

Til  
**Københavns Kommune**

Dokumenttype  
**Katalog**

Dato  
**Maj 2017**

# FASANVEJSRUTEN DISPOSITIONSFORSLAG



## FASANVEJSRUTEN DISPOSITIONSFORSLAG

Revision **1**  
Dato **2017-05-19**  
Udarbejdet af **THBM**  
Kontrolleret af **MDY**  
Godkendt af **HTH**  
Beskrivelse **Katalog**

Ref I001344/1100027164

Dokument ID 1100027164-1503237735-8  
Version 2.0

Rambøll  
Hannemanns Allé 53  
DK-2300 København S  
T +45 5161 1000  
F +45 5161 1001  
www.ramboll.dk

**INDHOLD**

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1.</b>  | <b>INDLEDNING</b>   | <b>4</b>  |
| <b>2.</b>  | <b>FASANVEJSRUTEN</b>   | <b>5</b>  |
| <b>3.</b>  | <b>LERSØPARKEN</b>  | <b>6</b>  |
| <b>4.</b>  | <b>KRYDSET FYRBØDERVEJ/LYGTE</b>                              | <b>8</b>  |
| <b>5.</b>  | <b>LYGTEN</b>   | <b>9</b>  |
| <b>6.</b>  | <b>LYGTEN VED NR. 11</b>                                      | <b>10</b> |
| <b>7.</b>  | <b>LYGTEN VED LYNGSIES PLADS</b>                              | <b>11</b> |
| <b>8.</b>  | <b>KRYDSET VED NØRREBRO ST.</b>                               | <b>12</b> |
| <b>9.</b>  | <b>STRÆKNINGEN ML. NØRREBRO ST. OG ØRNEVEJ</b>                | <b>14</b> |
| <b>10.</b> | <b>GLENTEVEJ</b>  | <b>15</b> |
| <b>11.</b> | <b>SØNDRE FASANVEJ FREM MOD VALBY LANGGADE (RETNING SYD)</b>  | <b>16</b> |
| <b>12.</b> | <b>KRYDSET SØNDRE FASANVEJ/VALBY LANGGADE</b>                 | <b>17</b> |
| <b>13.</b> | <b>SØNDRE FASANVEJ FRA VALBY LANGGADE (RETNING SYD)</b>       | <b>18</b> |
| <b>14.</b> | <b>SØNDRE FASANVEJ FREM MOD VALBY LANGGADE (RETNING NORD)</b> | <b>19</b> |
| <b>15.</b> | <b>LILLEGADE OG MELLEMTOFTEVEJ</b>                            | <b>20</b> |
| <b>16.</b> | <b>KRYDSET TOFTEGÅRDS ALLÉ/GAMMEL JERNBANEVEJ</b>             | <b>20</b> |
| <b>17.</b> | <b>PRIORITERING</b>   | <b>21</b> |

## 1. INDLEDNING

København vil være verdens bedste cykelby, har samtidigt ambitiøse klimamålsætninger og vil generelt være en god by at leve i. Det er tidligere beskrevet i forskellige strategier, og er nu samlet i Fællesskab København. En del af målet mod Fællesskab København 2025 er en opbakning i Supercykelsti konceptet, og supercykelstinettet skal derfor udbygges yderligere.

Der er opnået tilskud fra Supercykelstipuljen til endnu en supercykelsti Fasanvejsruten. Der forventes en stigning i cykeltrafikken på 25 % frem mod 2025, som følge af den demografiske udvikling, hvilket svarer til en stigning på 1.100 og over 2.500 daglige cykelture for henholdsvis den sydlige og nordlige del af ruten. Effekterne af anlægsprojektet forventes primært at ske i form af øget tryghed, reduktion i rejsetid samt øget kendskab til ruten, inkl. mulighed for kombinationsrejser.

Fasanvejsruten skal være en højklasset cykelforbindelse, på tværs af byen, der vil skabe en stærk sammenhæng mellem bydelene og i nettet af Supercykelstier, hvorfor ruten også optimerer kombinationsrejser. Derudover krydser ruten Frederikssund-, Allerød-, Farum-, Ishøj- og Albertslundruten og bidrager til endnu bedre sammenhæng i Supercykelstinettet.

Dette dispositionsforslag giver forslag til tiltag, som kan forbedre forholdene for cyklister på Fasanvejsruten. Tiltagne er foreslået på udvalgte dellokalteter, som omfatter såvel strækninger som kryds. Forslagene er primært af fysisk eller afmærkningsmæssig karakter. Der er ikke fokuseret på optimering af fx signalanlæg, da de signalregulerede kryds på ruten i forvejen er stærkt kapacitetsbelastede. En regulering til fordel for cyklister på ruten vil derfor medføre en risiko for reduceret fremkommelighed for tværgående retninger eller for busruter og kan således give trafikafviklingsmæssige problemer andre steder.

Desuden er løsningsforslagene fordele og ulemper beskrevet, og det er vurderet, om de enkelte trafikantgrupper påvirkes positivt eller negativt i forhold til en række parametre bl.a. fremkommelighed, trafiksikkerhed mv. Denne "vægtning" eller "værdisætning" af tiltagene er sammen med en generel vurdering af forslagene nytte for flest mulige samt anlægsprisen anvendt til at prioritere løsningerne i et forslag til udførselsrækkefølge.

Dispositionsforslaget er optegnet på Københavns Kommunes luftopmålte grundkort og afmærkningskort, og der kan således være en unøjagtighed i forhold til de faktiske forhold på stedet. Eksempelvis afspejler afmærkningskortet på flere lokaliteter ikke de nuværende faktiske forhold. Hvor det har betydning for de foreslåede tiltag er eksisterende forhold indtegnet vha. foreliggende landopmålinger, som udført tegninger, luftfoto, besigtigelse mv.

På baggrund af dispositionsforslaget er der udarbejdet et groft anlægsoverslag. Anlægsoverslaget omfatter udgifter til anlæg, projektering, tilsyn og byggeledelse, trafikregulering og uforudsete udgifter, men er eksklusiv ledningsomlægninger, arealerhvervelse og moms.

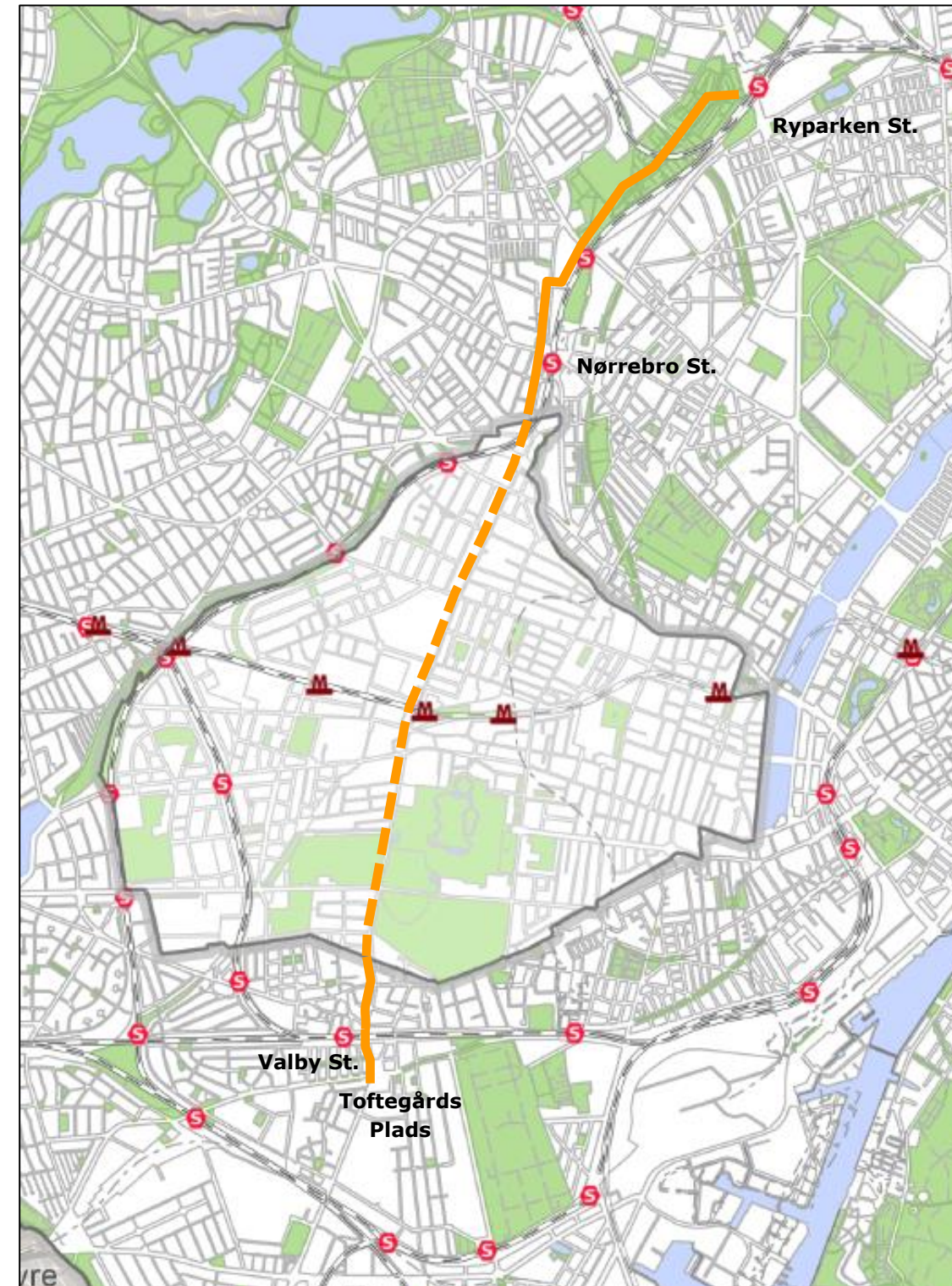
Det bemærkes, at der ved nogle af løsningerne kan være grænseflader til klimasikringsprojekter. Dette kan eksempelvis være relevant i forhold til overkørsler, nye kantstensopspring mv.

## 2. RUTEN

Fasanvejsruten løber fra Ryparken St. i nord gennem Lersøparken, via Lygten og Nordre Fasanvej og videre via Søndre Fasanvej og Toftegårds Allé til Valby St. og Toftegårds Plads i syd. Dette katalog omfatter delstrækningerne beliggende i Københavns Kommune. Delstrækningen gennem Frederiksberg Kommune behandles af Frederiksberg Kommune.

