



* **BYRUM**

...STØRRE OG MINDRE PLADSER, OPHOLDS - OG MØDESTEDER; HVER SIN FORTÆLLING IDENTITET OG KARAKTER OG BUNDET SAMMEN AF GADEN...

* DEN NORDLIGE PORT

To mindre pladsdannelser med enkelte trægrupper er at finde ved den Nordlige Port ved Markmandsvej og Ved Amagerport.

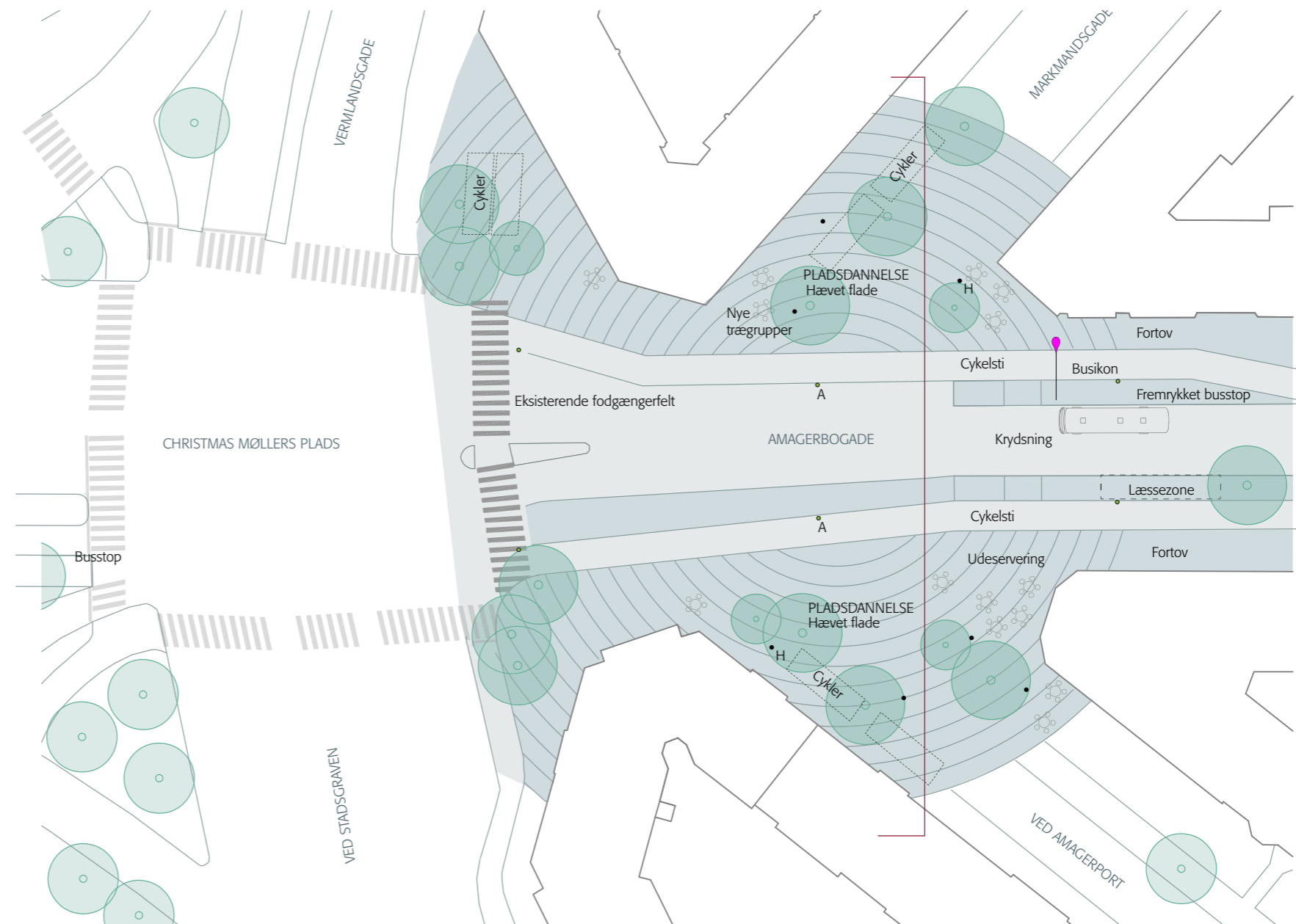
Som ved andre steder langs strækningen etableres der en mindre pladsdannelse, hvor potentialet for ophold allerede i dag er stort. Det særlige ved dette sted er at her kan etableres en oase tilbagetrukket fra trafikmyldret på Christmas Møllers Plads. En ny krydsningsmulighed forbinder de eksisterende busstoppesteder. Der etableres mulighed for udeservering og cykelparkering under skyggefulde træer.

Cirkelslaget binder sammen og byder sammen 2 trægrupper mod Christmas Møllers Plads velkommen eller siger farvel.

De to små pladser belyses af lave lygter med opale kuglearmaturer med LED. Lygterne er placeret "tilfældigt" ligesom pladsens træer. Kuglearmaturerens diffuse lys rammer træernes kroner og rummets vægge med et blødt lys.

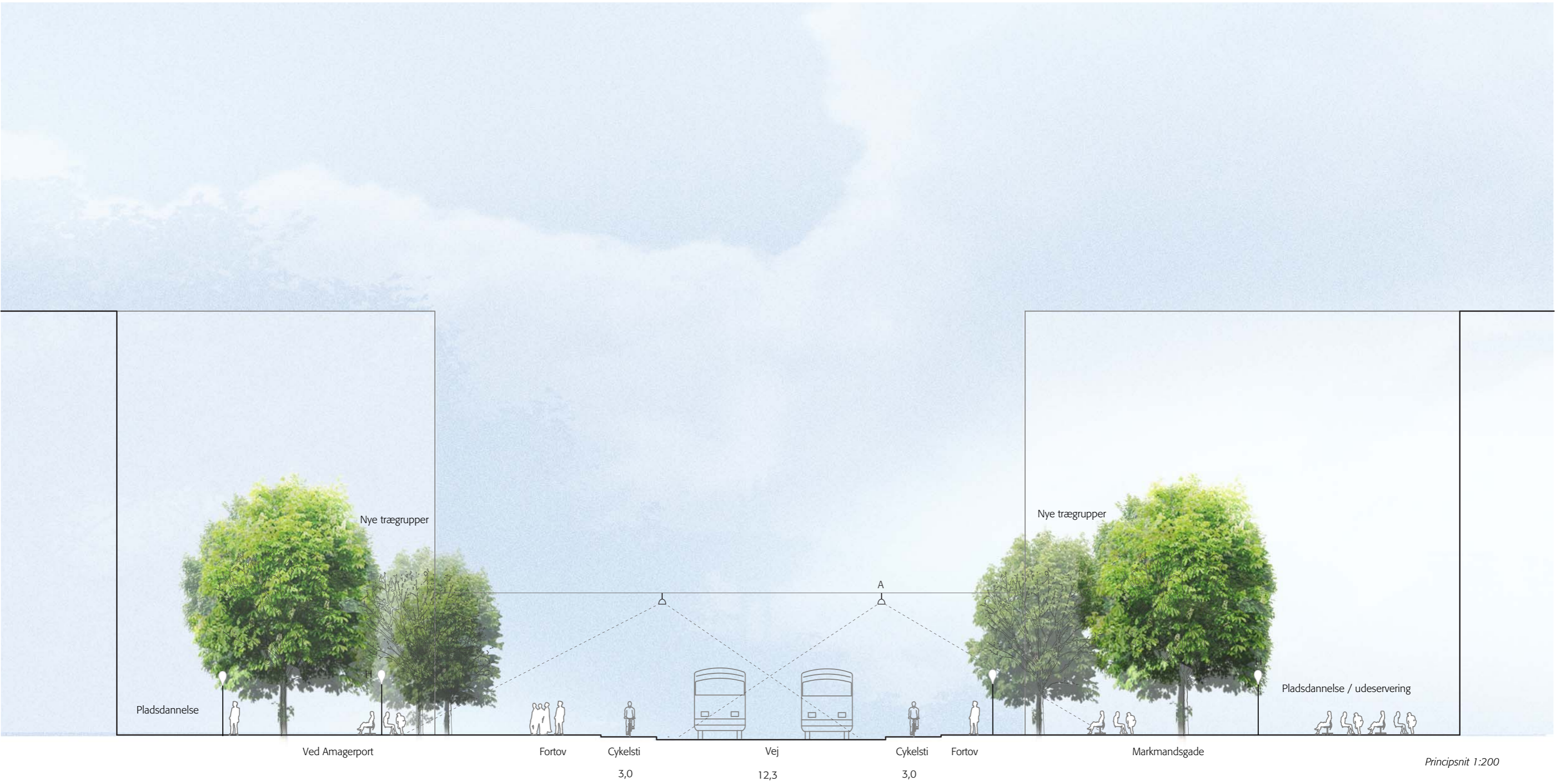


Reference byliv og atmosfære



Planudsnit 1:500

DEN NORDLIGE PORT



* AMAGERBANEN

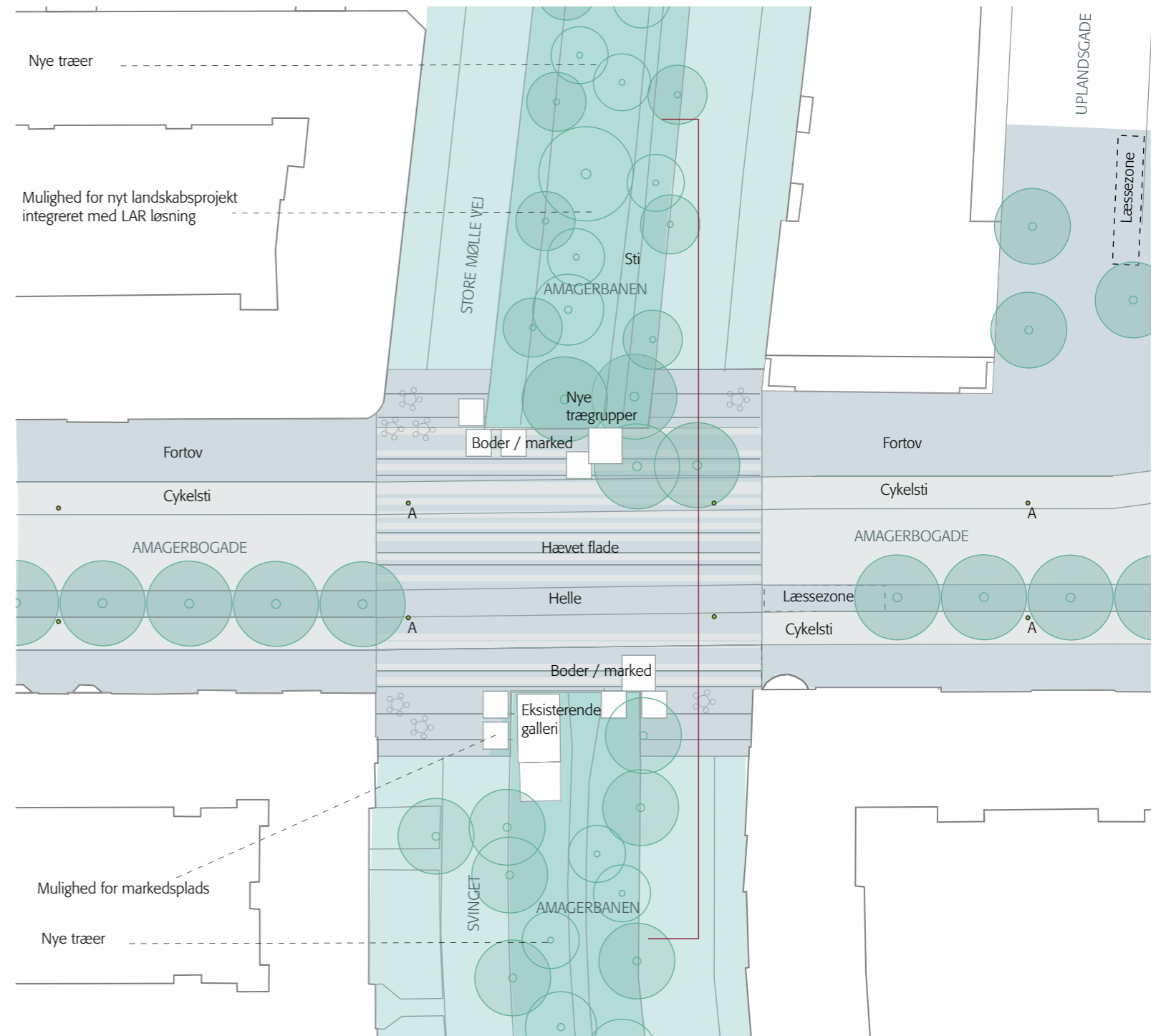
Et sammenhængende grønt landskab tværs over Amagerbrogade.
Mulighed for små markedsboder.
En grøn streng til opsamling af regnvand.

En ny krydsningsmulighed forbinder på tværs af Amagerbrogade og små opholdspladser etableres på begge sider af gaden med mulighed for torveaktiviteter. Passagens grønne strøg og enkelte trægrupper trækkes helt ud til fortovet og det foreslås at det rekreative parkstrøg styrkes ved en opgradering og med en supplerende beplantning.

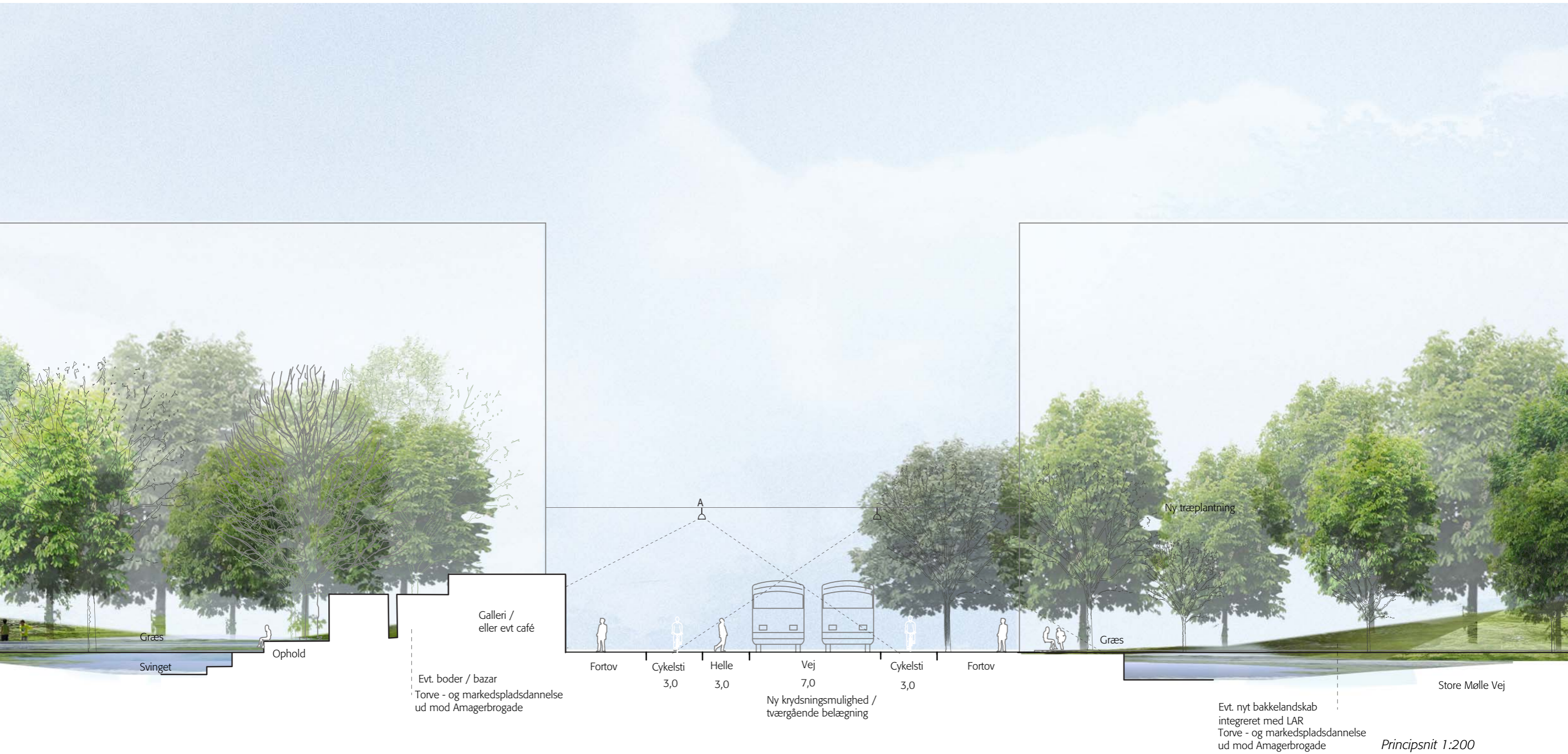
Tracéet rummer potentiale for integrering af LAR (Lokal Afledning af Regnvand) løsninger som et synligt og identitetsskabende element for området. Ved at koble LAR løsninger til det tidligere jernbanetracé, vil området fortsat kunne indgå som et værdifuldt rekreativt byrum udover funktionen som forsinkelsesbassin ved regnhændelser.

