AMAGERBROGADES FORTÆLLING

NY AMAGERBROGADE

HELHEDSPLAN FOR NY AMAGERBROGADE FEBRUAR 2014

KØBENHAVNS KOMMUNE
TEKNIK - OG MILJØFORVALTNINGEN
UDARBEJDET AF VIA TRAFIK, SCHØNHERR, GUNVER HANSEN TEGNESTUE, ANDERSEN & GRØNLUND

INDHOLD

INDLEDNING 5
INDLEDNING 6
VISION FOR HELHEDSPLANEN 8
DIALOGFASEN 9

SAMMENFATNING 13

KARAKTERISTIK 21
KARAKTERISTIK 22

AMAGERBROGADES FORTÆLLINGER 27
FORTÆLLINGERNE 30

HELHEDSPLANEN 35
HELHEDSPLAN 1:2000 DEL 1 36
HELHEDSPLAN 1:2000 DEL 2 39
DE TRE GADESEKVENSER - NU 40
DE TRE GADESEKVENSER - FREMTIDIGT 41
AMAGERFORTOVET 42
BEPLANTNING, GRØNNE RUM OG FORBINDELSER 46
DET TRAFIKALE GREB 50
BELYSNING 52
AMAGER IDENTITET 56
AMAGERBROGADES BUSIKONER 57

BYRUM 59
DEN NORDLIGE PORT 60
AMAGERBANEN 62
DOBBELTPORTEN 64
VOR FRELSERS KIRKEGÅRD 65
KOBLINGEN MELLEM AMAGERBROGADE OG AMAGER CENTRET 70
SUNDBY KIRKEPLADS 78
AMAGER KULTURPUNKT 82
TORVET VED HØJHUSET OG SANKT ANNÆ KIRKE 84
SUNDBYØSTER PLADS OG DET GAMLE AHORNTRÆ 88
SUNDBYVESTER PLADS 90

TRAFIK 97
FODGÆNGERTRAFIK 99
CYKELTRAFIK 100
BUSTRAFIK 101
BILTRAFIK 102
LÆSSEZONER OG PARKERING 104

DET VIDERE FORLØB 107
KLIMATILPASNING 109
BILAG 111

HELHEDSPLAN FOR **NY AMAGERBROGADE**

FEBRUAR 2014
KØBENHAVNS KOMMUNE
TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN, CENTER FOR TRAFIK

PROGRAMMET ER UDARBEJDET AF:
VIA TRAFIK AS, HOVEDRÅDGIVER
SCHØNHERR AS, UNDERRÅDGIVER
ANDERSEN & GRØNLUND APS, UNDERRÅDGIVER
GUNVER HANSEN TEGNESTUE APS, UNDERRÅDGIVER

FOTOS:
TROELS HEINEN, URSULA BACH, GUNVER HANSEN, SCHØNHERR
OG KØBENHAVNS KOMMUNE

PRINTVEJLEDNING:
HELHEDSPLANEN LÆSES SOM DOBBELTOPSLAG. ANBEFALET PRINTFORMAT: A3
LAVFORMAT MED INDBINDING OG HÆFTNING I VENSTRE SIDE.

SCHØNHERR viatrafik GUNVER HANSEN TEGNESTUE

FORORD

Grundlaget for denne helhedsplan er en intensiv dialog med borgere, handelsdrivende, lokaludvalg og andre med interesse i Amagerbrogade. Dialogen har vist, at der er en stor lokal kærlighed og tilknytning til gaden, men at der er en bekymring over at den har tabt sin fordums kraft og tiltrækning. Amagerbrogade har traditionelt set været den centrale handelsgade og livsnerve for hverdagslivet på Amager, men gaden trænger til et løft for at bevare det attraktive handelsliv og genvinde sin attraktion som Amagers nerve.

Det er Københavns Kommunens vision at styrke Amagerbrogade som strøggade, dvs. en livlig hverdagsgade hvor byliv og handel er i fokus. Dette stemmer fint overens med kommunens strategi Metropol for mennesker, hvor målet bl.a. er at "skabe pladser, parker, gader og havnekajer, der inviterer til, at flere bliver længere - både i centrum, i nye byområder, og hvor vi bor og færdes til dagligt."

