



Bilag 10 Projektbeskrivelse

Baggrund

Projektforslaget for Ny Amagerbrogade er udarbejdet på baggrund af Helhedsplan for Ny Amagerbrogade, jf. Borgerrepræsentationens beslutning 6. februar 2014.

Det blev besluttet, at Amagerbrogade skal ombygges til en strøggade med et attraktivt handelsmiljø, bedre opholdsmuligheder, et mangfoldigt byliv, gadetræer og bedre forhold for fodgængere og cyklister.

Bussernes fremkommelighed og buspassagerernes komfort ved stoppesteder skal prioriteres højt. Der skal være gennemgående biltrafik på Amagerbrogade, men den gennemkørende biltrafik vil blive reduceret væsentligt, hastigheder nedsættes og kørebaner indsnævres til det nødvendige for at give plads til strøggadens mange funktioner i hverdagen.

Amagerbrogade indgår i cykelsuperstinetet og den ny Amagerbrogade skal rumme gode forhold for cykelpendlere. Strøggaden skal tilbyde attraktive byrum som ramme om et mangfoldigt byliv. Varelevering og handlende i bil skal tilgodeses navnlig med oprettelse af et antal kort tids parkeringspladser.

Forvaltningens forslag fremgår af bilag 3. Nedenfor er en nærmere beskrivelse af forslaget.

Nærmere beskrivelse af forslaget

Trafik

Prioritering af busser

Bustrafikken prioriteres højt på Amagerbrogade. Ændrede rutevalg for den gennemkørende trafik og dosering af den indkørende biltrafik sikrer størst mulig fremkommelighed for bustrafikken. Bustrafikken prioriteres i doseringsanlæg nord og syd for projektstrækningen, så busser føres inden om eventuelle bilkøer og dermed først ind på strækningen.

De eksisterende busbaner nedlægges, og der etableres ét spor på 3,25-3,5 m i hver retning på de fleste strækninger.

Stoppesteder anlægges så vidt muligt med fremrykket perron, hvilket skal sikre gode forhold ved stoppestederne for bustrafikken. Da bussen holder i køresporet, venter biltrafikken bag ved bussen, mens passagerer stiger ind og ud.

Buspassagererne vil opleve bedre komfort og regularitet som følge af ændringerne, samt en øget tryghed ved ind- og udstigning som følge af etablering af busperroner. Rejsetiden vil efter anlæg af første etape blive forringet, men vil ifølge de trafikale konsekvensberegninger være på stort set samme niveau som i dag, hvor Amagerbrogade har en god fremkommelighed for busser, når den sidste etape af Amagerbrogade er færdiganlagt.

15-03-2016

Sagsnr.

2016-0016931

Dokumentnr.

2016-0016931-12

Sagsbehandler

Ole Christian Nielsen

Cykelprojekter

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

Mobil
9137 7132

E-mail
F91Q@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Biltrafik

Gennemkørende biltrafik uden ærinde på Amagerbrogade henvises til alternative ruter. Trafik mellem Amager og København skal optimalt set benytte motorvejsnettet eller Sjællandsbroen, der giver direkte adgang til Ring 2.

For at understrege dette, ændres signalanlæggene i begge ender af projektstrækningen, således at mængden af indkørende biltrafik til gaden doseres til fordel for bedre forhold og mere plads for fodgængere og cyklister.

Doseringen sikrer også, at bustrafikken kan prioriteres, selv om busbanerne nedlægges.

Dosering af biltrafikken sker i følgende tre kryds, hvor busser ledes inden om biltrafikken:

- Ved Christmas Møller Plads i sydlig retning mod Amagerbrogade.
- Ved Amager Boulevard i sydøstlig retning mod Amagerbrogade.
- Ved Vejlands Allé/Amagerbrogade i nordlig retning mod Amagerbrogade.

Der etableres svingforbud for biltrafikken i følgende to kryds:

- Højresvingsforbud fra Amagerbrogade mod Amager Boulevard.
- Højresvingsforbud fra Amagerbrogade mod Englandsvej.

Trafikmodelberegninger indikerer, at biltrafikken på Amagerbrogade med de valgte tiltag reduceres med mellem ca. 10 % og ca. 30 % og mest på strækningen mellem Holmbladsgade og Englandsvej. Denne reduktion er dog afhængig af politiets samtykke til at nedsætte hastigheden til 40 km/t.

Dog vil fastholdelse af venstresvinget ad Holmbladsgade medføre øget biltrafik på den nordlige del af Amagerbrogade og mindre biltrafik syd for Holmbladsgade.

Reduktionen i biltrafik modsvares som forudsat af mindre stigninger på nogle sidegader og parallelle gader. Det drejer sig især om Sundholmsvej, som vil opleve en stigning i trafikken allerede efter anlæg af strækningen Christmas Møllers Plads - Shetlandsgade, mens Irlandsvej, Peder Lykkes Vej og til dels Backersvej vil opleve en stigning i trafikken efter strækningen Shetlandsgade - Vejlands Alle er anlagt. Forvaltningen skal i forbindelse med detailprojekteringen vurdere, om der skal gennemføres yderligere trafiksikkerhedsmæssige tiltag.