Forbedrede parkeringsmuligheder for både cykel- og biler kan ligeledes integreres som del af det grønne område i det videre arbejde af Amagerbanen.

Dele af de udpegede arealer ejes ikke af Københavns Kommune.



AMAGERBANEN



* DOBBELTPORTEN

Under uret – her er tiden vigtig

Her på det markante hjørne mellem Amager Boulevard og Amagerbrogade er der udkig til byens spir og tårne.

Her ligger en lille plads i solen – en venteplass

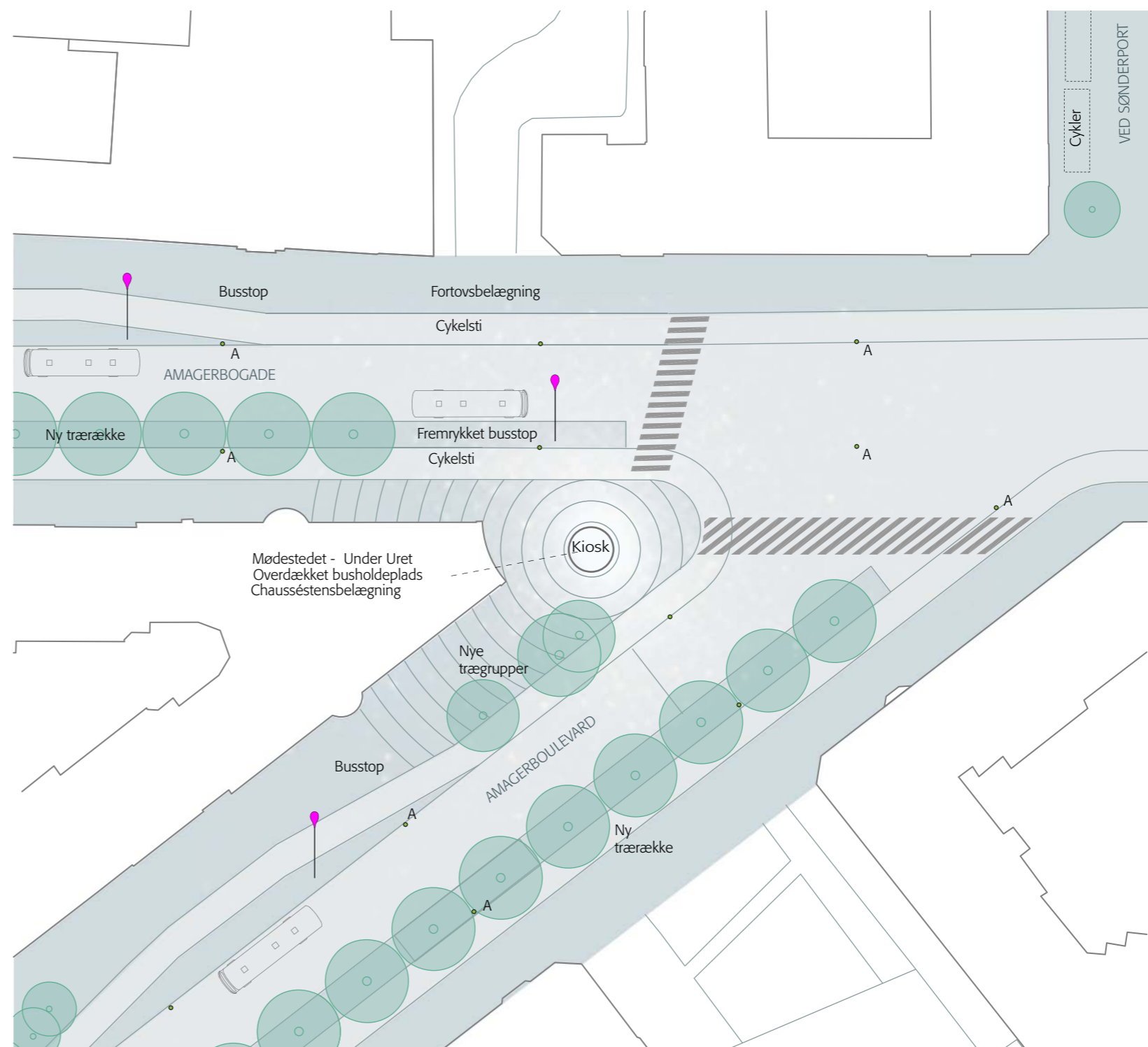
Amagerbrogade og Amager Boulevard forløb samles her i et trafikalt knudepunkt. De lange kig mod byen styrkes. Hjørnet mellem Amagerboulevard og Amagerbrogade udvides, et vigtigt koblingspunkt mellem de to gader og et centralt opholds- og ventested. Høje rumdannede trærækker langs begge gader accentuerer de lange kig ud mod byen og tilføjer en mellemskala i de monumentale gaderum. Belægningen tegner en mindre pladsdannelse.

Eksponeret sted i solen, hvor der er mulighed for at fange byens puls.

Stedets potentiale som blikfang udnyttes til placeringen af et identitetsskabende element f.eks. et ur, og/eller en kiosk til gavn for de ventende buspassagerer. På toppen af den kommende kiosk eller ventested placeres et lysende ur - et vartegn for dette markante sted. Placeringen er et ikonisk fikspunkt, når man kommer fra Amagerbrogade på vej mod byen. Uret skal være svagt lysende og kan udføres på mange måder: digitalt, med neon skrift, mekanisk, i en mere formalistisk fortolkning, som en skulptur.



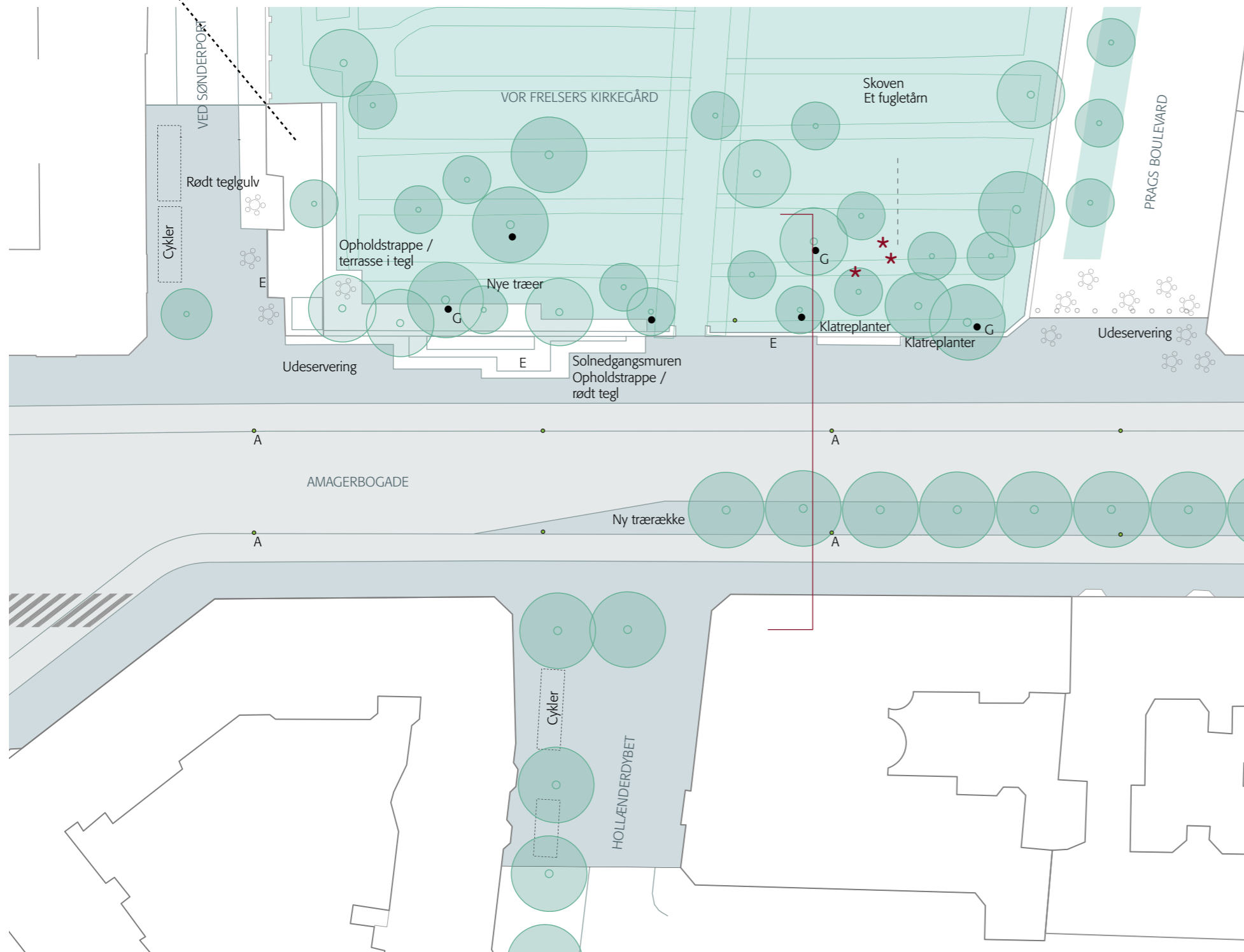
Reference vartegn



Planudsnit 1:500

VOR FRELSERS KIRKEGÅRD *

CAFE VED SØNDERPORT
Toiletbygningen på hjørnet kan anvendes som café eller udstillingssted.



Planudsnit 1:500

Solnedgangspladsen ved kirkegårdsmuren.
Fortætning af træplantning bag muren og hemmeligheder i "skoven" på kirkegården
Skulpturel café på hjørnet med ophold på siddetrappen langs muren ved solnedgang

En væsentlig udvidelse af fortovet giver mulighed for at etablere en solnedgangs-plads ved kirkegårdens soleksponeerede mur. Et skulpturelt siddeelement i tegl som muren knyttes til den gamle toiletbygning, der foreslås anvendt til café eller udstillingssted med udeservering.

Beplantningen i "skoven" bag muren fortættes og vokser hen over muren. Det kunne f.eks. være hængepil, og/eller klatreplanter.

Den lange mur belyses med strejflys for at understøtte dette særlige sted om aftenen.

Den lange mur belyses med strejflys fra en sammenhængende række nedgravnings wallwashers med LED. Lysfarven er varm orange som en solnedgang. Den nye opholdstrappe kantes af smalle forsænkede armaturer, der tegner formen med lys. Udvalgte flotte træer inde på kirkegården belyses af nedgravningsprojektører.

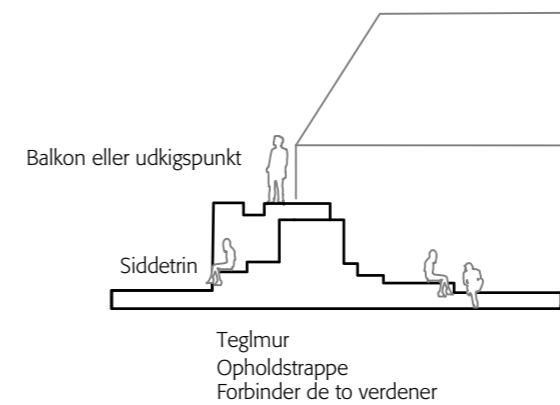
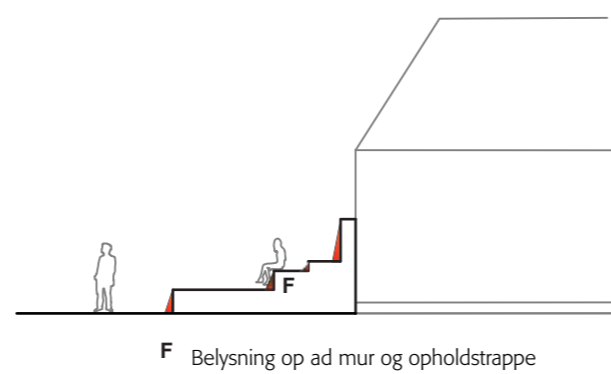
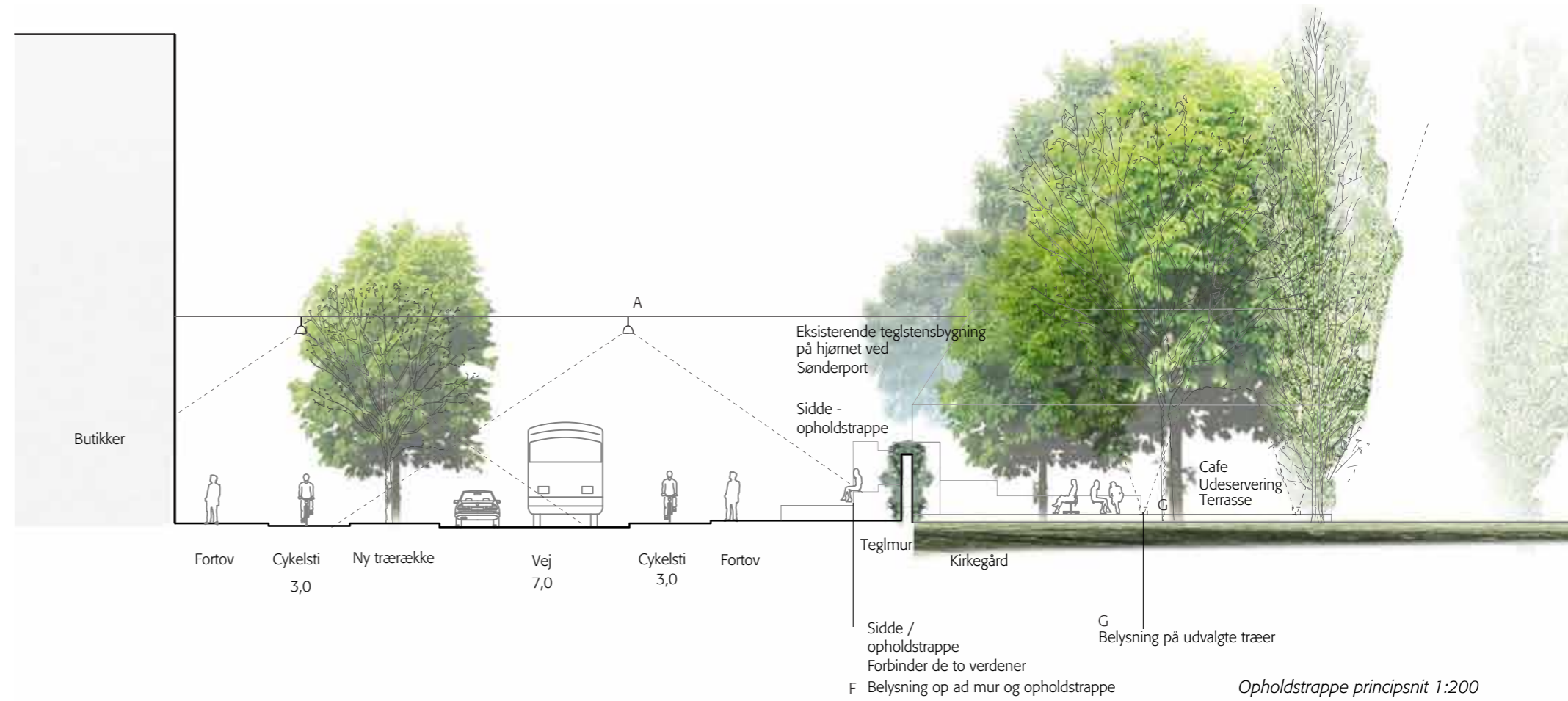


