

Bilag 1 – Overblik over de tre forslag, Foranalyse af Elbagade

Dette bilag er en del af høringsmaterialet til høringen af foranalysen af Elbagade. Det giver et overordnet overblik over de tre projektforslag samt tilhørende tegningsmateriale. Bemærk, at bilaget fungerer som et supplement til den detaljerede projektrapport, der indeholder alle væsentlige oplysninger om foranalysen og de tre forslag.

Foranalysen udpeger tre projektforslag med udgangspunkt i at etablere cykelstier langs Elbagade:

Forslag 1: Dobbeltrettet trafik og længdeparkering i begge sider.

Forslag 2: Dobbeltrettet trafik med flest mulige grønne arealer og kun handicapparkering og på- og aflæsning.

Forslag 3: Dobbeltrettet trafik med vinkelret- og længdeparkering.

De tre forslag indeholder som fælles grundlag:

- Eksisterende hastighed er 40 km/t.
- Bus bevares i rute på strækningen.
- Elbagade bevares dobbeltrettet.
- Der etableres overkørsler ved sideveje på strækningen.
- Der etableres støttepunkt på Kastrupvej for at forbedre cykelforbindelsen til Italiensvej.
- Eksisterende wireophængt belysning bevares.

Følgende muligheder er blevet undersøgt, men er fravalgt, og begrundelserne herfor kan læses i projektrapporten i afsnit 11 *Undersøgte muligheder og fravalg*:

- Løsninger der kræver fældning af gadens eksisterende træer
- Cykelbaner
- Cykelgade
- Forslag med dobbeltrettet cykelsti
- Ensretning af Elbagade
- Fjernelse af busdrift

Forslag 1 Tegningsmateriale Bilag 5	Forslag 2 Tegningsmateriale Bilag 6	Forslag 3 Tegningsmateriale Bilag 4
Udgangspunktet for forslaget er at etablere cykelstier og bevare flest mulige parkeringspladser samtidig med at Københavns Kommunes standarder efterleves, bl.a. for bredder på fortove, cykelstier, kørebaner og parkering. • Dobbeltrettet biltrafik og busdrift beholdes. • Cykelstier anlægges i 2,8 m bredde i hver side af vejen langs eksisterende fortove. • Kørebane reduceres til 6,5 m (minimum bredde til buskørsel). • I den nordlige vejside anlægges et grønt bælte på 2,4 meter og længdeparkering langs vejen. • I den sydlige vejside anlægges et grønt bælte på op til 3,25 meters bredde med indlagte parkeringspladser.	Udgangspunktet for forslaget er at etablere cykelstier og skabe mest muligt plads til grønt i gaden samtidig med at Københavns Kommunes standarder efterleves bl.a. for bredder på fortove, cykelstier og kørebaner. • Dobbeltrettet biltrafik og busdrift beholdes. • Cykelstier anlægges i 2,8 m bredde i hver side af vejen langs eksisterende fortove. • Kørebane reduceres til 6,5 m (minimum bredde til buskørsel). • I den nordlige vejside anlægges et grønt bælte på 4,7 meter. • I den sydlige vejside etableres et grønt bælte på op til 3,25 meters bredde. • Der etableres nødvendig standsning for varelevering og mulighed for handicapparkering i begge vejsider, men ikke yderligere parkering.	Udgangspunktet for forslaget er at etablere cykelstier og bevare flest mulige parkeringspladser. Forslaget efterlever Københavns Kommunes standarder bl.a. for bredder på fortove, cykelstier, kørebaner og parkering, dog anbefales det normalt ikke at anlægge vinkelret parkering på veje med bus. • Dobbeltrettet biltrafik og busdrift beholdes. • Cykelstier anlægges i 2,8 m bredde i hver side af vejen langs eksisterende fortove. • Kørebane reduceres til 7 m (minimum udbakningsareal ved vinkelret parkering). • I den nordlige vejside etableres vinkelret parkering med en parkeringsdybde på 5 m. • I den sydlige vejside etableres længdeparkering mellem eksisterende træer. • Vækstvilkårene for træerne forbedres.
Mulige tilvalg til forslag 1	Mulige tilvalg til forslag 2	Mulige tilvalg til forslag 3
• Ved at inddrage enkelte eller flere parkeringspladser kan der etableres mere plads til grønt/muligheder for ophold.	• Ved at inddrage dele af de grønne bælte, kan der etableres flere parkeringspladser, herunder også flere af- og pålæsningspladser samt handicapparkering.	• Ved at inddrage enkelte eller flere parkeringspladser gives plads til at etablere bedre vilkår for træer og etablere mere plads til grønt /muligheder for ophold.
Konsekvenser for træer	Konsekvenser for træer	Konsekvenser for træer
• Eksisterende træer kan bevares, bortset fra to træer i sydsiden ved Kastrupvej, der skal fældes af hensyn til cyklisters trafiksikkerhed. • 11 træer, der tidligere er blevet fældet, genplantes.	• Eksisterende træer kan bevares, bortset fra to træer i sydsiden ved Kastrupvej, der skal fældes af hensyn til cyklisters trafiksikkerhed. • 11 træer, der tidligere er blevet fældet, genplantes.	• Eksisterende træer kan bevares, bortset fra ét træ i sydsiden ved Kastrupvej, der skal fældes af hensyn til cyklisters trafiksikkerhed. • 11 træer, der tidligere er blevet fældet, genplantes.

Der plantes yderligere 3 nye træer.	Der plantes yderligere 12 nye træer.	Der plantes yderligere 1 nyt træ.
Konsekvenser for parkering	Konsekvenser for parkering	Konsekvenser for parkering
- Parkeringspladserne følger de vejledende dimensioner. - Der etableres 39 parkeringspladser i sydsiden og 54 parkeringspladser i nordsiden. - Dette er 122 færre pladser end nuværende, set i forhold til parkeringsregnskabet jf. afsnit 3.1 i projektrapporten.	- Der etableres 1 af- og pålæsningsplads ved Amagerbrogade. - Der etableres 5 handicapparkeringspladser. - Der etableres ikke yderligere mulighed for parkering. - Dette er 210 færre pladser end nuværende, set i forhold til parkeringsregnskabet jf. afsnit 3.1 i projektrapporten.	- Parkeringspladserne følger de vejledende dimensioner. Obs: Københavns Kommunes anbefalinger normalt at undgå vinkelret parkering på gader med busdrift. Forslaget er medtaget, da der allerede i dag findes vinkelret parkering på strækningen, og det derfor er velkendt blandt gadens trafikanter. - Der etableres 39 parkeringspladser i sydsiden og 88 parkeringspladser i nordsiden. - Dette er 88 færre pladser end nuværende, set i forhold til parkeringsregnskabet jf. afsnit 3.1 i projektrapporten.
Læs flere detaljer i projektrapporten side 11.	Læs flere detaljer i projektrapporten side 12.	Læs flere detaljer i projektrapporten side 13.
Forbedring af cykelforbindelsen mellem Italiensvej og Elbagade over Kastrupvej		
Fælles for alle 3 forslag er at beholde signalanlægget ved Italiensvej og etablere et støttepunkt på Kastrupvej ved cyklisternes indkørsel til Elbagade. Støttepunktet har til formål at give cyklister og gående mulighed for at krydse kørebanerne i to etaper med mulighed for ophold imellem.		

Økonomi:

Anlægsbudgettet jf. afsnit 8 i projektrapporten kan blive justeret i forbindelse med udarbejdelse af budgetnotatet.