

Udkast

**Cykelruten Ågade – Jagtvej**

**Idéoplæg stibro**

**Bilag 5**



## INDHOLDSFORTEGNELSE

1	Indledning .....	3
2	Baggrund .....	4
3	Opgaven .....	4
3.1	Bygherrens synspunkt på opgaven .....	4
3.1.1	Æstetik, funktion og sammenhæng .....	4
3.1.2	Visualiseringer .....	6
3.2	Handlingsplan .....	7
3.3	Organisation .....	8
4	Plangrundlag .....	10
4.1	Områdets afgrænsning .....	10
4.2	Lokalplan .....	10
5	Projektforudsætninger .....	11
5.1	Information og kommunikation .....	11
5.2	Forbindelsen til Nørrebro Cykelrute .....	11
5.3	Aftaleforhold med Frederiksberg Kommune .....	12
5.4	Tekniske krav til stibro .....	12
5.4.1	Krav til stibroens placering i byrummet .....	12
5.4.2	Krav til stibroens understøtninger .....	13
5.4.3	Krav til dimensioner og materialevalg .....	13
5.4.4	Krav til belysning .....	14
5.4.5	Krav til genanvendelsen af nedknusningsmaterialer i den nordlige rampe .....	14
5.5	Krav til sikkerhed og tryghed .....	15
5.6	Trafikafvikling i anlægsperioden .....	15
5.7	Geoteknik .....	16
5.8	Forureningsforhold .....	16
5.9	Forsyningsmæssige forhold .....	17
5.10	Naboer til stibroen .....	17
6	Økonomi og tid .....	17
6.1	Økonomi .....	17
6.2	Tid .....	18
7	Bilagsoversigt .....	19

## 1 Indledning

Nærværende ideoplæg er Københavns Kommunes sammenfattende præsentation af de ønsker og behov, der på nuværende tidspunkt er til etableringen af en stibro over Ågade, som skal føre de bløde trafikanter over Ågade på betryggende vis.

Broen skal placeres over Ågade som en del af den kommende cykelrute gennem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, og skal derfor kunne betjene cyklister, knallertkørere samt gående.



## 2 Baggrund

Projektet har været til politisk behandling i 2001, hvor det planlagte indhold og forløb blev godkendt. Imidlertid blev det i 2002 meddelt fra Vejdirektoratet, at det tidligere tilsagn om medfinansiering via rådighedspuljen desværre ikke kunne opretholdes, grundet politiske ændringer overfor Trafikministeriet. På denne baggrund blev projektet sat i bero i 2002.

Seneste udvikling for projektet er, at Bygge- og Teknikudvalget på møde d. 6. oktober 2004 (BTU 460/2004), bilag 1, anbefalede, at der etableres en "ny stibro for gående og cyklister over Ågade" og at "Vej & Park bemyndiges til at udbyde brorådgivningsopgaven i et begrænset udbud".

Denne anbefaling skal ses i direkte sammenhæng med den tidligere vedtagelse af anlæggelsen af delstrækningen af Nørrebro Cykelrute mellem Ågade og Jagtvej.

På Økonomiudvalgets møde d. 26. oktober 2004 (ØU 347/2004), bilag 2, blev anbefalingen fra BTU tiltrådt.

Endelig godkendte Borgerrepræsentationen på møde d. 11. november 2004 (BR 510/04), bilag 3, at gennemføre de anbefalede forhold.

## 3 Opgaven

### 3.1 Bygherrens synspunkt på opgaven

#### 3.1.1 Æstetik, funktion og sammenhæng

Københavns Kommune ønsker en stibro som vil bringe særlige oplevelser til de mange brugere, herunder fastboende og pendlere, der anvender forbindelsen til såvel almindelige trafikale formål som til rekreative formål.

Med broens placering i bybilledet og i relation til de mange, der dagligt vil anvende broen eller blot beskue den, vil Københavns Kommune lægge stor vægt på den landskabelige indpasning.

Det er væsentligt, at skabe en flot og varieret oplevelse for alle brugere af cykelruten, og at stibroen indpasses smukt så "naboerne" tilføjes en kvalitet frem for at blive generet af rampeanlæg og stiforløb. Det har stor værdi, at broens sammenhæng med omgivelserne bliver harmonisk.

Stibroen skal være velfungerende og funktionel forbindelse, der kan bringe gående og cyklister sikkert over Ågade, herunder i særlig grad velfungerende forhold for syns- og bevægelseshæmmede brugere.