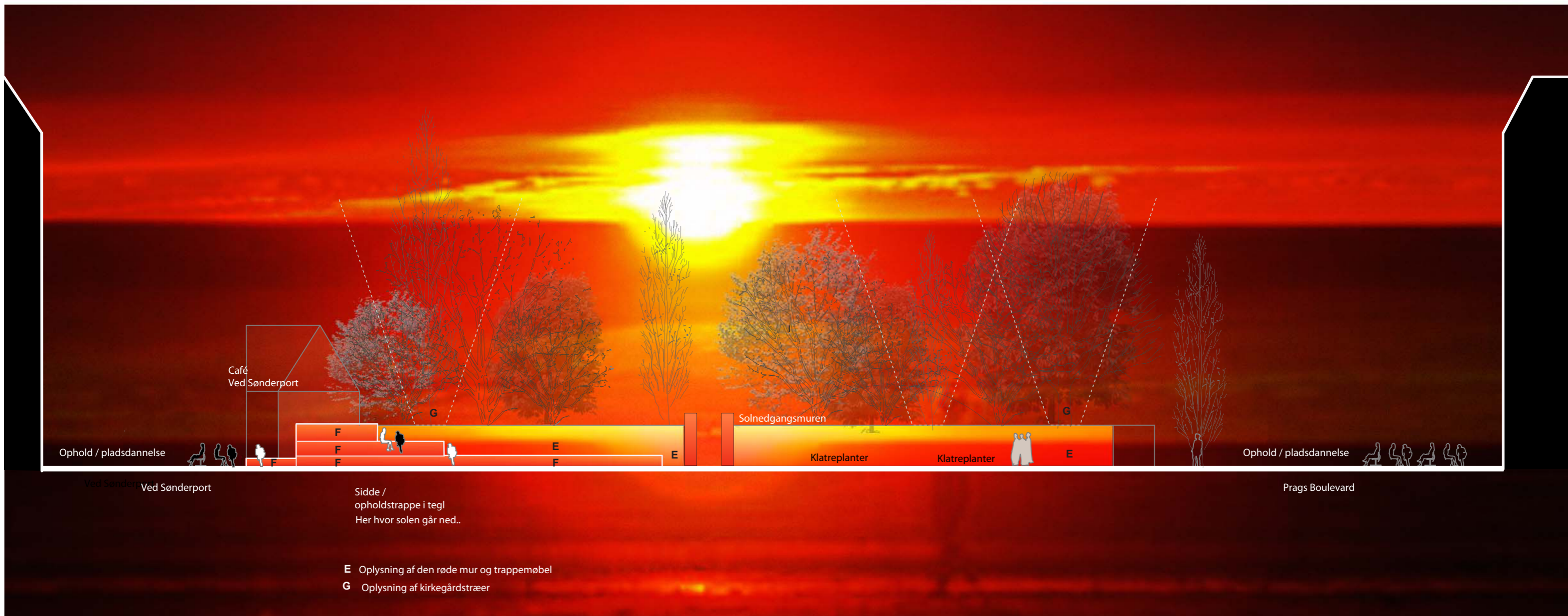
Reference opholdsplads i solen

* VOR FRELSERS KIRKEGÅRD



Referencer teglskulptur





Opstalt opholdstrappe og mur 1:200



1016

Nordea

AMAGER AFDELING



Ved Sønderport
1-5

Regama



Running

Regam

fakta

* KOBLINGEN MELLEM AMAGERBROGADE OG AMAGER CENTRET

*Hvor Amagerbrogade møder Amager Centret dannes en samlende plads.
En rolig og overskuelig ramme omkring handel og mange aktiviteter.
Som resterne fra en meteor - eller som stjerners støv ligger lysekspllosioner som et mønster i belægningen med varierende koncentrationspunkter.*

Her er et både trafikalt og handelsmæssigt knudepunkt.

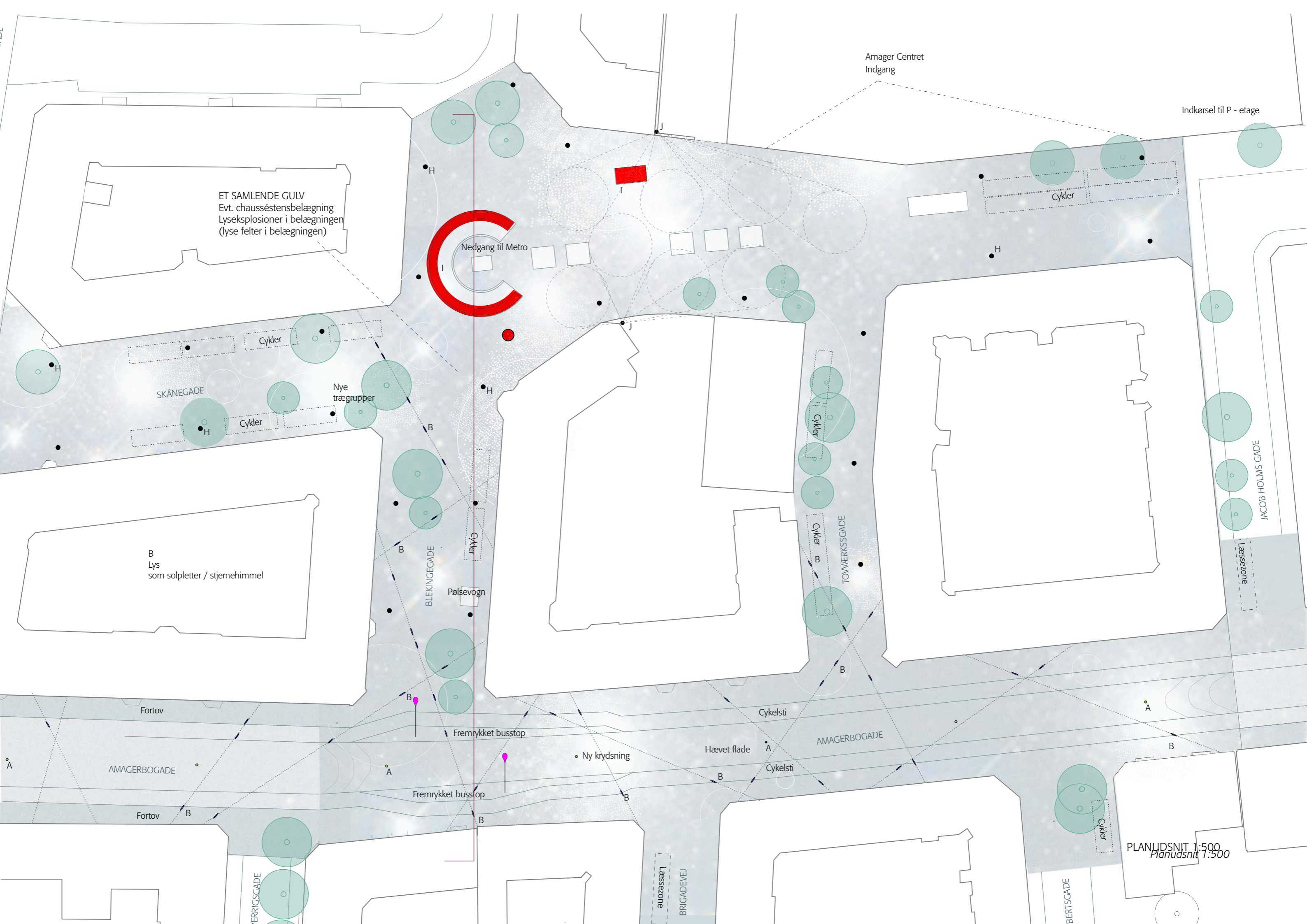
Fra den vestlige side af Amagerbrogade helt til Amager Centrets facade via Blekingegade, Towværksvej kobles de 2 markante byrum – pladsen ved Amagerbro Station og Amagerbrogade. En sammenhængende belægning og belysning understreger denne sammenhæng. Her saneres i mængden og placering af byrumsinventar med det formål at forbedre og ud- og indkig til og fra Amagerbrogade, herved gøres også omstigningen fra bus til metro og omvendt mere lettere og mere overskuelig.

Blekingegade, Towværksvej og Skånegade lukkes for gennemkørende trafik og indretningen af gaderne skal invitere til ophold og udformes som åbne og inviterende rum. Ny supplerende beplantning etableres og antallet af cykelparkeringsmuligheder forøges og struktureres.

Krydsninger og tværforbindelser over Amagerbrogade samles. Den samlende belægning spændes tværs over Amagerbrogade og understreger stedets tværgående forbindelser. En ny centralt placeret krydsningsmulighed etableres i umiddelbar forlængelse af busholdepladserne.

Hele pladsen og de tre sidegader belyses af store opale lygter placeret 3 m fra husvægge. De giver et blødt lys ind over husvæggen og skaber et godt lysrum. Lygterne er placeret så tæt, at pladsen og sidegaderne forbindes til et samlet, trygt og tiltalende byrum. Den opale lygte er specialdesignet og har samme form som Bus Ikon lampen i en mindre udgave. Begge lamper bliver et signal for trafikale fixpunkter.

På pladsens midte suppleres med store 'lysolpletter' fra projektører, som er placeret højt oppe på de to tomme gavle. Lyset skal udjævne den stærkt blændende virkning af Metroens ovenlys. Metroens luftgitre oplyses neddefra af rød LED.



Amager Centret
Indgang

Indkørsel til P - etage

ET SAMLENDE GULV
Evt. chausséstensbelægning
Lyseksplorationer i belægningen
(lyse felter i belægningen)

Nedgang til Metro

Cykler

Cykler

SKÅNEGADE

Nye trægrupper

Cykler

B
Lys
som solpletter / stjernehimmel

BLEKINGEGADE

Pølsevogn

Cykler

TONWERKSGADE

Cykler

JACOB HOLMS GADE

Læssezone

Fortov

Fremrykket busstop

Cykelsti

Hævet flade

AMAGERBOGADE

AMAGERBOGADE

Ny krydsning

Fremrykket busstop

Cykelsti

Fortov

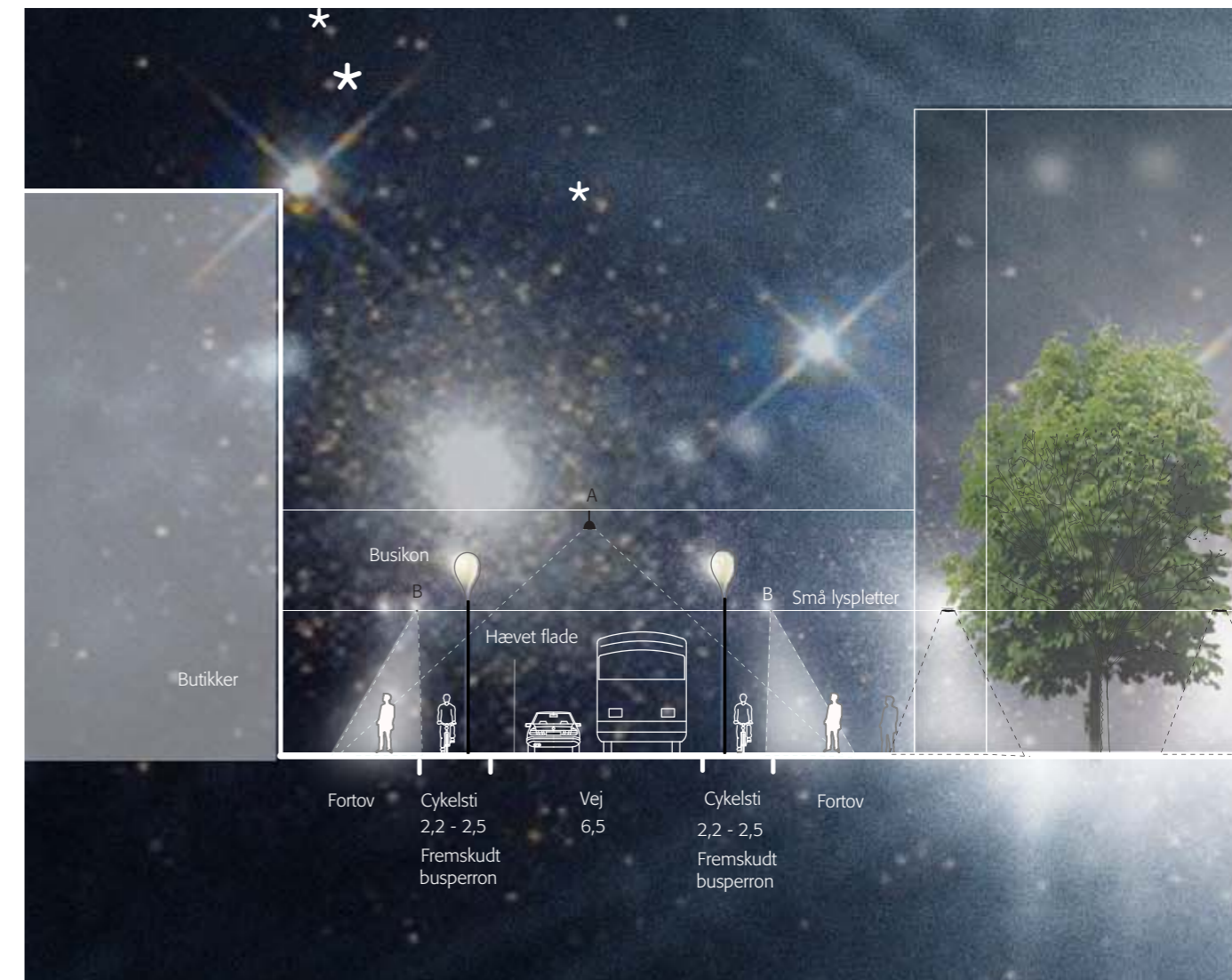
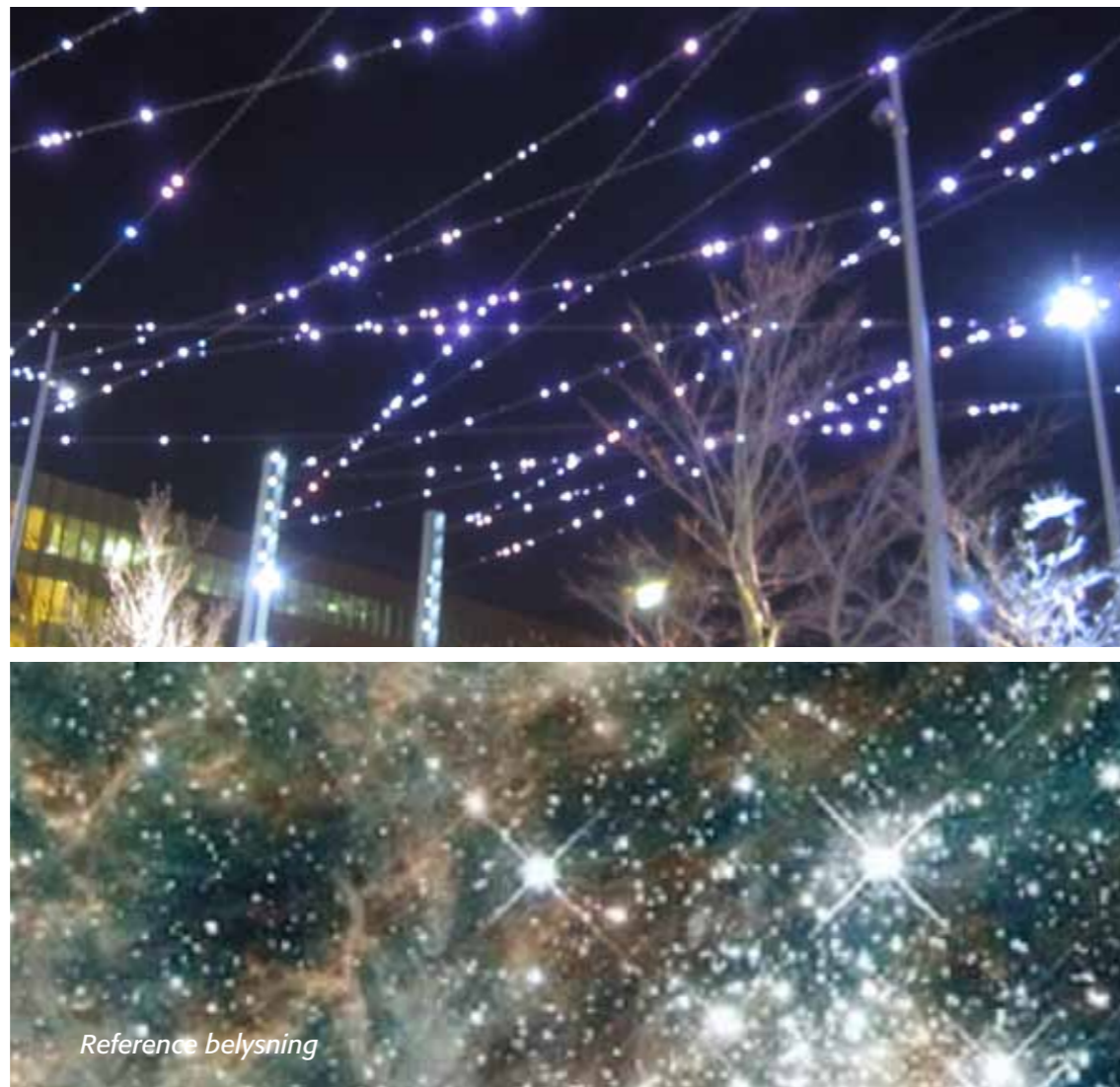
FERRIGSGADE

