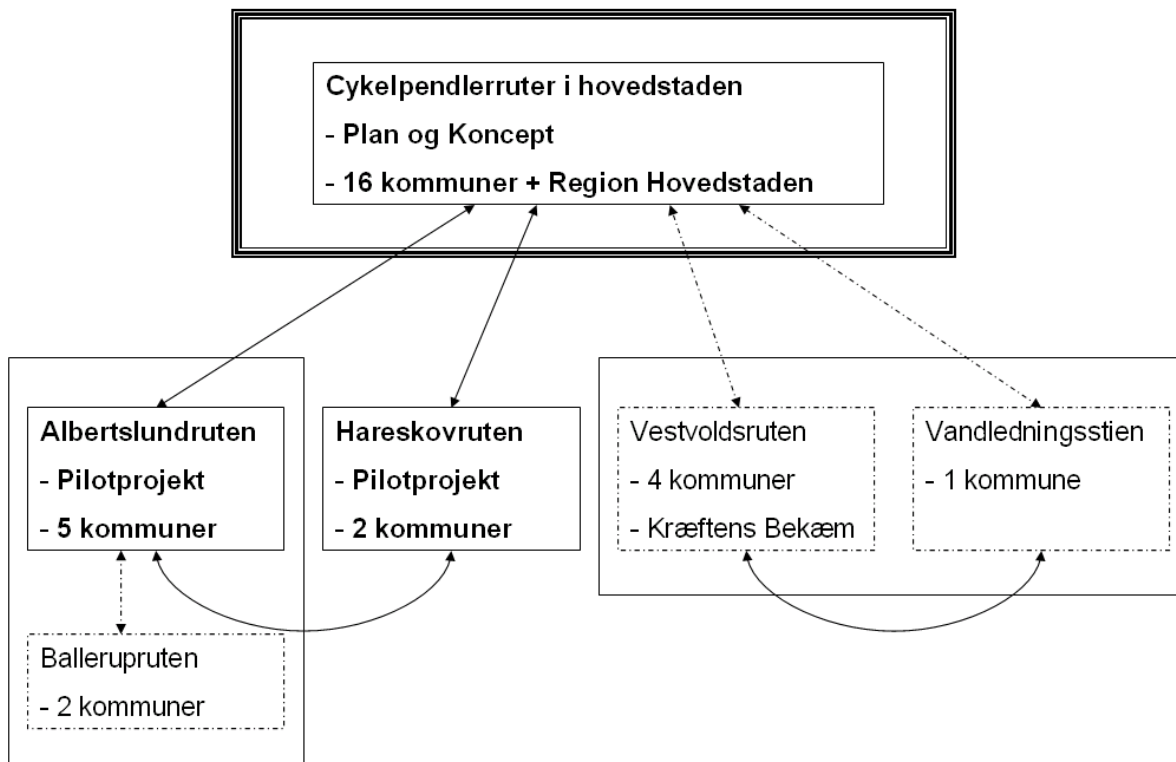
I første omgang er det målet at skabe de nødvendige rammer for at kunne etablere det samlede cykelrutenetværk. Herunder er fem vigtige mål at:

- Etablere et nyt og velfungerende projektsamarbejde mellem Region Hovedstaden og 16 kommuner i hovedstadsområdet omkring en helhedsorienteret planlægning for cykelpendling.
- Udarbejde en sammenhængende pendlerruteplan, som er bredt forankret i kommunerne og Region Hovedstaden
- Opnå bred opbakning fra målgrupper og interesseorganisationer.
- Gøre projektet synligt i offentligheden.
- Gennemføre pilotprojekt med 2-5 kommuner hvor koncept og samarbejde kan afprøves



**Figur 1.** De fem konkrete ruter, som der er søgt støtte til i statens cykelpulje 2009. OBS OBS: Albertslundruten og Vestvoldruten er de ruter Københavns Kommune har opnået støtte til.

