



Beskrivelse af scenario #A og #B, Bilag 2

29-06-2010

I forbindelse med Cykelpakke Østerbro er der udarbejdet en bruttoliste over mulige anlægsprojekter. Denne bruttoliste har på baggrund af dialogmøder med lokale interessenter været igennem flere iterationer, jf. bilag 1. Den endelige version af bruttolisten danner baggrund for udarbejdelsen af to scenarier (#A og #B). Indholdet af de to scenarier er listet i dette notat og illustreret på hver deres kort jf. bilag 3 og 4.

Sagsnr.
2010-62772

Dokumentnr.
2010-443537

Sagsbehandler
Sara Lise Jeppesen

Der er i scenarierne angivet prisskøn for projektforslagene. Disse prisskøn er beregnet på baggrund af sti længde og en række erfaringsmæssigt skønnede enhedspriser i 2010 niveau. Prisskønnene er derfor behæftet med usikkerheder. Der vil ved flere af de foreslåede projekter være behov for af fjerne p-pladser, det vurderes ikke umiddelbart muligt at finde erstatningspladser for disse i de berørte områder.

Scenarierne udfylder ikke hele budgetrammen på 100 mio. kr., da det i Kickstart København aftalen er fastsat at en del af beløbet skal anvendes til afværgeforanstaltninger i forbindelse med anlæg af Nordhavnsvejen. Der er i begge scenarier afsat ca. 15 mio. kr. til afværgeforanstaltninger.

De to investeringsscenarier beskriver de to overordnede interesseobjektiver som har været diskuteret ved dialogmøderne:

- Anvendelse af størstedelen af midlerne i Cykelpakke Østerbro på anlæg af en bro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej, samt enkelte andre mindre cykleprojekter
- Anvendelse af midlerne fra Cykelpakke Østerbro på andre cykelprojekter end en bro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej.

Flere alternativer for krydsning af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej har været overvejet og analyseret i forbindelse med udarbejdelsen af bruttolisten over mulige anlægsprojekter. Denne analyse er udarbejdet for at undersøge om der er et billigere alternativ til den først foreslåede bro. Der er i den forbindelse udarbejdet et selvstændigt teknisk notat der beskriver og vurderer det alternative broforslag (jf. nedenstående pkt. 2).

1. Cykelbro fra vestsiden af HelsingørMotorvejen/Lyngbyvej (ved "Kolonihaveparken") placeret nord for de eksisterende broer, som efter at have krydset Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej fortsætter over den kommende Nordhavnsvej, forbi den kommende skøjtehal frem til Ryvang Naturpark. Der vil blive etableret nedkørselsramper ved Lyngbyvejs vest side, ved

Center for Trafik

Islands Brygge 37, 2.sal
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
Islands Brygge 37, 2.sal

E-mail
BI72@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Ryparken station og ved broens østlige afslutning. Denne løsning koster ca. 80 mio. kr.

2. Cykelbro placeret mellem banerne fra vest til øst siden af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej med udgang til Svanemøllen Kasernes arealer. Herfra vil der kunne etableres forbindelse til nord siden af banen, men der er ikke taget endelig stilling til en evt. krydsning af Nordhavnsvejen og dermed til hvilke adgangsveje der foreslås etableret på østsiden via kaserne arealet. Denne løsning må forventes at være billigere end ovenstående bro forudsat, at den eksisterende banebro kan benyttes og at der er plads i forhold til banedriftens sikkerhedskrav.
3. Bedre krydsning af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej ved Hans Knudsens Plads (Borgervænget, Rovsingsgade), dobbeltrettet cykelsti langs Lyngbylokalvej (i begge sider fra Ryparken station til Emdrupvej), stier bag om Lundehus Kirke, via kraftstien, over broen i forlængelse af Emdrupvej og videre af Ryparken frem til Tuborgvej.