Læssezone
BRIGADEVEJ

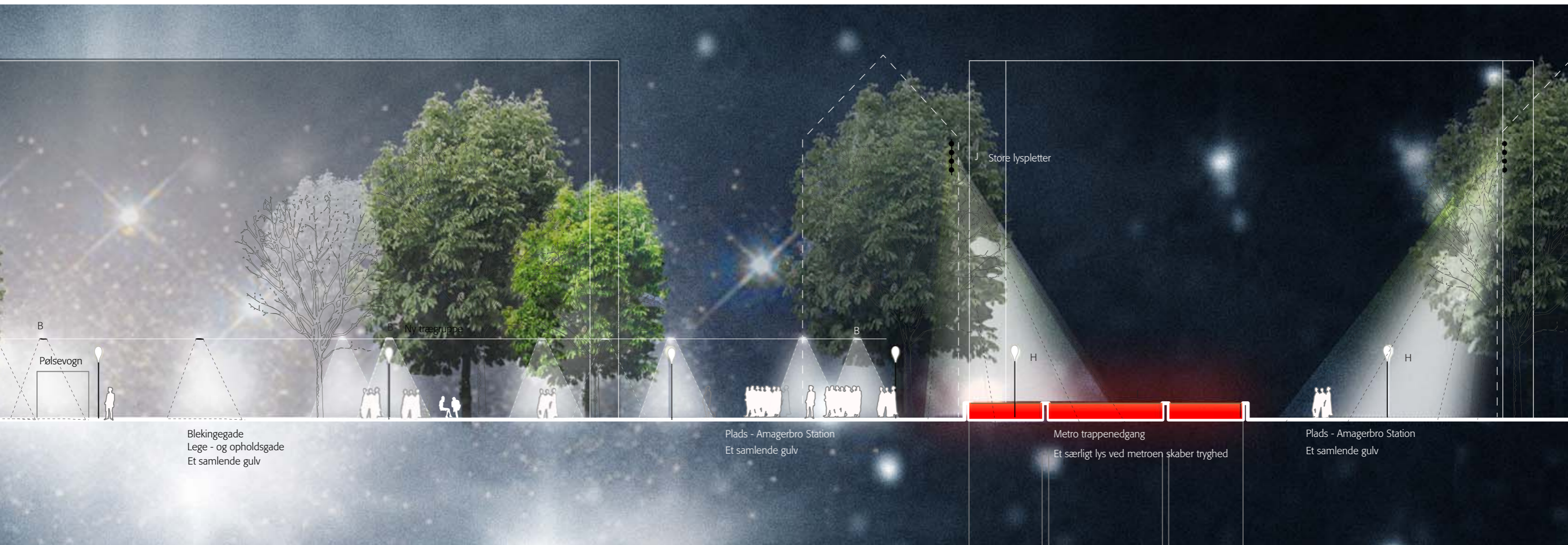
BERTSGADE

PLANUDSNIT 1:500
Planudsnit 1:500

KOBLINGEN MELLEM AMAGERBROGADE OG AMAGER CENTRET



KOBLINGEN MELLEM AMAGERBROGADE OG AMAGER CENTRET



Principsnit 1:200



matas

matas

matas

M

SHOP NEAT



Visualisering Koblingen mellem Amagerbrogade og Amager Centret

EKSISTERENDE FORHOLD - VED METRO OG AMAGER CENTRET



AFTENVISUALISERING - VED METRO OG AMAGER CENTRET



* SUNDBY KIRKEPLADS

Et roligt sted midt på strækningen.

En samlende flade, der skyder sig ud i gaderummet

En pause i græsset eller på bænken under skyggefulde træer og sollysets spil.

Ro.

Pauser udgør en vigtig del af et godt byliv. Sundby Kirkeplads har alle muligheder for at blive et mere stille supplement til Amagerbrogades myldrende liv. I kraft af de kirkelige handlinger der bliver udført her, foreslås et sted for det mere vegetative og rolige ophold.

Kirkens forplads åbner sig mod gaderummet og pladsen genvinder en rumlig dybde ved at den skarpt optrukne grænse ud mod Amagerbrogade fjernes. Hegn og enkelte træer i den eksisterende træække fjernes. En udvidelse af den eksisterende belægning på kirkepladsen og i den vestligste del af Oliebladsgade danner et samlende gulv omkring kirken. Nye trægrupper af let løvede træer plantes. Trægrupperne og græsarealerne skal i sommerperioden kunne invitere til at man frit vælger en plads i skyggen eller i solen. Lyden dæmpes af den supplerede beplantning. Sollysets spil gennem træerne understreger årets gang og dagens fremskreden.

Kirkepladsen belyses af klassiske lygter i en enkel geometrisk placering. Kirkens facader belyses nænsomt af få nedgravningsprojektører. Sundby Kirke Plads ejes ikke af Københavns Kommune.



Historisk reference af Sundby Kirkeplads



Planudsnit 1:500

SUNDBY KIRKEPLADS



Principsnit 1:200





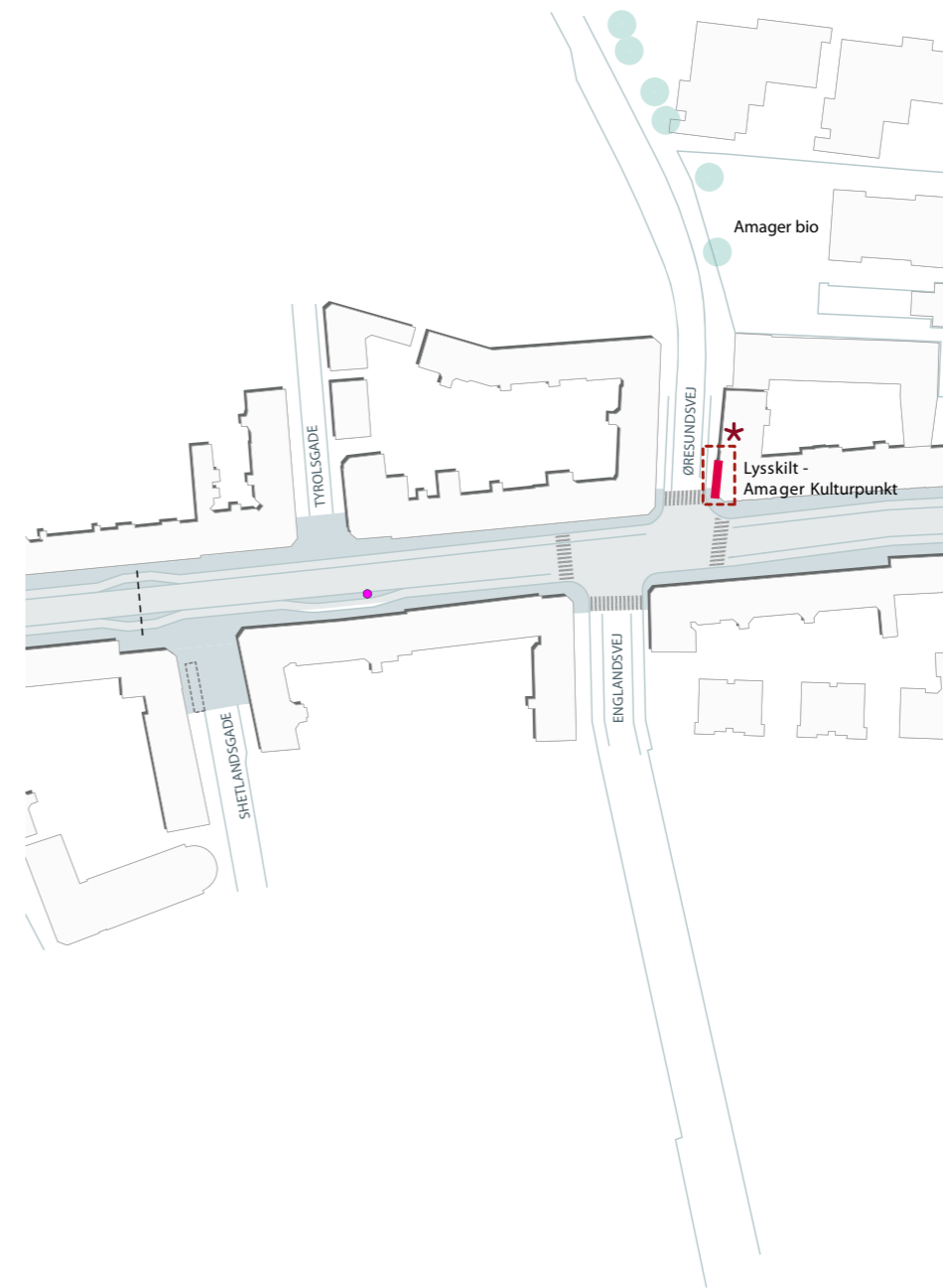
★ AMAGER KULTURPUNKT

På brystningerne på det skrå hushjørne ved Amagerbrogade og Øresundsvej foreslås opsat et skilt med neon, der henviser til Amager Kulturpunkt. Skiltet vil være meget synligt på den skrå hjørnevæg set fra Amagerbrogade såvel dag som nat.





AMAGER KULTURPUNKT



* TORVET VED HØJHUSET OG SANKT ANNÆ KIRKE

Store torv og lille torv.
Torvedannelser og mindre opholdspladser.
Et nyt torv med enkelte trægrupper.
Et samlende gulv.

Amagerfortovet binder de i dag løse små opholdspladser sammen til et nyt lokalt handelsstrøg / center. Fortovsarealerne ved gadehjørnerne udvides med mulighed for udeservering og vareudstilling. Her kan man både være en del af og/eller betragter af det travle liv, der vil udfolde sig på dette sted.

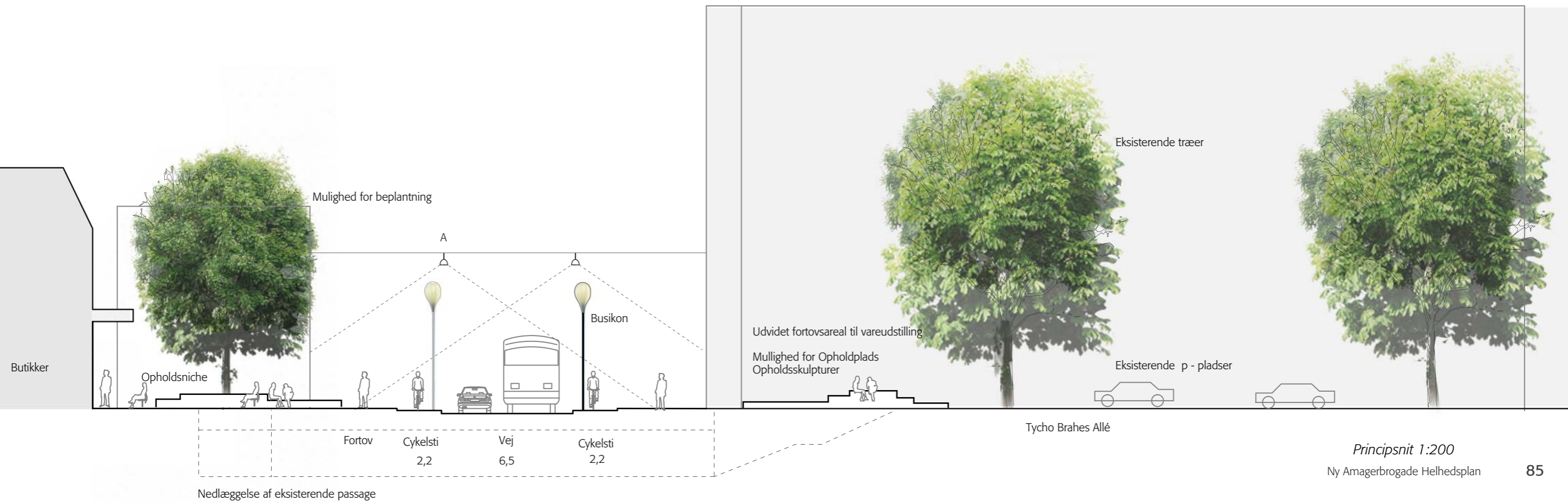
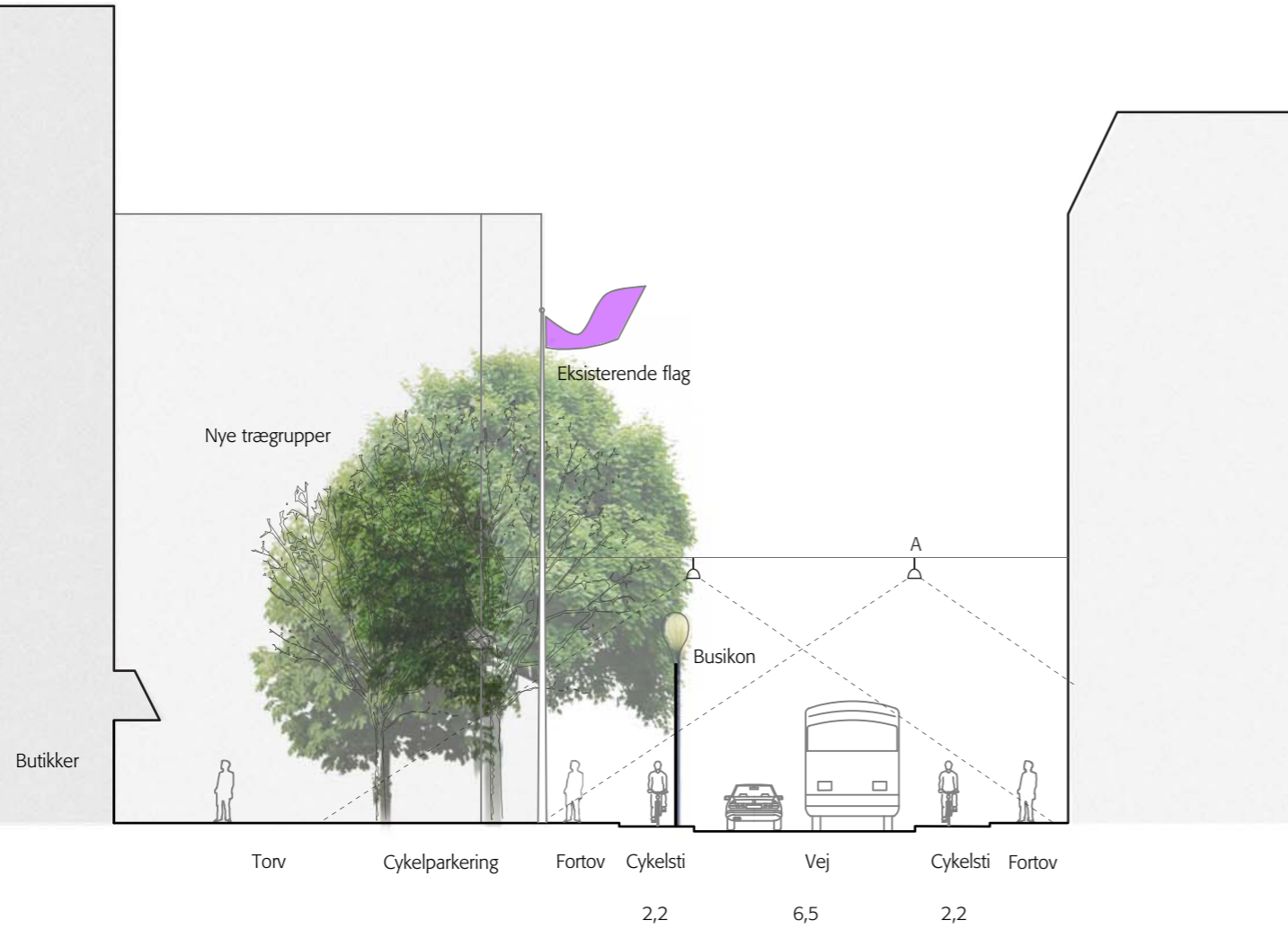
Det eksisterende fortovsareal foran højhuset udvides og et nyt torv med enkelte trægrupper etableres foran højhusets butikker og integreres med et nyt stoppested. Fra torvene er der mulighed for at nyde de lange kig både i Augustagade og Tycho Brahes Allé