Det er ligeledes med Klimaplan 2025 Københavns Kommunes vision at igangsætte en lang række indsatser for at styrke den grønne mobilitet i København. Det skal således være mest attraktivt at cykle, gå eller tage den kollektive transport, når man som københavner skal rundt i byen.

Helhedsplanen for Amagerbrogade sætter de fysiske rammer for udviklingen af et attraktivt handelsmiljø og hverdagsliv. Den kan ikke løse alle de handelsmæssige udfordringer, men den kan sætte lyset og lægge et nyt 'gulv' i form af gader og pladser, sådan at der skabes bedre opholdsmuligheder, bedre forhold for fodgængere og cyklister, samt bedre forhold for buspassagerer og bussernes fremkommelighed.

Amager Trafikplan blev i 2002 godkendt af Københavns Kommune med målet om at mindske trafikkens miljøkonsekvenser i området. Ny Amagerbrogade er et af de sidste store projekter heri, der mangler at blive implementeret.

Dialogen med borgere og handelsliv har skabt et fundament af viden, hvoraf noget indgår direkte i denne plan eller vil indgå i senere faser af projektet. Den opsamlede viden er centreret omkring de tre overordnede temaer, som helhedsplanen tager udgangspunkt i: Byrum, Handel og Trafik.

God læselyst!

Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune - februar 2014

RIMINI RISTORANTE
CAFE OXFORD

INDLEDNING

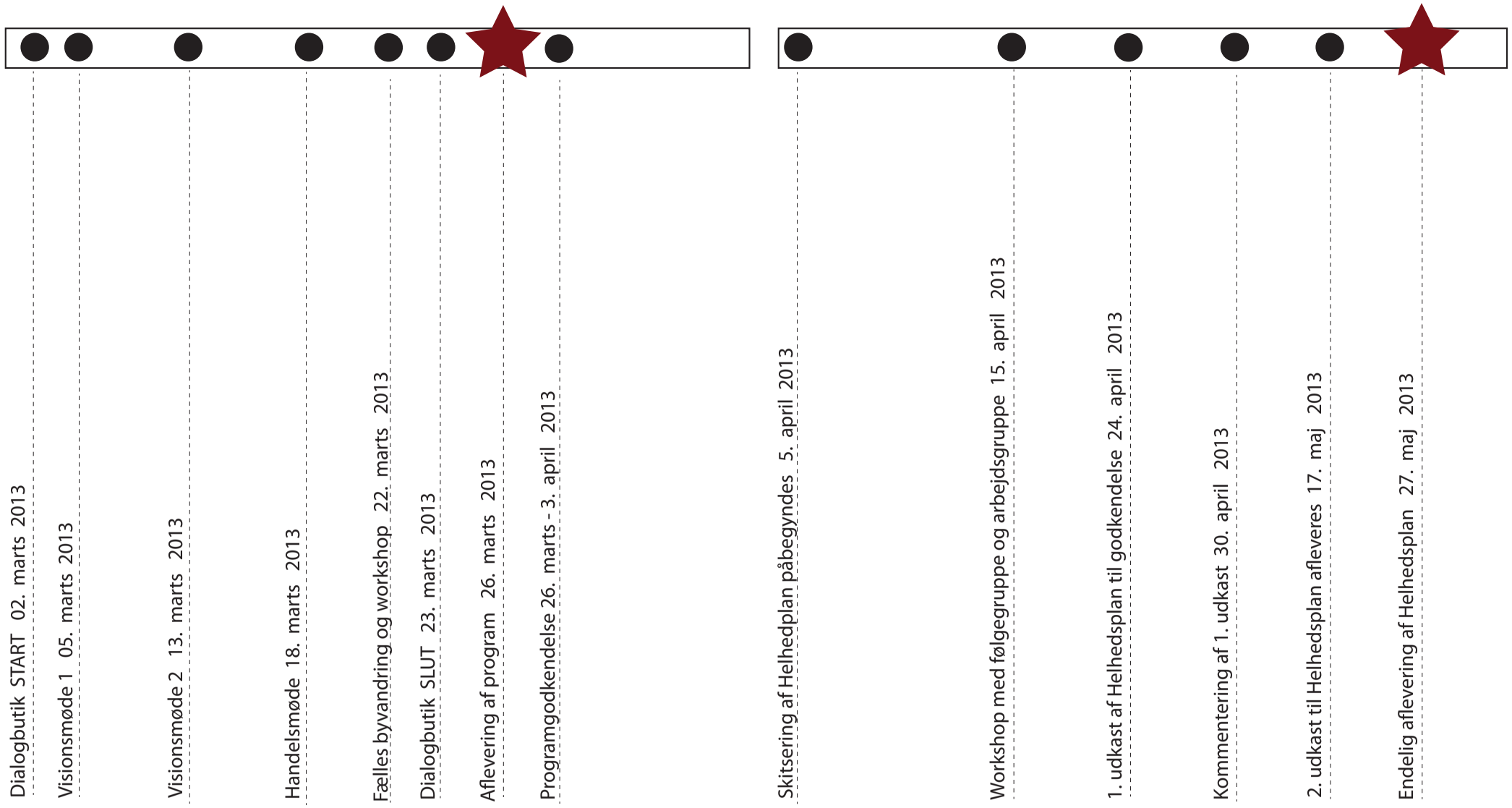
INDLEDNING

DIALOG- OG PROGRAMFASEN

Udpegning af fokusområder

SKITSERINGSFASEN

Udarbejdelse af helhedsplanen



INDLEDNING

HELHEDSPLANEN

Helhedsplanen omhandler strækningen fra Christmas Møllers Plads til Vejlands Allé og udgør grundlaget for udvikling af et byrums- og trafikprojekt for Amagerbrogade, der på et overordnet niveau fastlægger gadens arkitektoniske og trafikale kvaliteter og løsninger.

Med afsæt i program- og dialogfasen, hvor inputs fra borgere, erhvervsdrivende og projektets følgegruppe blev kortlagt, udpeger helhedsplanen rammerne for at skabe en langsigtet og visionær omdannelse af Ny Amagerbrogade.

Dette forslag til en ny hovedstruktur for byrum og trafik for Amagerbrogade danner udgangspunkt for udarbejdelsen af et dispositionsforslag for hele strækningen, samt efterfølgende anlæg i etaper.

Det er en vigtig pointe i den videre læsning af dette materiale, at der ikke er tale om et færdigt design, men en indledende skitse, som i det fremtidige arbejde skal videreudvikles, bearbejdes og kvalificeres. Enkelte steder er der i arbejdet med projektets udstrækning set bort fra de eksisterende matrikulære forhold, udfra ambitionen om at skabe en rumlig sammenhæng med Amagerbrogade.

I de to første afsnit af helhedsplanen redegøres der for dialogfasens forløb samt de fokusområder der har vist sig værende centrale for udarbejdelsen af helhedsplanen. Handelsliv er behandlet således, at helhedsplanen skal bidrage med gode fysiske rammer for butikker, erhvervsdrivende, beboere og kunder på og omkring Amagerbrogade. Helhedsplanen kan sammen med en række øvrige indsatser såsom en ny lokalplan for Amagerbrogade, evt. ændrede rammebestemmelser for erhverv og butikker samt øget samarbejde og interaktion mellem butikker og Amagercenteret, skabe et fundament for Amagerbrogade som understøtter handel og byliv.

Afsnittene "Amagerbrogades Fortællinger", "Helhedsplanen", "Byrum" og "Trafik" består af selve helhedsplanen med tilhørende redegørelser og retningslinjer for de byrumsmæssige og trafikale løsninger, der på flere niveauer understøtter projektets overordnet vision.

I afsnittet "Det Videre Forløb" udpeges overordnede retningslinjer vedrørende gadens visuelle miljø, herunder, skiltning og inventar, samt integrationen af kunst i byrummet. Afsnittet indeholder derudover en kort beskrivelse af den fremtidige skybrudshåndtering af Amagerbrogade, uden at behandle retningslinjerne i Skybrudsplanen for København yderligere.

Som bilag til helhedsplanen er der vedlagt en teknisk rapport indeholdende trafikregistreringer, byrumsregistreringer samt øvrigt baggrundsmateriale.

