

PROJEKTBEKRIVELSE REVIDERET PROJEKTFORSLAG

Udarbejdet af: KLS

TMF har igangsat rådgivning vedr. udarbejdelse af supplerende projektforslag.

Den oprindelige målsætning for projektet på Damhusdæmningen er uændret og består i

- At klimasikre engområdet som en del af en større klimasikringsstrategi ved at hæve dæmningens overkote til 9.25
- At udvide dæmningen i bredden, idet der ønskes bedre vilkår for gående og cyklende trafikanter både på tværs og på langs af dæmningen.

Det har i det forudgående projektforslag været prioriteret at bevare eksisterende træer langs dæmningen hvilket har givet nogle bundne forudsætninger for dæmningsprofilens udformning.

Der er som følge af de nævnte bindinger valgt nogle løsninger som har givet anledning til høringsbemærkninger, blandt andet vedrørende:

- stibredde
- skråningshældning
- niveauspring mellem cykel- og gangsti.

Det supplerende projektforslag imødeser hvordan forslaget kan udformes når bevaring af træer ikke er et krav, så ovenstående afhjælpes.

Dæmningsudvidelsen og stiforlægningen betyder at det reviderede projektforslag består af et profil hvor

- der ikke er lokale indsnævring i gangbanen
- der ikke er nogen niveauspring mellem trafikarterne
- der er skille- og yderrabat mellem trafikarter og mod niveauspring

Samlet set giver kombinationen det bedste fremkommeligheds- og trafiksikkerhedsmæssige resultat.

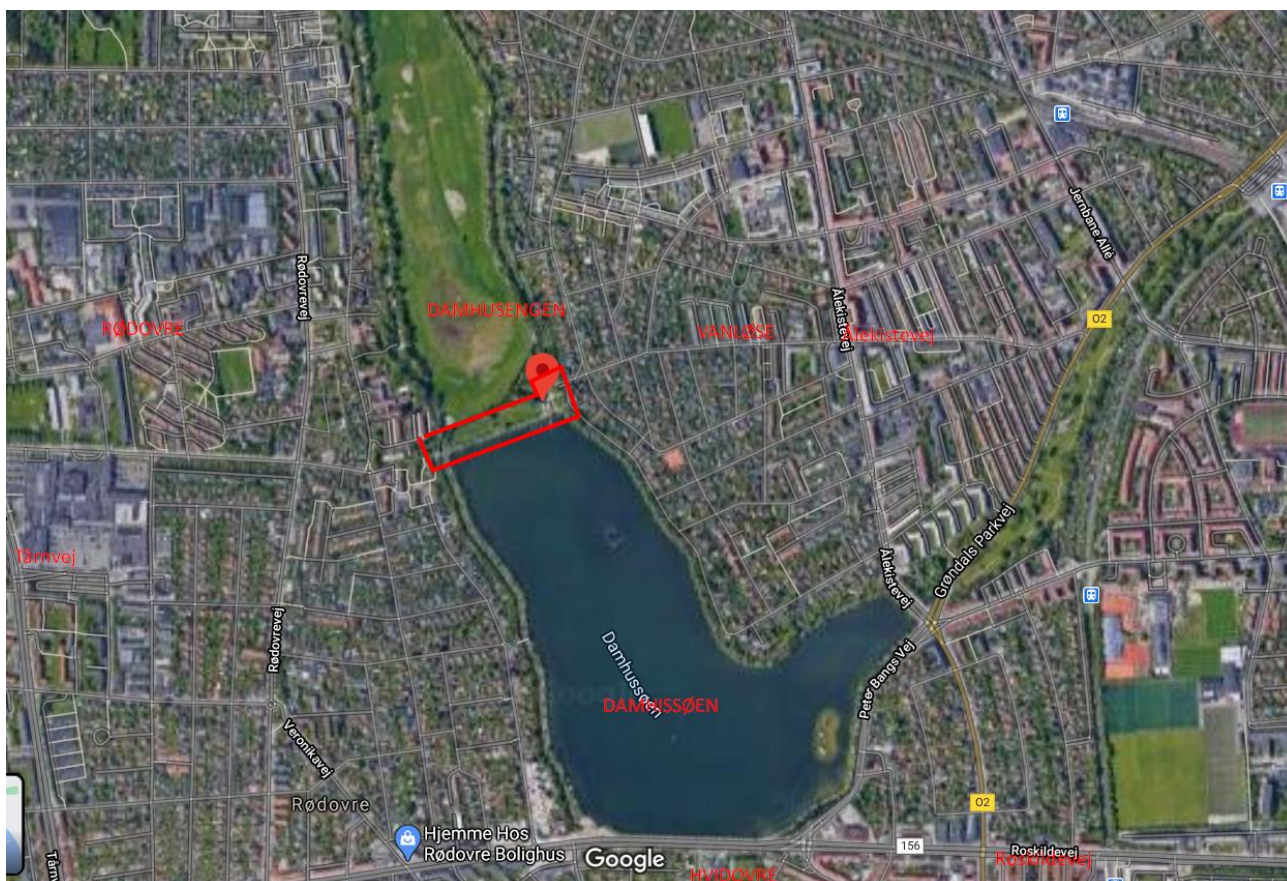
Økonomisk er studvidelsen forbundet med ekstra anlægsomkostninger, herunder ekstra omkostninger til udskiftning af eksisterende træer, udskiftning af blød bund og indfyldning/befæstelse af et bredere stiprofil.