Tunnelen ved Hans Bogbinders Allé nedlægges og erstattes af en ny krydsningsmulighed over gaden. I forbindelse med nedlæggelse af tunnelen kan der evt. arbejdes med integreret kunst i evt. i form af "opholdstrapper" eller lignende. Dele af de udpegede arealer ejes ikke af Københavns Kommune.



Planudsnit 1:500

TORVET VED HØJHUSET OG SANKT ANNÆ KIRKE





opstek

AMAGE





ANTIKSTUE

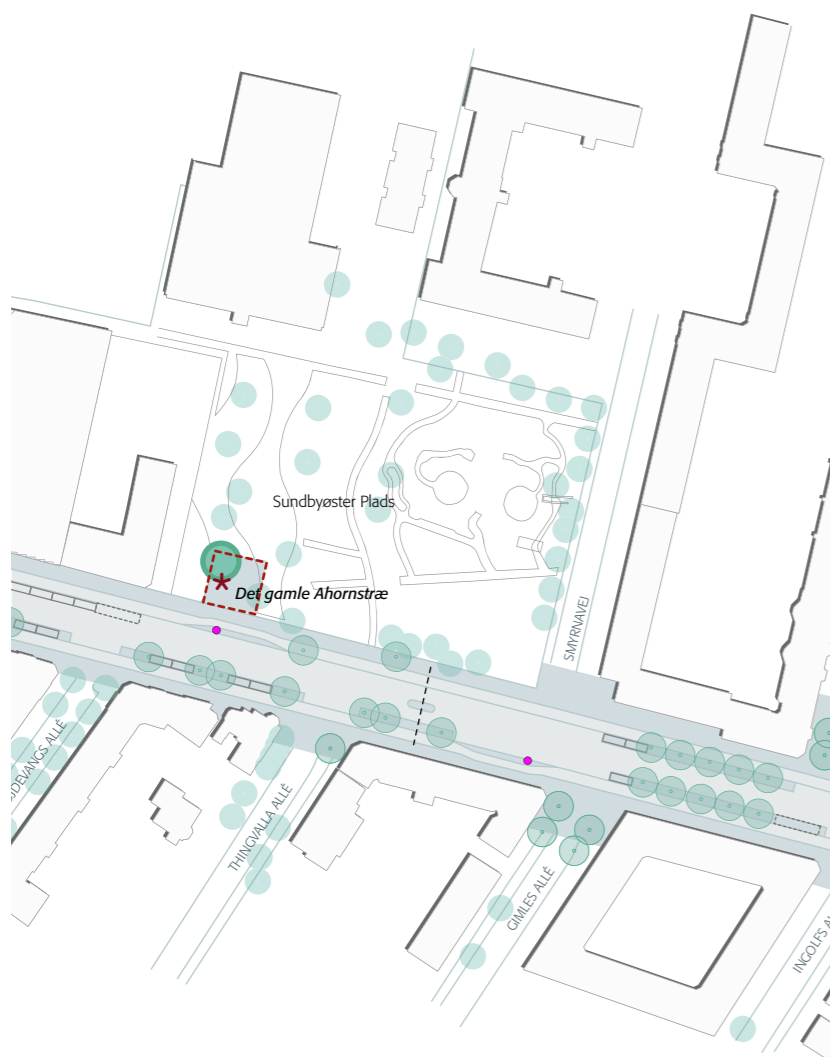
home

Kop & Kande

* SUNDBYØSTER PLADS OG DET GAMLE AHORNTRÆ

Ved Sundbyøster Plads står et gammelt ahorntræ og markerer indgangen til pladsen.
Toiletbygningen foreslås fjernet.

Sundbyøster Plads skal nærmere behandles og afstemmes med projektet for Sundbyøsterhal 2. Her er potentiale for en travl plads, der knytter hallens og den kommende dagligvarebutiks aktiviteter sammen, samtidig vil den nye krydsningsmulighed over Amagerbrogade være en styrelse af forbindelserne til og fra pladsen.



SUNDBYØSTER PLADS OG DET GAMLE AHORNTRÆ



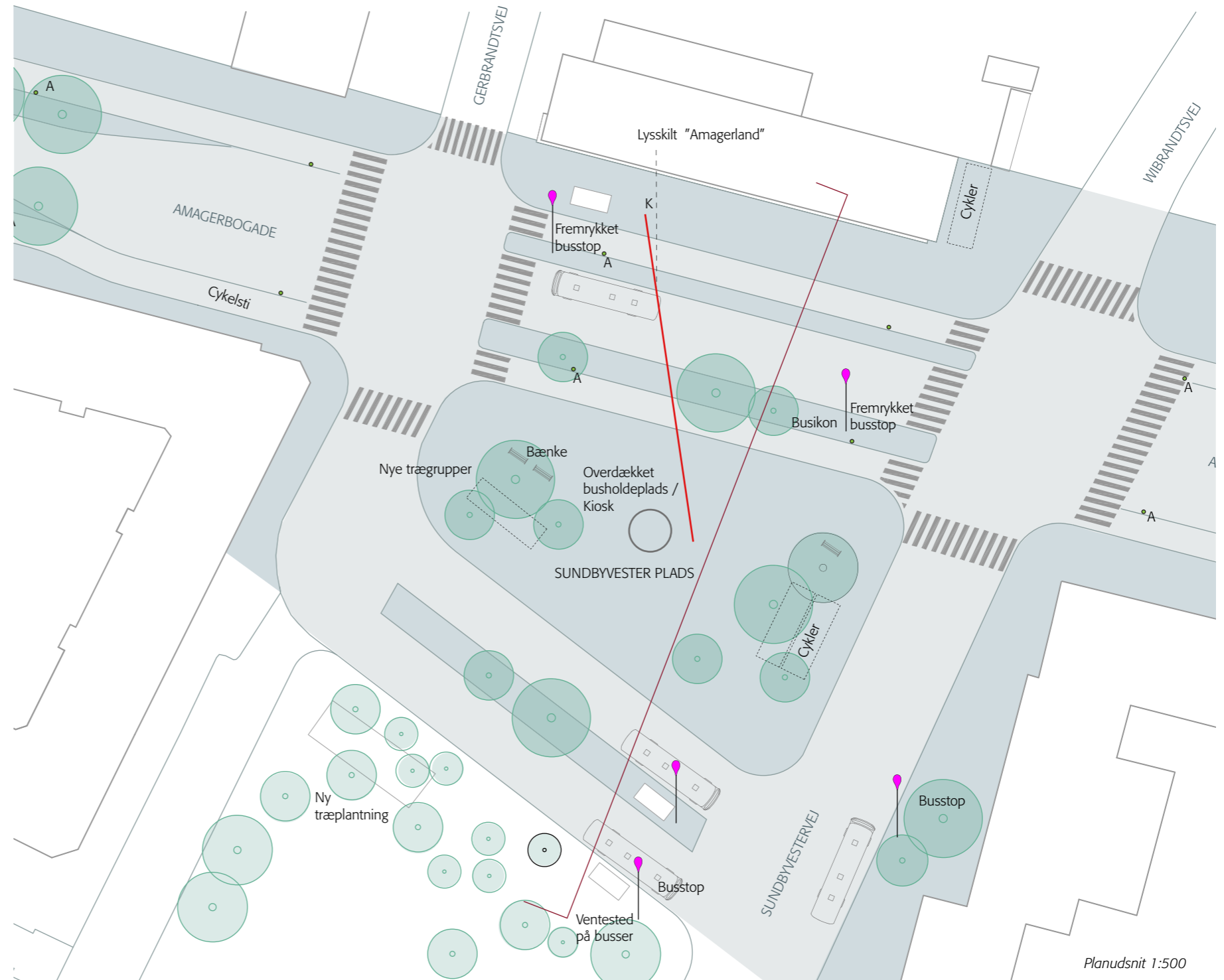
* SUNDBYVESTER PLADS

Porten til København og til landet.
 Trafikalt knudepunkt og lysport.
 Et landmark i farten.
 En rumlig pause i Amagerbrogades langstrakte gadeforløb mod syd.

Knudepunktet ved Sundbyvester Plads opholdsarealerne trækkes ud mod Amagerbrogade og markerer sig som et åbent rum - og pause - i alléen mod syd. Pladsens nuværende tredeling forenkles til to. Ny beplantning kan med fordel afskærme legepladsens rolige del fra den trafikale busafvikling. Opholdsarealerne i forbindelse med busholdepladsen, busperronerne samt det østlige fortov udvides. Buspladsen ryddes for eksisterende inventar og cykelparkering etableres under skyggefulde træer.

Et stort lysende skilt med navnet AMAGERLAND kan placeres på skrå ved indkørslen til pladsen. Teksten læses retvendt fra begge sider.

Det ikoniske skilt er også porten. Der er en oplagt mulighed for sammen med en lyskunstner at udvikle dette portmotiv.



Planudsnit 1:500

SUNDBYVESTER PLADS



Principsnit 1:200

EKSISTERENDE FORHOLD - SUNDBYVESTER PLADS



AFTENVISUALISERING - SUNDBYVESTER PLADS



AMAGERLAND





1016

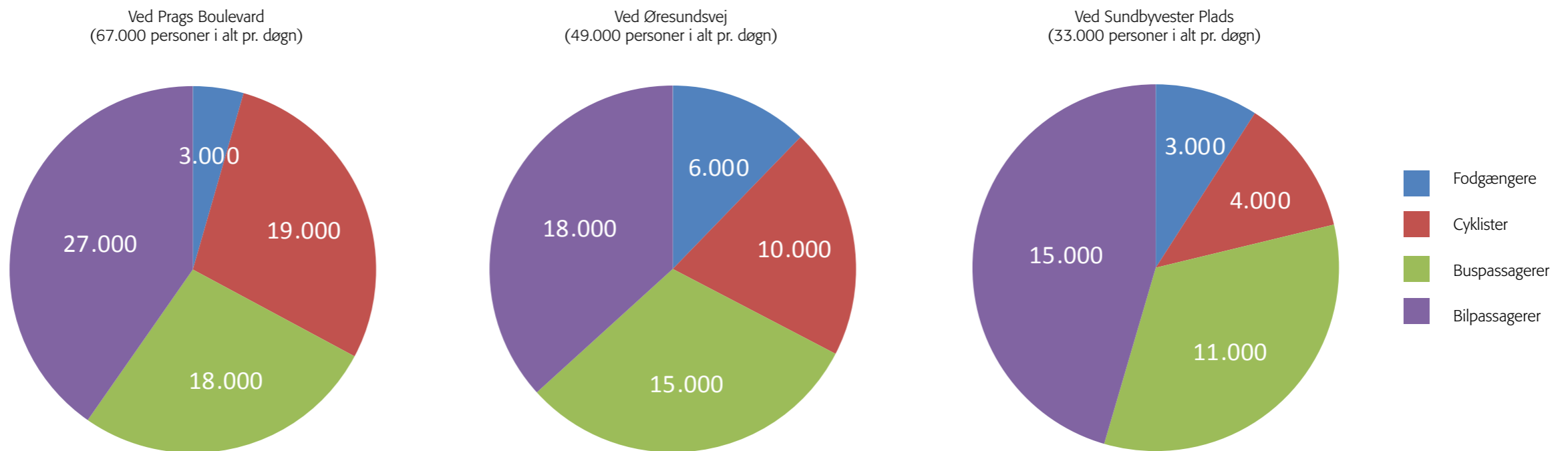
danbolig

d





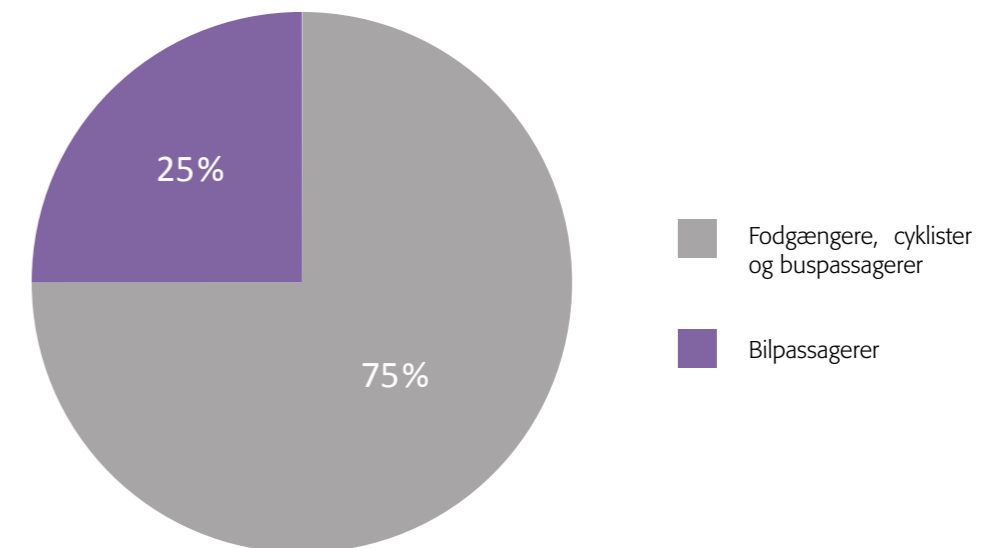
TRAFIK



Antal passagerer pr transportmåde på Amagerbrogade i dag

Antallet af passagerer fordelt på transportmåder er opgjort i tre snit på strækningen i dag: Ved Prags Boulevard, ved Øresundsvej og ved Sundbyvester Plads. Fodgænger-, cykel- og biltrafik stammer fra Københavns Kommunes egne trafikmålinger. Antal cykler er omregnet til cyklister med en faktor 1,1 mens antal biler er omregnet til bilpassagerer med en faktor 1,38. Buspassagerer stammer fra Movias passagertalsmålinger og er opgjort som belægningen i det pågældene snit. Helhedsplanen for Ny Amagerbrogade tilstræber en mere ligelig fordeling af de fire transportmåder end i dag (ca. 25% til hver), gennem en omdisponering af arealerne, hvor kørearealer indskrænkes til fordel for bredere fortove, flere pladser og bredere cykelstier. Dette er i overensstemmelse med KBH 2025 KLIMAPLANEN, der beskriver et overordnet mål for mobiliteten for 2025, hvor 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik. I det følgende bliver de anbefalede tiltag for hver af de fire transportmåder beskrevet.