Fodgængere

Fodgængertrafikken prioriteres højest i forbindelse med omdannelsen af trafikarealerne.

Det sker gennem udvidede fortove, der sikrer bedre fremkommelighed og tilgængelighed på langs af gaden.

Fortove etableres med en gennemgående belægning baseret på det klassiske københavnerfortov.

Indsnævring af vejprofilet og reducere af gennemkørende biltrafik sikrer samtidig bedre krydsningsmuligheder på tværs af gaden mellem de signalregulerede kryds, hvilket vil blive yderligere forbedret ved en evt. nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t.

Der tilføjes desuden flere krydsningspunkter med midter- eller sideheller, der så vidt muligt samtænkes med busstoppesteder.

Krydsningspunkterne giver bedre sammenhæng for fodgængere og cyklister på tværs af Amagerbrogade.

Cyklister

For at sikre cyklerne bedre fremkommelighed og bedre parkeringsmuligheder prioriteres cykeltrafikken højt på strækningen.

Forbedringerne kommer både cykelpendlere og handlende til gode.

Cykelpendlere sikres høj fremkommelighed ved så vidt muligt at forøge bredden af cykelstierne efter kravene til cykelsuperstier.

Cykelstiernes tilpasses gadens skiftende bredde. Bredden varierer fra 3,0 m ned til 2,2 m på de smalleste steder.

Cykelparkering opprioriteres til gavn for handlende på gaden. Foruden almindelige cykler gøres plads til ladcykler.

Parkering

Der etableres korttidsparkeringspladser i sidegaderne til gavn for handelslivet på Amagerbrogade.

Parkeringspladserne, i sidegaderne nærmest Amagerbrogade, etableres som korttidsparkering i dagtimerne og bibeholdes som beboerparkering uden tidsrestriktioner den øvrige tid og med fokus på særlige funktioner, som fx døgnåbent apotek.

Byrum

Pladسدannelser og opholdsmuligheder

Udvidelsen af det eksisterende fortovsareal giver mulighed for mere plads og flere små opholdspladser for gående og handlende langs Amagerbrogade.

Gadehjørner får mange steder udvidet pladsareal, til gavn for både lokale beboere, café- og handelslivet. Større pladser får en bedre sammenhæng med Amagerbrogade og stederne er bedre integrerede som en del af gadens forløb.

På gadens smalle strækninger prioriteres udvidelsen af det østlige fortov - solsiden - hvorved der skabes bedre muligheder for ophold i solen.

Beplantning

Det er et højt prioriteret ønske at etablere gadetræer langs Amagerbrogade.

Der bliver på strækningen mellem Markmandsgade og Amager Boulevard i nord plantet runddannende træækker langs gaden, for at markere indkørslen til vejstrækningen, tilsvarende de eksisterende træækker ved Adriansvej i den sydlige del af Amagerbrogade.

Hvor det er muligt, etableres der herudover grønne lommer, pladser og tværforbindelser, eksempelvis ved Amagerbanen, Vor Frelses Kirkegård og ved Amagerbro Station.

Der er valgt varierende træarter langs hele strækningen, der i differentieringen kan være identitetsskabende for de pågældende gadestrækninger og lokale byrum.

Samlet set fældes fire træer, hvor det ikke er muligt at ændre geometrien i projektet eller genplante træerne, jf. bilag 5.

På dele af gadestrækningen har manglen på plads generelt samt ledningsforhold vist sig at være en stor udfordring for etablering af ny beplantning. Derfor vil der i detailprojekteringsfasen fortsat foregå en dialog med de respektive ledningsejere med henblik på at optimere placeringen af den ny beplantning.

Skybrudssikring

Amagerbrogade er det højeste sted på Amager og udgør en central del af skybrudssikringen på Amager og er i forbindelse med Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan udpeget som skybrudsvej.

Skybrudsprojektet gennemføres samtidig med anlægsprojektet og har til formål at sikre 3.000-3.500 indbyggere mod skader ved skybrud, når alle områdets projekter er etablerede.

På strækningen fra Markmandsgade til Englandsvej etableres skybrudssikring som et separat afvandingsanlæg, som opsamler regnvand fra fortov, cykelstier og tagflader, som derved aflaster kloaksystemet for regnvand.

Fortovsarealer afvander til langsgående afvandingsrender, mens der etableres permeable belægninger i cykelstier, som afvandes via nedsivning til dræn.

Tagnedløb har i vidt omfang været afvandet på tværs af fortov og cykelsti til rendesten via render. Disse render fjernes og afledning af tagvand rørlægges.

Afvanding af fortov, cykelstier og tagflader føres via samlebrønde og stikledninger til langsgående hovedledninger som afleder til Stadsgraven via Svinget, Njalsgade og Ørestads Boulevard.