Anlægsbudgettet balanceres ved at lade den projekterede flydebro udgå og bevare placeringen af den eksisterende flydebro.

Baggrund

Forud for budgetforhandlingerne i 2019 blev der politisk bestilt et budgetnotat om Albertslund supercykelstien i Vanløse til Budget 2019.

Som en del af budgetaftalen for København 2019 har følgende partier indgået aftale om indsatser Damhusdæmningen og Hyltebjerg Allé: Socialdemokratiet (A), Radikale Venstre (R), Socialistiske Folkeparti (SF), Venstre (V), Det Konservative Folkeparti (C), Dansk Folkeparti (O) og Liberal Alliance (LA). Indsatserne tager udgangspunkt i en forundersøgelse (fra Budget 2015) af mulighederne for forbedring af fremkommeligheden og trafikikkerheden på Damhusdæmningen og de tilstødende stier ved Damhusengen og Damhussøen. I udviklingen af forundersøgelsen har Vanløse Lokaludvalg samt en lang række interessenter og lokale borgere været inddraget.



Projektbeskrivelse

Området omkring Damhusdæmningen skal klimasikres, og derfor skal dæmningen hæves på det forløb, hvor terrænet i dag ligger lavere. Den midterste del af dæmningen har med tiden sat sig op til 30 cm, og dæmningstrækningen vil efter klimasikringen forløbe jævnt afsat fra klimakanten med 5cm lysning mod klimakanten og ensidigt fald mod engen, 25 promille, uden niveauspring.

2/7

Det samlede stiprofil vil være 6,8 m bredt.

Det betyder at cykelstien udvides med ca 0,5m i forhold til eksisterende forhold til fremtidig bredde 3 m og at gangstien udvides med ca 1,1m til bredde 3 m. Sikkerheden forbedres med 0,5m skille- og yderrabatten der giver en bedre og sikrere opdeling af cyklister og fodgængere.

Dæmningsprofilet møder engen på en strækning over ca 230m og vil ramme engen med en skråning på 1:3, på sit højeste omtrent 3 m længere inde på engen end i dag.

Opmærksomhedsfelter giver tydeligere, tryggere og sikrere passager mellem landside og sø ikke mindst mellem ishush og sø, hvor der færdes mange mennesker.

I relation til disse anlægges to steder på strækningen trædæk, træbroer og trin der skaber øget kontakt til vandet og forbedrede adgangforhold til engen fra dæmningen. Der skabes opholdsmuligheder på trædæk og broer med integrerede sidde trin og bænke.

Trafikalt tilpasses dæmningen de tilstødende stier i enderne mere sikkert og logisk. De tilstødende stier vil i fremtiden møde dæmningens stiforløb vinkelret og med tydelig markeret vigepligt.

