

REGION HOVEDSTADEN

# FAGLIG EVALUERING AF ANSØGNINGER TIL PULJE OM CYKELFREMKOMMELIGHED

NOTAT MED SAMMLET VURDERING

ADRESSE COWI A/S  
Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

## INDHOLD

1	Indledning	1
2	Region Hovedstadens forudsætninger for den faglige evaluering	2
3	Rammer for faglig vurdering	3
3.1	Proces	4
3.2	Indikator sæt til brug for trin 1	5
4	Resultat af faglig vurdering	7
5	Sammenfattende vurderinger	7

### 1 Indledning

Region Hovedstaden har afsat 12 mio. kr. i puljemidler til at sikre øget og sikker cykelfremkommelighed. Puljemidlerne kan søges af kommuner i Region Hovedstaden. Region Hovedstaden har opstillet kriterier og ansøgningsvejledning og gjort dem tilgængelige på sin hjemmeside. Første ansøgningsfrist var 31. marts 2013, og der forventes endnu en ansøgningsrunde i 2014.

COWI assisterer Region Hovedstaden med den faglige evaluering af de indkomne ansøgninger. Dette notat beskriver resultatet af den faglige evaluering og er udarbejdet efter drøftelse med Region Hovedstaden.

PROJEKTNR. A039018  
DOKUMENTNR. A039018-03  
VERSION 2.0  
UDGIVELSESDATO 8. maj 2013  
UDARBEJDET hgr  
KONTROLLERET ebkn  
GODKENDT hgr

## 2 Region Hovedstadens forudsætninger for den faglige evaluering

Region Hovedstaden (RH) har offentliggjort ansøgningsmateriale til brug for kommunernes ansøgninger. Kommunerne må derfor forvente, at ansøgningerne vurderes ud fra det grundlag. Vurderingen har derfor taget udgangspunkt i udmeldingerne til kommunerne for at sikre en transparent og forståelig evaluering.

RH har udmeldt følgende om indsatsområder og faglig vurdering:

### Fire indsatsområder

Indsatsområde 1 - 3 omfatter projekter på Cykelsuperstier, og RH har udmeldt, at ansøgninger inden for disse tre områder prioriteres før projekter, der kun omfatter indsatsområde 4.<sup>1</sup>

#### ***"Indsatsområde 1: Opfyldelse af kvalitetsmålet om fremkommelighed***

*Cykelsuperstierne er kendetegnet ved, at man i et støt tempo og med så få stop og forhindringer som muligt skal kunne komme fra A til B. For at opnå dette følger anlæg og vedligehold af cykelsuperstierne fire kvalitetsmål: Tilgængelighed, fremkommelighed, komfort samt sikkerhed/tryghed.*

*De samarbejdende kommuner bruger de fire kvalitetsmål ved anlæg og vedligehold af cykelsuperstierne. Puljen støtter særligt op omkring kvalitetsmålet om fremkommelighed, men kan ikke ses uafhængigt af de tre andre kvalitetsmål.*

#### ***Indsatsområde 2: Løsning af tværgående problemstillinger på cykelområdet***

*Det er ønskeligt at et tiltag går på tværs af transportformer. Det er ofte i mødet med andre trafikanter og transportformer, at cyklistens fremkommelighed sænkes. Løsninger af cyklistens fremkommelighed, som ikke sker på bekostning af andre trafikanters fremkommelighed, er naturligvis at foretrække. Men da dette ikke altid er realistisk i praksis, kan tiltag ligeledes rette sig mod at skabe fremkommelighed for cyklister igennem prioritering af cyklister.*

#### ***Indsatsområde 3: Demonstrering af løsninger ud over det basale niveau***

*For at opnå status af en cykelsupersti skal en strækning leve op til de fire kvalitetsmål, som tidligere er nævnt. Der skelnes imellem en basal løsning og en ideal løsning i konceptet. Jo mere ideal en cykelsupersti er, desto mere tilgængelig, fremkommelig, komfortabel og sikker/tryk vil den være. Region Hovedstadens pulje skal bidrage til at løfte niveauet for en strækning eller et punkt på en strækning. Kommuner i hovedstadsregionen kan ansøge om regional medfinansiering til supplerende fremkommelighedstiltag, som ellers ikke ville have været blevet realiseret. Ansøger kan have et mål om at ville demonstrere så ideal en løsning som muligt, der skaber større fremkommelighed på en sti, i et kryds eller ved et trafikalt knudepunkt. Region Hovedstaden stiller dog ikke krav om ideelle løsninger, da ideelle løsninger ofte vil have en økonomisk størrelsesorden, som Region Hovedstadens pulje ikke kan indfri.*