Sammenhængen mellem det overordnede koncept og ruterne er vist i figuren nedenfor. Der er også opnået støtte til "plan og koncept".



**Figur 2.** Overordnet koncept for alle ruterne

# Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet - Plan og koncept

## Projektbeskrivelse

Projektet Plan og koncept skal udgøre en del af grundlaget for de kommende års investeringer på cykelområdet i kommunerne. Det indebærer et nyskabende samarbejde imellem kommunerne og Region Hovedstaden, som skal hjælpes på vej af et projektsekretariat.

Projektet omfatter følgende aktiviteter i overskrifter:

- opstart af projektsamarbejdet (inkl. projektsekretariat)
- udvikling af en cykelpendlerruteplan for hovedstadsområdet
- udvikling af en konceptplan for cykelpendlerruterne
- udvikling af en kommunikationsstrategi (inkl. aktiviteter)

## Resultat og effekt

Projektet forventes at være med til at skabe et tværkommunalt samarbejde om udviklingen af verdens bedste cykelregion - et samarbejde som potentielt kan udvides til at omhandle andre temaer.

Projektet resultere i en gennemarbejdet plan og indledende projektering af et regionale pendlerruternet og der med skaber det et godt grundlag for økonomisk prioritering i kommunerne. Og dermed lægger det kimen til at mange flere vil pendle på cykel i hovedstadsområdet

## Budget

16 kommuner og Region Hovedstaden deltager i projektet.

Det samlede budget forventes at lande på ca. 2 mio. kr. ex. moms hvoraf Københavns Kommunes egenfinansiering udgør ca. ½ mio. kr.

# Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet - Albertslundruten (gennem Frederiksberg, København, Rødovre, Glostrup og Albertslund kommuner)

## Formål

Kommunerne er blevet enige om følgende målsætninger for Albertslundruten:

- Tiltagene på ruten skal være gennemført inden udgangen af 2011
- Der er 20 % flere cyklister på den samlede rute i 2015 end i 2010
- Rejsehastigheden på ruten er steget med 10 % i 2015 i forhold til 2010

## Projektbeskrivelse

Albertslundruten er udvalgt som 1 af 2 pilotprojekter, fordi der er tale om et langt sammenhængende forløb, som binder 5 kommuner (Frederiksberg, København, Rødovre, Glostrup og Albertslund) sammen. Derfor er der rig mulighed for dels at afprøve, hvorledes samarbejdet mellem kommunerne bedst kan fungere, når det kommer til konkrete projekter, dels at afprøve forskellige typer af tiltag og aktiviteter samt effekten heraf.

Tanken er, at erfaringerne med pilotruterne skal bidrage til udviklingen af plan og koncept for cykelpendlerruterne og omvendt. Derfor er der tale om en iterativ proces som ikke nødvendigvis er færdig med den endelige cykelpendlerruteplan og de to anlagte pilotruter. Der vil kunne forekomme justeringer på et senere tidspunkt.

Det er vurderet, at bedre fremkommelighed, komfort, sikkerhed og tryghed er afgørende for, om flere vil vælge at pendle på cykel. Disse parametre er derfor udgangspunktet for opgraderingen af Albertslundruten til cykelpendlerrute.

De foreslåede aktiviteter er baseret på en første screening, som giver kommunerne en fornemmelse af, hvilke problemer der findes på ruten og mulige løsninger herpå. Men under detailplanlægningen kan der forekomme justeringer.

De foreslåede aktiviteter grupperes som følger:

- Tiltag i signaler
- Tiltag i kryds, hvor cyklister har vigepligt
- Tiltag i mindre sidevejskryds
- Tiltag ved stoppesteder
- Tiltag på strækningen generelt

### Resultat og effekt

Hvis det forudsættes, at ture til arbejde/uddannelse med ca. samme længde bør kunne opnå samme cykelandel som i København og Frederiksberg kommuner i Roskilde-fingeren er der et potentiale for at øge andelen af cykelpendlere med 60%. Det svarer til ca. 2300 nye cykelpendlere om dagen.