PLANEN SOM VÆRKTØJ

Helhedsplanen udgør Københavns Kommunes overordnede planlægnings- og budgetlægningsværktøj for Amagerbrogade og fastlægger hvordan visionen for Ny Amagerbrogade kan realiseres og de fysiske og økonomiske planlægningsparametre integreres i én plan, der sikrer sammenhæng når projektet realiseres etapevist. Helhedsplanen uddyber indholdet af Kommuneplan 2011, hvori de bindende planjuridiske rammer fremgår, og fungerer således som det operationelle dokument hvor interessenter og planlæggere mere detaljeret kan se, hvordan den overordnede struktur for Amagerbrogade kan realiseres.

Parallelt med udarbejdelsen af helhedsplanen arbejder Teknik- og Miljøforvaltningen med en ændring af lokalplanbestemmelserne for Amagerbrogade. Samspillet mellem helhedsplanen og de fremtidige bestemmelser i lokalplanen har stor betydning for gennemførelsen af det skitserede forslag.

Eventuelle kommende ændringer i lokalplanens regulativer, for anvendelse af butikslokalerne i gadeniveaurummet til gavn for handelsmiljøet, vil blive tilpasset helhedsplanen.

ETAPEPLAN

Helhedsplanen for Amagerbrogade udarbejdes med det formål at danne grundlag for efterfølgende dispositions- og projektforslag samt detailprojektering og etapevis udførelse af Amagerbrogade.

Med afsæt i forslagets trafikale tiltag, fastlægger helhedsplanen en etapeinddeling af udviklingen af Amagerbrogade. Etapeplanen skal sikre at den overordnede trafikale aflastning af Amagerbrogade kan opnås allerede ved første anlægsetape samt at etapeopdelingerne kan realiseres som afsluttede enheder samtidigt med at helheden fungerer.

Eftersom de trafikale virkninger af helhedsplanens tiltag kan påvirke det omkringliggende vejnet, vil de trafikale tiltag således også omfatte afværgeforanstaltninger på vejnettet omkring Amagerbrogade.

ORGANISATION

Der er til projektet nedsat en styregruppe, der med Center for Trafik i spidsen består af centrale personer fra Center for Bydesign, Center for Anlæg, Center for Byudvikling samt Københavns Erhvervsservice. Derudover er der nedsat en intern arbejdsgruppe og en ekstern følgegruppe.

Projektets følgegruppe består af Ad hoc gruppen for Amagerbrogade, Amager Øst Lokaludvalg, Amager Vest Lokaludvalg, Ama'r butikkerne, Sundbyernes Grundejerfællesskab, Sundholmskvarteret Områdeløft, Amager Centret og Miljøpunkt Amager.

Projektets referencegruppe består af FMD, Politiet, Dansk Cyklistforbund, Dansk fodgængerforbund, Dansk taxiråd, Københavns Brandvæsen, Københavns Ældreråd og Københavns Handicapråd.

Rådgiverteamet består af Via Trafik som totalrådgiver med underrådgiverne Schønherr, Gunver Hansens Tegnestue, Andersen og Grønlund, TetraPlan samt Tvilum Landinspektørfirma.

PROJEKTETS FASER

Udarbejdelsen af helhedsplanen er forløbet i to faser: en dialog- og programfase efterfulgt af en skitseringsfase.

Dialog- og programfasen afdækkede projektets forudsætninger med inddragelsen af borgere, lokaludvalgene, handelslivet og øvrige interessenter i bydelen. Dialogforløbet resulterede i at væsentligste udfordringer og potentialer i forbindelse med udarbejdelsen af programmet blevet udpeget. Programmets rolle var at afklare og opstille fokusområder for projektet og dermed skabe et forpligtende indholdsmæssigt præcist grundlag for udarbejdelsen af helhedsplanen.

Skitseringsfasen konkretiserede konceptet for de trafikale og arkitektoniske kvaliteter og løsninger for Amagerbrogade.

Den endelige helhedsplan er behandlet politisk i Borgerrepræsentationen d. 6. februar 2014, hvorefter projekteringsfaserne påbegyndes. Det forventes at projekteringen af etape 1 udføres i 2014 og 2015, så anlægsarbejderne kan påbegynde 2016. Projektering og udførelse af projektets øvrige etaper vil, alt efter hvornår disse besluttes, medføre en revision af tidsplanen for projektet.