---

<sup>1</sup> Teksten om de fire indsatsområder er citeret fra RHs udmelding om puljen i notatet "De fire indsatsområder i cykelfremkommelighedspuljen"

#### **Indsatsområde 4: Cykelfremkommelighed i øvrigt**

*Dette indsatsområde dækker øvrige tiltag til fremme af cykling – herunder tiltag på ikke cykelsuperstier."*

Vurdering af ansøgninger

RH har udmeldt følgende om vurdering af ansøgninger<sup>2</sup>:

*I vurderingen af de indkomne ansøgninger lægges vægt på følgende parametre:*

- › *Hvor mange og hvilke af indsatsområderne dækker det foreslåede projekt?*
- › *I hvor høj grad bidrager projektet til hvert indsatsområde? Parametre i vurderingen heraf kan f.eks. være; hvor mange cyklister forventes at få glæde af projektet; hvor meget tid sparer hver cyklist efter projektets gennemførelse; hvordan forbedres cykeloplevelsen for cyklisten; i hvilket omfang øges cyklistsens fremkommelighed uden at hæmme andre trafikanters fremkommelighed; i hvilket omfang prioriteres cyklisten over de øvrige trafikanter, når det er nødvendigt; i hvilket omfang løfter projektet strækningens niveau fra basisløsning til ideel løsning.*
- › *Hvad er omfanget af medfinansiering fra andre kilder? Jo mere medfinansiering, jo bedre.'*

Ovenstående udmeldinger er i dette notat indgået i opstilling af grundlaget for den faglige vurdering.

### **3 Rammer for faglig vurdering**

Den faglige vurdering baseres på ovenstående forudsætninger og på generel viden om de trafikfaglige elementer, der indgår i ansøgningerne.

Der er anvendt en relativ enkel metode for vurderingen, som gør det enkelt efterfølgende at formidle resultatet.

*Det forudsættes, at der forud for den faglige vurdering er gennemført en vurdering af, om ansøgningen lever op til de formelle krav, f.eks. om det er en kommune i Region Hovedstaden og om budget og finansiering er beskrevet fyldestgørende (maks. medfinansiering mv.). Den faglige vurdering bruges til at få et overblik over ansøgningerne, stillingtagen til hver enkelt ansøgnings trafikfaglige indhold og som grundlag for en evt. rangordning af ansøgningerne, hvis den samlede ansøgningssum er større end det beløb, som RH har mulighed for at uddele, og RH derfor ønsker en rangordning.*

---

<sup>2</sup> Teksten om faglig vurdering er citeret fra RHs udmelding om puljen i notatet "Vejledning til ansøgere til cykelfremkommelighedspuljen".

### 3.1 Proces

#### Trin 1

For hvert indsatsområde er som første trin opstillet enkle indikatorer for, hvordan en ansøgning opfylder beskrivelsen af indsatsområdet (se næste afsnit)

#### Trin 2

Hver ansøgning er vurderet og indikatorer for dens opfyldelse af indsatsområderne er angivet. Endvidere er udarbejdet en kort prosabeskrivelse af den faglige vurdering (maks. 0,5 side). I vurderingen er indgået indhentning af supplerende oplysninger fra ansøger, hvor det blev vurderet nyttigt.

#### Trin 3

Der er udarbejdet et samleskema med alle ansøgninger og de tilhørende indikatorvurderinger fra de foregående trin. Tabel 3.1 viser princippet i samleskemaet.

Tabel 3.1 Princip for sammenfattende vurdering ud fra indikatorer.

Ansøgning	Indikator 1	Indikator 2	Indikator 3	Indikator 4
Hørsholm 1	Værdi x	Værdi y	...	...
Hørsholm 2	Værdi x	Værdi z	...	...
Albertslund	...	...	...	...
...	...	...	...	...
	...	...	...	...

#### Trin 4

Trin 4 vil indgå i det tilfælde, hvor der er ansøgt om flere midler end RH kan uddele og hvor RH således kan udarbejde en rangordning til prioritering mellem de enkelte ansøgninger.

Rangordningen vil i så fald, jf. vejledningen, være inddelt i to grupper:

- › Gruppe 1: Ansøgninger under indsatsområde 1 - 3
- › Gruppe 2: Ansøgninger, som kun berører indsatsområde 4 (kommer kun i brug, hvis der ikke kan uddeles tilstrækkelig midler under 1 - 3).