Ved Ryparken St. er der via en separat stibro henover Helsingørmotorvejen forbindelse til Svanemølle-ruten og Ryvangsruten. Stiforbindelsen igennem Lersøparken via Rørsøstien og Lersøstien er i dag også en del af den grønne cykelrute Nørrebro-ruten. Ruten passerer under Tagensvej og forbi Bispebjerg St. via en separat stiforbindelse langs Fyrbødervej.

Fyrbødervej giver forbindelse til Lygten, som i dag har separate cykelstier i begge sider ned til krydset ved Nørrebro St. Videre mod syd løber ruten ad Nordre Fasanvej, hvor gadeprofilen er forholdsvis smalt. Syd for Frederiksberg Kommune løber ruten ad Søndre Fasanvej og Toftegårds Allé. Hele ruten fra Lygten i nord til Toftegårds Allé i syd er præget af tæt trafik, hvor både kryds og strækninger i spidsperioder ligger nær kapacitetsgrænsen. Det kan medføre, at tiltagene vil påvirke fremkommeligheden for de øvrige trafikanter.



### 3. LERSØPARKEN

#### Formål

Mindre forbedringer især hvor ruten foretager skarpe sving skal undersøges.

#### Eksisterende forhold

Stiforbindelsen igennem Lersøparken via Rørsøstien og Lersøstien forløber delvist på lokalvej, der betjener en række haveforeninger og delvist på separat delt sti.

#### 1. Rørsøstien ved Ryparken st.

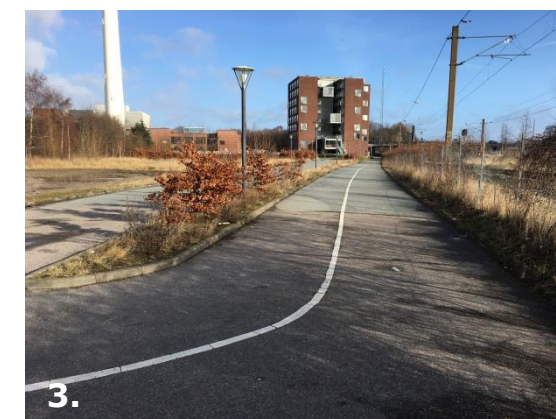
Fra ny stibro henover Helsingørmotorvejen er der en ny stisløjfe ned mod Rørsøstien, og her tilsluttes med en overkørsel, skiltning og pullerter. Der er i dag en trådt/kørt sti ved siden af overkørslen.

2. Lersøstien ved stibro over Lersø Parkallé  
Stien kurver skarpt ned mod Lersøstien og tilsluttes uden markering af vigepligt eller skiltning i øvrigt, men med en række pullerter på tværs af stien, der i mørke kan være svære at se. Der er en trådt/kørt sti igennem indersiden af kurven. Der er ingen tavler, der viser at det er fællessti henover broen.



#### 3. Fyrbødervej (stiforbindelse forbi Bispebjerg St.)

Stien løber under Tagensvej og i ydersiden af kurven ligger et rækværk tæt på stien lidt i skygge af broen. Stiforbindelsen syd for Tagensvej er i dag blot markeret med en kantlinje nogenlunde i midten, men det er ikke tydeligt, hvor man skal placere sig som cyklist og fodgænger.



#### Løsningsforslag

##### 1. Rørsøstien ved Ryparken st.

Nuværende løsning bevares i store træk, men overkørslen vinkles lidt mere, så kørsel fra syd bliver mere dynamisk. Desuden fjernes den yderste stele i dette hjørne og de øvrige markeres med ekstra refleksbånd. På hver side af tilslutningen opsættes advarselstavle (A21) og krydsende cyklister.

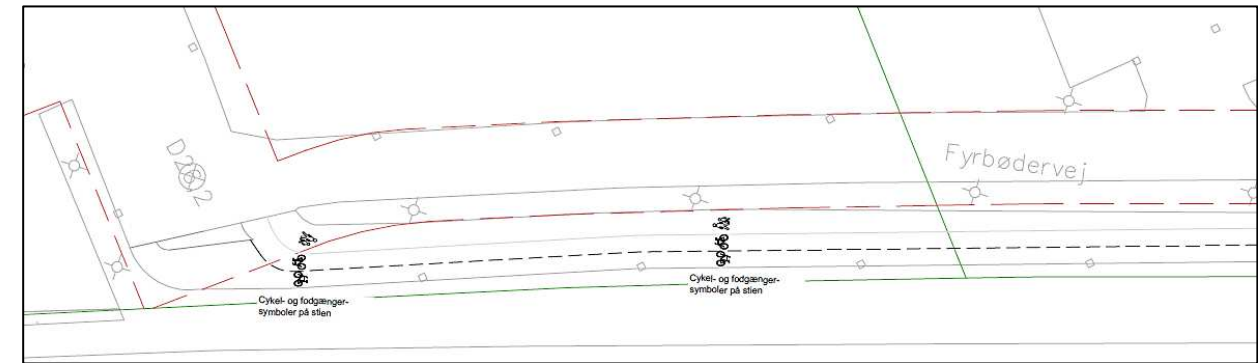
##### 2. Lersøstien ved stibro over Lersø Parkallé

Der anvendes lidt samme princip som ovenfor, men kun med vigelinje (hajtænder) i stedet for overkørsel. Der ryddes lidt op i stelerne, og der opsættes vigepligtstavle (B11) og stitavle (D27 fællessti). Steler og stitavle opsættes med maks. 1,80 m mellemrum. På hver side af tilslutningen opsættes advarselstavle (A21) og krydsende cyklister. Desuden etableres stiafmærkning i form af kort spærreflade og kantlinjer, bl.a. langs ydersiden af stisløjfen. Der skal derudover suppleres med fællesstitavle (D27) på den modsatte side af stibroen. Ved stelerne på hver side af broen bør det overvejes at opsættes supplerende belysning.

##### 3. Fyrbødervej (stiforbindelse forbi Bispebjerg St.)

Det foreslås at opsætte reflekser el. lign. på rækværket. Desuden foreslås det at afmærke med cykel- og fodgængersymboler, så man kan se, hvad der er hvad og at afmærke cykelstidelen med midterlinje. Gangstidelen kan evt. indsnævres til fordel for cykelstien.

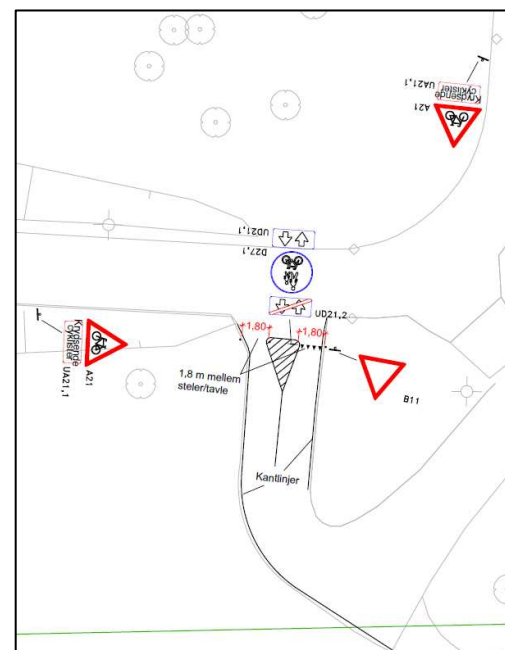
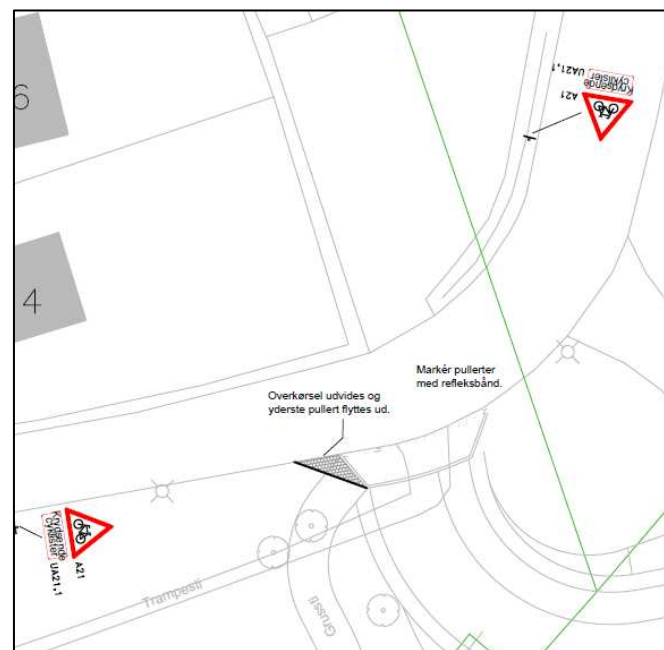
|    | Fordele   | Ulemper  |
|----|---|--|
| 1. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mere dynamisk og tilgængelig tilkørsel til stien.</li> <li>Lav anlægsøkonomi.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lidt højere hastighed for cyklerne ved indsving til stien og dermed en forøget uheldsrisiko i glat føre.</li> </ul> |
| 2. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tydligere vigepligtsforhold og opdeling af modsatrettet trafik. Reduceret uheldsrisiko.</li> <li>Lav anlægsøkonomi.</li> </ul>                                       |  |
| 3. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tydeliggørelse af rækværk og dermed reduceret uheldsrisiko.</li> <li>Tydeliggørelse af stiopdeling, dermed forbedret tryghed.</li> <li>Lav anlægsøkonomi.</li> </ul> |  |



|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +/-             | +       | +                    |
| Busser     |                |                 |         |                      |
| Bilister   |                |                 |         |                      |
| Fodgængere |                |                 |         | +                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 120.000,- kr.