VISION FOR HELHEDSPLANEN

NY AMAGERBROGADE BINDER BYEN SAMMEN

Amagerbrogade er en af Københavns mest attraktive gader med et rigt og varieret handelsliv og et stort pres som følge af megen biltrafik.

Parterne er enige om, at Amagerbrogade skal ombygges til 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 prioriteres højt. Der vil stadig være gennemgående biltrafik på den nye Amagerbrogade. Den gennemkørende biltrafik reduceres væsentligt, hastigheder nedsættes og kørebaner indsnævres til det nødvendige for at give plads til strøggadens mange funktioner i hverdagen.

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

Strøggadens udformning skal ske med inddragelse af borgere, handelsliv, lokaludvalgene og øvrige interessenter i bydelen. Der trækkes på erfaringerne fra øvrige strøggader som for eksempel Gammel Kongevej og Sønder Boulevard, samt de tanker der tidligere er gjort omkring Amagerbrogade i "Hvidbog om Byrum i Strøggaderne".

Første skridt er udarbejdelse af en helhedsplan fra Christmas Møllers Plads til Vejlands Allé. Dernæst gennemføres anlægsarbejdet i etaper, der tilpasses trafikafvikling og handelsliv bedst muligt. I helhedsplanen skal indtænkes tiltag, der kan bidrage til, at biltrafikken afvikles med mindst mulig gene i de tilstødende beboelsesgader. Det forventes at helhedsplan og forprojekt udarbejdes i 2013, så anlægsarbejderne kan starte i 2014.

Københavns Kommunes budgettekst for Ny Amagerbrogade.

"Krisen i detailhandelen har sat sine spor i københavnske gader. Dette kan ses direkte ved flere ledige butikslokaler på handelsgaderne end for få år siden, og ved at nye butikker er længere om at etablere sig i de lokaler, som ligger mindst centralt. Den finansielle krise med den efterfølgende afmatning af økonomien, vurderes af mange til at være den primære årsag til krisen i detailhandelen. Andre, mere sekundære årsager, er stigende anvendelse af internethandel, ændringer i kundernes købsadfærd i retning af oplevelsesorienterede køb, og større anvendelse af indkøbscentre.

Det forventes at fremtidens detailhandelsstruktur vil byde på færre, men større områder med butikker, og at tendensen til en koncentration af butikslivet, vil blive yderligere styrket. Der forventes desuden, at beliggenhed vil få en endnu større betydning. Gode, centrale lokaliseringer for butikker, med blandt andet god synlighed og tilgængelighed, forventes at blive mere attraktive, mens lokaliseringer med ringe synlighed og tilgængelighed samt soloplaceringer, forventes at blive mindre attraktive. Lokaliseringer i gode handelsgader og omkring store indkøbscentre vurderes at være særdeles attraktiv.

På baggrund af en stigende konkurrence fra internet-butikker forventes det, at de fysiske butikker i højere grad blive set som et markedsføringsredskab, fx som showrooms, eller hvor brancher smelter sammen i den enkelte butik, fx som bogcafé. Dermed bliver den enkelte butiks placering også et centralt element i fremtiden, da en fysisk butik på en af de bedste placeringer vurderes at være værdifuldt i markedsføringsøjemed.

Den stigende tilvækst i Kommunens købekraftige befolkning samt Københavns tiltrækningskraft som landets hovedstad forventes modsat at skabe gode betingelser for, at København fremover kan bevare sin position som overordnet butiks- og oplevelsescenter i Øresundsregionen. Fx er Amager en af kommunens 3 hurtigst voksende områder hvad angår befolkningstallet, hvilket taler for et stort lokalt potentiale, som detailhandelen omkring Amagerbrogade med fordel kan drage nytte af, om som omdannelsen af gaden kan understøtte yderligere."

