

3. Kickstart, Cykelpakke Østerbro (2010-100358)

Der skal træffes beslutning om den konkrete udmøntning af ”Kickstart København” vedr. Cykelpakke Østerbro.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

enten

1. at midler afsat til Cykelpakke Østerbro i Kickstart-aftalen udmøntes jf. scenario #A (se bilag 3),

eller

2. at midler afsat til Cykelpakke Østerbro i Kickstart-aftalen udmøntes jf. scenario scenario #B (se bilag 4).

Såfremt enten første eller andet at-punkt godkendes, indstiller Teknik- og Miljøforvaltningen, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler

3. at der frigives en anlægsbevilling på i alt 85 mio. kr. til Cykelpakke Østerbro fordelt med 1 mio. kr. i 2010, 25 mio. kr. i 2011, 36 mio. kr. i 2012 og 23 mio. kr. i 2013 på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3.

Problemstilling

I forbindelse med ”Kickstart København”-aftalen, indgået mellem Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre d. 25. marts 2010, blev det vedtaget at udarbejde en Cykelpakke Østerbro. Formål med cykelpakken er, at forbedre cykelforbindelserne på Østerbro (herunder mulighederne for at forbedre cykelforbindelserne på Ydre Østerbro ved f.eks. at etablere en bro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej samt en fremtidig aflastning af Østerbrogade). Det blev endvidere aftalt, at etablere afværgeforanstaltninger til at reducere midlertidige og ikke budgetterede gener ved anlægget af Nordhavnsvej. Der blev i ”Kickstart København” afsat i alt 100 mio. kr., hvoraf hovedparten skal anvendes på cykelprojekter.

Løsning

Forvaltningen har med input fra interessenterne udarbejdet en bruttoliste over mulige cykelprojekter på Østerbro, der blev debatteret og revideret ved to dialogmøder. På baggrund af bruttolisten har forvaltningen udarbejdet to scenarier (herefter kaldet #A og #B, jf. bilag 2, 3 og 4). Begge scenarier afsætter ca. 15 mio. kr. til afværgeforanstaltninger til at reducere midlertidige og ikke budgetterede gener ved anlægget af Nordhavnsvej.

Lokal dialog

Dialogen - og ikke mindst prioriteringen - har vist to holdningsgrupperinger blandt de deltagende interessenter: For eller imod at bruge de fleste af pengene på en bro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej.

Bispebjerg Lokaludvalg ønsker, at der etableres en broforbindelse over både Helsingørmotorvejen og den kommende Nordhavnsvej med tilhørende tilslutninger til eksisterende cykelruter og til Ryparken station. Broforbindelsen koster ca. 80 mio. kr. og vil således lægge beslag på langt størstedelen af midlerne fra Cykelpakke Østerbro.

Østerbro Lokaludvalg m.fl. har det grundlæggende synspunkt, at det er for dyrt at bruge 80 mio. kr. på den ovenfor beskrevne broforbindelse. Østerbro Lokaludvalg ønsker, at Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej i stedet krydses ved den eksisterende bro ved Emdrupvej/Ryparken, samt ved forbedret krydsningsmulighed ved Hans Knudsens Plads. Østerbro Lokaludvalg ønsker også, at der etableres dobbeltrettede cykelstier i begge sider af Lyngbyvej på denne strækning. Herved bliver der råd til en lang række andre projekter. En anden løsning er at benytte den eksisterende gangtunnel ved Ryparken station. Hvis den skal være attraktiv for cykler, kørestole mv. skal der etableres nye ramper, der bliver meget lange på grund af de store niveauforskelle i området.

To scenarier

Ovenstående synspunkter danner grundlag for de to opstillede scenarier:

Scenario #A (se bilag 2 og 3) indebærer:

Bro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej, samt cykelsti på Philip Heymans Alle (Projektet er oprindeligt en del af Cykelpakke III, men har vist sig at være dyrere end planlagt bl.a. pga. en ændring i vejloven. Det er denne fordyrelse, der ønskes finansieret af Cykelpakke Østerbro), bro for enden af Utterslevruten og dobbeltrettet cykelsti fra Hans Knudsens Plads til Ryparken station. Cykelsti på Philip Heymanns Alle og bro for enden af Utterslevruten har begge været drøftet med Gentofte Kommune, som er positivt stemte overfor projekterne.

Scenario #B (se bilag 2 og 4) indebærer:

Cykelsti på Philip Heymans Alle, ændring af Nordre Frihavnsvej, cykelsti på nordsiden af Trianglen, cykelstier i Rovsinggade, cykelforbindelse fra Sionsgade til Svanemøllen station, modstrømscykelbane i Vordingborggade, cykelforbindelse i Løgstørgade, ladcykelparkering i bolig-gader, cykelparkering - generelle forbindelser, ændring af Strandboulevarden, bro for enden af Utterslevruten, krydsforbedring ved Hans Knudsens Plads, dobbeltrettede cykelstier langs begge sider af Lyngby Lokalvej og 3. etape af Svanemølleruten.