De tre alternativer er blevet analyseret og et prisskøn er givet for hver. Det første bro alternativ vil give god tilgængelighed og overskuelige løsninger for cyklisterne, samtidig med at den teknisk set er lettere gennemførlig end den alternative bro. Den først foreslåede bro vil give adgang fra begge sider af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej via ramper og vil også blive ført ned ad en rampe efter af have krydset Nordhavnsvej. Den alternative bro har vist sig at være teknisk meget vanskelig og prisskønnet er på denne baggrund forbundet med stor usikkerhed. Denne løsning vil samtidig give en dårligere tilgængelighed for brugerne. Den alternative bro giver adgang enten via rampe eller tunnel på vest siden af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og giver udelukkende adgang til østsiden af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej via en trappe. Herfra fortsættes broen ned på kaserne arealet hvorfra der kan etableres en forbindelse over Nordhavnsvej således at der bliver adgang til området nord for banen via en tunnel eller der kan etableres en tunnel til Borgervænget. Denne løsning forudsætter derfor at der kan opnås tilladelse til at færdes på kasernens areal. Krydsningsløsningen via broen i forlængelse af Emdrupvej, vil give nogen omvejskørsel, og vil, hvis den skal føres op til ”cykelrute standard”, medføre befæstelse af stier som nogle lokale interessenter er interesserede i at bevare som de grusstier de er i dag. På denne baggrund anbefaler forvaltningen at der arbejdes videre med det første alternativ, da denne forbindelse sikrer en bedre krydsning af både Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej, og vil fremstå som en samlet integreret løsning der vil kunne give cyklisterne den bedst mulige tilgængelighed.

Scenario ”#A”:

- **Bro over Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej samt Nordhavnsvej (ca. 80 mio. kr.).** Forbindelse fra vestsiden af Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej (ved ”Kolonihaveparken) til den nye skøjtehal ved Ryvangens Naturpark.
- **Philip Heymans Alle (ca. 1,5 mio. kr.).** Cykelsti forbindelse mellem Philip Heymans Alle og Strandpromenaden, hvorved der etableres cykelstiforbindelse mellem Københavns og Gentofte Kommune. Projektforslaget omhandler finansiering af fordyrelse af projektet.
- **Utterslevruten (ca. 1 mio. kr.).** Bro der forbinder København og Gentofte kommuner ved Ellemosevej og Lundedalsvej.
- **Hans Knudsens Plads til Ryparken station (ca. 3 mio. kr.)** Dobbeltrettet cykelsti fra hjørnet af Borgervænget /Lyngbyvej og frem til Ryparken station.

Scenario #A forventes kun at medføre nedlæggelse af enkelte p-pladser.

Scenario ”#B”:

- **Philip Heymans Alle (ca. 1,5 mio. kr.).** Cykelsti forbindelse mellem Philip Heymans Alle og Strandpromenaden. Projektforslaget omhandler finansiering af fordyrelse af projektet.
- **Nordre Frihavnsgade (op til 16 mio. kr., ca. 161 p-pladser).** Etablering af tiltag der vil forbedrende forholdene for cyklister i gaden, enten i form af cykelstier, hævede flader eller lignende.
- **Trianglen (ca. 1 mio. kr.).** Etablering af cykelsti i den nordlige del af Trianglen, mellem Øster Alle og Østerbrogade.
- **Rovsingsgade (ca. 4 mio. kr., ca. 61 p-pladser).** Etablering af cykelsti i nord og sydsiden af Rovsingsgade mellem Studsgårdsgade og Lyngbyvej.
- **Sionsgade til Svanemølle station (ca. 11,7 mio. kr.).** Videreførelse af cykelbaner/stier i Randersgade, så der etableres forbindelse fra Sionsgade frem til Svanemølleruten ved Svanemøllen station.
- **Vordingborggade (ca. 0,7 mio. kr., ca. 13 p-pladser).** Modstrømscykelbane nær stationen.