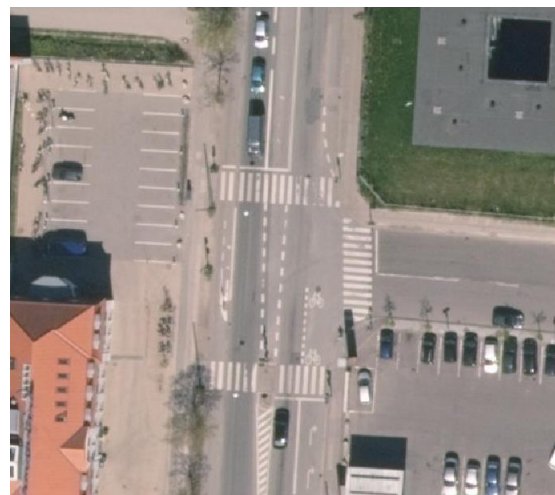
## 4. KRYDSET FYRBØDERVEJ/LYGTEN

### Formål

I krydset Fyrbødervej/Lygten undersøges muligheder for krydsforbedringer.

### Eksisterende forhold

- Signalreguleret T-kryds.
- Kørebane er kanaliseret fra nord og syd.
- Fra syd er højresvingbanen kombineret med afkortet cykelsti.
- På cykelstien fra nord er der i krydsets "overligger" afmærket med venstresvingspor for cyklister med separat cyklistsignal.
- Skillerabat mellem cykelsti og fortov med signal- og lysmaster (i krydset) og træer (nord og syd for).
- Fodgængerfelter på tværs af alle vejgrene.



Fyrbødervej er ejet af DSB, og denne delstrækning indgår derfor som udgangspunkt ikke i projektet, men der er skitseret et forslag. Her er der i dag ikke faciliteter for cyklister.

### Løsningsforslag

Venstresvingbanen for cyklister bevares, men med henblik på at give mere plads til gennemkørende cyklister fra nord udvides cykelstien i skillerabatten og forlænges bagud forbi stoplinjen. Det er pga. matrikelskel ikke muligt at forskyde fortovet, så cykelstien kan føres bagom gittermasten i skillerabatten. I stedet fjernes gittermasten og ophængt af belysningen forstærkes. I fodgængerfeltet etableres en skillehelle mellem kørebane og cykelsti, så cyklister fra nord kan køre udenom signalet. Signalstanderen ved stoplinjen fra nord flyttes til skillehellen. Desuden samles signalmateriel for venstresvingende cyklister og for trafik fra Fyrbødervej på én stander foran venstresvingbanen. Der etableres termisk detektering af cyklister – både i venstresvingbanen (for cykler) og på Fyrbødervej.

Hvis der er mulighed for at etablere cykelfaciliteter på Fyrbødervej, foreslås det, at afmærke med 1,5 m brede cykelbaner i begge sider. Dette sker på bekostning af de nuværende to tilfartsspor, som dermed reduceres til ét fælles højre- og venstresving. Dette reducerer kapaciteten for udkørende bilister, men det vurderes, at betydningen er begrænset, da det er et lukket område (primært 180 p-pladser ved Nørrebro Bycenter). De kapacitetsmæssige konsekvenser ved dette tiltag bør dog belyses i den videre proces. Der bør desuden suppleres med vigelinjer og cykelsymboler ud for udkørslerne fra p-pladsen og varegården.

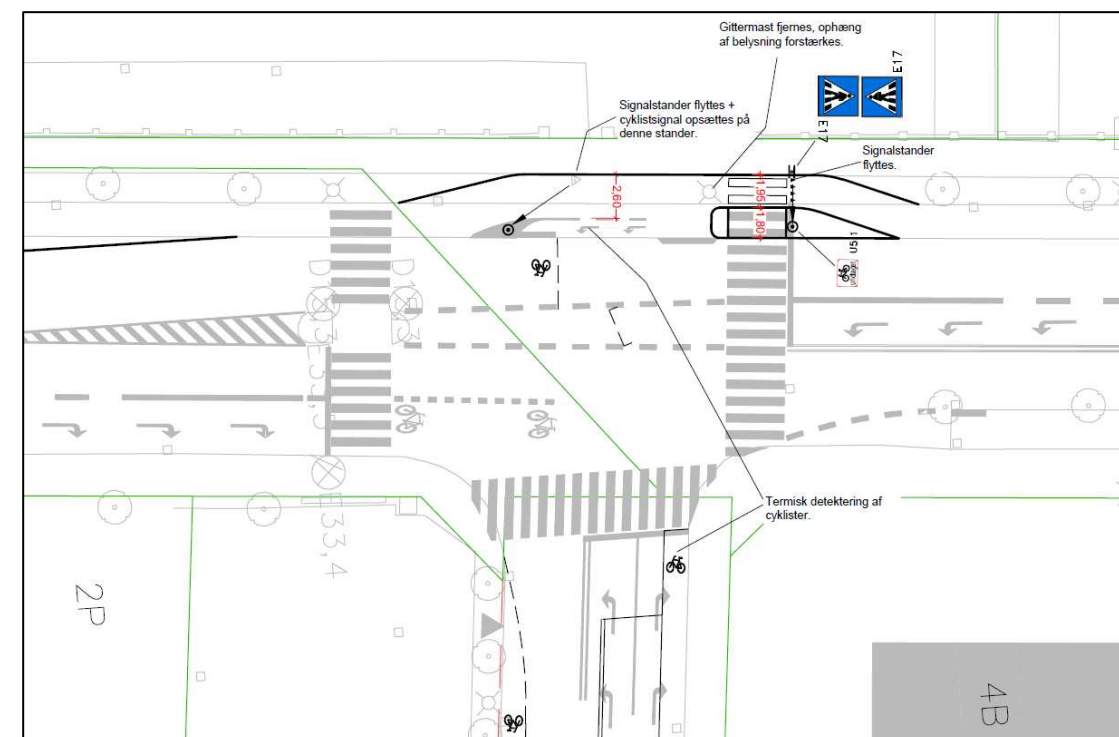
| Fordele  | Ulemper   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brede cykelsti for ligeudkørende fra nord.</li> <li>• Bedre fremkommelighed for cyklister fra nord udenom signalet.</li> <li>• Større tryghed for venstresvingende cyklister i retning mod Fyrbødervej (presses ikke af ligeudkørende).</li> <li>• Større sikkerhed og tryghed for cyklister på Fyrbødervej.</li> <li>• Bedre mulighed for anmeldelse af cyklister i signalanlægget.</li> <li>• Lav anlægsøkonomi.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduceret fremkommelighed for bilister fra Fyrbødervej.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               |         | +                    |
| Busser     |                |                 |         |                      |
| Bilister   |                | -               |         |                      |
| Fodgængere |                |                 |         |                      |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 340.000,- kr.

Prisen er inkl. tiltag på Fyrbødervej, dvs. kørebaneafmærkning og termisk detektering, hvilket udgør ca. 60-70.000 kr.





## 5. LYGTE

### Formål

Langs Lygten undersøges muligheden for at lave bredere cykelstier.

### Eksisterende forhold

- Delstrækningen Fyrbødervej-Frederikssundsvej: Kørebanebredde ca. 8,5-9,0 m.
- Cykelstibredde langs vestsiden ca. 1,8-2,0 m (inkl. 3 rækker chaussésten mod skillerabat).
- Der er skillerabat med træbeplantning mellem cykelsti og fortov.



### Løsningsforslag

Cykelstien breddeudvides til 3,0 m. Det sydgående kørespor indsnævres, men vil på hele delstrækningen stadig være 3,5 m bredt bortset fra ved busstoppestedet. Det nordgående kørespor indsnævres ikke.

På delstrækningen forbi busstoppestedet begrænses breddeudvidelsen til 2,5 m, så der i tværprofilet er plads til 2,7 m buslumme og 3,0 m kørespor. Der forlænges med fuldt optrukket spærrelinje forbi busstoppestedet (overhalingsforbud for trafik mod nord).

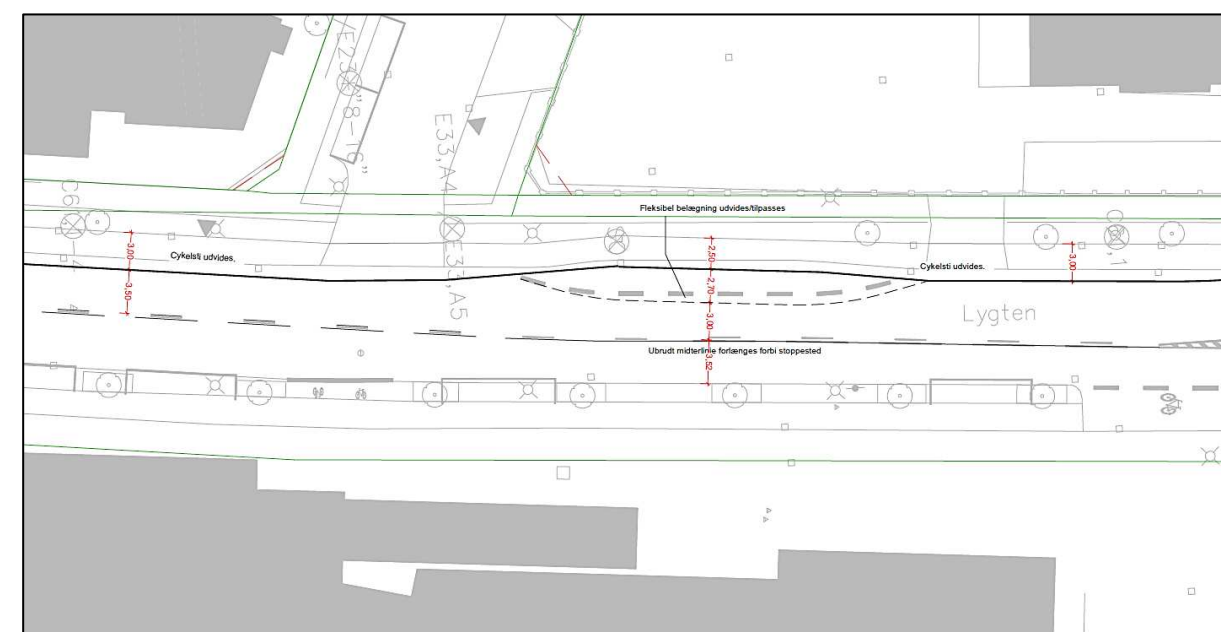
Østsiden af Lygten bevarer som i dag.

| Fordele  | Ulemper  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret fremkommelighed og tryghed for cyklister.</li> <li>• Smalere kørespor kan reducere bilernes hastighed.</li> <li>• Lidt nemmere at krydse vejen for fodgængere.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Høj anlægsøkonomi.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               |         | +                    |
| Busser     |                |                 |         |                      |
| Bilister   |                |                 |         |                      |
| Fodgængere |                |                 |         | +                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 1.250.000,- kr.