Det anslås, at 1/3 -1/2 af den nye cykelpendlertrafik i Roskilde-fingeren vil køre på Albertslundruten, og at med etableringen af Albertslundruten vil trafikken på ruten vokse med 20%. Det vil svare til omkring 300 nye cykelpendlere eller 600 nye ture pr dag.

Projektet vil have en positiv effekt på miljø og samfundsøkonomi, og en række konkrete effekter i form af fx højere rejsehastighed vil være direkte resultater af cykelpendlerruterne.

### Budget

#### **Samlede budget ex. moms for Københavns Kommune**

| Mio. kr. ex. moms  | Projekt i alt. | Opnået støtte fra Cykelpuljen | Kommunal finansiering |
|--------------------|----------------|-------------------------------|-----------------------|
| Københavns Kommune | <b>4,3</b>     | <b>1,3</b>                    | <b>3,0</b>            |

Tilskudsandelen er på 30 %.

Frederiksberg, Rødovre, Glostrup og Albertslund Kommuner deltager også i projektet. Samlet budget for projektet er i størrelsesorden 12-15 mio. kr.



# Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet - Vestvoldsruten

## Formål

Hovedformålet med projektet er at opgradere Vestvoldsruten til en cykelpendlerrute, der samtidig kommer øvrige brugere af Vestvolden til gavn.

Vestvoldens sti, Voldgaden, skær igennem fire kommuner hhv. Hvidovre, Brøndby, Rødovre og København, der alle indgår i projekt Vestvoldsruten. Kommunernes fælles mål er at Voldgaden bliver en sikker, attraktiv og oplagt cykelpendlerrute, der tiltrækker nye og flere cyklister.

De fire kommuner ønsker på forskellig vis at "opgradere" Voldgaden, da den er i meget forskellig tilstand i de fire kommuner.

Da Vestvolden bruges til mange andre rekreative formål end cykling er det vigtigt at pointere at forbedringerne også er til gavn for øvrige brugere af Vestvolden.

## Projektbeskrivelse

Vestvolden, der er en del af Københavns Befæstning, er med sine 14 kilometer ikke kun landets største fortidsminde, men også et historisk monument af national betydning. Den er derudover i kraft af beliggenhed et transportområde af stor betydning for de fire kommuner, den krydser samt øvrige omegnskommuner.

Vestvoldsruten er en vigtig tværgående forbindelse til Københavns Kommunes radiale cykelpendlerruter. Der er også tænkt i koblinger fra Vestvoldens nordlige og sydlige ender. I den sydlige ende i Hvidovre skabes forbindelse til Amager og i den nordlige ende skabes forbindelse til stisystem i Gladsaxe.

Den gode cykelinfrastruktur skaber incitament til at flere bruger cyklen til aktiv transport i hverdagen, hvilket er til gavn for folkesundheden. Den største sundhedseffekt ses, når inaktive bliver aktive mindst ½ time om dagen. Og da cykelpendling udgør et vigtigt bidrag til den daglige fysiske aktivitet anses fysisk planlægning, herunder anlæggelse eller forbedring af cykelstier, som en af de mest effektive måder at fremme folkesundheden. Hver kommune ansøger puljen til mere cykeltrafik til projekter indenfor kommunens egne grænser, og er derfor ansvarlige for gennemførelse, tidsplan og økonomi af disse. Nedenfor ses en overordnet opstilling af tiltag, som kommunerne tilsammen søger medfinansiering til i Puljen til mere cykeltrafik:

- Asfaltering
- Beskæring af vegetation
- Sikre overskæringer
- Opkobling til radiale ruter

#### Målgruppe:

Projektets primære målgruppe er potentielle cykelpendlere, dvs. børn, unge og voksne, der bor, arbejder eller går på uddannelse i Vestvoldens nærområdet (indenfor en radius af ca. 3 kilometers afstand) og ikke bruger cyklen til aktiv transport i dag. Cykelpendlere vil primært bruge ruten i tidsperioden kl. 7 – 9 om morgnen og kl. 15 – 17 om eftermiddagen. Projektets sekundære målgruppe er borgere og besøgende, der i dag ikke bruger Vestvolden til rekreativt udflugtsmål eller anvender Vestvolden som cykeltransportvej til bl.a. indkøb, idræts- og fritidsaktiviteter i øvrige tidsrum.