Stibroen skal samtidig fungere som et originalt byelement, der beriger stedet og er indpasset smukt i omgivelserne. Opgaveløsningen vil få generel betydning, da problemstillingen, bløde trafikanters krydsning over stærkt trafikerede veje, er kendt i flere større byer.

Materialevalget til stibroen skal også medvirke til, at broen fremstår som et bygningsværk der virker arkitektonisk let og passer smukt ind i omgivelserne. Der skal især tages hensyn til oplevelsen for de mange trafikanter der dagligt anvender Ågade som kørevej til og fra København.

Konkurrenceudbudet er af særlig art og har stor politisk bevågenhed og faglig værdi for Københavns Kommune. Derfor tillægges det stor betydning, at løsninger med udgangspunkt i en realistisk konstruktion fremtræder som originale, nutidige bygningsværker med stor funktionel og oplevelsesmæssig værdi.

Sammenfattende kan der opstilles understående ønsker til det kommende bygværk.

### Det byarkitektoniske tema

Det samlede broanlæg skal

- være et smukt og originalt bygningsværk i bybilledet
- fungere som "indgangsportal" til byen for trafikanter ad Ågade
- indpasses landskabeligt smukt i lokalområdet
- medføre færrest mulige visuelle gener for beboere og trafikant i området
- være harmonisk og sammenhængende med cykelrutens øvrige forløb i Københavns og Frederiksberg Kommune

### Det brugerorienterede tema

Broen skal i størst muligt omfang

- være attraktiv for cyklister og gående langs cykelruten, herunder skal der sikres varierede oplevelsesmuligheder og trafiksikkerhed for bløde trafikanter
- tilgodese optimale forhold og sikker færdsel for gående, syns- og bevægelseshæmmede og for cyklister overalt på broen og dens tilslutningsanlæg til terræn
- medvirke til at fjerne den fysiske barriere som Ågade udgør for cykelruten i de to kommuner

### **3.1.2 Visualiseringer**

Vej & Park har via en principvisualisering af den kommende stibro over Ågade, prøvet at give et indtryk af hvorledes broen vil "tage sig ud" i det lokale byrum.

Det skal kraftigt understreges, at visualiseringen skal ses som en ide til hvorledes stibroen kan udformes, og absolut ikke må tages "til indtægt" for, hvorledes den endelige udformning vil blive. Dette vil først blive afgjort ved en senere lejlighed, når de indkomne forslag fra de enkelte rådgiverteams skal vurderes. Men principvisualiseringen viser i hvilken "retning" Vej & Park forestiller sig opgaven løst.



## **PRINCIP** (stibro med frit spænd over Ågade)

## 3.2 Handlingsplan

På baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning har Københavns Kommune, ved Vej og Park, udarbejdet nedenstående handlingsplan, som opdeler projektførelsen i 3 hovedfaser.

- **Fase 1** omfatter projektførelsen frem til udbud af projektering
- **Fase 2** omfatter udbud af projektering og udførelse
- **Fase 3** omfatter den fremtidige drift af bygværket.

### Fase 1

Denne fase omfatter projektets idéfase, og er allerede gennemført i Vej og Parks eget regi, hvor resultatet er sammenfattet i nærværende ideoplæg.

Ideoplægget skal efter den politiske behandling, fungere som grundlag for indhentning af tilbud fra et rådgiverteam, bestående af både et arkitektfirma og et ingeniørfirma.

I forbindelse med rådgiverteamets tilbudsafgivelse, skal det af materialet fremgå hvorledes det pågældende team agter at udforme brokonstruktionen, og hvilke materialer de agter at anvende hertil.

### Fase 2

Med udgangspunkt i den valgte løsningsmodel, udarbejder rådgiverteamet et projektforslag, som efterfølgende skal fungere som grundlag for en totalentreprisekonkurrence. Den vindende totalentreprenør får så opgaven med at færdigprojektere brokonstruktionen indenfor rammerne i projektforslaget, og slutteligt at udføre arbejderne "i marken".

I denne fase forventes rådgiverteamet, efter nærmere aftale, at medvirke som bygherrerådgiver i forbindelse med totalentreprenørens afsluttende projekteringsarbejde samt fungere som bygherrens tilsyn gennem den efterfølgende udførelsesperiode.

Den udbudsmæssige fremgangsmåde er valgt ud fra ønsket om, at få én entreprenør til at byde på en samlet opførelse af både stibroen over Ågade samt cykelruten og parkanlægget mellem Ågade og Jagtvej.