Københavns Kommunes Erhvervsservice om udviklingen i detailhandelen

Billeder fra dialogmøder

DIALOGFASEN

DIALOGFASENS FORLØB

En fælles dialogorienteret proces har spillet en afgørende rolle for udarbejdelsen af helhedsplanen, idet det fra starten har været Københavns Kommunes hensigt at forankre den kommende helhedsplan i brugernes vision for Amagerbrogade. For at understøtte dette mål har der været gennemført visionsmøder, en byvandring og en fælles workshop.

Igennem annoncer, Facebook, flyers og plakater blev lokale og erhvervsdrivende tidligt i processen inviteret til at deltage i et dialogforløb. Fra projektets start var der oprettet en Facebook side samt en dialogbutik i Amager Centeret, hvor forslag, kritik og ønsker mv. har kunnet udtrykkes. Den viden og de visioner der fremkom på baggrund af dialogprocessen danner grundlag både for nærværende helhedsplan samt den kommende projekteringsfase.

Samlet set 85 personer deltog på visionsmøderne, der igennem "Amagerspillet" havde til formål at kortlægge deltagernes vision og holdninger til Amagerbrogade, samt at inspirere dem til at formulere nye ideer i forbindelse med omdannelsen af gaden. Der blev afleveret 770 besvarelser af et spørgeskema, udarbejdet af Københavns Kommune, der igennem 11 spørgsmål, afdækkede ønsker og behov i forbindelse med omdannelsen af Amagerbrogade.

I dialogbutikken i Amager Centeret havde knapt 1100 besøgende fået oplysninger om Københavns Kommunes ramme for helhedsplanen, fået aflivet diverse fordomme og rygter om hvad der skulle ske med Amagerbrogade, samt givet input til hvad de syntes helhedsplanen for Amagerbrogade burde indeholde. Alle nedskrevne inputs er samlet, struktureret og indarbejdet i en rapport af PLUSS Leadership.

Den målrettede borger- og interessentinddragelse har været oplysende og givende for defineringen af helhedsplanens fokusområder. Dialogbutikkens forløb og Københavns Kommunes spørgeskema, viste sig som en god måde at samle og klassificere de indkomne oplysninger på. På denne måde blev borgernes og de erhvervsdrivendes holdninger meget konkrete og synlige for - både dem selv - og rådgiverne. Ligeledes har kommentarerne fra byvandringen og den fælles workshop, som blev afholdt med projektets følge- og arbejdsgruppe, været kvalificerende for rådgiverne, ligesom de igangværende diskussioner og overvejelser i projektet blev præciseret.

INPUT FRA DIALOGFASEN

PRIORITERINGER

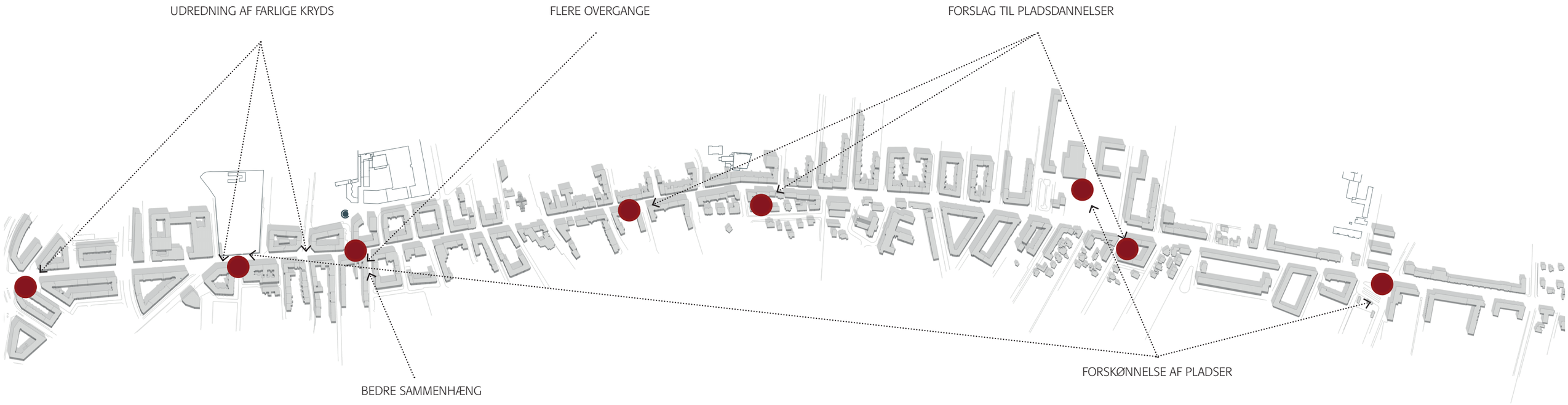
Nedenstående viser prioriteringer fra dialogaktiviteterne:

