



## BILAG 1

Uddybende beskrivelse af forvaltningens forslag til projekter  
samt prisoverslag

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Pris, mio. kr.	År
<b>Forbedring af cykelparkering</b>				
Islands Brygge metrostation	Opstilling af to-etagers overdækket cykelstativ med 240 pladser.	To-etagers cykelstativer fungerer mange steder dårligt, fordi det for mange er vanskeligt at udnytte den øverste etage. På Islands Brygge metrostation er der et stort behov for cykelparkering og forpladsen fremstår i dag ganske uordnet. Der ønskes opsat et to-etagers stativ af en ny type, som gør det lettere at få cykler ind på øverste etage. Forsøget skal dels vise, hvorledes denne type stativ bliver brugt, dels hvordan drift og vedligeholdelse fungerer. Disse erfaringer kunne måske omsættes til en københavnsk version af et to-etagers stativ, som lever op til kommunens designstandarder.	2,0	2007
Universitetet metrostation (DR-byen)	Opstilling af 250 cykel-p pladser	Opdaterede tællinger er nødvendige for at fastlægge behovet. Kan delvis etableres som to-etagers parkering.	1,5	2007
Vestamager metrostation	Opstilling af 150 p-pladser på overfladen	Opdaterede tællinger er nødvendige for at fastlægge dagens behov.	0,3	2007
Ørestad metrostation	Forbedrede adgangsforhold til underjordisk parkeringskælder.	Der er i dag ingen stativer placeret over jorden. På trods af gode underjordiske parkeringsforhold, er det meget svært at få cyklisterne til at anvende disse stativer. Det foreslås at forbedre adgangsforholdene, som kunne være en direkte nedkørselsrampe til parkeringskælderen.	3,0	2008
Nørreport metrostation	Opstilling af 100 cykel-p pladser foran Super Brugsen	Skråstillede stativer på sydsiden af Frederiksborggade mellem Nørre Voldgade og Linnésgade.	0,1	2009
Christianshavn metrostation	Opstilling af 50 p-pladser	Opdaterede tællinger er nødvendige for at fastlægge behovet, da der er etableret ekstra 85 pladser i 2005.	0,1	2009

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Pris, mio. kr.	År
Østerbro Amagerbro og Indre by	Oprydning i herreløse cykler. "Grib-kampagner" og opsætning af nye stativer. I alt ca. 600 p-pladser.	For at bekæmpe et stort antal henslængte cykellig, arbejdes der videre med "Grib-kampagner" på baggrund af de erfaringer der er gjort på Vesterbro og Nørrevold kvartererne. Det foreslås at der gennemføres yderligere 3 "Grib-kampagner" i perioden. En forudsætning for en succesfuld kampagneindsats mod uhensigtsmæssigt parkerede cykler er, at der er tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet tilstede. Derfor er opsætning af nye cykelstativer en integreret del af kampagnerne.	4,8	2007 2008 2009
I København generelt	Udbygning af fortovshjørner. Ca. 500 pladser.	Gader med mange blandede funktioner fremstår i dag meget rodede med en del parkerede cykler. Forvaltningen anbefaler derfor, at der afsættes midler til løbende at udnytte 10-meter reglen for parkering på gadeareal til at udvide fortovshjørnerne med plads til cykelparkeringsstativer. Løsningen er oplagt ved sidegader, der støder op til forretningsgader, men kan dog også anvendes ved andre besøgsmaal. Gader med fortovsudbygninger på de tilstødende sideveje kunne eksempelvis være: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nørrebrogade</li> <li>• Amagerbrogade</li> <li>• Østerbrogade</li> <li>• Holmbladsgade</li> <li>• Nordre Frihavnsvej</li> <li>• Jernbane Allé</li> </ul>	6,5	2007 2008 2009
Indre by	Konceptudvikling for automatisk parkeringsanlæg i konstruktion	Efter forbillede fra blandt andet Spanien, Holland og Odense, ønsker forvaltningen at udvikle et koncept for automatisk cykelparkering. Gerne i konstruktion. Automatisk cykelparkering egner sig generelt ikke til stationsbetjening, da det tager tid at få cyklerne ind og ud af systemet. Derfor kunne en efterfølgende placering eksempelvis være: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rådhuspladsen (indgangen til Strøget)</li> <li>• Nytorv</li> </ul>	0,5	2008