Rangordningen for gruppe 1 baseres på et simpelt pointsystem, hvor hver indikator gives en score på en skala fra f.eks. 0 til 3. Desuden kan det vælges at vægte hvert indsatsområde ligeligt (dvs. 33% / 33% / 33% for indsatsområde 1 – 3) eller med øget vægt på udvalgte indikatorer (f.eks. 50% / 25% / 25% for indsatsområde 1 – 3).

Rangordningen for gruppe 2 gennemføres tilsvarende, blot kun med én indikator for indsatsområde 4.

### 3.2 Indikator sæt til brug for trin 1

Indsatsområde 1, Opfyldelse af kvalitetsmålet om fremkommelighed.

Fremkommelighed kan ganske kort beskrives som at opnå så høj rejsehastighed som muligt. *Sparet rejsetid* indgår derfor som et væsentligt element i indikatoren. Det kan ikke forventes, at der vil være en kvantificering af tidsbesparelsen (f.eks. antal minutter pr dag) i alle ansøgninger. Hvis beskrivelsen er upræcis, vil der enten skulle efterspørges oplysninger, der kan understøtte en kvantificering - eller der foretages skøn ud fra det oplyste i ansøgningen.

Desuden omfatter beskrivelsen i ansøgningsvejledningen fra RH om indsatsområde 1, at "*Puljen støtter særligt op omkring kvalitetsmålet om fremkommelighed, men kan ikke ses uafhængigt af de tre andre kvalitetsmål*" (fra det nuværende koncept for cykelsuperstier<sup>3</sup>). Dermed omfatter indikatoren også en faglig vurdering af, hvordan ansøgningen bidrager til de øvrige kvalitetsmål. Følgende indikatorværdier benyttes:

- › 3: Stort bidrag til tværgående målopfyldelse, herunder især fremkommelighed
- › 2: Noget bidrag til tværgående målopfyldelse eller kun fremkommelighed
- › 1: Mindre bidrag til tværgående målopfyldelse eller kun fremkommelighed
- › 0: Ingen påviselige bidrag.

Indsatsområde 2, Løsning af tværgående problemstillinger på cykelområdet

RHs vejledning omfatter dette indsatsområde, hvor der lægges vægt på løsninger, der går på tværs af andre trafikanter og transportformer. *Forbedring af kvalitetsmålene med vægt på kombinationsrejser* er derfor anvendt som vurderingsgrundlag for indikatoren.

Følgende indikatorværdier benyttes:

- › 3: Stort bidrag til at forbedre muligheder for kombinationsrejser
- › 2: Noget bidrag til at forbedre muligheder for kombinationsrejser
- › 1: Mindre bidrag til at forbedre muligheder for kombinationsrejser
- › 0: Ingen påviselige bidrag.

Indsatsområde 3, Anvendelse af løsninger ud over det basale niveau

RHs beskrivelse i vejledningen lægger op til, at løsninger skal løfte sig op over "basisniveauet" jf. beskrivelserne i notatet "Koncept for cykelsuperstier". Samtidig angives, at ansøgeren skal afveje, hvordan et løft i kvalitetsniveau vil være i relation til omkostningen herved.

Der findes ingen klare beskrivelser af, hvordan man vurderer om en given omkostning er "rimelig" i forhold til en potentiel effekt på cykelsuperstierne. Den faglige vurdering er derfor kvalitativ. Den faglige vurdering er baseret på, *i hvor høj grad løsningen løfter sig over "basisniveauet" med samtidig hensyntagen til omkost-*

---

<sup>3</sup> Notatet "Koncept for cykelsuperstier", udarbejdet af Cykelsuperstisekretariatet i samarbejde med COWI i 2012.

*ningen skønnes rimelig i forhold til de enhedsomkostninger, som Cykelsuperstisekretariatet anvender til de overordnede rutebeskrivelser.*

Følgende indikatorværdier benyttes:

- › 3: Stor forbedring i forhold til en basisløsning
- › 2: Nogen forbedring i forhold til en basisløsning
- › 1: Mindre forbedring i forhold til en basisløsning
- › 0: Ingen påviselige forbedringer i forhold til en basisløsning.

