

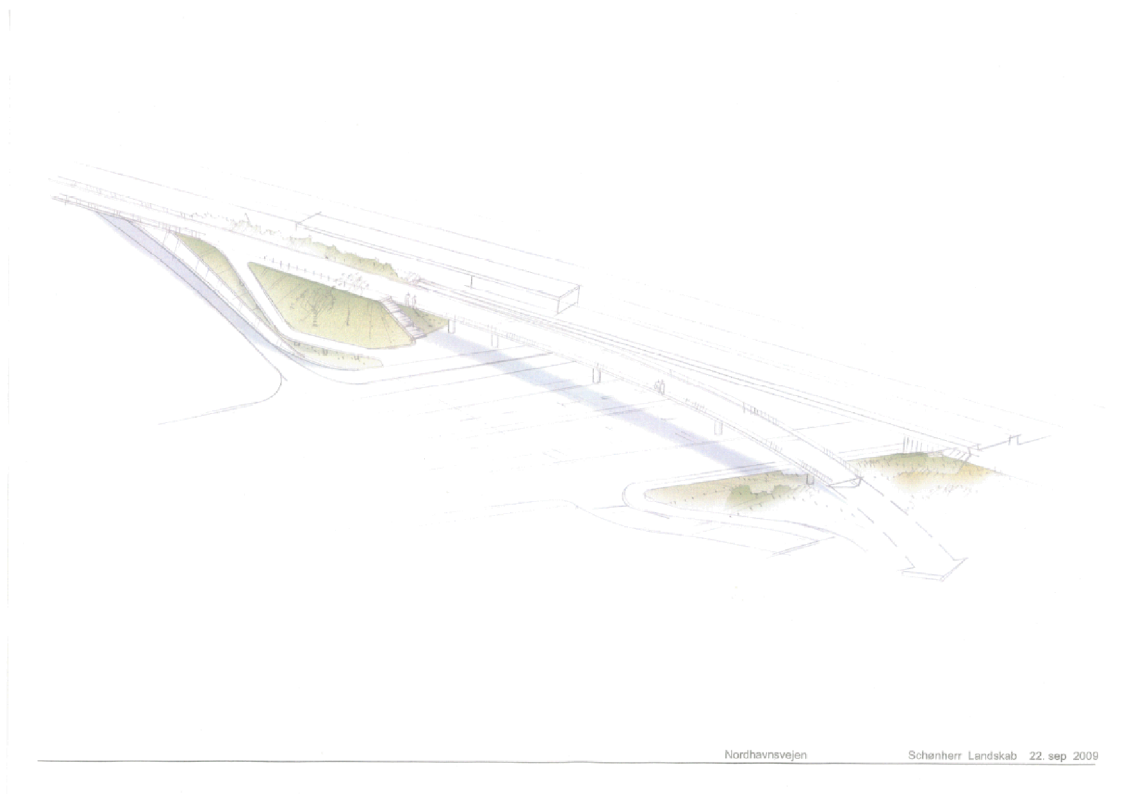


Bilag 1: Beskrivelse af de to projekter, som har opnået støtte fra ”Pulje til mere cykeltrafik” i 2010 fremsendt med ansøgning til Vejdirektoratet.

## Bro over Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej - et ”missing link” i det overordnede cykelstinet

Broen består af to sammenbundne broer, som i bilagene tilsammen er benævnt ”broen”.

Broen er illustreret i Figur 1, som er en ikke målfast, arbejds-skitse af broløsningen. Figuren viser den del af broen, som krydser Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej. Højre side af tegningen angiver vestsiden og venstre østsiden af vejen. Det ses, at der er en rampe ned til Ryparken St. I østsiden fortsætter broen henover Nordhavnsvej og ned af en rampe på dennes vestside (uden for tegningen).