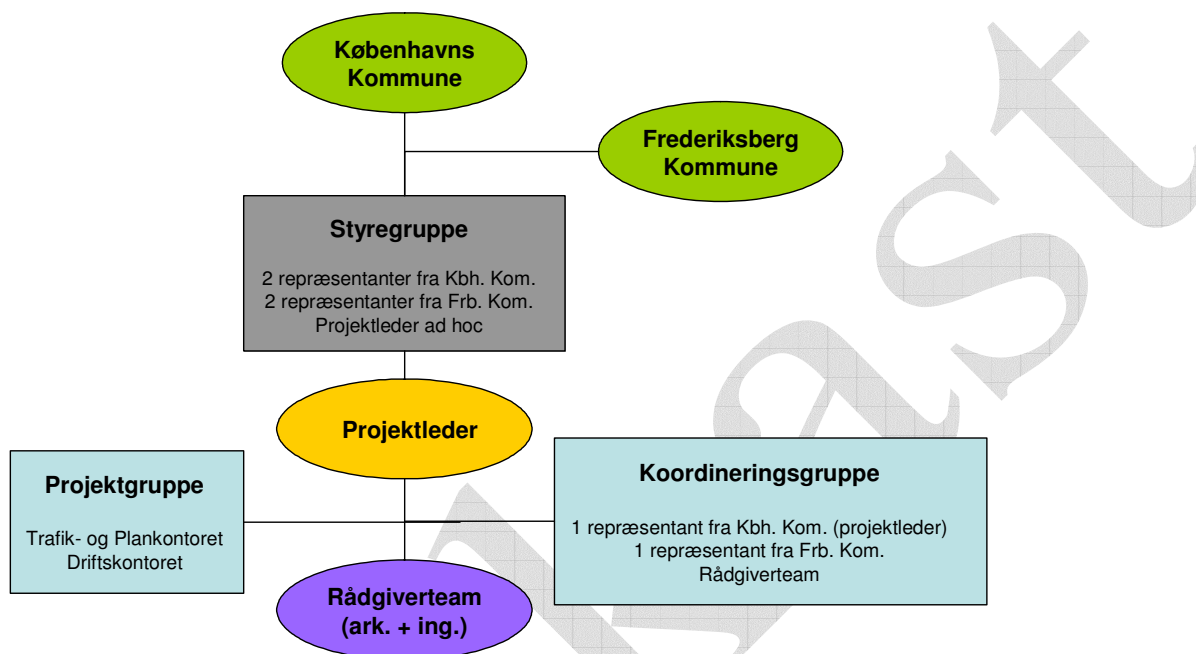
### Fase 3

Omfatter drift af bygværket.

### 3.3 Organisation

Projektet vil blive gennemført i en projektorganisation som angivet herunder.

#### Projekteringsfasen



Projektlederen forestår det daglige arbejde gennem hele denne fase, og refererer direkte til styregruppen.

Der afholdes løbende projekteringsmøder med rådgiverteamet gennem hele projekteringsfasen, hvor repræsentanter fra begge kommuner deltager. Hertil etableres en koordineringsgruppe. Bygherrerrepræsentanternes kommentarer til indholdet i projektet kan foretages for det fulde bygværk, men hvert part for sig "bestemmer" i sidste ende over de dele af bygværket, som befinder sig i den pågældende parts kommune.