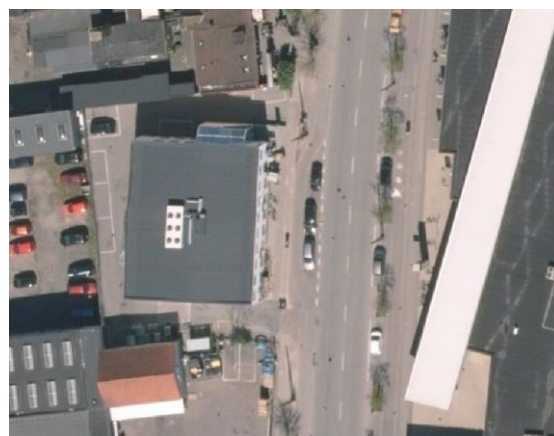
## 6. LYGTEGEN VED NR. 11

### Formål

Mulighed for udretning af sti samt evt. nedlægelse af to bilparkeringspladser undersøges.

### Eksisterende forhold

- Ud for Lygten nr. 11 er der i dag en parkeringslomme, hvor der formelt set er 2 p-pladser, men i praksis er plads til 3 biler.
- Cykelstien er ført udenom p-lommen med to forholdsvis skarpe knæk.
- Der er p-pladser bag bygningen.



### Løsningsforslag

Parkeringslommen nedlægges, og cykelstien udrettes og føres i et retlinet forløb langs kørebanelan. Dermed skal cyklister ikke køre igennem to skarpe knæk, og konflikter med åbne bildøre fjernes.

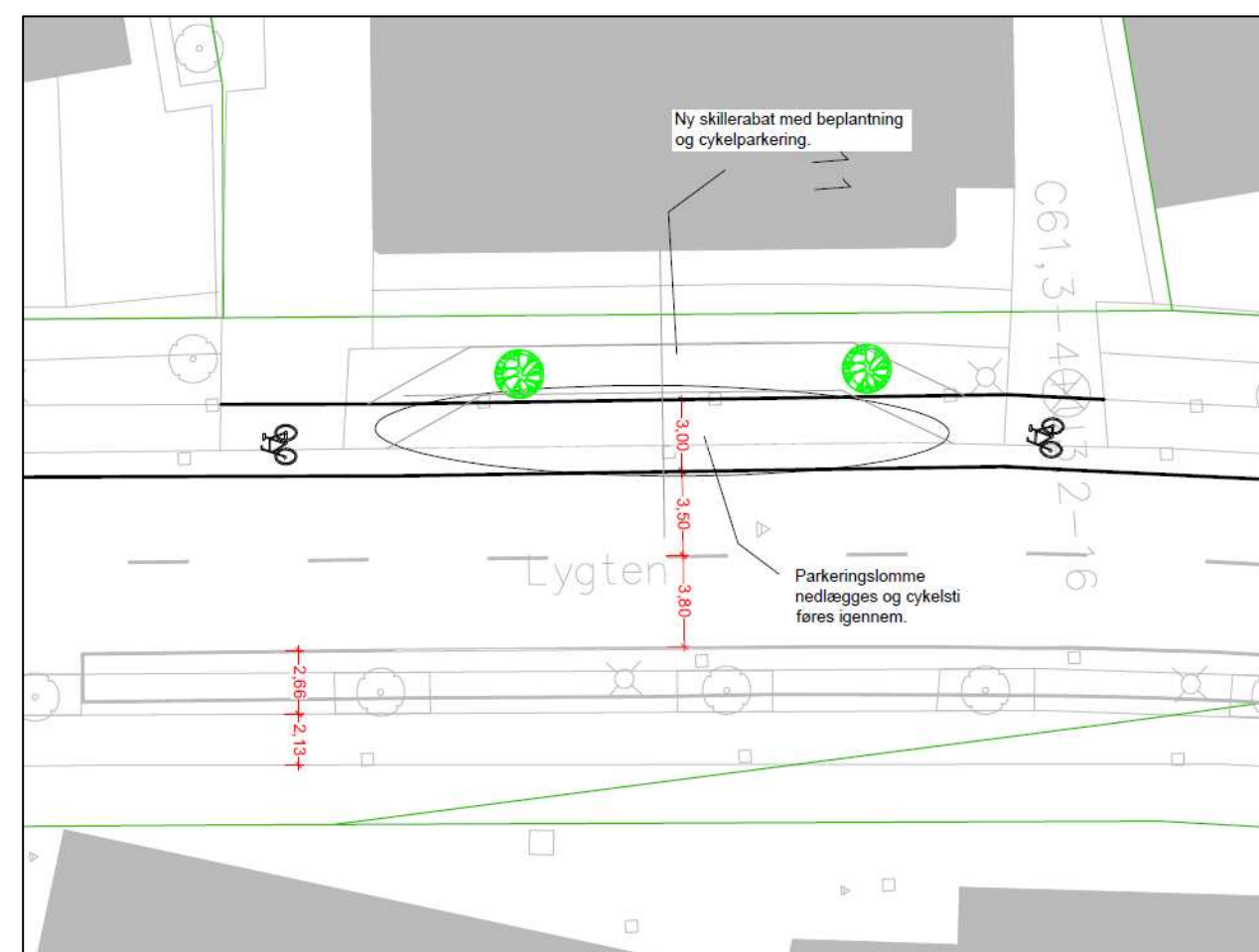
Det foreslås at udnytte det tidligere cykelstiareal til skillerabat med træbeplantning og cykelparkering.

| Fordele  | Ulemper  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret fremkommelighed for cyklister.</li> <li>• Reduceret uheldsrisiko: Konflikt med åbne bildøre fjernes, udskridning i skarpe knæk kan undgås, forbedret oversigt fra overkørsler.</li> <li>• Mulighed for skillerabat med beplantning, cykelparkering, bredere fortov mv.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion i antal p-pladser.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               | +       | +                    |
| Busser     |                | +               |         |                      |
| Bilister   | -              | +               |         | +                    |
| Fodgængere |                |                 |         |                      |

Konsekvensregnskab: P-pladser -2, vejtræer +2, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 200.000,- kr.



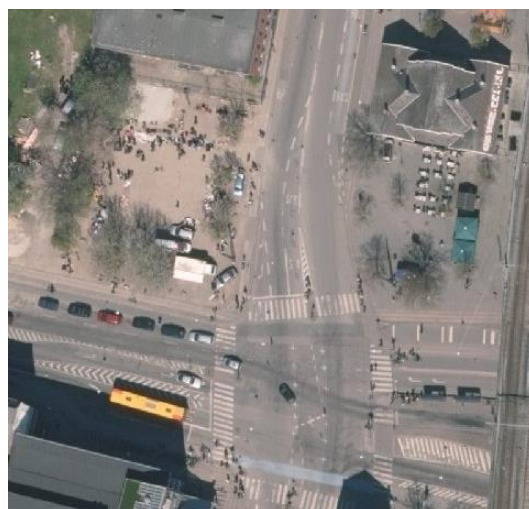
## 7. LYGTEN VED LYNGSIES PLADS

### Formål

Mulighed for etablering/forlængelse af cykelsti langs Lyngsies Plads undersøges.

### Eksisterende forhold

- På Lygten langs Lyngsies Plads er der i dag ikke cykelsti på delstrækningen mellem krydset ved Frederikssundsvej og busstoppestedet ud for nr. 2A
- Det nordgående kørespor er på de første meter af krydsets frafart ca. 8 m bredt.
- Langs kørebanen er der fortov og bag det er selve pladsarealet.
- Kantstenslysningen mod kørebanen er i dag meget lav (ca. 1-3 cm).



### Løsningsforslag

Cykelstien forlænges med en cykelbane med en bredde på 2,0 m så langt tilbage som indsvingende sættevogn tog fra syd tillader det (ca. 5-6 m fra fodgængerfeltet). Forlængelsen skal ses i sammenhæng med, hvordan tilfarten frem mod krydset med Frederikssundsvej indrettes. Her sideforskydes vognbaneindretningen, og det foreslås derfor at fjerne den eksisterende midterhelle af hensyn til indsvingende store køretøjer, flugten igennem krydset fra syd mod nord samt muligheden for cykelbane. Dette er accepteret af Københavns Kommune, da kørebanebredden er mindre end 24 m.

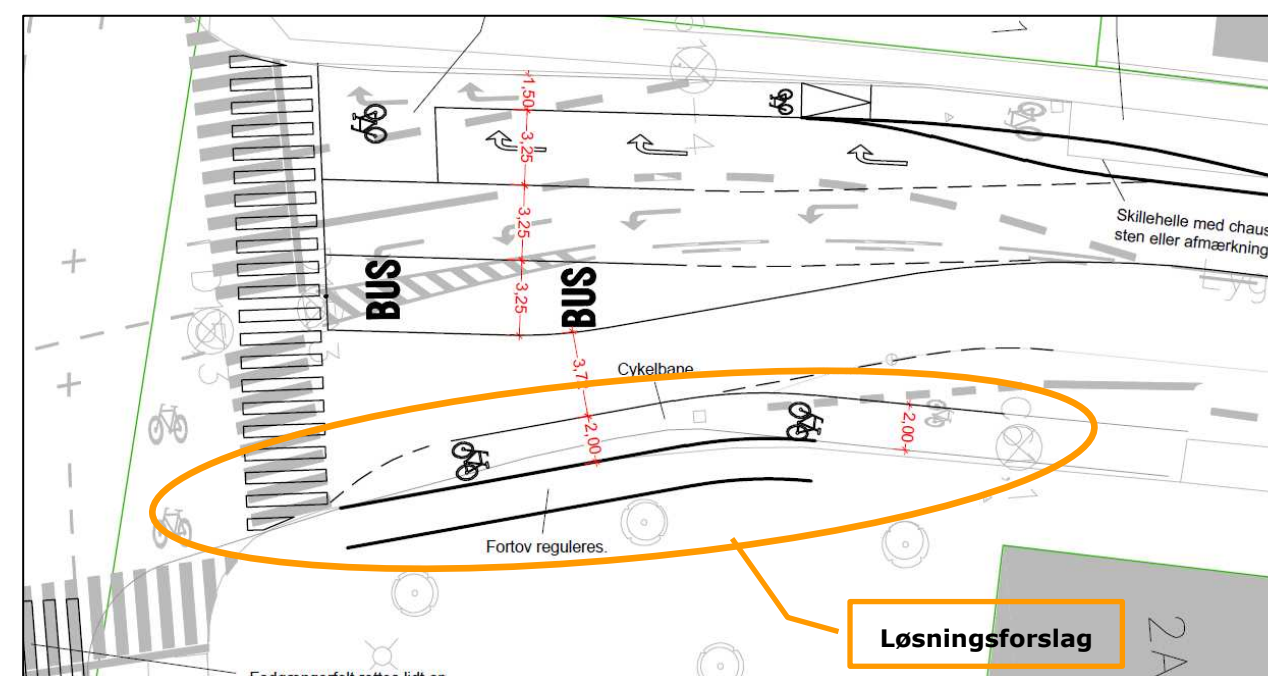
Der foreslås cykelbane langs Lyngsies Plads og ikke cykelsti med kantsten, da der ifølge Københavns Kommune formentligt skal bygges om på arealet indenfor nærmeste fremtid. Desuden kan der her være et koteringsproblem, da kantlysningen i dag er meget lav. Ved etablering af en rigtig cykelsti skal hele fortovet og en del af pladsen hæves. Der foreslås dog en mindre regulering af fortovet og pladsen, så cykelbanen ikke "klemmes" for meget.