Indsatsområde 4, Cykelfremkommelighed i øvrigt

RH har i sin vejledning skrevet "*Dette indsatsområde dækker øvrige tiltag til fremme af cykling – herunder tiltag på ikke cykelsuperstier.*" Den faglige vurdering er foretaget på samme måde som for ansøgninger under indsatsområde 1, hvilket vil sige, at fremkommelighed spiller en væsentlig rolle i den faglige vurdering, men bidrag til alle kvalitetsmål indgår. Der benyttes derfor samme indikatorer som for indsatsområde 1.

Følgende indikatorværdier benyttes:

- › 3: Stort bidrag til tværgående målopfyldelse, herunder især fremkommelighed
- › 2: Noget bidrag til tværgående målopfyldelse, herunder fremkommelighed
- › 1: Mindre bidrag til tværgående målopfyldelse
- › 0: Ingen påviselige bidrag.

Vurdering af tilhørsforhold til indsatsområde

Ansøgningerne har divergerende beskrivelser af, hvordan fremkommelighed og de andre kvalitetsmål skal forstås og der er derfor stor variation i, hvilke indsatsområder, de er beskrevet under. I den faglige vurdering er indgået en vurdering af, hvor ansøgningerne bedst hører hjemme, og ansøgningerne er herefter vurderet under det indsatsområde.

## 4 Resultat af faglig vurdering

Den sammenfattende vurdering af de 10 ansøgninger kan ses i Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Sammenfatning af den faglige vurdering af ansøgninger.

Kommune	Titel	Faglige indikatorværdier pr indsatsområde			
		1	2	3	4
Hørsholm	Bedre cykelparkering på Kokkedal Station	-	-	-	2
Hørsholm	Husk cyklen i Hørsholm	-	-	-	1
Hørsholm	Udvikling af eksempel på fleksibel cykelplejestation til Cykelsuperstier	1	-	2	-
Gladsaxe	Supplerende dynamisk cykelstibelysning på Farumruten	1	-	1	-
Rudersdal	Supercykelstoppested	2	2	2	-
Furesø	Furesø - En sammenhængende by - Fra Cykelsupersti og videre	2	2	2	-
Albertslund	Øget fremkommelighed i stikryds Tværstien/Nordstien på RIng4-ruten ved etablering af sti-shunt	2	-	1	-
Albertslund	Cykelparkering og tilgængelighed til særlige stoppesteder langs cykelsuperstierne i Albertslund	2	1	1	-
Albertslund	Analyse af Vestbanerutens potentiale i Albertslund Kommune	*	*	*	-
Albertslund	Pendlercykler i Hersted Industripark, Udvidelse af ordning i Albertslund, København og Frederiksberg	1	1	1	-

\* Ansøgning er et analyseprojekt, som ikke i sig selv fører til konkrete resultater i forhold til indikatorerne.

## 5 Sammenfattende vurderinger

### 1. Hørsholm Kommune: Bedre cykelparkering på Kokkedal Station

Ansøgningen omfatter projektering, etablering og markedsføring af aflåst overdækket cykelparkering til 30 cykler på Kokkedal Station. Stationen ligger 800 m fra cykelsuperstiruten og kan derfor ikke betragtes som en del af dette net.

Der henvises i ansøgning til, at "mange" opfatter den nuværende cykelparkering som dårlig og derfor ikke tør bruge den. Forbedringen vil derfor potentielt kunne tiltrække nye cyklister til stationen. Ansøgningen dækker tilgængelighed (forbedret mulighed for kombinationsrejser) samt trafiksikkerhed og tryghed (større social tryghed ved aflåst parkering).

De 30 pladser og den medfølgende markedsføring vurderes derfor at kunne bidrage noget til tværgående målopfyldelse.

### 2. Hørsholm Kommune: Husk cyklen i Hørsholm

Ansøgningen omfatter planlægning, gennemførelse og evaluering af 3 kampagner rettet mod tre forskellige målgrupper (voksnes sundhed, børns sundhed og miljøet) alle med det formål at motivere til øget cykling.

Der angives ingen klare effekter, men blot at hvis borgere flyttes fra bil til cykel vil cykelfremkommeligheden blive bedre. Dette retter sig ikke direkte mod de fire kvalitetsmål, men mod det overgribende mål om få flere til at cykle.

Kampagnerne vurderes til at kunne have et potentiale for at motivere flere til at benytte cyklen, men effekten vil afhænge af, hvordan de vil kunne spille sammen med øvrige cykelfremmende projekter i kommunen.

Hermed kan kampagnerne i mindre grad bidrage til tværgående målopfyldelse.