#### Resultat og effekt

Det forventes at tiltagene til etablering af Vestvoldsruten samt en samlet formidlingsindsats vil resultere i en fordobling af cyklister i 2015 sammenlignet med 2009.

- Asfaltering og udtynding i vegetation langs Voldgaden forventes at resultere i flere cykelpendlere og bidrage til følelsen af trykthed ved færdsel på Voldgaden.

- Etablering af aktivitetspladser forventes at få flere børn og voksne til at bruge Vestvolden til rekreativt formål og dermed øge kendskabet til Vestvolden.

- Etablering af trafikregulering forventes at skabe trafiksikre kryds og overskæringer i form af trafikregulering og anlæggelse af bro.

- Gode opkoblinger i det kommunale stinet er en forudsætning for, at pendlerpotentialer på cykelpendleroute langs Vestvolden bliver udnyttet.

Der er derfor i forbindelse med denne ansøgning sammenhæng mellem opkoblinger både på tværs og i forlængelse af Vestvolden:

- Sammenhæng med Københavns Kommunes cykelpendleruter  
Københavns Kommune har fremlagt eksempler på 13 forskellige cykelpendleruter mellem det centrale København og op til 15 kilometer ud i omegnen. 6 af Københavns Kommunes bud på cykelpendleruter har direkte opkobling på Vestvolden. I forhold til fingerplanstrukturen er cykelpendleruten langs Vestvolden en vigtige tværgående forbindelse. En højklasset cykelroute langs Vestvolden vil være et vigtigt element i et sammenhængende, højklasset og attraktivt netværk af gode cykelstier i Hovedstadsområdet.

- Sammenhæng med Gladsaxe Kommunes Vandledningssti  
I Gladsaxe kommunes projekt tilsluttes hovedstierne langs Hillerød motorvejen til stierne omkring Utterslev Mose og langs Vestvolden. Forlængelse af Vandledningsstien skaber god forbindelse for cyklister videre nordpå fra Vestvolden.

- Sammenhæng med stisystem til Amager  
I Hvidovre kommune vil etablering af et lyskryds over Gammel Køge Landevej betyde en direkte opkobling på et asfalteret stisystem til Vestamager og Brøndby Strand.

#### Budget

#### **Samlede budget ex. moms for Københavns Kommune**

| Mio. kr. ex. moms  | Projekt i alt. | Opnået støtte fra Cykelpuljen | Kommunal finansiering |
|--------------------|----------------|-------------------------------|-----------------------|
| Københavns Kommune | 0,83           | 0,25                          | 0,58                  |

Tilskudsandelen er på 30 %.

Hvidovre, Brøndby og Rødovre Kommuner samt Kræftens Bekæmpelse er øvrige deltagere i projektet.

Samlet budget for projektet er i størrelsesorden 12-15 mio. kr.

# Forbedret CYKELFLOW på trængelsramte strækninger

## Formål

Projektets hovedformål er at forbedre cyklisters fremkommelighed og tryghed på steder med trængsel for derved at styrke cyklens rolle og bidrage til at efterleve Københavns Kommunes målsætning om, at 50 % af pendlingen til og fra arbejdspladser i kommunen i 2015 skal foregå på cykel. Projektet har desuden til formål at styrke vidensgrundlaget for systematisk at afhjælpe fremkommelighedsproblemer for cykeltrafik i tætte byområder.