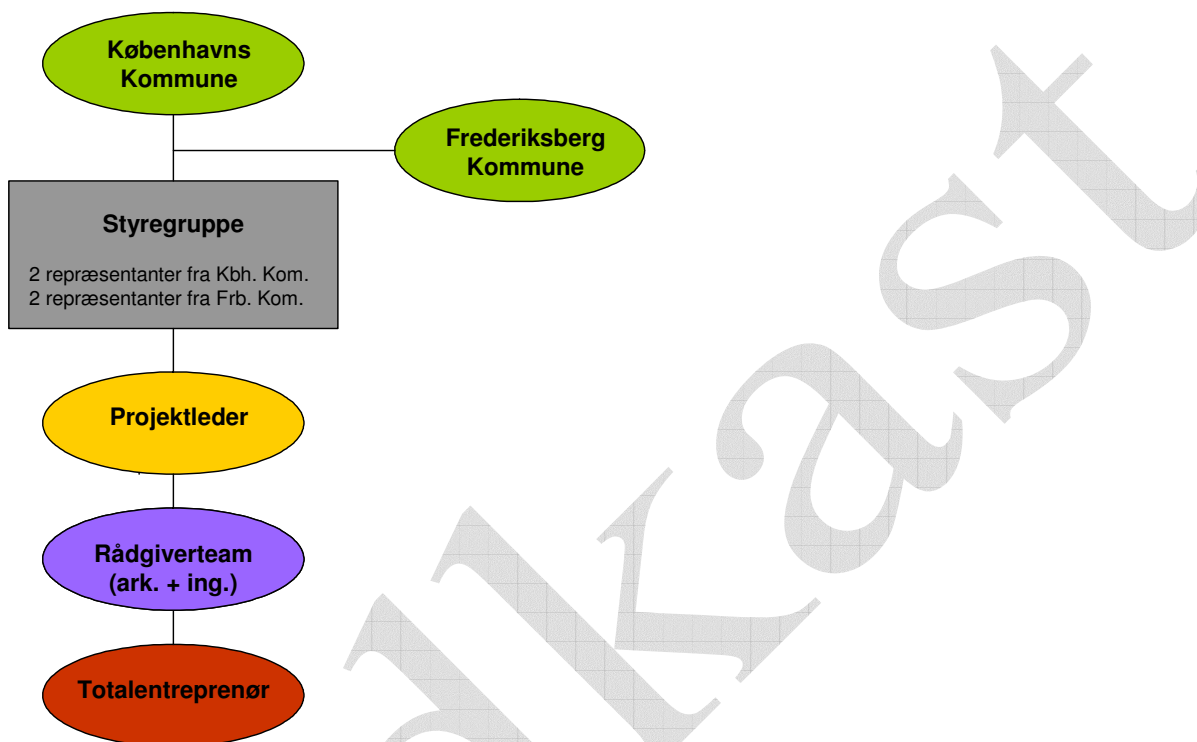
Det er dog vigtigt, at det samlede bygværk fremstår med en fuldt sammenhængende arkitektonisk helhed.

Forinden rådgiverteamet udsender udbudsmaterialet, skal dette have været fremsendt til og godkendt af bygherren. Parternes kommentarer til udbudsmaterialet skal relatere sig til den del af konstruktionerne der befinder sig indenfor den tilhørende kommunegrænse.



Som udgangspunkt for rådgiverteamets udarbejdelse af udbudsmaterialet, anvendes Københavns Kommunes paradigmaer herfor.

### Udførelsesfasen



Projektlederen forestår det daglige arbejde gennem hele denne fase, og refererer direkte til styregruppen. I tilfælde af forhold der medfører afvigelser i forhold til forudsætningerne, herunder særligt økonomiske forhold, skal dette forelægges styregruppen, der efterfølgende beslutter det videre forløb.

Så længe de projektnødvendige beslutninger holder sig indenfor det forudsatte/godkendte, har projektlederen prokura til at træffe disse beslutninger.

### Generelt

Styregruppen fungerer som det øverste organ for projektet. Styregruppen mødes når projektlederen vurderer der er behov herfor, eller når den ene af parterne ønsker det.

## 4 Plangrundlag

### 4.1 Områdets afgrænsning

Området hvor stibroen og de tilhørende rampeanlæg skal anlægges, befinder sig i princippet mellem Rantzausgade i Københavns Kommune og Rolighedsvej i Frederiksberg Kommune.

Mod Rantzausgade omfatter arealerne de tidligere banearealer mellem Laurids Skaus Gade og Hans Egedes Gade, og mod Rolighedsvej omfatter arealerne de tidligere banearealer mellem Landbohøjskolens Have og Statens Husdyrbrugsforsøg.

Kommunegrænsen mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune går i skellet til Landbohøjskolens Have og Statens Husdyrbrugsforsøg under Landbrugsministeriet således, at selve Ågade, på denne delstrækning, ligger i Københavns Kommune (se eventuelt bilag 4).

Arealet angiver det område hvor stibroen og de tilhørende rampeanlæg skal etableres indenfor, herunder også adgangen til stibroen fra selve Ågade.

### 4.2 Lokalplan

#### Nord for Ågade

Området nord for Ågade er omfattet af lokalplan nr. 102, bilag 5.

Lokalplanen fastlægger området til offentlige formål for mulig anvendelse til bydelspark i overensstemmelse med Helhedsplan for Indre Nørrebro. Der åbnes også mulighed for etablering af offentlige beskyttelsesrum.