| Fordele  | Ulemper  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret sikkerhed og tryghed for cyklister.</li> <li>• Smalere kørespor kan reducere bilernes hastighed.</li> <li>• Lav anlægsøkonomi.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Midterhellen fjernes hvilket reducerer tilgængelighed, tryghed og sikkerhed for fodgængere.</li> <li>• Midterhellen fjernes, hvilket reducerer synlighed til signaler og giver et bredere vejprofil.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               |         | +                    |
| Busser     |                |                 |         |                      |
| Bilister   |                |                 |         | +/-                  |
| Fodgængere | -              |                 |         | -                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 100.000,- kr.



## 8. KRYDSET VED NØRREBRO ST.

### Formål

I krydset ved Nørrebro Station undersøges muligheder for krydsforbedringer samt mulige forbedringer ved busstoppested.

### Eksisterende forhold

- Signalreguleret kryds med kanalisering i alle tilfarter.
- Vejgren nord: Tilfart med højresvingsspor, ligeudspor og kort venstresvingsspor for busser. Frafart med kørebane (ca. 8 m).
- Vejgren syd: Tilfart med cykelbane, ligeudspor og venstresvingsspor. Frafart med kørebane og busstoppested syd for krydset.
- Vejgren øst: Tilfart med cykelsti, højresvingsspor og "busluse". Frafart med cykelsti og "busluse".
- Vejgren vest: Tilfart med cykelsti, højresvingsspor, ligeudspor for busser og venstresvingsspor. Frafart med cykelsti og kørespor.



### Løsningsforslag

Københavns Kommune har oplyst, at venstresvingssbanen fra nord som udgangspunkt skal bevares. Det samme er gældende for busstoppestedet syd for krydset. Endelig afklaring forventes i foråret 2018.

Der bevares således tre tilfartsspor fra Lygten fra nord, men profilet sideforskydes lidt mod øst og rettes lidt op ved at indsnævres frafarten. I tilfarten kan der således etableres cykelbane 1,5 m, højresvingsspor 3,25 m, ligeudspor 3,25 m og venstresvingsspor for busser 3,25 m. Foran højresvingsporet etableres en cykelboks. Denne medfører en tilbagetrukket stoplinje i højresvingssbanen og dermed evt. en justering af sikkerhedstiderne i signalanlægget. Midterhellen fjernes som følge af 2,0 m bred cykelbane langs Lyngsies Plads.

Den nævnte udformning medfører, at frafarten mod nord indsnævres til ca. 3,7 m, hvor den er smallest. Frafarten dimensioneres til indsvingende sættevogntog, og der etableres en nordgående cykelbane på 2,0 m.

Tilfarten fra nord bør ombygges sammen med tiltaget ved Lyngsies Plads.

### Løsningsforslag

Fodgængerfelterne på tværs af Frederikssundsvej og Nørrebrogade drejes lidt, så "ventezonerne" for venstresvingende cyklister i krydsets hjørner udvides lidt. Støttepunktet på midterhellen på Frederikssundsvej skal reguleres.

Syd for krydset forbi busstoppestedet etableres en 2,5 m bred cykelsti og 2,7 m bred buslomme. Køresporet indsnævres til 3,5 m. Cykelstien etableres delvist på eksisterende fortov og delvist i buslommen. Der skal muligvis fjernes lidt cykelparkering langs bygningen i krydsets hjørne. Syd for busstoppestedet ledes cyklisterne til kørebanen med en "sluse".

I tilfarten fra syd etableres en skillehelle i spærreflader mellem cykelbane og kørespor, så tværsnittet bliver ca. 2,6 m cykelbane/sti, 0,75 m skillehelle, 3,25 m ligeudspor og 3,25 m venstresvingsspor. Det kan her overvejes at etablere førgrønt for cyklister, så de får et forspring inden frafarten mod nord, men det kan have konsekvenser for den øvrige trafikafvikling i krydset, som i forvejen er hårdt belastet og har prioriteringer i forhold til bl.a. busstrafik.

| Fordele  | Ulemper   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret fremkommelighed, sikkerhed og tryghed for cyklister.</li> <li>• Konflikt mellem busser og cyklister fjernes.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smaller fortov syd for krydset.</li> <li>• Konflikt mellem cyklister og buspassagerer.</li> <li>• Cyklister og biler kommer tættere på hinanden i frafarten mod nord.</li> <li>• Særlig belægning i buslomme skal retableres.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               | +       | +                    |
| Busser     |                | +               |         | +                    |
| Bilister   |                | -               |         | +                    |
| Fodgængere | -              | -               |         | -                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 900.000,- kr.



## 9. STRÆKNINGEN ML. NØRREBRO ST. OG ØRNEVEJ

### Formål

Mulighed for synliggørelse af cyklister på strækningen mellem Nørrebro St. og Ørnevej (begge retninger) undersøges.

### Eksisterende forhold

- Kørebanebredde ca. 8 m kørebane (2 spor)
- Fortovsbredde ca. 2,0-2,5 m i begge sider.
- Kørebanen er breddeudvidet ved krydset ved Ørnevej, både i tilfart og i frafart, men uden kørebaneafmærkning.
- I frafarten udnyttes denne breddeudvidelse til vejsideparkering. Københavns Kommune har oplyst at parkeringen afmærkes.



### Løsningsforslag

Der etableres en supercykelstisymboler langs kantstenen i begge sider. Dette er et visuelt signal til både cyklisterne og bilisterne, om at der køres på en "supercykelstirute". Supercykelstisymboler har en diameter på ca. 40 cm, placeres med centrum ca. 50-60 cm fra kantstenen og med et interval på ca. hver 20 m (evt. tættere). Det bør overvejes, om der skal indføres standsningsforbud på strækningen.



Det foreslås at supplere med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t på delstrækningen, men dette skal afklares med politiet. Det vurderes, at være et vigtigt signal at sende til bilisterne, at der skal tages hensyn til cyklisterne ved at sænke hastigheden.

Frem mod krydset ved Ørnevej retning syd udnyttes breddeudvidelsen til etablering af en kort cykelsti. Frem mod krydset retning nord forlænges den nuværende cykelsti frem til stoplinjen.

| Fordele   | Ulemper   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lidt forbedret fremkommelighed, sikkerhed og tryghed for cyklister, da biler holder større afstand.</li> <li>• Forbedret fremkommelighed for cyklister i kryds ved Ørnevej.</li> <li>• Reduceret hastighedsbegrænsning.</li> <li>• Lav anlægsøkonomi.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modsat rettet biltrafik kommer tættere på hinanden.</li> <li>• Forringet fremkommelighed for biler i krydset ved Ørnevej.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               |         | +                    |
| Busser     |                |                 |         |                      |
| Bilister   |                | -               |         | +                    |
| Fodgængere |                |                 |         |                      |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 100.000,- kr.



## 10. GLENTEVEJ

### Formål

Cykelsti gennemføres ved Glentevej.

### Eksisterende forhold

- Vigepligtsreguleret sidevejstilslutning til Nordre Fasanvej.
- Cykelstien er ført på tværs af Glentevej i niveau med kørebanen.



### Løsningsforslag

Der etableres en overkørsel på tværs af Glentevej, således at cykelstien langs Nordre Fasanvej hæves over kørebanen og fortovet føres med på tværs. Overkørslen udføres i henhold til Københavns Kommunes standarder for overkørsler med udgangspunkt i 'Adgang A: Virksomhed, boligkompleks og industrigrund med svingprofil' (bilag A).

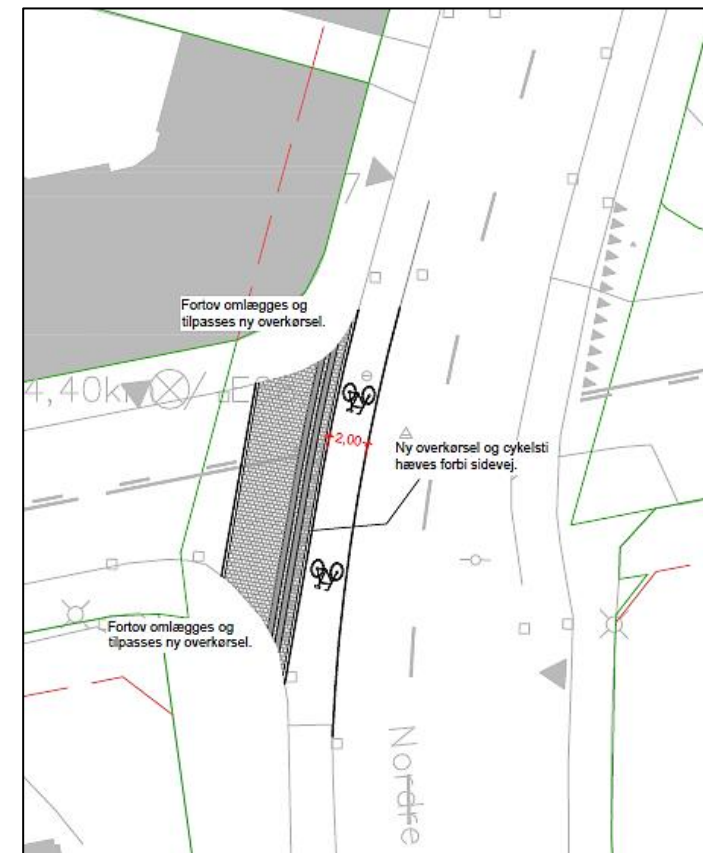
Det bemærkes, at der her er en grænseflade til et igangværende klimasikringsprojekt.

| Fordele  | Ulemper  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret sikkerhed og komfort for cyklisterne.</li> <li>• Forbedrede krydsningsforhold for fodgængere.</li> <li>• Bilerne hastighed til og fra Glentevej reduceres.</li> <li>• Lav anlægsøkonomi.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forringet oversigt fra bilernes stopposition, da denne flyttes bagud.</li> <li>• Forringet fremkommelighed for svingende biler.</li> <li>• Evt. ændrede afvandingsforhold.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                |                 | +       | +                    |
| Busser     |                |                 |         |                      |
| Bilister   |                | -               | -       | +/-                  |
| Fodgængere | +              | +               | +       | +                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 175.000,- kr.