## Projektbeskrivelse

På flere strækninger i kommunen oplever cyklister i dag trængsel, som for det første gør deres rejse langsommere og for det andet giver utryghed. Samlet giver det en mindre attraktiv rejse, som også kan afholde personer fra at vælge cyklen. På stort set alle væsentlige trafikveje i kommunen færdes dagligt mere end 2.000 cyklister og på mindst 10 strækninger færdes over 20.000 cyklister om dagen på 2 - 2,5 m brede cykelstier. I morgenmyldretiden mod byen overstiger antallet af cyklister flere steder cykelstiernes kapacitet.

I kommunens Cykelpolitik er det et mål at øge cyklisternes rejsehastighed med 10%. Udviklingen i rejsehastighed følges i Cykelregnskabet og der er fra 2004 til 2008 sket en øgning i rejsehastigheden fra 15,3 til 16,2 km/t (muligvis pga grønne bølger for cyklister).

Projektet vil opbygge systematik og metoder til at identificere trængselproblemer for cyklister og foreslå forbedringsmuligheder. Intentionen er at få et samlet metodegrundlag, der i kvalitet svarer til de metoder, der anvendes for biltrafik. Resultaterne vil blive anvendt på udvalgte projektstrækninger, hvor der gennemføres forbedringer i form af f.eks. udvidelser af cykelstier, forbedret cykelprioritering af lyssignaler, ændret skiltning og afmærkning samt information til trafikanterne.

I projektet indgår evaluering i form af primært før- og efterundersøgelser samt inddragelse af repræsentanter for øvrige store bykommuner i Danmark.

## Resultat og effekt

Projektet forventes at øge cyklisters rejsehastighed på de udvalgte projektstrækninger. Et simpelt regneeksempel viser, at en besparelse pr. cyklist i myldretiden på hverdage på 65 sekunder på en af de trængselsramte strækninger kan give en samfundsøkonomisk gevinst, der kan modsvare en anlægsinvestering på ca. 42 mio kr - endda uden at der er indregnet eventuelle sikkerhedsmæssige gevinster. Med et mindre optimistisk skøn over tidsgevinst på ca. 15 sekunder pr cyklist indikerer regneeksemplet, at der vil kunne investeres op til ca 10 mio kr med en

samfundsøkonomisk gevinst. Når projektstrækninger udvælges i løbet af projektet vil der blive udarbejdet nærmere vurdering af konkrete effekter.

Projektet vil desuden give nye metoder til gavn for projekter andre steder i kommunen og trafikerede strækninger i andre større bykommuner i Danmark.

#### Budget

10,6 mio. kr. ex. moms

Tilskudsandel: 50 %

#### **Københavns Kommunes egenfinansiering: 5,3 mio. kr. ex. moms**

Københavns Kommunes egenfinansiering (5,3 mio. kr) der har udløst statsligt tilskud til arbejdet med trængselsramte strækninger er en del af Nørrebrogade projektets samlede budget på knap 40 mio. kr.

De 5,3 mio. kr. som ansøgningen har udløst bruges helt primært på andre trængselsramte strækninger, men kampagner og metodeudvikling vil også have effekt for Nørrebrogade.

## Flere indvandrere på cykel

### Formål

Projektets overordnede formål er at få flere til at cykle, som led i at udmønte Københavns Kommunes målsætning om, at 50 % af pendlingen til og fra arbejdspladser i kommunen i 2015 skal foregå på cykel. Projektets specifikke formål er at få borgere, for hvem cykling ikke er et naturligt valg, nemlig borgere fra lande uden en stærk cykelkultur til at benytte cyklen til hverdag.

### Projektbeskrivelse

Der gennemføres et 3-årigt projekt med fokus på at få flere af kommunens borgere med indvandrerbaggrund til at cykle.

Dette gøres bl.a. ved, at der etableres en central pulje, hvorfra forskellige parter (skoler, fritidshjem, Røde Kors mv) kan ansøge om støtte til at gennemføre undervisningsforløb og anden indsats på området. Desuden forventes undervisning (og andre cykelrelaterede tiltag som reparation) integreret i Københavns Kommunes arbejde med "Områdeløft" i specifikke bydele. Hertil kommer andre typer af projekter der udvikles og gennemføres i samarbejde med fx skoler.