De eksisterende vejlinier mod Ågade, Rantzausgade, Laurids Skaus Gade og Hans Egedes Gade skal respekteres og bevares. Dog åbnes mulighed for omlægning af de to sidstnævnte, således at områderne nærmest de tidligere banearealer kan anlægges med beplantning m.v.

#### Selve Ågade

Der findes ingen lokalplan for området, hvor den kommende stibro krydser selve Ågade. Men det er tydeligt, at Ågade er en af hovedfærdselsåreerne i København og at den udgør en stor fysisk og visuel barriere, mellem de planlagte cykelruter nord og syd for Ågade.

### Syd for Ågade

Området syd for Ågade er omfattet af lokalplan nr. 73 for Frederiksberg Kommune, bilag 6.

Lokalplanen fastlægger området til offentlige formål for KVL, Statens Veterinær Serumlaboratorium, Landbrugsministeriets Veterinærdirektorat, og lignende offentlige formål.

Endvidere er formålet at bibeholde Landbohøjskolens parkanlæg til bl.a. rekreative formål, og at sikre mulighed for en eventuel udbygning af KVL.

## 5 Projektforudsætninger

### 5.1 Information og kommunikation

Ud over stibroen over Ågade, skal der som tidligere nævnt også anlægges endnu en etape af Nørrebro Cykelrute.

For at sikre en tilstrækkelig og kontinuerlig orientering om begge projekter, som har en meget tæt sammenhæng via broens nordlige rampeanlæg i parken, har Vej og Park oprettet en web-side, som redegør for projekternes baggrund og aktuelle stade.

Se eventuelt kommunens hjemmesider for de to projekter på internetadresserne:

[http://www.vejpark.kk.dk/projekter/bro\\_aagade/index.htm](http://www.vejpark.kk.dk/projekter/bro_aagade/index.htm)

[http://www.vejpark.kk.dk/projekter/noerrebro\\_cykelrute/index.htm](http://www.vejpark.kk.dk/projekter/noerrebro_cykelrute/index.htm)

Det skal endvidere sikres, at pressen inddrages de steder, hvor almenheden kunne skønnes at have en interesse.

Som dokumentation for processen og det endelige resultat, skal der gennemføres en løbende registrering i form af billeder, så man efterfølgende kan samle materialet i et medie, der skønnes hensigtsmæssigt.

### 5.2 Forbindelsen til Nørrebro Cykelrute

Stibroen skal opføres i tilknytning til gennemførelsen af Nørrebro Cykelrute, som ned mod Ågade anlægges på det nedlagte baneterræn mellem Hans Egedes Gade og Laurids Skaus Gade.

Selve rampeanlægget som er nødvendigt for at føre cykelruten op i niveau for krydsningen af Ågade, vil blive anlagt et stykke ind i selve parkanlægget, og "griber" derfor direkte ind i udformningen af parkanlæggets sydligste del.

På den modsatte side af Ågade fortsætter cykelruten ind i Frederiksberg Kommune, da kommunegrænsen ligger langs det sydlige fortov parallelt med Ågade.

Af kortet bilag 4 fremgår sammenhængen til cykelruten.

### 5.3 Aftaleforhold med Frederiksberg Kommune

For at sikre en fuldstændig sammenhæng i cykelruten, i overgangen fra Københavns Kommune til Frederiksberg Kommune, arbejdes der intenst på indgåelse af en samarbejdsaftale mellem de to parter.

I samarbejdsaftalen konkretiseres en række forskellige parametre for ansvarsfordelingen mellem parterne, hvad angår projektorganisationen i projekterings- og udførelsesperioden, de eksterne rådgivere der tilknyttes under projektudarbejdelsen, økonomifordelingen i projektet samt den fremtidige fordeling af ansvaret for drift og vedligehold af det færdige anlæg.

Med underskriften af aftalen, forpligter begge parter sig til at gennemføre projektet i henhold til den i samarbejdsaftalen anførte tidsplan.

### 5.4 Tekniske krav til stibro

I nærværende afsnit anføres en række krav til stibroens fysiske udformning. Disse krav skal de enkelte rådgiverteams overholde med henblik på, at respektere bygherrens ønsker til stibroens form og funktion.

#### 5.4.1 Krav til stibroens placering i byrummet

Placeringen af stibroens krydsning med Ågade, skal svare til placeringen på bilag 4.