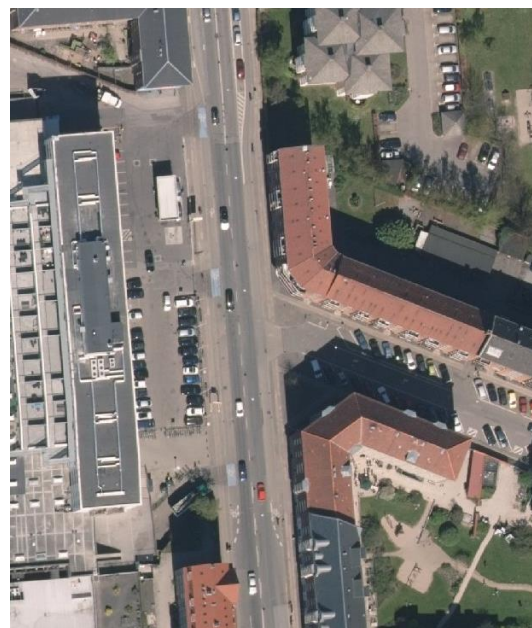
## 11. SØNDRE FASANVEJ FREM MOD VALBY LANGGADE (RETNING SYD)

### Formål

Evt. udvidelse af cykelsti på Søndre Fasanvej (i retning mod Valby St.)

### Eksisterende forhold

- Kørebanebredde ca. 7,5 m (2 spor).
- Cykelstibredde ca. 2,3 m retning syd, ca. 2,0 m retning nord.
- Fortovsbredde ca. 5,5 m i begge sider.
- Der er tre overkørsler til en tankstation og p-arealer langs vestsiden (markeret med blå cykelfelter). Der er sket 3 uheld mellem svingende biler og cykler ved den midterste overkørsel.
- Der er en overkørsel til Brøndkærvej i østsiden. Her er der også sket 3 uheld mellem svingende biler og cyklister.



### Løsningsforslag

Cykelstien langs vestsiden (retning syd) udvides til 3,0 m ved at inddrage dele af eksisterende fortov. Der vil således stadig være 2,6-2,8 m fortov.

Ud for overkørslerne til parkeringspladserne og tankanlægget vest for vejen hæves kantstenen ud mod kørebanen evt. Dette hvis lysningen i dag er så lav, at den ikke har en fartdæmpende effekt. Overkørslerne reguleres i henhold til cykelstiudvidelsen.

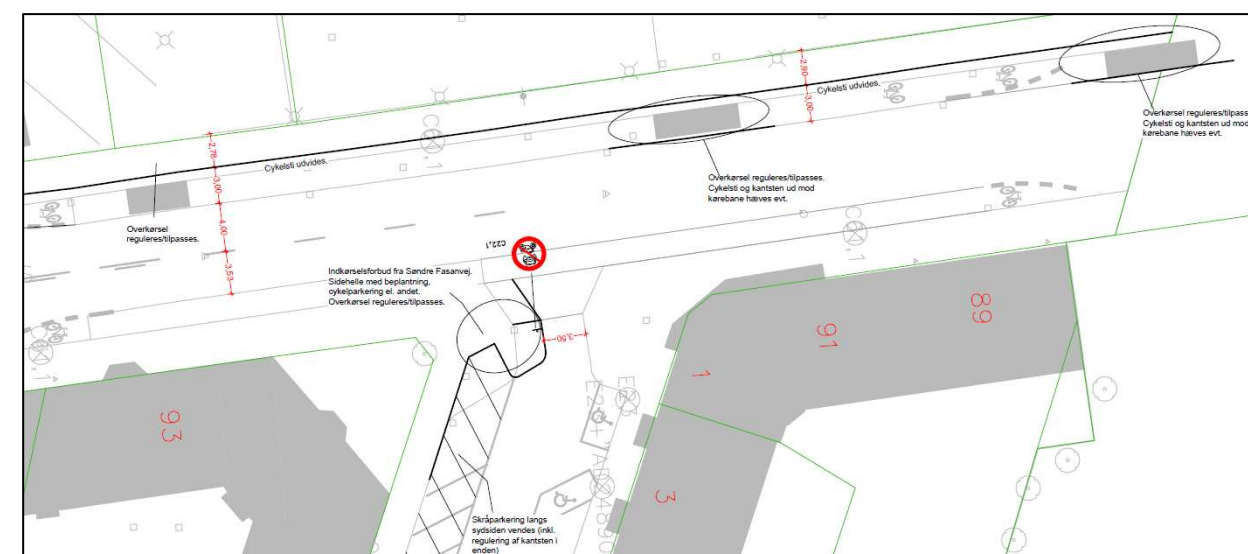
Der etableres indkørselsforbud for motorkøretøjer fra Søndre Fasanvej til Brøndkærvej. For at understrege indkørselsforbuddet indsnævres kørebanen i tilslutningen til 3,5 m ved etablering af en sidehelle, som evt. kan udnyttes til beplantning eller inventar. Det bør i den forbindelse overvejes at vende skråparkerings i den ene side på Brøndkærvej.

| Fordele   | Ulemper  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret fremkommelighed og tryghed for cyklister.</li> <li>• Forbedret sikkerhed ved Brøndkærvej.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smalere fortov.</li> <li>• Forringet tilgængelighed for biltrafik til Brøndkærvej. Vil medføre flere venstresvingende i krydset ved Valby Langgade og dermed reduceret kapacitet og sikkerhed her. Dvs. problematik flyttes.</li> <li>• Høj anlægsøkonomi.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               |         | +                    |
| Busser     |                |                 |         |                      |
| Bilister   | -              | +/-             |         | +/-                  |
| Fodgængere |                | -               |         | +                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 600.000,- kr.





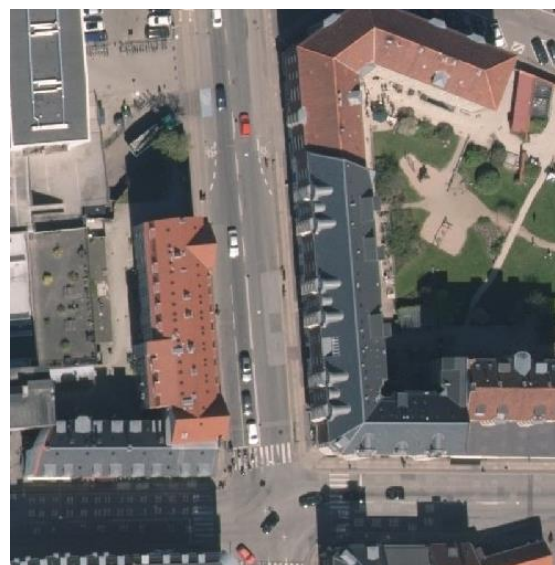
## 12. KRYDSET SØNDRE FASANVEJ/VALBY LANGGADE

### Formål

I krydset Valby Langgade/Søndre Fasanvej undersøges muligheder for krydsforbedringer.

### Eksisterende forhold

- Signalreguleret kryds.
- To sydgående tilfartsspor frem mod krydset 2 x 3,0 m.
- Der er ingen cykelsti, denne stopper ca. 60 m før krydset.
- Fortovsbredden langs vestsiden på delstrækningen frem mod krydset er ca. 3,6 m.



### Løsningsforslag

Der etableres cykelbane med en bredde på 1,5 m på delstrækningen frem mod krydset ved at indsnævre fortovet til 2,1 m. Signalstanderen ved stoplinjen skal således flyttes lidt udad. Desuden flyttes bilernes stoplinjer 5 m tilbage af hensyn til synlighed af cyklister og fodgængere.

Erfaringsmæssigt anses kombinationen af fælles ligeud- og højresvingsbane samt fremført cykelsti i samme tilfart i signalregulerede kryds for at være en sikkerhedsmæssigt dårlig løsning. Dette bl.a. da højresvingende biler kan føle sig presset af ligeudkørende bagfra, men dette sted vurderes det højre spor kun udnyttet i begrænset omfang af ligeudkørende, da der kun er afmærket med ét kørselspor lidt efter krydset.

| Fordele   | Ulemper  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret fremkommelighed og sikkerhed for cyklister.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indsnævret fortov forringer fremkommeligheden for fodgængere. Særligt ved fx tekniske skade, trappefremspring, parkerede cykler mv.</li> <li>• Forringet tilgængelighed for færdselshandicappede.</li> <li>• Kombinationen af fælles ligeud- og højresvingsbane samt fremført cykelsti kan forringe sikkerheden.</li> <li>• Risiko for reduceret fremkommelighed i perioder med mange cyklister, da de i dag kan benytte hele bredden af det højre kørselspor, men cykelbanen reducerer den bredde de kan benytte.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +/-             |         | +                    |
| Busser     |                | +               |         | +                    |
| Bilister   |                |                 |         |                      |
| Fodgængere | -              | -               | -       | -                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 250.000,- kr.



### 13. SØNDRE FASANVEJ FRA VALBY LANGGADE (RETNING SYD)

**Formål**

Forbedrede forhold for cyklister fra krydset Valby Langgade/Søndre Fasanvej i retning mod Valby St. Cyklisterne skal passere busstoppested, og der er hverken cykelsti eller cykelbane.