**Figur 1** Ikke målfast arbejds-skitse af broløsningen over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej

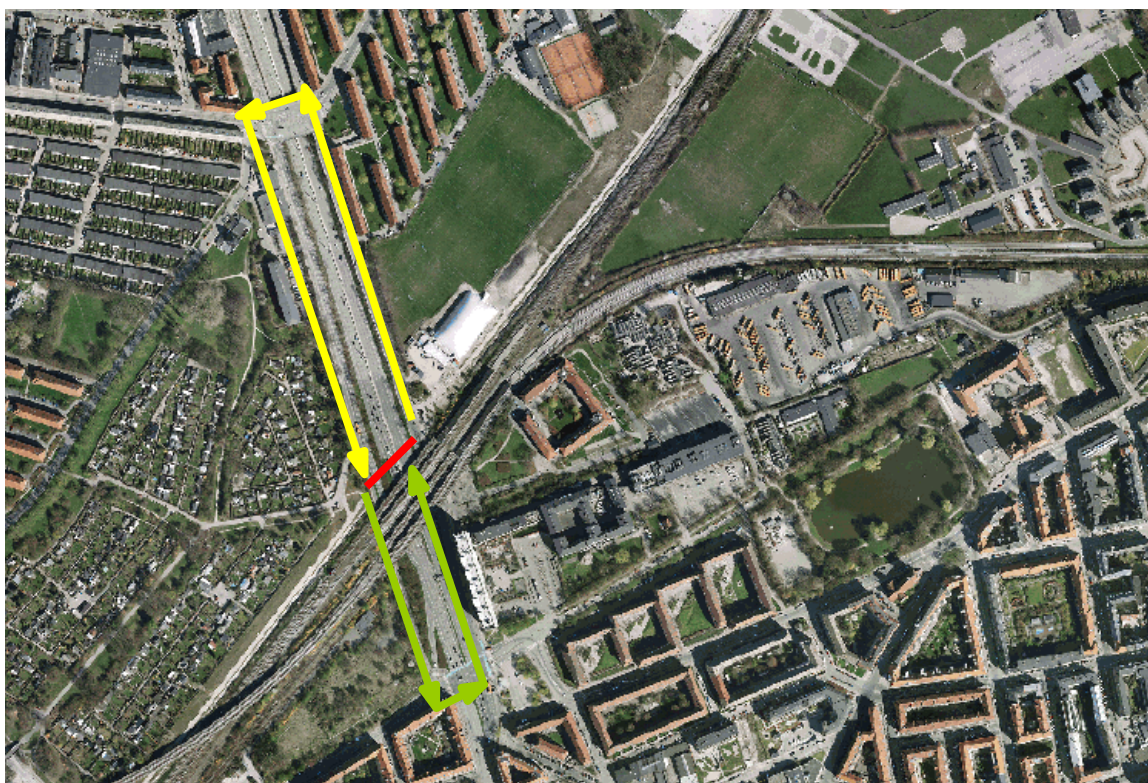
### Formål

Anlægget af den ansøgte bro har, som beskrevet i ansøgningsskemaet, fire hovedformål: Sammenbinding af cykelstinet, udbedring af ”missing link”, sammenbinding af bydele, Indtægtsbevilling og egenfinansiering, Cykelpuljen 2010, Bilag 1: Projektbeskrivelse af støttede projekter

sammenbinding af transportformer og trafikale forbedringer for cyklister i verdens bedste cykelby.

### Beskrivelse af den ansøgte bro

I den eksisterende situation er der mulighed for at krydse Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej ved Ryparken St. via en fodgængertunnel (angivet med rød på Figur 2). Ønsker man at passere samme sted på cykel, må Hans Knudsens Plads eller Emdrupbroen benyttes. De eksisterende cykelkrydsningsmuligheder og cykelretninger er indikeret med gule og grønne pile på Figur 2. De gule pile viser den vej, der kan køres, hvis man er placeret på østsiden, og de grønne pile viser den vej, der kan køres, hvis man er placeret på vestsiden. Det ses, at dette medfører lange omveje, der er på minimum 500m.



Figur 2 Krydsningsmuligheder ved Ryparken St.

I den eksisterende situation er den besluttede Nordhavnsvej endnu ikke etableret. Når Nordhavnsvejen er etableret, vil det ikke længere være muligt at cykle langs nordsiden af den bandedæmning, hvorpå Ryparken St. er placeret. Nordhavnsvejen vil dermed fjerne en cykelmulighed fra Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og mod Ryvang naturpark og Hellerup. Etableres den ansøgte bro ikke, vil denne mulighed bortfalde og cyklister, der tidligere har brugt denne forbindelse, må køre op til Emdrupbroen og af Ryparken. Etablering af en bro over Nordhavnsvej vil bibeholde denne cykelmulighed og være med til at bibeholde og etablere sammenhæng i cykelstinet.