På begge sider af Ågade, skal punktet for overgangen mellem stibroens overbygning og vederlaget respekteres

På den nordlige side af Ågade, skal rampeanlægget udformes som anført på det nævnte bilag 4, og på den sydlige side af Ågade bliver der mulighed for, at anvende en del af den eksisterende jordvold som rampe for cykelstiens videre forløb ind i Frederiksberg Kommune.

Den principielle placering af vederlagene er således givet på forhånd, men det står de enkelte rådgiverteams frit for enten at projektere en retlinet eller en buet overbygning, set i forhold til planet, mellem de to vederlags"fixpunkter".

### 5.4.2 Krav til stibroens understøtninger

Stibroen kræves opført uden mellemunderstøtning i midterrabbatten på Ågade. Dette begrundes med følgende forhold.

Det tidligere åbne åløb er blevet rørlagt i forbindelse med anlæggelsen af Ågade (deraf navnet). Det rørlagte åløb er placeret under midterrabbatten, hvorfor en understøtning på dette sted vil medføre en væsentlig vanskeliggørelse af funderingsarbejderne, med dertil hørende forøgelse af funderingsudgifterne.

Endvidere vil arbejder på dette sted medføre voldsomme gener for den daglige trafik på Ågade i hele anlægsperioden, hvilket ikke kan accepteres.

Endelig vil der i selve anlægsperioden være en relativ stor sikkerhedsmæssig risiko for håndværkerne, som naturligt er nødt til at krydse de tre kørespor på Ågade for at komme frem til arbejdsstedet mellem den indadgående og den udadgående trafik. Dette være sig både med og uden materiel og materialer, til arbejdets udførelse.

Eventuelle mellemunderstøtninger kan tillades udført ved cykelsti og fortov, på begge sider af Ågade. Respektafstande til, og særligt krav om værn/afskærmninger langs med eventuelle mellemunderstøtninger, skal overholdes.

Overbygningens endevederlag, både det nordlige og det sydlige, skal etableres og funderes uden nogen form for afhængighed af de tilknyttede rampeanlæg. Endevederlagene og den dertil hørende fundering, skal være dimensionerede til at kunne modstå den efterfølgende etablering af rampeanlægget op ad eller omkring selve understøtningen.

I forbindelse med fastlæggelsen af stibroens understøtningsforhold, henledes opmærksomheden i særlig grad på stabilitet og forankring, ved eventuelle påkørsler af overbygningen.

### 5.4.3 Krav til dimensioner og materialevalg

Stibroens samlede bredde (tværsnittet) skal fastlægges således, at der vil kunne anlægges cykelsti og fortov med en fribredde på minimum 5,0 meter. Samme bredde for cykelsti og fortov gør sig gældende for rampeanlægget nord for Ågade (Københavns Kommune).

På rampeanlægget syd for Ågade (Frederiksberg Kommune) vil cykelsti og fortov gradvist blive indsnævret til i alt 4,0 meter for neden af rampen.

Københavns Kommune ønsker en så slank overbygning som muligt. Udformningen og slankheden af overbygningen vil blive et af vurderingsparametrene, når det vindende rådgiverteam skal udpeges.

Materialevalget skal sikre, at broen udformes forsvarligt konstruktionsmæssigt. Af hensyn til brugernes oplevelse når broen passeres, skal broen dimensioneres så der kun vil kunne opstå et absolut minimum af svingninger. Broen skal opleves som en fast konstruktion.

Endelig skal materialevalget sikre, at udgifter til almindelig ren- og vedligeholdelse kan holdes på et økonomisk acceptabelt niveau.

### **5.4.4 Krav til belysning**

Bl.a. for at sikre oplevelse af tryghed for alle parter, skal der etableres en god belysning på stibro og rampeanlæg. Der må af sikkerhedsmæssige hensyn ikke forekomme blænding af hverken brugerne på broen, af trafikanterne på Ågade eller af beboerne i naboejendommene.

I relation til valg af belysningsform og -kilder, såvel eventuelt af selve broen som på sti og fortov, skal dette fastlægges i tæt sammenhæng med belysningsarmaturerne for parkanlægget umiddelbart nord for stibroen.

### **5.4.5 Krav til genanvendelsen af nedknusningsmaterialer i den nordlige rampe**

I forbindelse med anlæggelsen af parkarealet mellem Ågade og Jagtvej, skal der fjernes en hel del eksisterende betonmaterialer.

Med baggrund i den miljømæssige vurdering for det samlede projekt kræves det, at disse betonmaterialer nedknuces og genanvendes til opbygningen af rampeanlægget nord for Ågade.