Parkeringskonsekvenser

Scenario #A vil medføre nedlæggelse af enkelte parkerings pladser, hvorimod scenario #B kan medføre omlægning eller nedlæggelse af op til 470 p-pladser. Ca. halvdelen af disse er på Strandboulevarden, hvor der vil være muligheder for at kombinere et omdannelsesprojekt med parkering i større eller mindre omfang. Ca. 160 p-pladser nedlægges som følge af cykelstier på Nordre Frihavnsvej. Her skønnes det kun i begrænset omfang at være muligt at oprette erstatningspladser i umiddelbar nærhed.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at etablering af en stibro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej (og den kommende Nordhavnsvej) vil være en betydelig forbedring af krydsningsmuligheden og den overordnede sammenhæng i cykelstinet. Etablering af en bro vil kunne hjælpe med at nedbryde barriereeffekten fra henholdsvis Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvejen. Broen vil dermed binde vest- og øst-siden af Lyngbyvej sammen. Endvidere kan den grønne cykelrute "Nørrebro-ruten" få forbindelse mod Ryvang Naturpark og idrætsfaciliteter nord for banen og den foreslåede grønne cykelrute "Svanemølleruten" syd for banen. Etablering af broen vil endeligt give en

mere attraktiv, direkte og tryk krydsning af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej samt minimere omvejskørsel for cyklister, der ønsker at krydse vejen på dette punkt. Der findes i dag en tunnel, som ikke giver cykelmulighed, og som, særligt grundet sin længde, kan virke utryk. Der har været store positive effekter ved etablering af både Bryggebroen og Åbuen, som i dag begge udgør vigtige cykeltrafikårer. I begge tilfælde blev antallet af nye cyklister øget markant med hhv. 10 % og 5 %. En tilsvarende effekt kan forventes ved etablering af den foreslåede bro. Endelig vil Nordhavnsvejsprojektet give en unik mulighed for en fordelagtig byggeproces og anlægspris, der ikke vil kunne opnås tilsvarende på et senere tidspunkt.

Scenario #B indeholder som alternativ en række relevante og nødvendige forbedringer på cykelområdet på Østerbro, som Københavns Kommune - samlet eller som enkeltprojekter - kan søge at etablere i de kommende år. Alle projekter vil give markante forbedringer for cyklisterne på Østerbro og Bispebjerg.

Efterfølgende høringsvar

Udover den beskrevne proces har forvaltningen modtaget høringsvar fra Bispebjerg Lokaludvalg inkluderende en mindretalsudtalelse fra Bispebjerg Lokaludvalg, høringsvar fra Ryvang Lokalråd, samt synspunkter på vegne af Østerbro Lokaludvalg. Østerbro Lokaludvalg har ikke haft mulighed for at udarbejde et høringsvar, men vil fremsende information om deres endelige prioriteter i den sidste halvdel af august 2010. Bispebjerg Lokaludvalg er som nævnt for en bro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej, hvorimod mindretallet fra Bispebjerg Lokaludvalg, Østerbro Lokalråd og synspunkterne fra Østerbro Lokaludvalg alle finder, at en bro til 80 mio. kr. optager for stor en del af de til Cykelpakke Østerbro afsatte midler.

Økonomi

Med denne indstilling frigives 85 mio. kr. som del af den bevilling på 100 mio. kr., der er afsat til Cykelpakke Østerbro i forbindelse med Kickstart Københavnaftalen. Midlerne frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, Center for Anlæg og Udbud, funktion 2.28.23.3.

Bevillingens periodisering og opdeling fremgår af nedenstående skemaer.

Scenario #A

Udgifter (mio. kr.)	2010	2011	2012	2013
Rådgivning og internt lønforbrug i CAU	1	1	1	
Fysisk anlæg og udførelse		24	35	23
Total pr. år (mio. kr.)	1	25	36	23

Scenario #B

Udgifter (mio. kr.)	2010	2011	2012	2013
Rådgivning og internt lønforbrug i CAU		6	5	1
Fysisk anlæg og udførelse		0	60	13
Total pr. år (mio. kr.)		6	65	14

Rådgivning og internt lønforbrug i scenario #A er meget lavt, da der er tale om et stort projekt, og da en del af projekteringen allerede er udført i regi af Nordhavnsvej, og da broen medtages i udbuddet af Nordhavnsvej allerede i efteråret 2010.

Videre proces

Når rammen for Cykelpakke Østerbro er vedtaget, vil forvaltningen projektudvikle og projektere de udvalgte projekter. Projektforslag forelægges Teknik- og Miljøudvalget til godkendelse inden anlægsarbejdet påbegyndes.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

bilag

[Bilag 1, Cykelpakke Østerbro, proces og dialog med lokale interessenter](#)

[Bilag 2, Beskrivelse af scenario #A og #B](#)

[Bilag 3, Kort over scenario #A](#)

[Bilag 4, Kort over scenario #B](#)