I projektets første fase udarbejder Københavns Kommune en fast ramme (et "koncept"), som sikrer, at de udbudte kurser er af god kvalitet. I den sammenhæng opstiller kommunen krav til undervisning ("træn træneren"), materiel og evaluering. Desuden formuleres andre konkrete indsatser. Dette vil ske i dialog med relevante parter og på baggrund af Kommunens egne erfaringer på området. Desuden vil hollandske erfaringer blive inddraget eftersom Holland vurderes at være længere fremme på dette område.

Målgruppen er primært børn og kvinder i alderen 20-40. Sidstnævnte gruppe er udvalgt dels fordi den i sig selv er interessant men også - og ikke mindst - fordi mødre ofte er nøglen til at få børnene til at cykle.

### Resultat og effekt

Et øget antal børn med indvandrerbaggrund der benytter cyklen som et dagligt transportmiddel.

Et øget antal kvinder med indvandrerbaggrund der benytter cyklen som et dagligt transportmiddel.

Det vil have en række afledte effekter, bl.a.:

- større mobilitet i hverdagen
- Kvalificering til job og dermed øget integration via kompetenceopbygning og øget mobilitet. Det er f.eks. et krav at kunne cykle, hvis man skal uddanne sig til SOSU-assistent.
- Øget sundhedstilstand blandt københavnske borgere.

Viden om hvilken indsats der virker således at der kan designes en mere permanent indsats på området.

Budget

2,0 mio. kr. ex. moms

Tilskudsandel: 30 %

**Københavns Kommunes egenfinansiering: 1,4 mio. kr. ex. moms**

# "Cykelkampagne" rettet mod tilflyttere

## Formål

Påvirke de trafikale vaner hos det store antal tilflyttere en by som København genererer. Vi ved at vane er af stor betydning for transportmiddelvalg. Derfor er skift af bolig og/eller arbejde et tidspunkt hvor transportadfærd er relativt let at påvirke. Formålet for dette projekt er, at udnytte det faktum via målrettede indsatser - og bløde ikke-fysiske tiltag. Projektet tager bl.a. udgangspunkt i en velkomstpakke, der udover at indeholde praktiske cykel-gadgets også tilbyder viden og vejledning til hvordan man nemt og bekvemt er cyklist i København.

Projektets formål er ligeledes at måle og evaluere effekten/betydningen af en sådan cykelpakke og således bidrage til et grundlag for vurdering af effekt af denne type tiltag.

## Projektbeskrivelse

Københavns Kommune vil have flere til at cykle. Ikke-fysiske tiltag (såsom kampagner og information) er i den forbindelse nødvendige. Målrettet indsats overfor nytilflyttere vil påvirke transportvaner og en velkomstpakke suppleret med andre virkemidler rettet mod nytilflyttere er et positivt, synligt og håndterbart tiltag der skaber en bevidsthed hos modtagerne om København som cykelby.

Projektet vil bestå af to faser. En mindre gruppe nytilflyttere (200-400) er målgruppen for første fase, hvorefter resultatet af evalueringen af pilotprojektet er startskuddet til en fase to, der omfatter en langt større gruppe nytilflyttede (3000-5000).

## Resultat og effekt

Et projekt i Munchen med påvirkning af transportmiddelvalg hos nytilflyttere, har vist, at det kan lade sig gøre at flytte potentielle bilister (3 %) til andre transportformer. Resultaterne viste, at hvis projektet var blevet udbredt til alle nytilflyttere, kunne en reduktion i biltrafikken på ca. 1 % forventes.

Det forventes at en indsats rettet mod tilflyttere til København kan have lignende effekt. København vurderes særlig interessant for et projekt af denne type pga. de gode forhold der er for cykling sammenlignet med andre transportformer, kort sagt bør barrieren for (hurtigere) at skifte til cykel ikke være så stor i København som i mange andre byer.