Klimasikring

I projektforslaget hæves dæmningen på dæmningens midterste strækning, hvor terrænet ligger under kote 9.25. Der etableres en betonstøttemur langs gangstien ca en meter fra det eksisterende glacis overkant med topkoten 9.25. Dette vil være dæmningsprofilets højeste punkt.

Ændring af dæmningsprofilet

Stiprofilet udvides fra en samlet bredde på 4,2 meter til en samlet bredde på 6,8 meter. Længst mod cykel-gangbroen i vest udvides dæmningsprofilet i forbindelse med at der etableres en gangsti som skaber niveaufri forbindelse fra det tilstødende eksisterende fortovej ned til engen.

På tværsnittene ses stiprofilets afsætning fra skybrudskanten som

2,8m gangsti

0,5m skillerabat

3m dobbeltrettet cykelsti

0,5m yderrabat

Den stiplede linje viser eksisterende tværprofil.

Mod søsiden vil klimakanten blive etableret ca 1 m fra det eksisterende stenglacis top hvorfor dette samt eksist. bevoksning på glaciets bevares.

Til landsiden vil alle eksisterende træer på den eksisterende skråning blive fældet i forbindelse med udvidelse af stiprofilet.

Der efterplantes med samme antal træer som der fældes.

Belægning

Med undtagelse af de tre overgange samt skille- og yderrabat er dæmningsprofilets sti/gangareal belagt med asfalt.

Cykelstien belægges med en almindelig asfaltbetonoverflade, mens gangstien anlægges med en asfalt med overfladebehandlingen "majs", der består af gullige småsten, der som belægning ligner en grusoverflade. I og med at dæmningen gøres bredere, end den er i dag, vil den belagte overflade øges.

Belagte arealer i dag: Ca. 2270m²

Belagte arealer i projekt: Ca. 2850m²

Overgange

Overgangene placeres ud for de tre træbroer (hvoraf én er eksisterende), hvor der lægges op til pause og ophold: Den østlige situation ved ishuset, den vestlige og den midterste. Der anlægges tre rækker rumleriller i asfalten på hver side af de tre overgange.

Snittet med træbroen viser, at broerne på søsiden anlægges ind over gangstien. Samtidig ændres belægningen på cykelstien udfor broerne til stokhuggede brosten for at markere overgangszonen. Broerne anlægges med trapper og siddepladser på både land- og søsiden for at øge kontakten til omgivelser og vand.

Trædæk

Der etableres to nye træbroer på Damhusdæmningen.

De vestlige og midterste træbroers areal er fordelt som ca 120 m² og 50 m² på vandsiden samt 30 og 50 m² på landsiden. Træbroerne har primært til formål at udfolde de rekreative muligheder for besøgende på Damhusdæmningen, med siddepladser til ophold. Derudover skaber de adgang og nærhed til vand, til eng og medvirker til at styre hvor fodgængere krydser cykelstien.

Træbroerne i den vestlige ende og på midten funderes på stolper i vandet. Stolperne bores ned i jorden / søbunden uden yderligere fundamenter, og uden at der graves store huller. Man har tidligere haft pælefunderede broer i søen, hvilket kan ses af eksisterende stolperester.

Trædækkene er modsat tidligere version af projektforslag nu fritstående konstruktioner uden kontakt med eksisterende træer i glaciset.

Trædækkenes øverste niveau er niveaufrit tilgængeligt.

De øverste niveauer er forsynet med hjulstop i form af 6cm opkanter langs to sider.

Over vandet er en del af trædækket højdeforskudt for at komme nærmere vandoverfladen.

Overgangen er ikke niveaufri.

Driftsvej

Eksisterende driftsvej fra dæmning til eng i den vestlige ende tilpasses den nye skråning. Den bliver anlagt med en hældning og størrelse tilsvarende den eksisterende driftsvej.

Træer

Eksisterende træer:

Der har i det politiske opdrag ligget at etablere bedre og sikrere gang- og cykelstiforhold på Damhusdæmningen, samtidig med at flest mulige træer bevares.