Den ansøgte bro har stor betydning for det overordnede cykelstinet. Figur 3 viser broens

placering lige der, hvor de tre grønne cykelruter: Nørrebro-ruten, Svanemølleruten og Ryvangsruten mødes. Nørrebro ruten er etableret og Svanemølleruten samt Ryvangsruten er planlagte ruter, hvor specielt Svanemølleruten er højt prioriteret. Den ansøgte bro er på Figur 3 markeret med en blå streg, og cykelruters møde er markeret med en blå cirkel. Broens længde illustrerer, at den både krydser Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej. Nordhavnsvejen er ikke indtegnet på dette kort men vil forløbe fra øst og skære sig igennem en korridor, der her skitse-mæssigt (og uden målfastsætning) er markeret med en lyseblå trekant.



**Figur 3** Udsnit af det grønne cykelrutenet. Broen er markeret med en blå streg i den blå cirkel, som markerer, hvor de tre grønne cykelruter: Nørrebro-ruten, Svanemølleruten og Ryvangsruten mødes. Den ansøgte bro vil være placeret over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej i forlængelse af Nørrebro-ruten, der er markeret med den mørkegrønne streg. Den kommende Nordhavnsvej vil skitse-mæssigt være placeret indenfor den lyseblå trekants område.

Broen vil som beskrevet være af stor betydning for det overordnede cykelstinet både i form af udfyldelsen af et missing link og i form af dens sammenbindende rolle for flere ruter i den grønne cykelrute plan.

Figur 4 illustrerer broens forventede oplande med orange cirkler. Der er fire hoved oplande, og dertil kommer cykelpendlere, som færdes over længere afstande mellem København og destinationer nord for byen. Derudover er der de, der ankommer til området omkring broen med enten tog eller bus, og som bruger cykel som en del af deres rejse, enten ved at have den med toget eller ved at have den fast parkeret ved stationen.





**Figur 4** Udsnit af det grønne cykelrutenet. Den blå ring illustrerer der, hvor broen placeres, og hvor de tre grønne cykelruter: Nørrebro (mørkegrøn), Svanemøller (lysegrøn) og Ryvang (gulgrøn) mødes ved Ryparken St. De orange cirkler indikerer skitse-mæssigt broens oplande.

Oplandende er Nørrebro og Bispebjerg området, Hellerup området, Indre Østerbro og de kommende boliger og arbejdspladser på Nordhavn. Oplandende vil have forskelligt potentiale over tid.

I åbningsåret vurderes det største potentiale at findes i Frederiksberg, Bispebjerg og Nørrebro området, på indre Østerbro og Hellerup. Her forventes broen at være en mulighed for at kunne opnå bedre cykelsti forbindelser på tværs af byen, samt en bedre forbindelse til det overordnede cykelstinet. Ved broens åbning vil Nordhavnen endnu ikke være så udbygget, at den genererer et stort antal cykelture, men med visionen om at udvikle Nordhavnen som en bæredygtige bydel med afvikling af mindst en 1/3 af trafikken som cykelture, vil Nordhavnen på sigt have et stort potentiale. De ture, der går fra Nordhavn mod Bispebjerg og Nørrebro, vil kunne benytte den ansøgte bro. Ligeledes vil rejser mellem Nordhavn og områder nord for København have glæde af forbindelsen

Tetraplan har på baggrund af TU data fra årene 2006-2009 analyseret relevante rejse relationer og fundet, at der på åbningsdagen kan forventes et potentiale af størrelsesordenen 2500 - 3000 cykler. Dette er sammenligneligt med både Bryggebroen og Åbuen, og et optimistisk skøn for anvendelse efter en længere periode er ca. 6000 dagligcykler.

Der er estimeret et potentiale for de grønne cykelruter, tallene har dog en vis usikkerhed. Svanemølleruten forventes som gennemsnit for hele ruten at have et potentiale på 4500 cyklister HVDT ved anlæg af hele ruten. Ryvangsruten forventes som helhed at have et gennemsnitligt potentiale på 1000 cyklister HVDT ved anlæg af hele ruten.

Det vurderes derfor, at den ansøgte bro vil have 2500-3000 daglige brugere i åbningsåret, og at antallet af brugere derefter vil stige både i takt med kendskabet til broen og den fortsatte ambition om etablering af de grønne cykelruter og forbedringer for cyklister i København.

Københavns Kommunes erfaring med evalueringer efter åbning af både Bryggebroen og Åbuen er, at brugerne er meget glade for de nye forbindelser, der både tilbyder genveje og tryggere og mere fredelige cykelmuligheder. Evalueringerne viser, at der kan forventes mellem 5-10 % nye brugere.