### 3. Hørsholm Kommune: Udvikling af eksempel på fleksibel cykelplejestation til Cykelsuperstier

Ansøgningen omfatter udvikling, realisering, markedsføring og evaluering af prototype på en cykelplejestation, der forventes f.eks. at skulle tilbyde faciliteter til at pumpe, vaske og smøre en cykel for cyklister på Cykelsuperstier.

Der angives ingen klare effekter, men peges på at det er et servicetilbud (komfort), og at det er et udviklingsprojekt, der kan have generel værdi.

En cykelplejestation vurderes at kunne bidrage til at løfte niveauet for en cykelsupersti med tilbud om bedre komfort. Det kan diskuteres, hvorvidt der er behov for et nyt design eller om allerede gennemførte eksempler på cykelplejestationer fra andre steder i landet eller udlandet kan benyttes som udgangspunkt. Ansøgningsindhold og budget kan evt. i en realisering tænkes sammen med indhold om "pitstop" i ansøgning 6. Da koncept for cykelsuperstier ikke indeholder koncepter for sådanne elementer, kan projektet evt. føre til resultater, der kan benyttes efterfølgende på flere cykelsuperstier.

Projektet vil dermed give mindre bidrag til tværgående målopfyldelse (primært komfort) og kunne bidrage noget til en forbedring mod et ideelt niveau.

### 4. Gladsaxe Kommune: Supplerende dynamisk cykelstibelysning på Farumruten

Ansøgningen omfatter opstilling af dynamisk belysning langs den vestlige del af Farumruten på en ca. 1,4 km lang strækning mellem Gladsaxe Ringvej og Klausdalsbrovej.

Der angives, at det især vil være til gavn for skolebørn, hvilket ikke svarer til sigtet med cykelsuperstier. Imidlertid vil belysningen også hjælpe med at gøre de enkelte cyklister mere synlige for hinanden og dermed gavne sikkerhed, tryghed og fremkommelighed også for cykelpendlere. Dette kræver nærmere afklaring for at kunne vurderes.

Forbedret belysning vil have potentiale for i mindre grad at forbedre fremkommelighed, komfort samt sikkerhed og tryghed samt forbedre belysning i forhold til minimumsløsning for basis niveauet for Cykelsuperstier.

### 5. Rudersdal Kommune: Supercykelstoppested

Ansøgningen omfatter etablering af et nyt stoppested" langs Gl. Holteruten ved Øverødvej med 100 overdækkede belyste cykelparkeringspladser på fast belægning



og luftpumpe, vand samt informationstavler. Stedet bliver samtidig stoppested for flere regionale buslinjer (S-busser).

Det angives, at potentialet for kombinationsrejser vil forbedres (bedre tilgængelighed).

Ansøgningen vurderes at have potentiale for at forbedre tilgængeligheden, komforten samt sikkerhed og tryghed (belyst parkering). Dermed vil projektet bidrage noget til en tværgående målopfyldelse, til muligheder for kombinationsrejser og løfte niveauet fra en basis løsning.

## 6. Furesø Kommune: Furesø - En sammenhængende by - Fra Cykelsupersti og videre

Ansøgningen omfatter tre delprojekter.

- 1 Overdækket cykelparkering med mulighed for fastlåsning til stativer ved Farum og Værløse stationer (antal er ikke nævnt) i tilknytning til henholdsvis Farumruten og Værløseruten.
- 2 Overdækket cykelparkering ved Farumrutens nuværende nordlige endepunkt, som samtidig er et busstoppested. Det angives, at cykelparkeringen vil have elementer, der løfter sig over det kendte niveau.
- 3 Et overdækket cykelværksted ("pitstop") med mulighed for reparationer, køb af mindre udstyr, vask mv. samt digital informationsstander, som evt. kan omfatte yderligere funktioner. Funktionen placeres enten ved Farumrutens nordlige endepunkt eller ved Værløse Station. Ansøgningens indhold og dens sammenhæng med det opstillede budget er efterfølgende præciseret, men er ikke vurderet nærmere her.

Det angives, at ansøgningens delprojekter vil mindske rejsetider for kombinationsrejser (hurtigere skiftetider og dermed bedre fremkommelighed) samt i øvrigt fremme komfort og social tryghed.

Ansøgningen vurderes at have potentiale til at forbedre tilgængelighed, komfort samt sikkerhed og tryghed. Forbedring af fremkommelighed (mindre rejsetid) kan også være sandsynlig, men vil dog afhænge af konkret udformning og ændringer i forhold til i dag. Ansøgningen kan dermed bidrage noget til en tværgående målopfyldelse, til bedre muligheder for kombinationsrejser og løfte niveauet i forhold til en basis løsning.