Målsætning fra KBH 2025 KLIMAPLAN

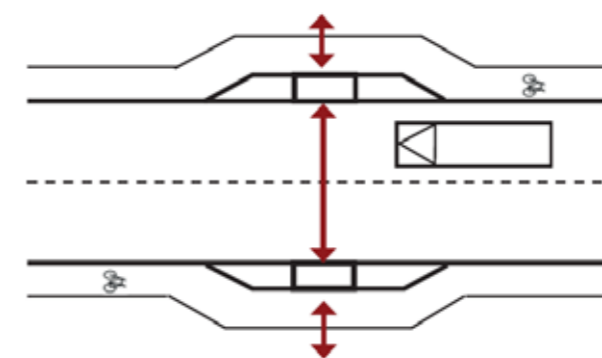
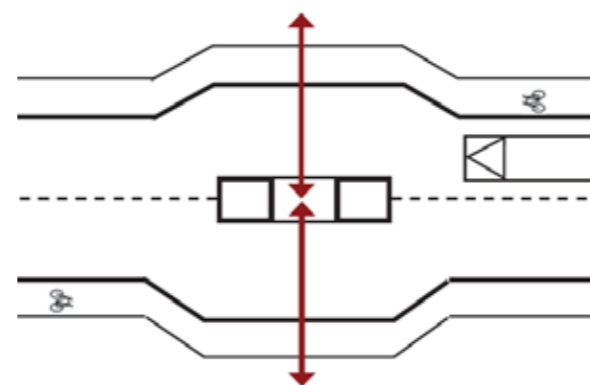


Forholdene for fodgængertrafikken på Amagerbrogade forbedres på hele strækningen gennem en udvidelse af fortovsbredderne. Bredere fortove bidrager til bedre mulighed for ophold samt udeservering og udstilling. Derudover bidrager bredere fortove også til bedre fremkommelighed på langs af Amagerbrogade. Bredere gangbane reducerer antallet af snævre passager, hvor modgående fodgængere må vige for hinanden på grund af begrænset plads.

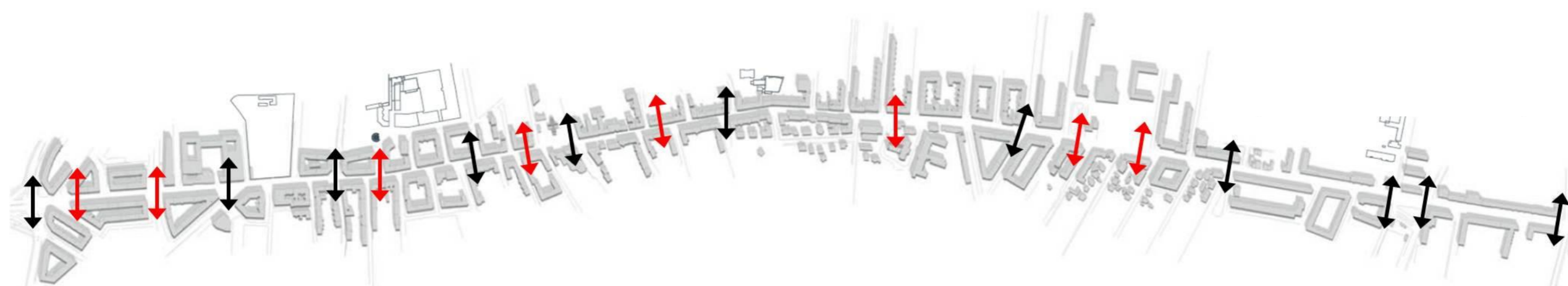
De bredere fortove skal udformes efter vejledningerne for tilgængelighed for alle, således at det sikres, at der tages hensyn til børn, ældre og færdselshandicappede.

Amagerbrogade har i dag en begrænset tilgængelighed på tværs af gaden. Dette ændres gennem flere krydsningsmuligheder på tværs af Amagerbrogade. Egentlige krydsningspunkter på strækningerne kombineret med de signalregulerede kryds giver gode krydsningsmuligheder fordelt over hele strækningen.



Fodgængertrafikken vil foruden bedre fremkommelighed og tilgængelighed også blive opprioriteret gennem etablering af nye attraktive pladser med mulighed for ophold og oplevelser fordelt på strækningen



Principskitser for etablering af krydsningspunkt i form af midter- eller sideheller.



Placering af krydsningspunkter på Ny Amagerbrogade

-  Krydsningspunkter
-  Signalregulerede kryds

CYKELTRAFIK

Forholdene for cykeltrafikken på Amagerbrogade ønskes forbedret på hele strækningen gennem en udvidelse af cykelstibredden. Derigennem kan der sikres bedre fremkommelighed på cykelstien. Gadeprofilen er afgrænset af eksisterende bygninger, der dikterer en begrænsning, som påvirker bredden på cykelstierne.

Bredden på cykelstier ønskes så vidt muligt forøget til 3,0 m på så stor en del af strækningen som muligt. På de midterste dele af Amagerbrogade er det dog kun muligt at etablere cykelstibreder på mellem 2,2 og 2,5 m. Med en bredde på 2,2 m er det netop muligt for to almindelige cykler at køre ved siden af hinanden. Overhaling af en trehjulet ladcykel er dog problematisk, men sker langt lettere på strækningerne med bredder mellem 2,5 og 3,0 m.

Ny Amagerbrogade indgår i cykelsuperstinet og PLUS nettet. En lokal tilpasning er dog afgørende for at få en løsning, der gavner cyklister og gadens øvrige brugere (fx de handlende). På den midterste og smalleste del af Amagerbrogade er handelslivet mest intenst. Reducerede cykelstibreder (mellem 2,2 og 2,5 m) på denne delstrækning resulterer i lavere hastigheder for cykeltrafikken. Det medfører bedre muligheder for fodgængertrafikken at krydse på tværs af cykelstien (og Amagerbrogade) ligesom start og stop på cykel bliver lettere når hastigheden på cykelstien er lavere.

Fremkommeligheden for cykeltrafikken på Ny Amagerbrogade er foruden bredden af cykelstien afhængig af indstillingerne og samordningen af de signalregulerede kryds. Grøn bølge for cykeltrafikken har stor positiv virkning for afviklingen af cykeltrafikken på strækningen. Grøn bølge for cykeltrafikken kan risikere at forringe fremkom-

meligheden for biltrafikken og herunder bustrafikken. I de følgende projektfaser skal der desuden ses nærmere på forholdene for den svingende cykeltrafik (særligt venstresving) samt mulighederne for etablering af "shunts" uden om signalregulerede kryds (fx ved Amagerbrogade / Amager Boulevard).

CYKELPARKERING

Ny Amagerbrogade skal være en attraktiv handelsgade. Med op mod 18.000 cyklister på gaden i døgnet er det vigtigt at etablering af cykelparkering prioriteres højt på hele strækningen.

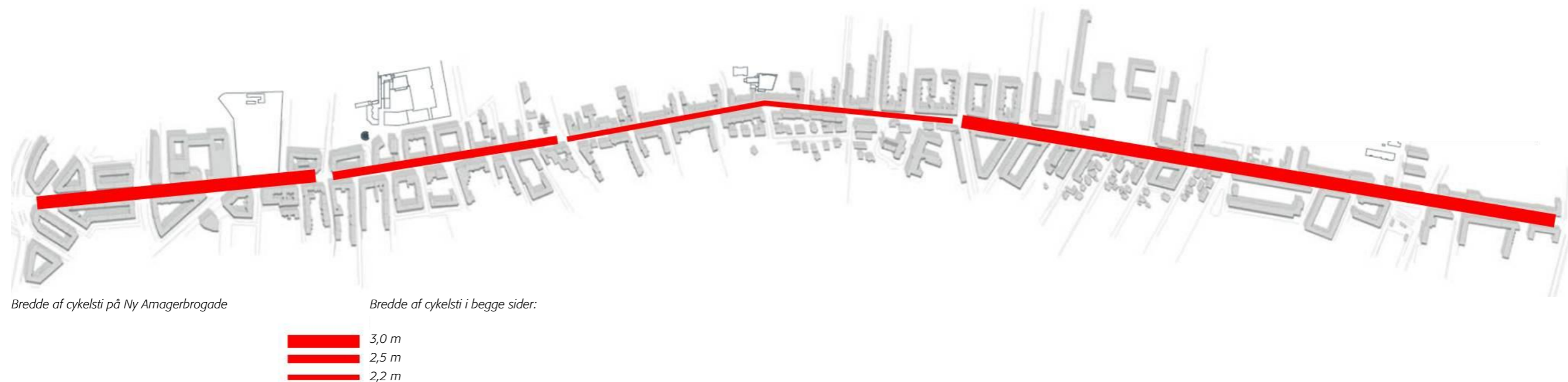
På de smalleste delstrækninger, hvor fortovsbredden ikke giver plads til gadeinventar kan det blive nødvendigt kun at etablere cykelparkering ved sidevejstilslutningerne. På øvrige strækninger er den primære anbefaling, at cykelparkering etableres så tæt som muligt på cyklisternes endemål, således at gangafstanden blive minimal.

I forbindelse med etablering af læssezoner i sidegaderne er det også muligt at oprette cykelparkering til almindelige cykler og ladcykler, se principskitse i afsnittet 'Læssezoner og parkering'.

Følgende anbefalinger til cykelparkering bør så vidt muligt følges i de efterfølgende projekteringsfaser:

- Parkering bør etableres så tæt som muligt på cyklisternes endemål – fx butiksfacader og busstoppesteder.
- Parkering skal være overskuelig og nem at benytte.

- Parkering skal placeres et synligt sted, gerne belyst, og være let at se på afstand.
- Parkering skal give mulighed for at låse cyklen fast.
- Der bør med jævne mellemrum tilbydes mulighed for overdækket parkering, der beskytter sadlen mod regn og sne. Placeres fx omkring trafikknudepunkter og ved sidegader.
- Parkering skal etableres på gadeniveau (ikke i kælder).
- Parkering skal passe ind i omgivelserne og må gerne bidrage til forskønnelse af det lokale miljø.
- Langtidsparkering bør fortsat findes omkring kollektive trafikknudepunkter – fx Amagerbro Station og Sundbyvester Plads.
- Langtidsparkering bør indrettes i skure/overdækket med mulighed for aflåsning.
- Langtidsparkering bør tilbyde mulighed for opbevaring af hjelm/udstyr og kan suppleres med supplerende faciliteter, som fx cykelværksted, drikkefontæne, toilet og luftpumpe.
- Stativer må gerne være skrånede.



Amagerbrogade er blandt de mest benyttede busstrækninger i København – blandt andet med linjerne 2A, 4A, 5A og 350S. På hele strækningen er der i dag samlet ca. 40.000 buspassagerer, der stiger af eller på en bus på Amagerbrogade i løbet af dagen. Stoppestedernes antal og placering fastholdes som udgangspunkt som i dag. Dog justeres placeringen af nogle stop fra frafarten efter et kryds til til farten inden et kryds for at forbedre fremkommeligheden. Stoppesteder på Ny Amagerbrogade etableres som udgangspunkt som fremrykket busperron til gavn for rejsehastigheden og den oplevede tryghed for passagererne.

Bustrafikken forventes afviklet med samme eller lidt forringede rejsehastigheder på Ny Amagerbrogade. Nedlæggelse af busbaner og nedsat hastighedsgrænse er opvejet gennem følgende tiltag, der har til formål at fremme afvikling af bustrafikken:

- Reduktion af biltrafik gennem doseringssignaler ved de nordlige og sydlige indkørsler til Amagerbrogade, hvor busserne kører inden om biltrafikken, og dermed kommer foran biltrafikken.
- Fremskudte busstoppesteder, som sikrer at busserne ikke forsinkes ved udkørsel fra busstoppestederne af biltrafikken.
- Busprioritering i signalkryds på Amagerbrogade, som vha. GPS og video kan forlænge grønt til busserne er kommet igennem krydsene.
- Anlæg af læssezoner til varelevering, således at køresporet på Amagerbrogade ikke blokeres af parkerede vebiler o.l.

Den nuværende rejsehastighed for bustrafikken forventes lidt forringet på grund af nedlæggelse af busbaner og nedsat hastighedsgrænse. Dog forventes regulariteten forbedret, som følge af en mere jævn hastighed og færre stop for såvel biler, som busser på Amagerbrogade (idet færre biler, fremskudte busstoppesteder og busprioritering i signaler, giver en mere "glidende" afvikling af trafikken).

For Linje 5 A forventes den samlede rejsehastighed reduceret ca. 10-20 % men med bedre regularitet i forhold til dagens situation (blandt andet fordi den skilte hastighed nedsættes til 40 km/t og at nuværende busbaner nedlægges mod at der etableres fremrykket busperron).

På delstrækningen mellem Amager Boulevard og Holmbladsgade, hvor 5A i dag kører med lave rejsehastigheder (10-15 km/t og derunder), forventes højere rejsehastighed, som følge af den store reduktion af biltrafikken på Amagerbrogade samt busprioriteringen. På andre delstrækninger, fx omkring Sundbyvester Plads og mellem Amager Boulevard og Holmbladsgade, kan rejsetid dog blive lavere end i dag, som følge af færre kørespor. Ved Sundbyvester Plads kan det vise sig nødvendigt at bevare flere kørespor end vist på helhedsplanen, hvis rejsetiden for linje 5 A skal forbedres.

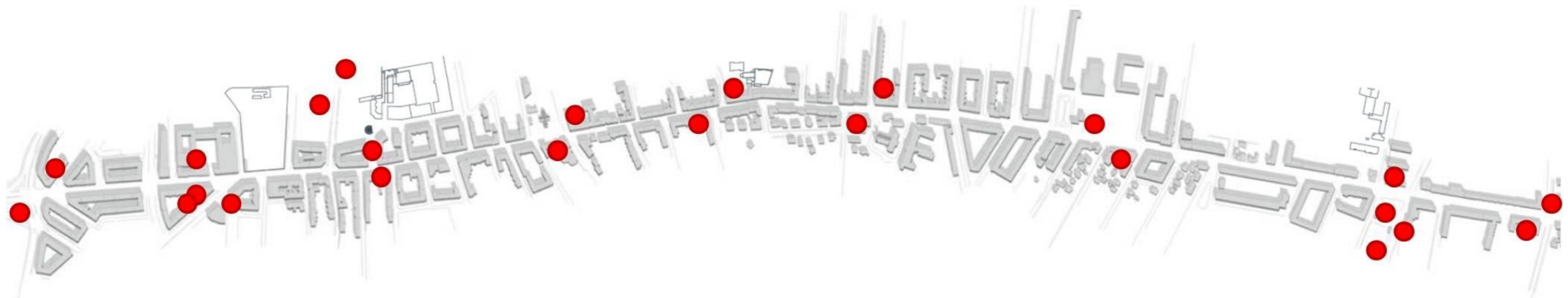
Tilsvarende gælder for linje 4A, som kun kører på Amagerbrogade på delstrækningen ved Sundbyvester Plads. For at give større sammenhæng med Sundbyvester Plads anbefales det at omlægge linje 4A fra Vejlands Alle til Sundbyvestervej.

For linje 2A forventes projektet at resultere i en forbedret rejsetid og regularitet som følge af væsentligt mindre biltrafik mellem strækningen Christmas Møllers Plads og Holmbladsgade samt den forventede halvering af bilerne på den vestligste del af Holmbladsgade. Det giver mulighed for at flytte stoppet i nordlig retning ud for Prags Boulevard til Holmbladsgade nord for Amager Centret.

For linje 350S må forventes nedsat rejsetid og flere stop end i dag. Det skyldes de fremskudte busstoppesteder som medfører, at 350S ikke kan overhale 5A, der har væsentligt flere stoppesteder langs Amagerbrogade end 350S.