Der kan regnes med, at nedknusningsmaterialerne til fulde vil kunne dække behovet for volumen, når rampen skal anlægges.

Efterfølgende muldbeklædning af rampeanlægget er udenfor entreprisen for stibroen.

### 5.5 Krav til sikkerhed og tryghed

Der skelnes mellem sikkerhed (= målbart) og tryghed (= oplevelse).

Det skal være sikkert og kunne opleves trygt at færdes på stibroen og de tilhørende rampeanlæg. Dette gælder for cyklister og for øvrige brugergrupper i almindelighed. Trygheden skal kunne opleves af alle på trods af, at nogle brugere indimellem kan opnå en høj fart stedvis på ruten.

Også i myldretiderne skal det være sikkert at færdes på stibroen og rampeanlæggene. Der skal på både stibroen og på rampeanlæggene være en adskillelse mellem gående og kørende, og de to kørselsretninger på stien skal være tydeligt markeret, for at styrke sikkerheden for modkørende cyklister og andre brugergrupper.

### 5.6 Trafikafvikling i anlægsperioden

I stibroens anlægsperiode vil der foregå en række byggeaktiviteter umiddelbart op til Ågade, bl.a. når broens endevederlag (overgangspunktet fra bro til rampe) skal etableres.

Biltrafikken på selve Ågade skal kunne afvikles med så få gener som overhovedet muligt, i hele anlægsperioden.

Derfor skal efterfølgende parametre for trafikregulering, som udgangspunkt, kunne overholdes, når de enkelte rådgiverteams udarbejder projekt materialet for stibroen. Herunder tænkes i særlig grad på, hvorledes entreprenøren får etableret selve stibroens overbygning hen over Ågade.

#### Mandag - fredag

- I myldretiden skal der opretholdes 3 spor i hver retning (tidsrummene kl. 07.00 – 09.00 og 15.00 – 17.00). Hvis arbejdet udføres i industriferien kan der nøjes med 2 spor i hver retning i samme tidsrum.
- Om natten (tidsrummet kl. 22.00 – 06.00), kan man nøjes med 1 spor i hver retning
- I øvrige tidsrum (dvs. uden for myldretid og nat) kan der nøjes med 2 spor i hver retning.

#### Lørdag

- Der skal opretholdes 2 spor i hver retning i tidsrummet kl. 06.00 – 22.00.
- Der kan nøjes med 1 spor i hver retning i tidsrummet kl. 22.00 – 6.00.

### Søndag

- Der skal opretholdes 2 spor i hver retning i tidsrummet kl. 10.00 – 22.00.
- Der kan nøjes med 1 spor i hver retning i tidsrummet kl. 22.00 - 10.00.

### Generelt

- Hvis en fuldstændig lukning af Ågade er uundgåelig, skal dette foregå natten efter søndag, mandag, tirsdag eller onsdag i tidsrummet kl. 00:30 - 05:30.
- 2 spor lige gennem stibroens krydsningspunkt med Ågade, er bedre en 3 forsatte spor.

Overholdelsesgraden af disse parametre vil indgå i udvælgelsen af det vindende projekt, og dermed for valg af rådgiverteam. Rådgiverteamet opfordres derfor til, i det afgivne tilbud, at redegøre for det konkrete projekts hensyntagen til trafikafviklingen.

## 5.7 Geoteknik

Det vil være nødvendigt at gennemføre geotekniske undersøgelser af jordbundsforholdene i det tracé hvor broen planlægges placeret. Dette af hensyn til dimensioneringen af stibroens understøtninger, både hvad angår størrelse og form.

Som vejnavnet antyder, har der tidligere ligget et åbent vandløb på en del af denne strækning, hvorfor det kan blive aktuelt at pælefundere stibroen.

Disse undersøgelser vil blive gennemført sideløbende med den politiske behandling af nærværende ideoplæg således, at oplysningerne kan tilgå de bydende rådgiverteams som en del af grundlaget for udarbejdelsen af projekt materialet.

## 5.8 Forureningsforhold

I tilknytning til selve cykelruten, vil der blive gennemført en række undersøgelser af jordbundsforholdene, i relation til fastlæggelse af eventuelle forureningsgrader.

Disse undersøgelser forventes at være repræsentative for jordbundsforholdene i stibroens tracé, hvorfor egentlige jordbundsundersøgelser i relation til stibroens projekt ikke forventes gennemført.