- **Løgstørgade (ca. 1,5 mio. kr.)** Forbedring af cykelmuligheden gennem denne gade.
- **Ladcykelparkering i bolig-gader (ca. 2 mio. kr.)**
- **Cykelparkering - generelle forbedringer (ca. 1,5 mio. kr.)**
- **Strandboulevarden (op til 13 mio. kr., ca. 229 p-pladser).** Cykelforbedringer på Strandboulevarden, i form af en endnu ikke defineret etapedelt omlægning af gaden, hvor en eller flere tapper finansieres.
- **Utterslevruten (1 mio. kr.).** Bro der afslutter den grønne cykelrute og forbinder København og Gentofte kommuner ved Ellemosevej og Lundedalsvej.
- **Hans Knudsens Plads (ca. 2 mio. kr.).** Krydsforring ved Hans Knudsens Plads (Rovsingsgade/Borgervænget) der skal gøre det lettere for cyklister at krydse Lyngbyvej.
- **Lyngby lokalvej (ca. 12 mio. kr.).** Dobbeltretning af cykelstierne langs begge sider af Lyngby Lokalvej mellem Hans Knudsens Plads og Emdrupbroen
- **Svanemølleruten etape 3 (ca. 16,8 mio. kr.).** Etablering af den grønne cykelrute Svanemølleruten fra Ndr. Frihavsgade til Ryparken St.

For scenario #B er det maksimalt ca. 460-470 p-pladser, der vil skulle omlægges eller nedlægges. Langt de fleste af disse er i tilknytning til Nordre Frihavsgade og Strandboulevarden. Det vurderes ikke umiddelbart at være muligt i fuldt omfang at finde erstatningspladser i området omkring Nordre Frihavsgade, da der i forvejen er gennemført en række optimeringer af gadeparkeringen. Finansieringen afsat til Strandboulevarden i Cykelpakke Østerbro dækker ikke en fuldstændig omlægning, ligesom den konkrete løsning kan indeholde parkering i større eller mindre omfang.

Mulighed i forbindelse med begge scenarier:

- **Cykelsti gennem Svanemøllen kaserne (ingen midler afsat).** Undersøge muligheden for at kunne cykle igennem Svanemøllen kaserne via en eksisterende cykelsti gennem kasernearealet fra Rymarksvej, under banen over kasernearealet og ud af kaserne hovedindgang på Ryvangs Alle. Dette forslag afhænger af om der kan opnås tilladelse til at færde på kasernearealet.

Øvrige cykelprojekter på Østerbro

I forbindelse med udarbejdelsen af cykelpakke Østerbro, er der koordineret med udarbejdelsen af ”Cykelpakke 4” som indgår i de kommende budgetforhandlinger. Det er i Cykelpakke Østerbro foreslået at etablere etape 2 og 3 af ”Svanemølleruten”, men da etape 2 indgår i Cykelpakke 4 medtages denne del ikke i de endelige scenarier for Cykelpakke Østerbro. Skulle etape 2 ikke blive realiseret med cykelpakke 4, vil den foreslåede etape 3 også fungere godt i sammenhæng med ”forlængelsen af stierne i Randersgade” som er beskrevet i scenario #B. Disse stier danner en parallelrute til Svanemølleruten i den centrale del af Østerbro.

Forvaltningen vurderer at især stibroen over hhv. Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej og Nordhavnsvej vil have mulighed for kunne få støtte fra den statslige cykelpulje. Tilskud fra denne pulje vil kunne anvendes på anlæg af flere prioriterede projekter fra bruttolisten.

Forvaltningen vil søge om midler fra den statslige cykelpulje i forbindelse med anlæg af stibroen i scenario #A. Hvis der kan opnås støtte vil forvaltningen anvende de resterende midler i Scenario #A på at etablere udvalgte af de i scenario #B nævnte projekter. Antallet af ”ekstra” projekter der kan medtages afhænger af hvor stort et støtte beløb der kan opnås. Udvælgelsen af hvilke projekter der yderligere ville kunne anlægges afhænger både af de til rådighed værende midler og af at kunne etablere forbindelser der på bedst muligvis understøtte de lokale interessenters ønsker og understøtter det eksisterende net.