**Eksisterende forhold**

- To sydgående kørespor væk fra krydset på ca. 2 x 3,3 m.
- Der er ingen cykelsti umiddelbart syd for krydset, men opstarter ca. 60 m syd for krydset.
- Fortovsbredde ca. 2,7-3,0 m.
- Busstoppested på kørebanen, stander står ca. 45 m syd krydset.
- Cykelstien opstarter efter busstoppestedet.



**Løsningsforslag**

Eksisterende cykelsti forlænges ca. 15 m bagud og busstoppestedet flyttes ca. 15 m frem, så der fremover vil være cykelsti, hvor bussen standser. Bussen vil fortsat standse på kørebanen, men cyklisterne ledes nu indenom bussen på cykelstien. Fremrykningen kan betyde, at p-pladser på kørebanen foran stoppestedet skal nedlægges af hensyn til bussens udkørsel. I dag er der et periodeafgrænset standsningsforbud, som evt. kan gøres permanent.

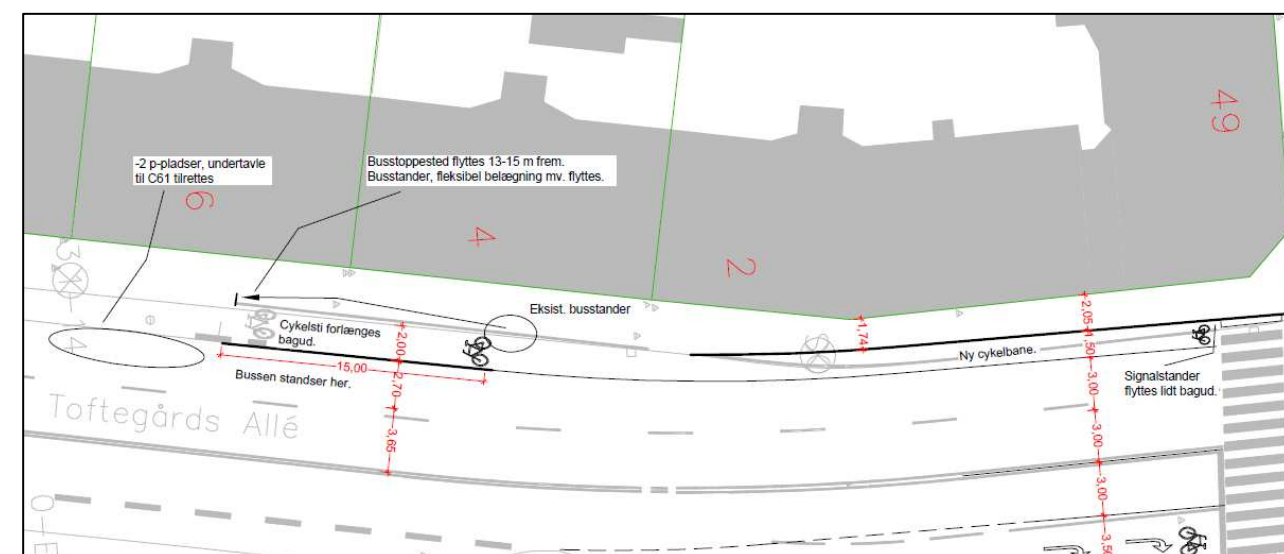
På den resterende delstrækning tilbage mod krydset (ca. 40 m) etableres cykelbane. Cykelbanen etableres ved at inddrage delvist kørebane, delvist fortov, så der bliver: ca. 2,0 m fortov, 1,5 m cykelbane, 2 x 3,0 m sydgående kørespor. Fortovet indsnævres lokalt til ca. 1,75 m ud for et "knæk" i gadeprofilen.

| Fordele   | Ulemper   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret fremkommelighed og sikkerhed for cyklister.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indsnævret fortov forringer fremkommeligheden for fodgængere. Særligt ved fx tekniske, trappefremspring, parkerede cykler mv.</li> <li>• Forringet tilgængelighed for færdselshandicappede.</li> <li>• Busstoppested flyttes længere væk fra kryds, dermed forlænget skifteafstand mellem busserne på Valby Langgade og Toftegårds Allé.</li> <li>• Forringet synlighed til busstoppestedet fra krydset.</li> <li>• Evt. nedlægning af ca. 2 p-pladser af hensyn til udkørende busser.</li> <li>• Konflikt mellem cyklister og buspassagerer.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               |         | +                    |
| Busser     |                | +               |         | +                    |
| Bilister   |                |                 |         |                      |
| Fodgængere | -              | -               | -       | -                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser -2, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 250.000,- kr.



## 14. SØNDRE FASANVEJ FREM MOD VALBY LANGGADE (RETNING NORD)

### Formål

Mulighed for forlængelse af cykelsti mod krydset Valby Langgade/Søndre Fasanvej i retning fra Valby St.

### Eksisterende forhold

- Signalreguleret kryds.
- To nordgående tilfartsspor frem mod krydset 2 x 3,25 m.
- Der er ingen cykelsti, denne stopper ca. 40 m før krydset.
- Fortovsbredden langs østsiden på delstrækningen frem mod krydset er ca. 2,8-3,0 m.



### Løsningsforslag

Det foreslås at etablere afkortet cykelsti og højresvingbane fremfor cykelsti ved siden af et fælles ligeud-højresvingsspor. Førstnævnte er erfaringsmæssigt en mere trafikikker løsning. Højresvingssporet foreslås etableret med en bredde på 3,5 m pga. bus i rute og ligeudsporet indsnævres således til 3,0 m. Højresvingssporet kan evt. forsynes med en ligeudpil for bus i rute.

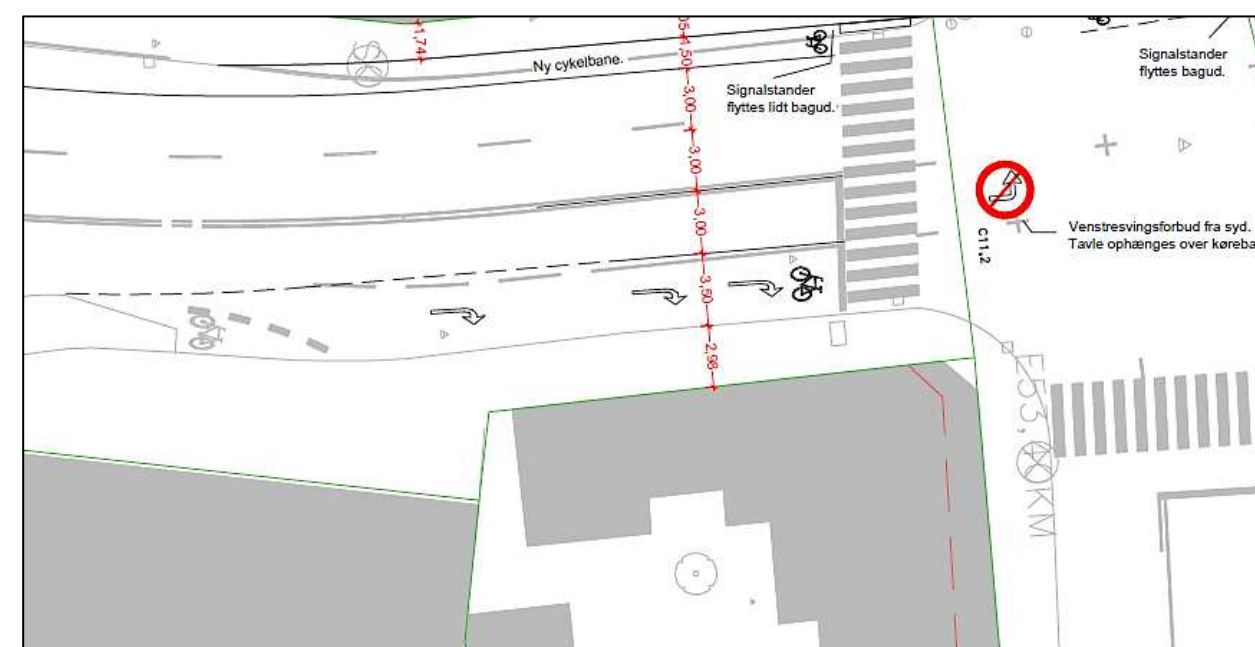
Løsningen medfører en kapacitetsreduktion, når der er venstresvingende, da ligeudkørende i dag anvender det højre spor til at køre udenom. Løsningen er således betinget af, at der suppleres med venstresvingforbud fra syd i retning mod vest for at kunne opretholde kapaciteten for ligeudkørende. Forbuddet forventes at medføre, at der overflyttes trafik til Rughavevej.

| Fordele   | Ulemper   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret sikkerhed og fremkommelighed for cyklister.</li> <li>• Forbedrede højresvingsforhold for biler.</li> <li>• Venstresving fjernes, forbedret sikkerhed for biltrafik.</li> <li>• Lav anlægsøkonomi.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evt. lidt reduceret kapacitet for biler.</li> <li>• Venstresvingmulighed fra syd fjernes, omvejskørsel.</li> <li>• Trafik overflyttes til Rughavevej.</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                | +               |         | +                    |
| Busser     |                | +               |         |                      |
| Bilister   |                | +/-             |         | +                    |
| Fodgængere |                |                 |         | +                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 20.000,- kr.



## 15. LILLEGADE OG MELLEMTOFTEVEJ

### Formål

Cykelsti gennemføres ved Lillegade/Mølle Allé og Mellemtoftevej.

### Eksisterende forhold

- Ved Lillegade/Mølle Allé i vestsiden og Mellemtoftevej er der i dag overkørsler på fortovsdelen.
- Mølle Allé i østsiden er en vigepligtsreguleret sidevej uden overkørsel.
- Cykelstierne er ført på tværs af sidevejene i niveau med kørebanen. Ved Lillegade/Mølle Allé er der blå cykelfelter i begge sider.



### Løsningsforslag

På tværs af Mellemtoftevej og Lillegade/Mølle Allé i vestsiden hæves cykelstien, men da kantlysningen til fortovsdelen i dag i forvejen er forholdsvis lav skal den eksisterende overkørsel eventuelt reguleres lidt op og kantstenen mellem kørebane og cykelsti evt. etableres lidt lavere end normalt.