Desuden vil evalueringen af projektet forholde sig til potentialet i at en fortsat indsats rettet mod tilflyttere også indeholder tiltag rettet mod at fremme kollektiv trafik.



Budget

1,7 mio. kr. ex. moms

Tilskudsandel: 30 %

**Københavns Kommunes egenfinansiering: 1,2 mio. kr. ex. moms**

# BRYGGERAMPEN

## Formål

"Bryggerampen" vil skabe god forbindelse mellem Bryggebroen og Dybbølsbro/Vesterbro.

Det giver reduceret rejsetid og væsentlig bedre komfort for op imod 5000-7000 cyklister dagligt.

Bryggerampen er en del af Københavns Kommunes grønne cykelrute "Søruten" som hermed vil få udbedret et væsentligt "missing links". Rampen vil samtidig skabe en god forbindelse fra Søruten til Havneruten og Universitetsruten og dermed give et løft til det samlede grønne cykelrutenet.

## Projektbeskrivelse

Der etableres en "cykelbarrampe" fra Nordsiden af Fisketorvet til Dybbølsbro.

Det er sidste år blevet tilladt at cykle langs Sørerne. På det videre forløb af Søruten fra Sørerne og frem mod Bryggebroen er der flere "missing links", hvoraf Bryggerampen vil etablere et af de vigtigste.

## Resultat og effekt

Efter etableringen af Bryggebroen er der kommet en forbindelse mellem Amager og Vesterbro, som benyttes dagligt af 5.000-7.000 cyklister. Desværre må mange af disse trække deres cykel op og ned af den trappe der overvinder højdeforskellen mellem forpladsen til Fisketorvet og havnekajen/Bryggebroen.

Det skønnes, at Bryggerampen vil kunne tiltrække ca. 1.000 yderligere cyklister til Bryggebroen. Hertil kommer at størstedelen af de nuværende brugere af Bryggebroen vil få glæde af den.

## Budget

20 mio. kr. ex. moms

Tilskudsandel: 30 %

**Københavns Kommunes egenfinansiering: 14,0 mio. kr. ex. moms**

# Cykelchipprojektet

## Formål

Genfindning af stjålne cykler.

## Projektbeskrivelse

For at begrænse antallet af cykeltyverier og genfinde stjålne cykler har Københavns Kommune igangsat et projekt, som benytter en teknisk innovativ løsning (en cykelchip). Den tekniske løsning gør det muligt at finde frem til cykler, der er stjålet og oplyse ejeren om, hvor cyklen er fundet. Første fase af pilotprojektet blev igangsat i juni 2009 og slutter april 2010. Der afventer endnu igangsættelse af fase to og fase tre før en endelig evaluering og udrulning i stor skala kan ske.

## Resultat og effekt

Med cykelchippen er de forventede resultater først og fremmest, at der bliver fundet væsentlig flere cykler end den nuværende opklaringsprocent på 0,4 på landsplan. Afledt heraf, vil cyklister opleve en øget tyverisikkerhed ved at have en chip monteret på cyklen. Samtidig virker chippen præventivt for eventuelle cykeltyve og antallet af cykeltyverier vil formegentlig falde. Som afledt effekt, vil der, med gennemførelse af projektet og dertilhørende kampagner, blive sat fokus på, at det ikke er i orden at stjæle en cykel - at 'låne' en cykel er også tyveri! Som en sidegevinst, vil der med den øgede sikkerhed, større fokus på cykeltyverier og chance for at få genfundet sin cykler, være flere borgere der tilvælger cyklen. Det vil ikke kun have positiv effekt på folkesundheden, men vil også være gavnligt for miljøet.

## Budget

1,7 mio. kr. ex. moms

Tilskudsandel: 30 %

**Københavns Kommunes egenfinansiering: 1,2 mio. kr. ex. moms**