


Konsekvensanalyse

	Påvirkning på omgivelser Fordele Ulemper	Brugerkomfort Fordele Ulemper	Konstruktion	Særlige risici	Pris
Løsning 1 / Bro 	<ul style="list-style-type: none"> • Fritholder parkeringsarealet så det kan bruges til andre formål • Relativt kompakt • Gode forbindelser til stiftorløb • Sidebygning og privat parkering nord for banen inddrages for at give plads til rampe • Bygning syd for banen gennemtrænges for at gøre plads til stiftorbindelse • Begrænser adgangsveje til parkeringsareal • Kommer tæt på HOFOR's skybrudsprojekt • Overskrider ikke byggefelter • Gode forbindelser til stiftorløb • Optager meget plads • Lukker af for adgang til den østlige del af fremtidig bygning syd for sporet. • Kommer tæt på HOFOR's skybrudsprojekt 	<ul style="list-style-type: none"> • Forholdsvis simpelt og overskueligt forløb, hvilket skaber tryghed • De skarpe 180 graders vendinger er svært for cyklister 	<ul style="list-style-type: none"> • Stålbros med betonramp • Stålbros 42m over jernbane • Ramper 196m 	<ul style="list-style-type: none"> • Spørsøring forudsættes • Ukendte geotekniske og hydrogeologiske forhold • Stor spændvidde af brofag • Komplikationer med nærliggende projekter som HOFOR og KBH-Ringsted banen 	ca. 81 mio dkk
Løsning 2 / Bro 	<ul style="list-style-type: none"> • Overskrider ikke byggefelter • Gode forbindelser til stiftorløb • Optager meget plads • Lukker af for adgang til den østlige del af fremtidig bygning syd for sporet. • Kommer tæt på HOFOR's skybrudsprojekt 	<ul style="list-style-type: none"> • Relativt god fremkommelighed for cyklister • Broens forløb er ikke synligt i sin helhed 	<ul style="list-style-type: none"> • Stålbros med betonramp • Stålbros 42,5m over jernbane • Ramper 196m 	<ul style="list-style-type: none"> • Spørsøring forudsættes • Ukendte geotekniske og hydrogeologiske forhold • Stor spændvidde af brofag • Komplikationer med nærliggende projekter som HOFOR og KBH-Ringsted banen 	ca. 81 mio dkk
Løsning 3 / Bro 	<ul style="list-style-type: none"> • Relativt kompakt • Gode forbindelser til stiftorløb • Inddrager en del af byggefeltet syd for banen • Dominerende konstruktion, som vil være meget synlig 	<ul style="list-style-type: none"> • Forholdsvis simpelt og overskueligt forløb, hvilket skaber tryghed • Gode forhold til cyklister • Broens forløb er ikke synligt i sin helhed • Mindre radius på den sydlige rampe vil forringe oplevelsen på cykel 	<ul style="list-style-type: none"> • Stålbros med betonramp • Stålbros 43m over jernbane • Ramper 196m 	<ul style="list-style-type: none"> • Spørsøring forudsættes • Ukendte geotekniske og hydrogeologiske forhold • Stor spændvidde af brofag • Komplikationer med nærliggende projekter som HOFOR og KBH-Ringsted banen 	ca. 81 mio dkk* *Her tages forbehold for at rampernes krumme udformning kan fordyre denne løsning
Løsning 4 / Tunnel 	<ul style="list-style-type: none"> • Giver mulighed for at skabe attraktive, rekreative byrum • Gode forbindelser til stiftorløb • Relativt kompakt, med korte ramper • Bygning syd for banen gennemtrænges for at gøre plads til rampe • Forlægning af Gåsebækrenden 	<ul style="list-style-type: none"> • Kortere ramper end en bro • Bearbejdning af landskab vil gøre tunnelen overskuelig, og dermed tryk • En tunnel vil tryghedsmæssigt altid være mindre inviterende end en bro • Skarpe knæk er ikke godt for cyklister, og giver mindre overblik 	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel under jernbane • 44m • Ramper 105m 	<ul style="list-style-type: none"> • Spørsøring forudsættes • Ukendte geotekniske og hydrogeologiske forhold • Sætninger af banen • Håndtering af evt. forurenede vand og jord • Komplikationer med nærliggende projekter som HOFOR og KBH-Ringsted banen 	ca. 104 mio dkk
Løsning 5 / Tunnel 	<ul style="list-style-type: none"> • Relativt kompakt, med korte ramper • Gåsebækrendens placering bevares • Sidebygning og privat parkering nord for banen inddrages for at give plads til rampe • Kobles ikke direkte på fremtidigt stisystem • Begrænser adgangsveje til parkeringsareal • Kommer tæt på HOFOR's skybrudsprojekt 	<ul style="list-style-type: none"> • Kortere ramper end en bro • Bearbejdning af landskab vil gøre tunnelen overskuelig, og dermed tryk • En tunnel vil tryghedsmæssigt altid være mindre inviterende end en bro • Skarpe knæk er ikke godt for cyklister, og giver mindre overblik 	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel under jernbane • 46m • Ramper 105m 	<ul style="list-style-type: none"> • Spørsøring forudsættes • Ukendte geotekniske og hydrogeologiske forhold • Sætninger af banen • Håndtering af evt. forurenede vand og jord • Komplikationer med nærliggende projekter som HOFOR og KBH-Ringsted banen 	ca. 104 mio dkk

Det ovenstående skema er de fem alternative løsningsforslag opstillet med tilhørende konsekvensanalyse samt tilhørende anlægsoverslag