Hvis 350S nuværende rejsehastighed skal opretholdes, skal der etableres overhalingmulighed ved stoppestederne for linje 5A i form af buslommer eller lign. Men det vil forsinke linje 5A, som har højere frekvens og væsentligt flere passagerer. Alternativt kan antallet af stop reduceres ved at sammenlægge nogle af stoppestederne for linje 5A.

Helhedsplanen for Ny Amagerbrogade rummer potentiale for at optimere busfremkommeligheden yderligere, såfremt graden af busprioritering i signalkryds og doseringsanlæg øges. Herved kan busserne få grønt i længere tid, hvilket medfører færre stop på strækningen. Samtidig kan biltrafikken reduceres mere end beregnet i forbindelse med helhedsplanen. Dette vil imidlertid også medføre, at flere biler overflyttes til side- og parallelveje, hvorfor en yderligere optimering af bildosering og busprioritering bør vurderes nøje i forhold til effekter og konsekvenser i den videre projektering.



Placering af busstoppesteder på Ny Amagerbrogade

Modstående side:
Det modale split på den nordlige del af den eksisterende Amagerbrogade

BILTRAFIK

Forudsætningen for helhedsplanen er en omdisponering af trafikarealerne, som skal underbygge at trafikhierakiet tilpasses strøggadens præmis. Fodgængere, cyklister og kollektiv trafik prioriteres højt og gennemkørende biltrafik skal neddrøses, som det er beskrevet i afsnittet om det trafikale greb.

Biltrafik skal fortsat kunne afvikles på Amagerbrogade, men med lavere hastighed for at tilgodese bymiljø, trafiksikkerhed og tryghed for cyklister og fodgængere, som færdes på langs og på tværs af Amagerbrogade.

Biltrafik med ærinde på Amagerbrogade eller sidegaderne kan køre ind på gaden som i dag, men må forvente længere ventetider ved "doseringsignalanlæggene ved hhv. Christmas Møllers Plads og Amager Boulevard samt Vejlands Allé. Den foreslåede hastighedsgrænse på 40 km/t og konceptet med fremrykkede busstoppesteder, vil også medvirke til at bilisterne får lavere rejsehastighed i forhold til i dag.

Gennemkørende biltrafik uden ærinde på Amagerbrogade søges henvist til bæredygtige, grønne transportformer og til alternative ruter, via fordelingsgaderne. Regional trafik fra Amager til København skal optimalt set benytte motorvejsnettet eller Sjællandsbroen, der giver direkte adgang til Ring 2.

Herved følger helhedsplanen intentionerne i Trafikplan for Amager, hvor Amagerbrogade forventes aflastet med op til 50 % af biltrafikken.

De trafikale ændringer, som forventes opnået gennem helhedsplanen, er illustreret på diagrammatiske kort herunder sammen med det nuværende trafikniveau på vejnettet omkring Amagerbrogade. Ændringerne er vurderet på baggrund af foreløbige, overordnede trafikmodelberegninger, som afspejler ændringerne i biltrafikken på døgnniveau.

De foreslåede tiltag medfører, at biltrafikken mindskes 10-30 % på Amagerbrogade. Stigningen på parallel- og sidevejene er for hovedpartens vedkommende begrænset (dvs. mindre eller i samme størrelse, som forventet i Trafikplan for Amager) og sker fortrinsvis på de større fordelingsgader eller på bydelsgader, som enten er eller planlægges trafiksaneret.

Faldet er størst (ca. 20-30 % svarende til et fald på ca. 3.000 – 5.000 biler i døgnnet) på Amagerbrogades nordlige del mellem Christmas Møllers Plads og Øresundsvej, som følge af bl.a. kørebaneindsnævninger, dosering, hastighedsbegrænsning og svingforbud. Samtidig opnås det, at biltrafikken næsten halveres (dvs. et fald på ca. 5.000 biler i døgnnet) på den vestligste del af Holmbladsgade.



Nuværende trafikbelastning på vejnettet omkring Amagerbrogade

0 8750 17500 35000

Hverdagsdøgntrafik
(Køretøjer pr. døgn)

På den sydlige strækning mellem Øresundsvej og Vejlands Allé er faldet mindre (5 – 17 % svarende til et fald på ca. 1.000 – 2.000 biler i døgnet), primært som følge af kørebaneindsnævninger, dosering og hastighedsbegrænsning.

Omkring Amager Centret omdannes tre lokalgader (Skånegade, Blekingegade og Tovværkgade) til opholds- og legeområder i sammenhæng med pladsen omkring centret.

I forbindelse med pladsen ved Sundby Kirke omdannes Oliebladsgade til lege- og opholdsgade.

Biltrafikken fra Amagerbrogade overflyttes til følgende ruter:

OMRÅDET ØST FOR AMAGERBROGADE

Vermlandsgade, Uplandsgade, Strandlodsvej, Prags Boulevard, Amager Strandvej, Østrigsgade og Øresundsvej får stigninger i størrelsesordenen 5-26 % (svarende til 800-3.500 biler i døgnet).

På Østrigsgade, hvor der bl.a. er skoler og institutioner, er stigningen i størrelsesordenen ca. 10 %, svarende til 800-900 biler i døgnet (hvilket er lidt mindre end

forudsat i Trafikplan for Amager).

På de øvrige side- og parallelveje øst for Amagerbrogade er stigningerne 5 % eller herunder (svarende til 100-200 biler i døgnet).

På strækningen fra Kastrupvej til Frankrigshusene forventes et fald i trafikken på 10-17 % svarende til ca. 500-1.000 biler færre i døgnet.

OMRÅDET VEST FOR AMAGERBROGADE

Amagerfælledvej, Røde Mellemvej og Peder Lykkes Vej får stigninger i størrelsesordenen 10-28 %, (svarende til 1.000 – 2.500 biler i døgnet). På de øvrige side- og parallelveje øst for Amagerbrogade er stigningerne under 10 % (svarende til 250-1.000 biler i døgnet).

På Irlandsvej stiger trafikken med 5-600 biler i døgnet. Her vil planlagte trafikdæmpninger i forbindelse med projekt for sikre skoleveje kunne modvirke trafikstigningen. Sundholmsvej er blevet trafiksaneret inden for de sidste par år. Derfor vurderes vejen at være tilstrækkelig robust til at kunne optage den forventede trafikstigning på ca. 2.000 biler ekstra i døgnet. Supplerende afværgetiltag kan dog vise sig nødvendige i forbindelse med analyser i de følgende projektfaser.

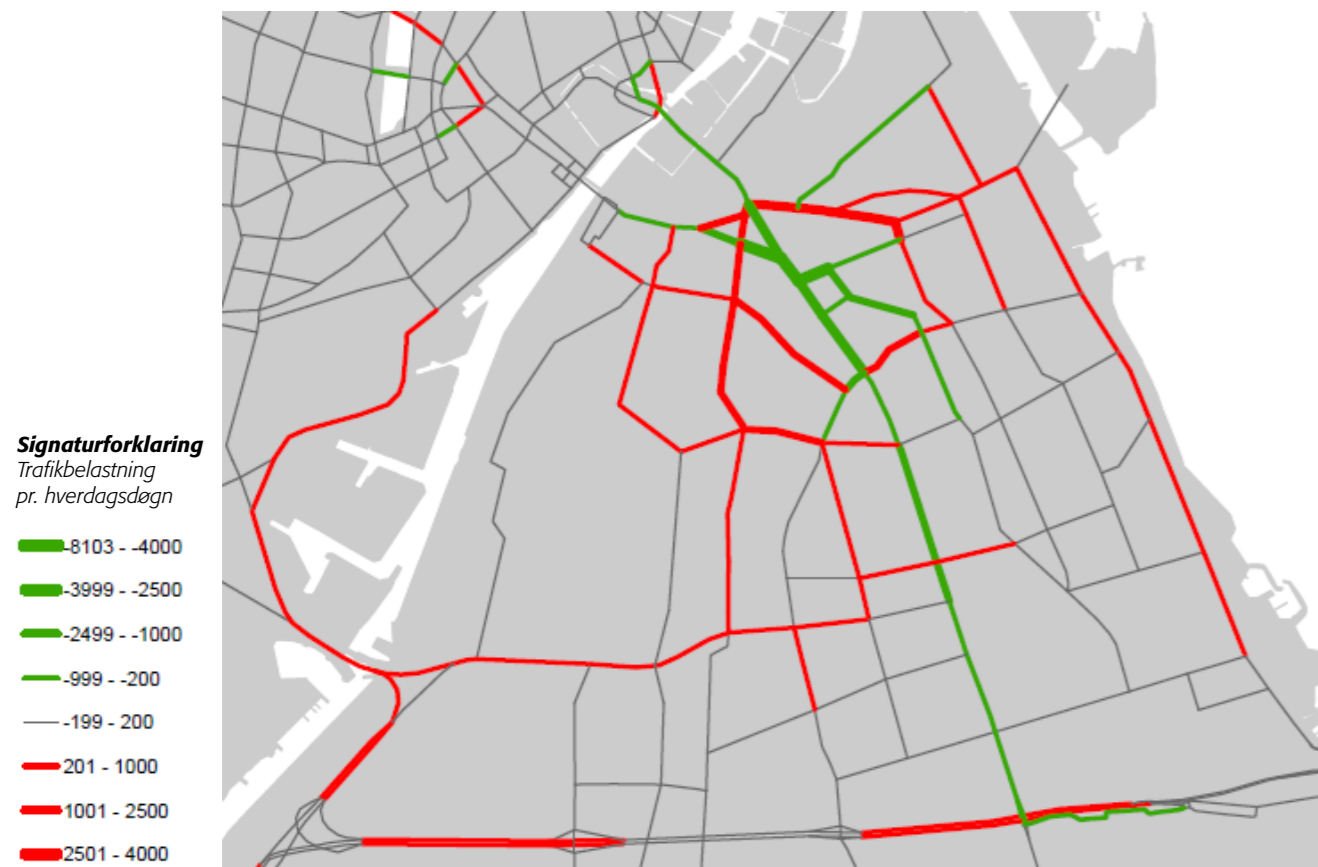
Trafikberegningerne viser, at der ikke sker trafikstigninger på Vejlands Allé umiddelbart vest for Amagerbrogade. Dette vurderes at skyldes en modelteknisk usikkerhed. I praksis vurderes det sandsynligt, at den viste trafikstigning på

Sundbyvestervej i stedet vil forekomme på Vejlands Allé. Derfor bør det overvejes, at anlægge cykelstier eller lignende tiltag på Vejlands Allé mellem Amagerbrogade og Irlandsvej.

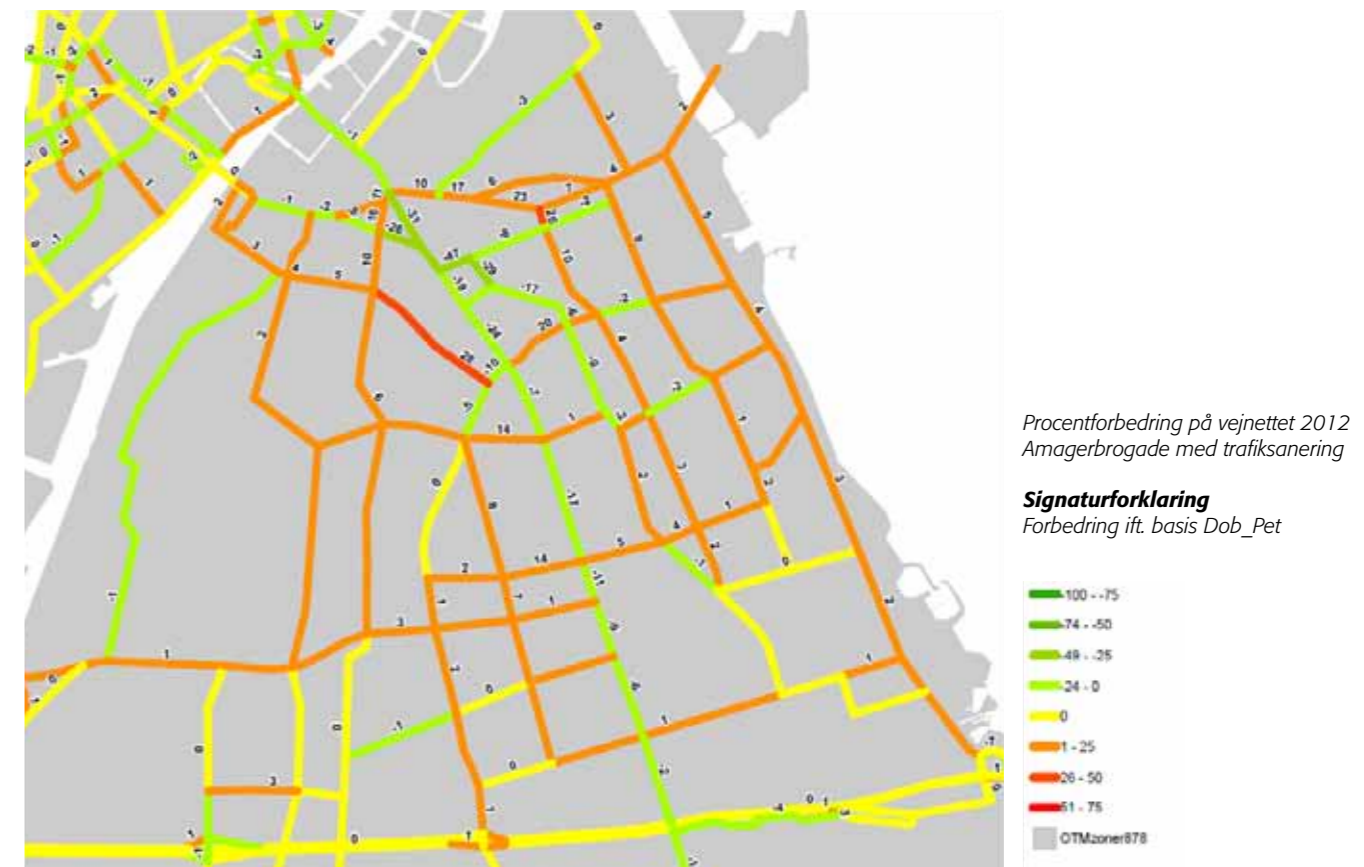
KONSEKVENSVURDERING

Samlet vurderes det at helhedsplanens trafikale effekter giver en passende balance i forhold til den ønskede trafikdæmpning af Amagerbrogade og hensynet til at trafikale overflytninger hovedsageligt skal afvikles på de bydels- og fordelingsgader, som er indrettet til større trafikmængder.

Konsekvensvurderingen i forbindelse med helhedsplanen er baseret på foreløbige, overordnede trafikmodelberegninger, som alene afspejler større ændringer på døgnniveau for vejnettet omkring Amagerbrogade. I det videre arbejde med Ny Amagerbrogade bør beregningerne suppleres med mere detaljerede beregninger af de trafikale konsekvenser, herunder ændringer i spidstimerne, som grundlag for detailudformning af kryds og strækninger samt til vurdering af behovet for evt. supplerede afværgeforanstaltninger på side- og parallelveje.



Ændringer i biltrafik på døgnniveau, som følge af helhedsplanen.
Grøn = færre biler
Rød = flere biler



Ændringer i biltrafik på døgnniveau opgjort i procent, som følge af helhedsplanen
Grøn = færre biler
Rød = flere biler

Procentforbedring på vejnettet 2012 Amagerbrogade med trafiksanering

Signaturforklaring Forbedring ift. basis Dob_Pet

LÆSSEZONER OG PARKERING

For at sikre gode betingelser for de handelsdrivende er der placeret læssezoner i begge vejsider med maksimalt 400 m indbyrdes afstand. Læssezonerne skal hele døgnet kunne fungere som af- og pålæsning af varer. Læssezonerne skal dermed ikke kunne anvendes til anden parkeringsudnyttelse..