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Pris, mio. kr.	År
Indre by	Afprøvning af tyverisikring (fastlåsningsmulighed) 400 stk.	Forvaltningen ønsker at afprøve et system som giver brugeren mulighed for at fastlåse cyklen til en udtrækswire som fastgøres i belægningen. Det skal undersøges om systemet virker i København, og om det har en god effekt mod cykeltveri. Systemet fungerer som supplement til eksisterende cykelparkeringsstativer.	0,4	2007
I København generelt	Udvikling af et mobilt cykelstativ + indkøb af ca. 500 stativpladser.	Ved store arrangementer opstår der et behov for mange cykelparkeringspladser, og ofte på steder hvor behovet ikke er til stede dagligt. Det foreslås derfor, at der afsættes 0,5 mio. kr. til udvikling af et mobilt stativ herunder fremstilling af prototype. Stativtypen tænkes anvendt ved events. Endvidere, at stativtypen søges produceret kommercielt, og at kommunen aftager stativer svarende til ca. 500 pladser.	1,0 + 1,0	2009
I København generelt	Udvikling af flytbart stativ til placering ud for forretninger	Udvikling af et velfungerende cykelstativ, der i forretningstiden kan placeres ud for forretninger og på andre tidspunkter fjernes.	0,5	2008
Indre by	Samarbejde med p-anlæg om plads til cykler	Forvaltningen ønsker et samarbejde med kommunale og private bilparkeringsanlæg om udnyttelse af en del af anlægget til cykelparkering. Forvaltningen forhandler i øjeblikket med Illum om forsøgsvist at udnytte nogle p-pladser i deres p-anlæg til cykelparkering med det formål at fjerne en del af de parkerede cykler i Silkegade/Købmagergade. Også parkeringen i Magasin (hvor parkeringen administreres af samme organisation som Illums) kunne forhandles. Forsøget skal afdække de juridiske aspekter og give erfaringer med, hvordan en sådan samarbejdsmodel kan sammensættes. Endelig skal forsøget vise, om sådanne cykelparkeringspladser vil blive anvendt i praksis.	1,0	2007
Indre by	Forsøg med stativløs cykelparkering	En fleksibel "stativløs" cykelparkeringsløsning med (reserveret) felt til cykelparkering uden egentlige cykelstativer. Det kunne overvejes, som forsøg, at etablere overdækning af et af cykelparkeringsfelterne.	0,5	2008

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Pris, mio. kr.	År
I København generelt	Løbende opdatering og kortlægning af behov	Der er i dag et behov i planlægningen for løbende at opdatere kortlægningen af cykelparkeringsmulighederne i hele kommunen og vurdere behovet for cykelparkering i centrale bydele, ved terminaler og særlige byfunktioner.	0,5	2007
<b>Cykelparkering i alt</b>			<b>23,7</b>	
<b>Grønne cykelruter</b>				
Søruten, centrale del. Fra Østerbrogade - Gl. Kongevej	Etablering af rekreativ cykelrute. 3,1 km	Cykelruten langs Søerne har højeste prioritet i anlægsrækkefølgen for cykelruter. Det er en meget central del af cykelrutenettet, idet den vil opsamle cykeltrafik fra de radiale cykelstier og cykelruter og skabe en direkte cykelforbindelse mellem brokvartererne på tværs af byen. Stiens centrale del udformes som en rekreativ sti, hvor fodgængere og cyklister deler arealet. TMU har igangsat en borgerdialog og en politisk stillingtagen forventes i november 2006.	7,0	2007
Søruten, centrale del. Krydsning af Gyldenløvesgade.	Krydsløsning	Det er ikke muligt, indenfor budgettet for etableringen af den centrale del af Søruten, at etablere en sikker krydsning af Gyldenløvesgade. En sådan foreslås etableret året efter selve Søruten er etableret.	6,0	2008
Universitetsruten ved Amager Fælled	Bedre adgang til Fælleden ved Artillerivej. 0,2 km	Tilslutningen af Bryggebroen til det videre forløb af Universitetsruten på Amager, vil blive forbedret ifølge allerede eksisterende planer. På en ca. 200 m lang strækning fra Artillerivej til de egentlig stier på Fælleden mangler en ordentlig belægning. "Slotsgrus" eller lignende vil blive afprøvet. En meget smal træbro foreslås også fornyet i en bredde tilpasset til at der både er gående og cyklende trafik. De forbedrede adgangsforhold til Fælleden vil gøre området mere tilgængeligt både for Amagerkanere og Vesterbroere.	1,5	2008
Svanemølleruten, nordlige del	Etablering af kort strækning fra Østbanegade/Middelfartgade til eksisterende sti ved	Svanemølleruten har høj prioritet i Anlægsrækkefølgen for grønne cykelruter. Denne rute er i sit samlede forløb en vigtig pendlerforbindelse fra de nordlige omegnskommuner til de centrale bydele i København. De to foreslåede tiltag med-	2,5	2009