Den tracering der foreligger i nærværende supplerende projektforslag vil medføre at træer til engsiden for foden af den eksisterende skråningsprofil skal ryddes. Plantningen er i overvejende grad pil i forskellig alder og tilstand.

Enkelte træer, ca. fem stk, er i en tilstand der i sig selv taler for en fældning.

Projekterede træer:

Der plantes en ny række piletræer langs skråningsfoden i samme antal som der fældes træer

Træregnskab

Der fældes 32 træer i projekt og der plantes tilsvarende 32 træer i projekt så det samlede antal er uændret

Flagermus

Der er registreret flagermus i området omkring Damhussøen. For at beskytte ynglende fugle eller flagermus kan træfældning ske udenfor yngleperioden, sept-okt.

Træer, der skal fældes som følge af projekterede anlægsarbejder, fældes i denne periode. Fældning af træer forskudt fra hovedanlægsperioden indarbejdes i anlægstidsplanen. Fældning af træer kan udføres som et fremskudt udbud, eller evt. planlægges gennemført af driften i samråd med denne.

Belysning

Der er i dag placeret forholdsvis nye belysningsmaster med ca. 40 meters mellemrum langs Damhusdæmningen. Der er foretaget en lysberegning med henblik på at opgradere lysniveauet til det niveau, der kræves på en cykel-gangsti af denne type. Lysberegningen anbefaler en mastefstand på ca. 25 meter, hvormed der i projektet tilføjes 4 ekstra belysningsmaster af samme type som eksisterende.

Regnvandshåndtering

På den eksisterende sti ledes regnvand primært mod landsiden.

En lille del af regnvandet ledes i dag mod Damhussøen som en konsekvens af, at stien over tid har sat sig, og tværfaldet hermed delvist hælder mod søen.

I den nye situation vil tværfaldet på stien udelukkende hælde mod landsiden og vandafledningen ud i Damhussøen vil blive minimeret.

Der vil således ske en nedsivning af vandmængden på landsiden i den nye situation, tilsvarende den eksisterende situation, blot med en mindre forøgelse af vandmængden tilsvarende det øgede stiareal.

Glatførebekæmpelse

Der anvendes i forvejen Kaliumformiat på Damhusdæmningen og en del cykelstier langs Damhussøen og Damhusengen, hvilket vil være det fortsatte udgangspunkt for glatførebekæmpelse.

Særlige forskelle til det tidligere udarbejdede projektforslag

Finansiering

Det projekterede dæmningsprofil og den øgede dæmningsbredde medfører en netto ekstraomkostning på ca. 500.000 kr.

For at opnå finansiering af forslaget indenfor den økonomiske ramme skal der findes tilsvarende besparelser.

Der er i det Reviderede projektforslag af februar 2021 disponeret med at den projekterede flydebro tages ud af projekt.

Besparselsen kan finansieres ved at foretage prioriteringer i projektet og træffe andre valg med en tilsvarende værdi.

Men det vurderes at flydebroen økonomisk mest fordelagtigt og enklest kan anlægges under anden bevilling på et andet tidspunkt snarere end andre anlægselementer som trædæk og broer på tværs af dæmningen.

Hertil at forholdet mellem anlægsomkostninger og brugsværdi er størst ved den valgte prioritering. Flydebroen andrager en værdi af ca 500.000 kr i anlægsoverslaget svarende til den krævede besparelse.

I forhold til det tidligere udarbejdede projektforslag medfører det Reviderede projektforslag af februar 2021 at:

- Trafiksikkerheden øges, der indføres skille- og yderrabat og hældningen på skråningen mindskes.
- Niveauforskelle mellem cykel- og gangarealer elimineres.
- Trækonstruktioner på tværs af dæmningen er nu fritstående i forhold til eksisterende træer på søsiden.
- Lokale indsnavringer af gangsti ved træer elimineres så cykel- og gangstibredde er den samme i hele dæmningsens længde.

- Traceet for belysningsmasterne rykkes ud i yderrabatten og der opnås dermed 30 cm sikkerhedsafstand fra stikanten
- Flydebroens eksisterende placering bevares uændret
- Hertil, foranlediget af høringsvar, udelades flere mindre tiltag som plantning af hække og træer omkring iskiosken