På den østlige side er der placeret 11 læssezoner og på den vestlige side er der placeret 12 læssezoner. For den ca. 3 km lange strækning giver det en gennemsnitlig afstand på ca. 270 m internt mellem læssezonerne. Det betyder en maksimal (gennemsnitlig) afstand fra læssezone til butik på 135 m.

To principper for udformning af læssezoner anbefales.

LÆSSEZONER I SIDEGADER

Læssezoner placeret i sidegader udformes efter et princip, hvor sidegaden ensrettes for derved at kunne optimere antallet af parkeringspladser. Tilslutningen til Amagerbrogade udformes som en overkørsel med gennemført cykelsti og gangbane. Overkørsel forlænges bagud ad sidegaden for at skabe plads til læssezone og cykelparkering i niveau med fortovet.

Omfang, konsekvenser samt matrikulære forhold i forbindelse med ensretning og parkeringsoptimering af sidegader (herunder private fællesveje) afklares i senere projektfaser. Ligeledes vil de nærmere muligheder for etablering af modstrømscykelbane og cykelparkering i de ensrettede sidegader afklares i den senere projektering.

LÆSSEZONER PÅ AMAGERBROGADE

Læssezoner placeret på Amagerbrogade udformes som øvrige parkeringslommer mellem kørebane og cykelsti men med tydelig skiltning, der indikerer parkeringsrestriktionen. Der kan eventuelt etableres sænket kantsten mellem læssezonen og kørebanen for at understrege den særlige anvendelse. Ud for læssezonen skal cykelstien have sænket kantsten mod både læssezone og fortov.

OPTIMERING AF PARKERING

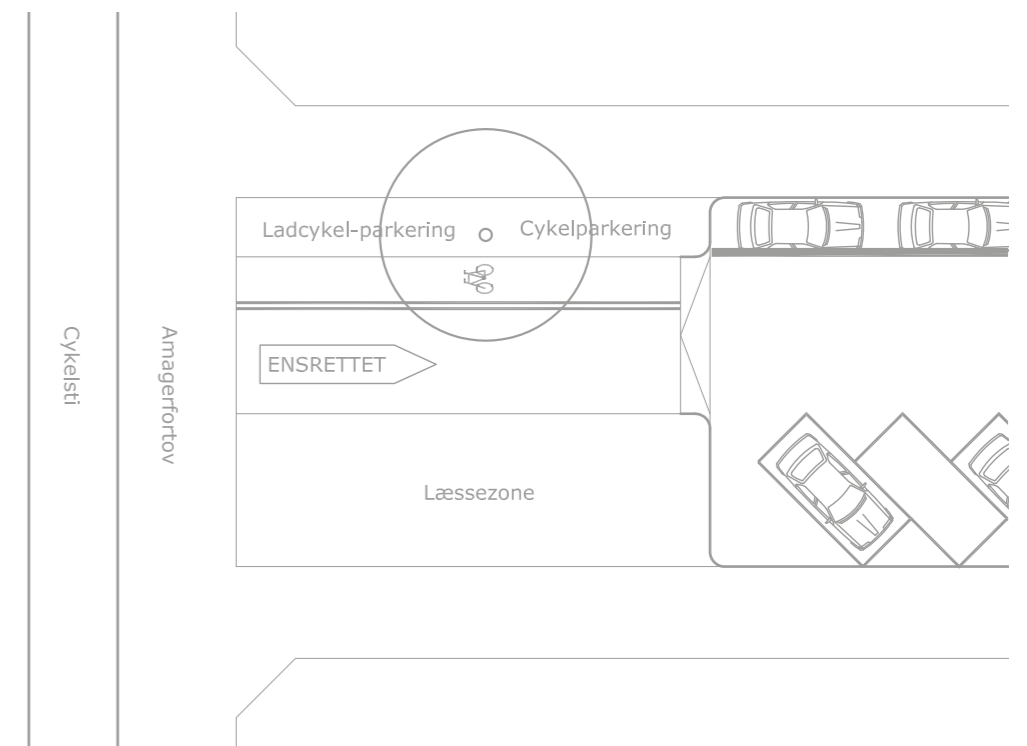
Med omdannelsen af Amagerbrogade ændres parkeringsforholdene.

Til fordel for begrønning af Ny Amagerbrogade flyttes ca. 90 parkeringspladser fra Amagerbrogade til sidegaderne.

I forbindelse med etablering af læssezoner samt opholds- og legeområder ved Amager Centret nedlægges ca. 40 parkeringspladser i sidegaderne.

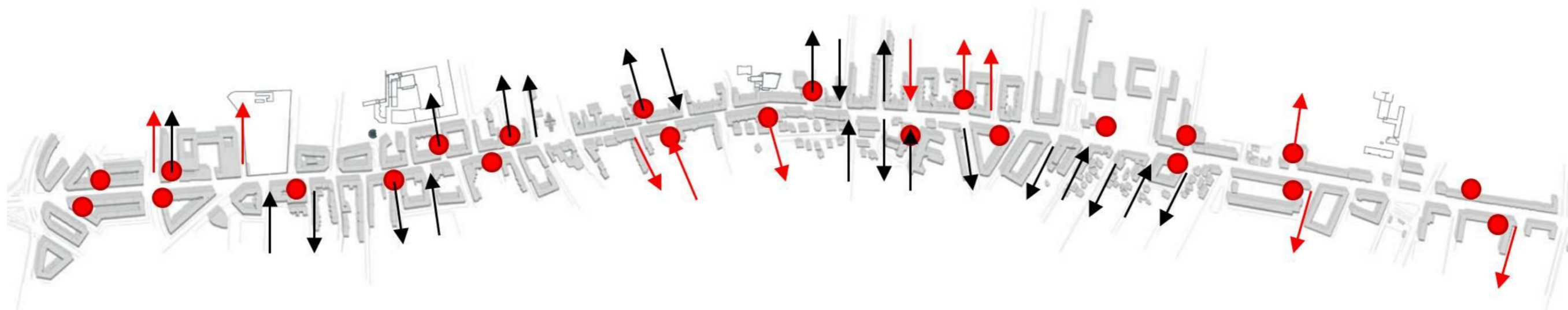
I sidegaderne ændres ca. 80 eksisterende parkeringspladser til korttidsparkeringspladser med tidsrestriktioner i dagtimerne. Disse pladser kan benyttes som beboerparkering i aften- og nattetimerne.

I dagens situation er der samlet 153 parkeringspladser på Amagerbrogade inden for projektstrækningen. Helhedsplanens anbefalede ændringer medfører at ca. 130 pladser nedlægges. Gennem en optimering af parkeringsforholdene vurderes det muligt at reetablere ca. 130 parkeringspladser på sidegaderne. Samlet giver der således mulighed for at opnå et uændret parkeringsregnskab for Ny Amagerbrogade. Denne beregning forudsætter at nye korttidsparkeringspladser med tidsrestriktioner i dagtimerne kan medregnes som beboerparkering.



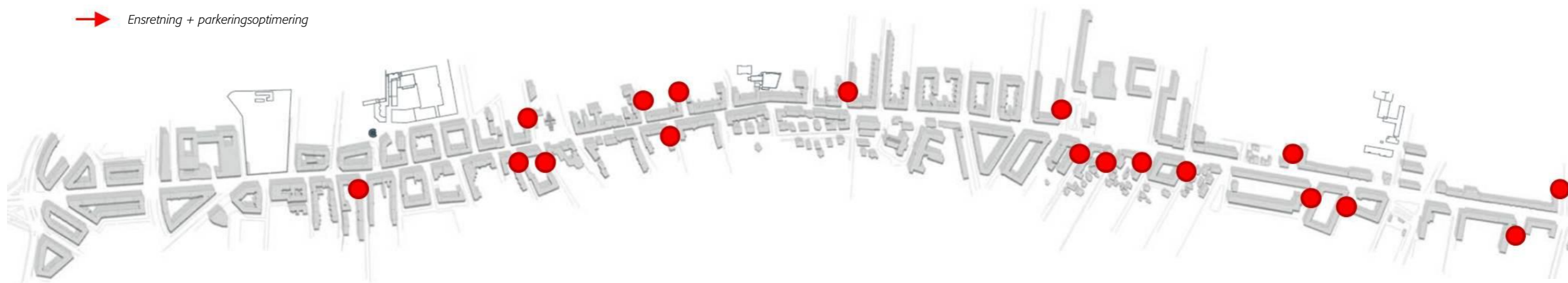
Princip for etablering af læssezone og cykelparkering samt ensretning og parkeringsoptimering (etablering af skråparkering) i sidegade til Ny Amagerbrogade. Projektgrænse afklares i de følgende projektfaser.

LÆSSEZONER OG PARKERING



Læssezoner, ensretning og parkeringsoptimering på Ny Amagerbrogade

- Læssezone
- ➔ Ensretning
- ➔ Ensretning + parkeringsoptimering



Korttidsparkering ved Ny Amagerbrogade

- Korttidsparkering

DET VIDERE FORLØB

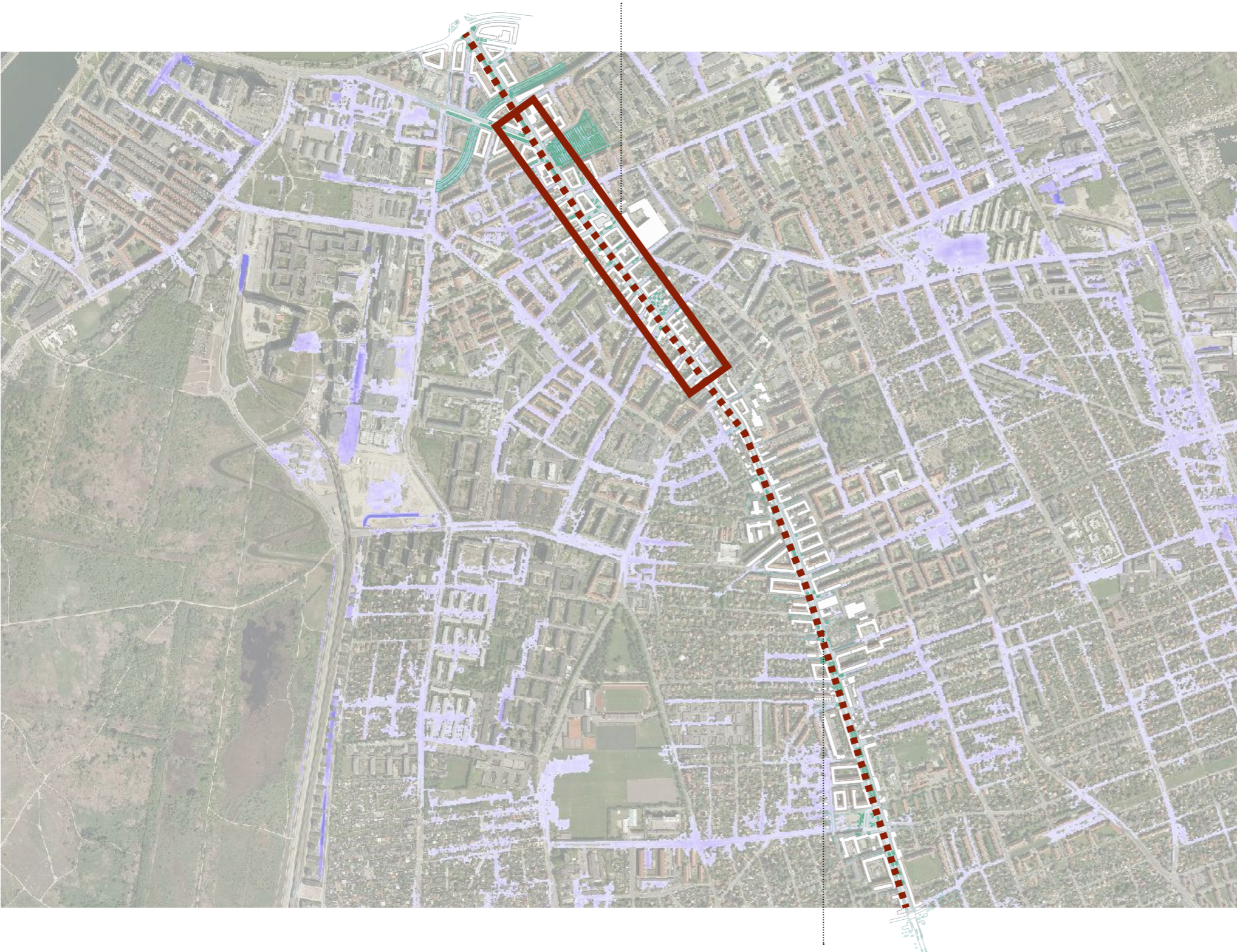
I det videre arbejde med Amagerbrogade bør følgende emner videreudvikles og indhentes før en realisering af projektet:

- Udarbejdelse af lokalplan i forhold til emner af relevans for helhedsplanen, herunder parkering, skiltning, facade- og inventarbestemmelser
- Undersøgelse af det reelle omfang af udskiftning af træbeplantningen langs den sydlige del af Amagerbrogade
- Indhentning af udvidet landinspektørøpmåling
- Afdækning og prioritering af skybrudshåndtering og klimatilpasning på Amagerbrogade og opland
- Trafiksimuleringer
- Afklaring af matrikulære forhold



SKYBRUDSLØSNING

Strækningen mellem Tyrolsgade og Amagerbanen er udpeget til at indeholde en fremtidig skybrudsløsning.



KLIMATILPASNING

På hele strækningen, mellem Christmas Møllers Plads og Vejlands Allé, håndteres klimatilpasningen.

KLIMATILPASNING

Amagerbrogade indgår i den igangværende planlægning og implementering af Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan og Skybrudsplan, som Borgrepræsentationen har vedtaget.

Grundet de seneste års voldsomme regnskyl, har Københavns Kommune, i samarbejde med Frederiksberg Kommune, HOFOR og Frederiksberg Forsyning, udarbejdet henholdsvis en klimatilpasningsplan samt en skybrudsplan til håndtering af de fremtidige regnmængder som prognoserne peger på. Helhedsplanen anbefaler at fremtidige løsningsscenarier for skybrudshåndtering afdækkes før realiseringen af projektets etape 1, samt at forslagene til skybruds- og klimatilpasning integreres så vidt muligt i de øvrige byrumsforslag.

Skybrudssikringen skal derfor sammentænkes med omdannelsen af Amagerbrogade, primært i den nordre del samt i dele af passagen, hvilket vil ske i projektets mere detaljerede faser. Konkret vil det betyde, at vejprofilet skal udformes, så det kan transportere vand og dermed beskytte bygninger mod oversvømmelser i tilfælde af skybrud.

Endvidere skal målsætningen i Københavns Klimatilpasningsplan om øget vandhåndtering på overfladen, øget bylivs kvalitet og synergi med anden planlægning indarbejdes i omdannelsen af Amagerbrogade. Regnvand fra tage, fortove og cykelstier skal således i videst muligt omfang afkobles kloakken langs hele Amagerbrogade, for herved at fremtidssikre den nødvendige kapacitet i kloakken.

Oversvømmelseskort udarbejdet af Rambøll. Planudsnittet viser 100 års regnhændelse i København.

BILAG

Følgende bilag er indeholdt i den vedlagte tekniske rapport:

ØKONOMI & ETAPER

- Anlægsoverslag og etapeopdeling
- Kort over Etape 1

DIALOG

- Ny Amagerbrogade Afrapportering fra dialogprocessen April 2013, PLUSS Leadership

TEKNISK BILAGSRAPPORT

- Eksisterende vareleveringsforhold, parkeringsforhold, cykelparkering
- Uheldsdata
- Parkeringsregnskab
- Trafik- og fremkommelighedsberegninger
- Kortlægning af skoler og institutioner

BYRUM

- Byrumsmæssige registreringer
- Skyggediagrammer
- Mulige principper for skybrudshåndtering for Amagerbrogade og opland
- Besigtigelse og vurdering af træer på Amagerbrogade

ØVRIG BILAGSMATERIALE

- Eksisterende cykelparkering
- Eksisterende bilparkering
- Ledningsforhold
- Helhedsplan 1:2000 med matrikelkort
- Skitsering af doseringsanlæg
- Fokusområder fra programfasen

AMAGERLAND