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Pris, mio. kr.	År
	B93's baner. Dobbeltræning af eksisterende ensrettet cykelsti i Østbanegade, incl. tilslutningsanlæg. Ca. 1,3 km	virker til allerede nu at gøre ruten mere brugbar lokalt.		
<b>Grønne cykelruter i alt.</b>			<b>17,0</b>	
<b>Cykelstier og cykelbaner</b>				
Vester Søgade til Gl. Kongevej	Cykelstier og delvist cykelbaner i begge sider. 0,6 km.	Strækningen er ikke iblandt de prioriterede strækninger i Cykelstiprioriteringsplanen, men skal ifølge planen have cykelstier senere. Det foreslås at opprioritere denne strækning, da cykelstier på Vester Søgade vil kunne fuldende cykelstiforløbet på indersiden af Søerne, som et hurtigt alternativ for cyklisterne til Søruten.	6,0	2007
Øresundsvej	Færdiggørelse af hele Øresundsvej med cykelsti i begge sider. Finansieringen svarer til 0,4 km sti.	Øresundsvej er højt prioriteret i Cykelstiprioriteringsplanen. Cykeltrafikken her forventes at stige som følge af den planlagte byudvikling ved den østlige ende af Øresundsvej og den sæsonprægede trafik til Amager Strandpark. Cykelstier på hele Øresundsvej vil koste 25 mio. kr. Stierne finansieres delvist af 35 mio. kr. puljen (med 3,5 mio. kr.), delvist af Vej & Parks Investeringsplan samt driftsmidler. Det foreslås yderligere at afsætte 3,5 mio. kr. for at sikre færdiggørelsen af hele strækningen.	3,5	2008
Vennemindevej	Kombination af cykelsti (bl.a. ved busstop) og cykelbane samt forbedrede kryds. 1,4 km.	Vennemindevej er højt prioriteret i Cykelstiprioriteringsplanen. En del af cyklisterne på Vennemindevej er børn på vej til Kildevældskolen eller til fritidsaktiviteter i Fælledparken og på Østerbro Stadion.	5,5	2009
Nørre Farimagsgade, fra Gothersgade til Ahlefeldtsgade	Cykelbane opgraderes til cykelsti. 1,0 km	Nørre Farimagsgade mellem Gothersgade og Ahlefeldtsgade er højt prioriteret i Cykelstiprioritetsplanen. En opgradering fra cykelbane til cykelsti vil forbedre sikkerheden. Opgraderingen vil få betydning for cyklisternes vurdering af sammenhængen i cykelstinettet mellem Østerbro og Vesterbro ad Farimagsgadelinjen.	8,0	2009

Sted	Beskrivelse	Anledning og konsekvenser	Pris, mio. kr.	År
<b>Cykelstier i alt</b>			<b>23,0</b>	
<b>Forbedringer i kryds</b>				
I København generelt	Pulje til blå cykelfelter og tilbagetrukne stopstreger for biler	Forvaltningen ønsker at forfine brugen af de blå cykelfelter på baggrund af den evaluering af sikkerhed og tryghed der blev foretaget i efteråret. Dette betyder at nogle få blå cykelfelter fjernes, samtidig med at der etableres ét cykelfelt i et større antal kryds. Desuden foreslås en hurtig udbygning af tilbagetrukne stopstreger, der har en god sikkerhedsmæssig effekt for cyklister.	3,0	2007
I København generelt	Før-grønt for cyklister	I et mindre antal kryds, hvor der ikke kan etableres tilbagetrukne stopstreger, etableres før-grønt for cyklister.	1,0	2007
Østerbrogade og Torvegade	Grøn bølge for cyklister	Forvaltningen foreslår at to grønne bølger etableres for at give cyklisterne en bedre fremkommelighed.	0,5	2008
I uheldsbelastet eller problematisk kryds	Ombygning af kryds	Ombygning af et eller flere kryds, vil give en god sikkerhedsmæssig, tryghedsmæssig eller fremkommelighedsmæssig effekt for cykeltrafikken.	3,3	2008 2009
<b>Forbedringer i kryds i alt</b>			<b>7,8</b>	
<b>Aktiviteter rettet mod bedre cyklistadfærd</b>				
I København generelt	Aktiviteter rettet mod bedre cyklistadfærd	Forvaltningen foreslår, at der afsættes midler til løbende kampagner for bedre cyklistadfærd. Herunder kunne afprøves en "butlerordning", der på humoristisk vis hjælper cyklisterne med at parkere rigtigt især ved udvalgte lokaliteter og ved særlige begivenheder.	2,0	2007 2008 2009
<b>Aktiviteter rettet mod bedre cyklistadfærd i alt</b>			<b>2,0</b>	
<b>I alt projekter (cykelparkering, grønne cykelruter/cykelstier, kryds og aktiviteter rettet mod bedre cyklistadfærd incl. projektudvikling)</b>			<b>73,5</b>	
<b>Øget ressourcetræk til projektstyring</b>			<b>1,5</b>	
<b>I alt til forbedring af cyklisters forhold</b>			<b>75,0</b>	