## 7. Albertslund Kommune: Øget fremkommelighed i stikryds Tværstien/Nordstien på RIng4-ruten ved etablering af sti-shunt

Der anlægges et shunt (genvej) på Ring 4 ruten, hvor cyklister i dag skal foretage to 90 graders sving mellem to delstrækninger på separate stier og dermed sætte farten ned. Shuntet anlægges på et græsareal mellem de nuværende stier.

Det angives, at cyklister vil opnå en rejsetidsbesparelse på ca. 5 - 10 sekunder og de i alt ca. 600 cyklister vil dermed spare 25 - 50 minutter om dagen.

Ansøgningen vurderes målrettet at rette sig mod bedre fremkommelighed ved mindsket rejsetid. Det kan diskuteres, om den opnåede besparelse er stor, men omkostningen er samtidig også lille. Samtidig kan det anføres, at der opnås et mindre bidrag mod en mere ideel løsning.

#### 8. Albertslund Kommune: Cykelparkering og tilgængelighed til særlige stoppesteder langs cykelsuperstierne i Albertslund

Ansøgningen omfatter etablering af 10 cykelparkeringspladser ved et S-bus stoppested langs Albertslundruten (stikryds Nordstien / Tværstien), 10 cykelparkeringspladser inkl. større anlægsarbejder med forbedrede adgangsforhold mellem sti og busstop tæt på busstoppested ved Albertslundruten (Trippendalsvej ved Roholmsparken) samt 10 cykelparkeringspladser ved Ring 4 ruten / Roskildevvej.

Det angives, at ansøgningen har tværgående karakter og forbedrer fremkommelighed, komfort, tilgængelighed samt sikkerhed og tryghed.

Ansøgningen vurderes at kunne bidrage noget til en tværgående målopfyldelse. Hvert delprojekt er dog relativt lille, og det kan være svært at skønne en samlet effekt. Den dyreste del af ansøgningen vedrører forbedringer ved Roholmsparken, hvor den regionale værdi med kombinationsrejser måske er mindst. Dette er dog en usikker vurdering. Samtidig kan det anføres, at der opnås et mindre bidrag mod en mere ideel løsning

#### 9. Albertslund Kommune: Analyse af Vestbanerutens potentiale i Albertslund Kommune

Ansøgningen omfatter en analyse af Vestbanerutens potentiale i Albertslund Kommune med vurdering af anlægsteknik og -omkostninger samt vurdering af omkostninger i forhold til forventet effekt.

Det angives, at ansøgningens resultater kan benyttes til at vurdere, hvor store fremkommelighedsforbedringer der kan opnås i forhold til omkostningen herved. Vestbaneruten har potentiale for at blive en direkte rute med stor forbedring af fremkommelighed (mindsket rejsetid) for over 5.000 pendlere. Ruten vil kunne blive en af de mest direkte og dermed hurtige Cykelsuperstiruter i hele nettet, men for at nå dertil kræves højst sandsynligt relativt store investeringer og samarbejde med flere grundejere.

Ansøgningen vurderes at være meget nyttig som et forprojekt til at vurdere nytten af en eventuel gennemførelse af Vestbaneruten, der har stort potentiale for at skabe øget fremkommelighed og øvrige kvaliteter i forhold til andre ruter.

#### 10. Albertslund Kommune: Pendlerykler i Hersted Industripark, Udvidelse af ordning i Albertslund, København og Frederiksberg

Ansøgningen omfatter etablering og drift af særlig cykelparkering til 8 el-cykler inkl. indkøb af 8 el-cykler (lidt uklart formuleret i ansøgningen) langs Albertslundruten ved stoppested for regional S-bus lige ved Teknisk Skole.

Det angives, at ansøgningen vil give mulighed for forbedret fremkommelighed ved at kunne tilbyde kørsel på de relativt hurtige el-cykler. Desuden øges tilgængeligheden i form af bedre tilbud om kombinationsrejser.

Ansøgningen vurderes at kunne give mindrebidrag til tværgående målopfyldelse. Effekten på fremkommelighed vil være lille på grund af det lille antal el-cykler, men systemet kan ses i sammenhæng med tilsvarende ordninger andre steder (også beskrevet i ansøgningen) og dermed potentielt på sigt give større effekt. Opstillingen af el-cykler kan også give mindre bidrag til muligheden for kombinationsrejser. Ligeledes vil der være et løft fra et basis niveau.