Hvis der under udgravningsarbejdet mod forventning skulle vise sig behov for sådanne undersøgelser, gennemføres disse lokalt.



## 5.9 Forsyningsmæssige forhold

Ved fastlæggelse af endelig udformning og placeringen af stibroen, skal der tages nøje hensyn til, og stor respekt for, de eksisterende ledningsforhold.

Slet ingen, eller kun et absolut minimum af ledningsomlægninger, vil blive foretrukket.

Plantegning over kendte ledningsarter og deres placering i området, er vedlagt som bilag 7.

Eventuelle ledningsomlægninger forudsættes afsluttet inden anlægsarbejdet for stibroen og de dertil hørende rampeanlæg påbegyndes.

## 5.10 Naboer til stibroen

Der vil være tale om væsentlige ændringer i gadebilledet, når stibroen er blevet anlagt. Derfor skal der tages nøje hensyn til områdets beboere når projektet for stibroen udarbejdes, idet broens relation til den omkringliggende bebyggelse skal være til mindst mulig gene for de lokale beboere. Anlægget skal tilføre de lokale beboere større kvaliteter end de påføres gener, således at naboforhold ikke forringes.

Etableringen af stibroen betyder, at der skal opbygges faste ramper der når op i en højde på 4,5 – 5,5 meter på de sidste 25 meter ud mod Ågade. Dette vil nedsætte udsynet for en del af beboerne i stueetagen og 1. sal, langs Hans Egedes Gade og Laurids Skaus Gade.

Indbliksgenerne for beboerne i lejlighederne langs stibroen og rampeanlæggene, vil naturligt også blive forøgede, hvilket dog søges reduceret til et absolut minimum ved, at plante træer langs cykelruten på rampens øverste del.

## 6 Økonomi og tid

### 6.1 Økonomi

I henhold til beslutningsprotokollen fra mødet i Bygge- og Teknikudvalget d. 6. oktober 2004, senere tiltrådt af Økonomiudvalget d. 26. oktober 2004 og Borgerrepræsentationen d. 11. november 2004, er der afsat i alt 11 mio. kr. til den færdige stibro.

Dette beløb indeholder samtlige udgifter til det færdige anlæg, herunder bl.a. udgifter til rådgivere, entreprenører, trafikomlægninger, ledningsomlægninger, uforudseelige udgifter m.m.

Udgifterne til etableringen af de til stibroen knyttede rampeanlæg, skal ikke dækkes af de 11 mio. kr. Det nordlige rampeanlæg anlægges indenfor budgettet til Nørrebros Cykelrute fra Ågade til Jagtvej, og udgifterne til rampeanlægget syd for Ågade afholdes alene af Frederiksberg Kommune.

### 6.2 Tid

Stibroen og de tilknyttede rampeanlæg, forventes udført efter understående overordnede tidsplan.

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| 1. Udbudsfasen for valg af rådgiverteam, inkl. politisk godkendelse og kontraktindgåelse                               | april – august 2005           |
| 2. Udarbejdelse af projektforslag (skal fungere som tilbudgrundlag for totalentreprenøren), inkl. politisk godkendelse | september 2005 – februar 2006 |
| 3. Udbudsfasen for valg af totalentreprenør (tilbud og kontraktindgåelse)  | februar 2006 – april 2006     |
| 4. Udarbejdelse af for- og hovedprojekt (totalentreprenør), inkl. godkendelse heraf hos bygherren                      | maj 2006 – august 2006        |
| 5. Udførelsesfasen   | september 2006 – marts 2007   |
| 6. Indvielse   | marts 2007                    |

Pkt. 3 forudsætter, at totalentreprenørens tilbud overholder de i det samlede budget afsatte økonomiske midler. Er dette ikke tilfældet, skal licitationsresultatet drøftes i styregruppen, for at fastlægge det videre forløb (ekstrabevilling / annullering af licitationsresultat).

## 7 Bilagsoversigt

Nr. Emne

- 1 Beslutningsprotokol fra møde i bygge- og teknikudvalget d. 6. oktober 2004
- 2 Beslutningsprotokol fra møde i økonomiudvalget d. 26. oktober 2004
- 3 Beslutningsprotokol fra møde i borgerrepræsentationen d. 11. november 2004
- 4 Skitse over principiel placering af stibroen over Ågade
- 5 Lokalplan nr. 102 for Københavns Kommune
- 6 Lokalplan nr. 73 for Frederiksberg Kommune
- 7 Plantegning med angivelse af eksisterende ledninger i terræn