#### **Aktiviteter**

Broen ønskes anlagt i årene 2011-2013 i forbindelse med anlægget af Nordhavnsvejen, da dette vil give både økonomiske og anlægstekniske fordele. Broen kan eventuelt opdeles i to separate anlægsprojekter, første etape over motorvejen og anden etape over Nordhavnsvej.

#### **Organisering**

Broen tænkes bygget af en privat entreprenør, projektudvikling, udbud, tilsyn mv. gennemføres af Københavns Kommune sammen med ekstern bygherrerådgiver.

#### **Tidsplan, startdato, slutdato**

Broen kan sendes i udbud sammen med udbudet for Nordhavnsvej. Broen over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej forventes dermed påbegyndt 2011 og afsluttet til ibrugtagelse i 2013.

## **Cykler, Natur, Kunst og Kultur - Oplevelser på cykel i skoletiden**

### **Baggrund**

Københavns Kommune vil gerne have flere børn og unge til at bruge cyklen og til at opleve glæden og friheden ved at bevæge sig rundt på cykel i deres by. Derfor vil vi med dette projekt gøre cyklen til et naturligt alternativ, når klassen skal på tur, for på den måde at give børn og unge nogle positive oplevelser på cykel.

Samtidig er der ønske om at få mere virkelighed ind i undervisningen og få børn og unge til at bevæge sig mere til gavn for indlæringssevne og sundhed, og her kan cyklen blive et vigtigt redskab.

Dette vil blive gjort ved at give skolerne mulighed for at få adgang til cykler og undervisningsforløb, der er lavet specielt med udgangspunkt i cyklens mobilitet og frihed til at komme rundt og opleve naturen, kulturen, historien og arkitekturen i deres lokalområder og deres by. Kort og tilhørende undervisningsmateriale med turforslag skal vise, hvilke muligheder cyklen giver.

Med mere end 30.000 elever i de københavnske skoler er det mange af byens kommende trafikanter, der kan formes her. Der findes derfor et stort potentiale for at fastholde og øge andelen af cyklende i København for fremtiden.

Sidst men ikke mindst ønsker Kommunen også at få flere turister og få dem og Københavns børnefamilier til at bruge cyklen til at se byen.

### **Mål**

Målet er at få flere skoleklasser til at benytte cyklen og få børn, unge lærere og forældre til at se de muligheder, der er i cyklen, og ændre deres strukturelle fortællinger om muligheden for at cykle i byen, dels i forhold til, hvor mange sikre veje, der er rundt i byen, og hvor nemt man kan komme rundt. Derfor skal der skabes muligheder for at:

- alle skoler har adgang til cykler
- der er materiale inden for natur, kultur, kunst og historie
- der findes kort og rutebeskrivelser for 5. - 10. klasse med de veje, der er sikre at cykle på for det givne klasetrin samt besøgssteder og museer (natur-, historisk- og arkitektonisk interesse).

### **Aktiviteter**

#### 1) Adgang til cykler og hjelme

Der vil blive lavet baser med låncykler. Pt. er målet, at der skal laves tre baser, hvorfra ture kan køres. Derudover vil der på udvalgte skoler kunne gives låncykler til skolen for at det også for resourcesvage skoler vil kunne lade sig gøre at tage på cykelture med

skolen som udgangspunkt. Bookingen af cyklerne vil ske gennem BUFnet, hvor alle skoler kan få adgang. Denne booking vil naturligvis skulle holdes ved lige, dette vil blive gjort af BUF.

Klassesættene tænkes at stå på tre af disse lokaliteter:

- Kalvebod Naturskole, udgangspunkt for natur og miljø
- Bymuseet, udgangspunkt for samfundsfag og historie
- Trafiklegepladsen i Fælledparken, udgangspunkt for samfundsfag og historie
- Energi- & Vandværkstedet, udgangspunkt for natur og miljø
- Naturlegepladsen i Valbyparken, udgangspunkt for natur og miljø

## 2) Vedligeholdelse af cykler

Vedligeholdelsen tænkes at ske i samarbejde med SOFs beskyttværksteder, hvor de mod en fast betaling tager sig af vedligeholdelse af alle cykler sammen med SOFs brugere. Denne model kunne også tænkes som et samarbejde med BIF og kunne delvist ske på Trafiklegepladsen i Fælledparken, hvor det tænkes at oprette et værksted, der også kan bruges af Københavns borgere. Projektet vil dermed også få værdi for andre borgere i København. Cyklerne tænkes opbevaret i en garage, der skal bygges i sammenhæng med værkstedet på Trafiklegepladsen. Dermed får Trafiklegepladsen en mere central rolle som et center for undervisning og leg på cykel; som udgangspunkt for ekskursioner og som opbevaring og vedligeholdelse af cykler. Legepladsens personale vil kunne varetage en del af den daglige vedligeholdelse.