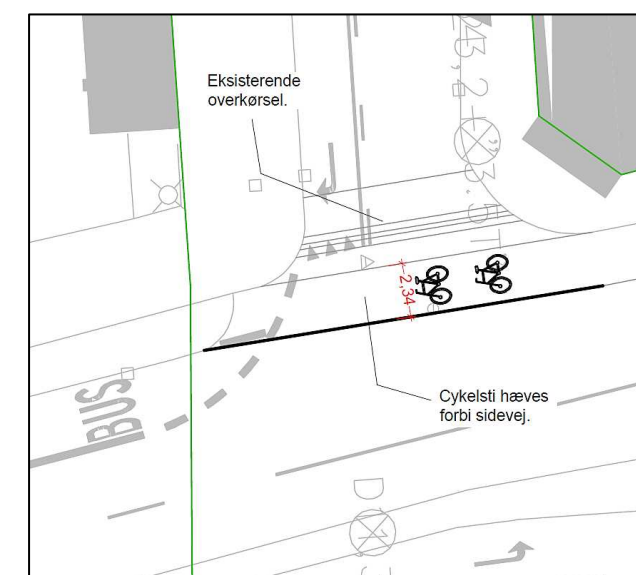
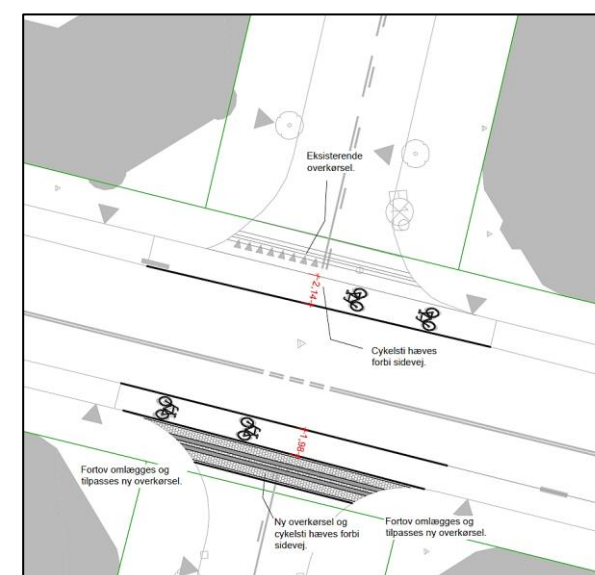
På tværs af Mølle Allé i østsiden etableres en ny overkørsel på fortovsdelen og en hævet cykelsti i forhold til kørebanen. Overkørslen udføres i henhold til Københavns Kommunes standarder for overkørsler med udgangspunkt i 'Adgang A: Virksomhed, boligkompleks og industrigrund med svingprofil' (bilag A).

| Fordele  | Ulemper  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbedret sikkerhed og komfort for cyklisterne.</li> <li>• Forbedrede krydsningsforhold for fodgængere.</li> <li>• Bilernes hastighed til og fra sidevejene reduceres.</li> <li>• Lav anlægsøkonomi.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Føringet oversigt fra bilernes stopposition, da denne flyttes bagud (ved Møllevej øst).</li> <li>• Føringet fremkommelighed for svingende biler.</li> <li>• Evt. ændrede afvandingsforhold (ved Møllevej øst).</li> </ul> |

|            | Tilgængelighed | Fremkommelighed | Komfort | Tryghed og sikkerhed |
|------------|----------------|-----------------|---------|----------------------|
| Cyklister  |                |                 | +       | +                    |
| Busser     |                |                 |         |                      |
| Bilister   |                | -               | -       | +                    |
| Fodgængere | +              | +               | +       | +                    |

Konsekvensregnskab: P-pladser 0, vejtræer 0, ekspropriation 0.

Anlægsudgift: 400.000,- kr.



## 16. PRIORITERING

Samlet set vurderes anlægsprisen af projekterne til ca. 4,7 mio. kr. Der er udarbejdet en prioriteringsliste af de enkelte lokaliteter, som anbefaling til i hvilken rækkefølge tiltagene bør udføres.

Løsningsforslagene er prioriteret på baggrund af følgende parametre:

- Fordele og ulemper
- Positiv/negativ effekt (+/-) for cyklister, busser, bilister, fodgængere i forhold til:
  - Tilgængelighed
  - Fremkommelighed
  - Komfort
  - Tryghed og sikkerhed
- Antal cykler på strækningen (ÅDT)
- Anlægsøkonomi/pris

Ovennævnte er anvendt som værktøj til kvalitativt at vurdere tiltagenes forbedringer set fra cyklisterne. Dvs. selvom antallet af '+er' er højt for én lokalitet, giver det ikke nødvendigvis den "bedste" forbedring for cyklister. Derfor kan den endelige anbefalede prioritering være anderledes, når også de øvrige parametre inddrages, og når de ses i sammenhæng med de øvrige lokaliteter.

| Lokalitet<br>- forslag til prioriteret rækkefølge      | Cyklister | Busser | Bilister | Fodgængere | I alt | Antal cykler | Pris      |
|--|-----------|--------|----------|------------|-------|--------------|-----------|
| Krydset ved Nørrebro St.                               | +3        | +2     |          | -3         | +2    | 9.500        | 900.000   |
| Lygten ved Lyngsies Plads                              | +2        |        |          | -2         | 0     | 9.500        | 100.000   |
| Lygten   | +2        |        |          | +1         | +3    | 9.500        | 1.250.000 |
| Lygten ved nr. 11                                      | +3        | +1     | +1       |            | +5    | 9.500        | 200.000   |
| Krydset Fyrbødervej/Lygten                             | +2        |        | -1       |            | +1    | 6.700        | 340.000   |
| Strækningen ml. Nørrebro St. og Ørnevej                | +2        |        |          |            | +2    | 9.400        | 100.000   |
| Glentevej  | +2        |        | -2       | +4         | +4    | 9.400        | 175.000   |
| Søndre Fasanvej frem mod Valby Langgade (retning nord) | +2        | +1     | +1       | +1         | +5    | ~4.000       | 20.000    |
| Søndre Fasanvej fra Valby Langgade (retning syd)       | +2        | +2     |          | -4         | 0     | 4.600        | 250.000   |
| Krydset Søndre Fasanvej/Valby Langgade                 | +1        | +2     |          | -4         | -1    | ~4.000       | 250.000   |
| Søndre Fasanvej frem mod Valby Langgade (retning syd)  | +2        |        | -1       |            | +1    | ~4.000       | 600.000   |
| Lillegade og Mellemtoftevej                            | +2        |        | -1       | +4         | +5    | ~4.000       | 400.000   |
| Lersøparken  | +2        |        |          | +1         | +3    | ~1.000       | 120.000   |

Prioriteringen skal vise en anbefaling i forhold til hvilken rækkefølge projekterne bør gennemføres. Det anbefales, at de enkelte løsningsforslag samles i "pakker" således, at der opleves en samlet forbedring på længere delstrækninger af ruten. Prioriteringen er således sket på basis af tiltagenes vurderede positive effekt for så mange cyklister som muligt, og om de samlet vil forbedre forholdene på en længere delstrækning. I det følgende er opstillet et forslag til syv "pakker" prioriteret i anlægsrækkefølge.

| Prioritet | Lokalitet  | Hovedtiltag  | Begrundelse  |
|-----------|--|--|--|
| 1         | Krydset ved Nørrebro St.<br><br>Lygten ved Lyngsies Plads  | Fremført cykelbane og cykelboks. Cykelsti forbi busstoppestedet syd for krydset. Skillehelle mellem cykelbane og kørespor.<br><br>Cykelbane.                                       | Vurderes at give en væsentlig forbedring for mange cyklister for en forholdsvis beskedne anlægsøkonomi.<br><br>Pris: 1.000.000 kr.               |
| 2         | Lygten<br>Lygten ved nr. 11<br><br>Krydset Fyrbødervej/Lygten  | Cykelstien breddeudvides til 3,0 m. Parkeringslommen nedlægges, og cykelstien udrettes.<br><br>Forbedret fremkommelighed for cyklister fra nord (og øst).                          | Giver cykelstien et synligt og mærkbart løft over en længere delstrækning for mange cyklister. Dog høj anlægsøkonomi.<br><br>Pris: 1.790.000 kr. |
| 3         | Strækningen ml. Nørrebro St. og Ørnevej<br>Glentevej   | Supercykelstisymboler langs kantstenen i begge sider. Cykelstier frem mod krydset ved Ørnevej.<br><br>Overkørsel på tværs af Glentevej.  | Vurderes at give en mindre, men mærkbar forbedring. Men over en kort delstrækning. Lav anlægsøkonomi.<br><br>Pris: 275.000 kr.                   |
| 4         | Søndre Fasanvej frem mod Valby Langgade (retning nord)<br><br>Søndre Fasanvej fra Valby Langgade (retning syd) | Afkortet cykelsti og højresvingsbane samt venstresvingsforbud fra syd.<br><br>Cykelsti forlænges ca. 15 m bagud og ny cykelbane (ca. 40 m). Busstoppestedet flyttes ca. 15 m frem. | Sikkerheds- og fremkommelighedsmæssige forbedringer for cyklister og busser, men forringelser for fodgængere.<br><br>Pris: 270.000 kr.           |
| 5         | Krydset Søndre Fasanvej/Valby Langgade<br><br>Søndre Fasanvej frem mod Valby Langgade (retning syd)            | Cykelbane på 1,5 m frem mod krydset.<br><br>Cykelstien udvides til 3,0 m retning syd. Indkørselsforbud for motorkøretøjer fra Søndre Fasanvej til Brøndkærvej.                     | Forbedring af fremkommeligheden for cyklister og et synligt løft, men forringelser for fodgængere. Høj anlægsøkonomi.<br><br>Pris: 750.000 kr.   |
| 6         | Lillegade og Mellemtoftevej  | Cykelsti hæves og overkørsel.  | Isoleret set en forbedring, men på lille lokalitet.<br><br>Pris: 400.000 kr.   |
| 7         | Lersøparken  | Mindre tiltag.   | Isoleret set en forbedring, men på lille lokalitet.<br><br>Pris: 120.000 kr.   |

| Konsekvensregnskab |                  |
|--------------------|------------------|
| Parkeringspladser  | -4 stk.          |
| Vejtræer           | +2 stk.          |
| Ekspropriation     | 0 m <sup>2</sup> |