## 3) Undervisningsmateriale

Det er målet, at der kommer materiale for elever fra 3. - 10. klasse i fagene natur og teknik, historie, samfundsfag og geografi. Der skal både udvikles materiale med lokalt udgangspunkt, hvor det vil være muligt at se egnede ruter, seværdigheder, stående tilbud og undervisningsmateriale, der tager udgangspunkt i en specifik lokalitet og beskriver et fagligt forløb. Materialet vil blive udarbejdet i samarbejde med BUF-afdelingen for Bæredygtigudvikling (Mini-naturskoler samt undervisningsmaterialer om natur og miljø), Stadsarkivet, Københavns Bymuseum, (Byvandrer-ruter og -temaer samt Powerty walk), Kunst og Kultur, Billedskolen, Center for Bydesign og BY-X (arkitektur, infrastruktur og byplanlægning).

## 4) Kort og rutebeskrivelser

Der vil blive udarbejdet et oversigtskort til skolerne, der viser, hvilke veje og stier, der er egnede til cykling for børn i forskellige aldre. På dette kort skal der vises steder med kulturel-, natur- og historisk relevans, natur- og kulturundervisningssteder. Derudover vil der blive lavet mere detaljerede kort over mindre lokalområder med interessante lokaliteter med beskrivelse og indtegnede temaruter om f.eks. Københavns industrialisering. Disse kort skal støtte undervisningen i skolen, gøre byen levende for eleverne og fremme ønsket fra lærerne om at bruge cyklen i undervisningen. Kortene skal bygge på de erfaringer, der eksisterer i København og udarbejdes i samarbejde med lærere fra københavnske skoler. De udviklede materialer skal linke til kortet, så der er cyklerutebeskrivelser, der kan hentes sammen med et undervisningsforløb.

Kortene vil også blive brugt til at fremme cykelturismen i København og give børnefamilier mulighed for at bruge deres by aktivt. For at gøre dem let tilgængelige vil de gratis kunne downloades på nettet, hvor man kan tage udgangspunkt i eget lokalområde samt på naturskoler, turistkontorer ol. Det er derfor tanken at lave kortene i et format, der indbyder til at tage dem med ud at cykle.

#### 5) Kampagne og udbredelse af materiale og muligheder

Alle de ovennævnte ting skal formidles til lærerne på de københavnske skoler gennem faglige tidsskrifter, kurser, inspirationsdage samt gennem de eksisterende netværk, der findes i København. Ud over det skal materialet og de muligheder, der ligger i det, gøres tilgængelige for skoler i omegnen af København og skoler, der besøger byen. På sigt er det tanken, at materialet også kan laves til turister.

### **Organisation og tidsplan**

Projektet vil i første fase blive koordineret af programmet Sikre Skoleveje, der i samarbejde med de deltagende institutioner vil stå for annoncering af tilbuddene, koordineringen af booking samt distribution af materialer og kort. Tilbuddene vil løbende blive evalueret gennem besøgstal og evalueringer fra brugerne. Denne evaluering er i dag allerede en del af det arbejde, der bliver lavet af de forløb, der udbydes af projektets samarbejdspartnere. Tilbuddene vil løbende blive rettet til af de enkelte projektdeltagere efter de input, der kommer fra brugerne, i samråd med projektlederen.

### **Forankring og evaluering**

De dele af projektet, der efter tre år har vist sig at fungere godt vil overgå til de almindelige tilbud, der udbydes på de nævnte steder, og det vil blive vurderet, om de kan udbydes til flere borgere i København f.eks. børnefamilier og turister.

### **Samarbejdspartnere**

Socialforvaltningen, beskyttede værksteder (område 1)

Bymuseet, skoletjenesten

Børne- og ungdomsforvaltningen, Bæredygtigudvikling, Billeskolen, Energi og vandværkstedet, Vestamager Naturcenter.

Trafiklegepladsen.

Rådmandsgades Skole.