TOP 3 FRA DIALOGBUTIKKEN
Flere træer, mere grønt
Bredere cykelstier
Bredere fortove

TOP 3 FRA MØDE MED ERHVERVSDRIVENDE
Bedre parkeringsmuligheder
Reduktion af trafik
Mere mangfoldighed i udbuddet af forretninger

TOP3 FRA VISIONSMØDERNE
Reduceret biltrafik
Hensynstagen til forretningerne
Plads til alle trafikanter

INPUT FRA DIALOGFASEN



BYRUM

- Flere mødesteder
- Små pladser med bænke
- Opgradering af eksisterende pladser
- Forskønnelse af facader og belægninger
- Mere grønt i gaden
- Vedligeholdelse
- Styrke mangfoldighed
- Dekorativt lys og kunst
- Opgradere belægningerne
- Bevare identitet

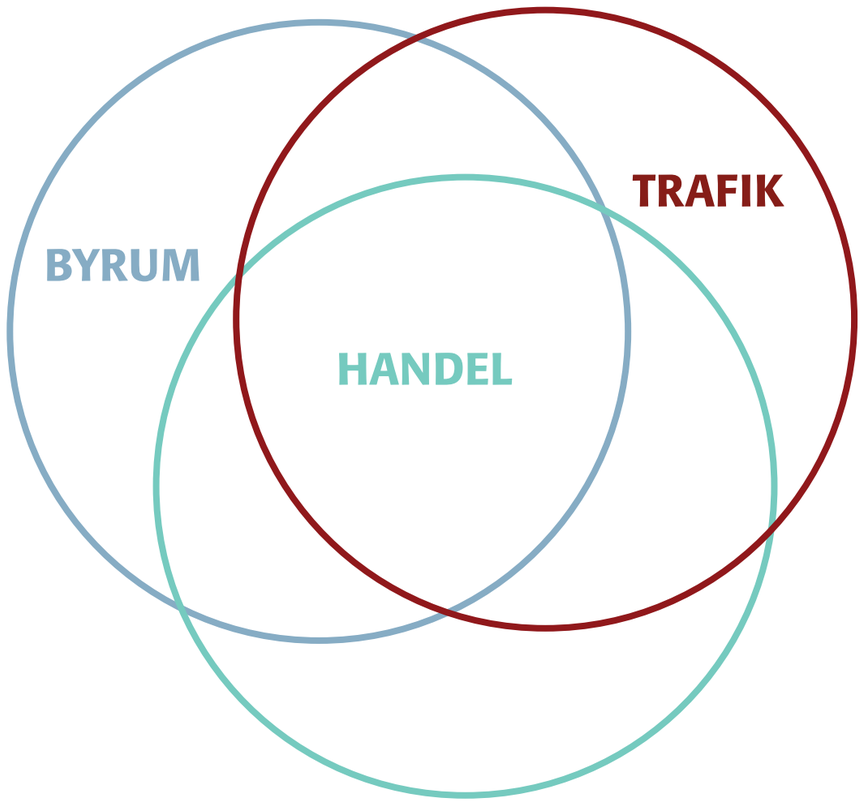
HANDEL

- Multikulturel og mangfoldig
- Mange specialbutikker
- Flere aktiviteter og events
- Sammenhæng mellem Amagerbrogade og Amagercenteret
- Mindre trafik
- Bredere fortove, grønne omgivelser og plads til børn
- Langsom, overskuelig trafik, mindre støj
- Mere korttidsparkering

TRAFIK

- Biltrafik og hastighed ned
- Parallelveje må ikke få øget trafik
- Mere offentlig transport – let og ukompliceret
- Bedre forhold for cyklister, men pas på cykelmotorveje
- Bus/cykel skal sikres
- Alternative cykelruter
- Bedre cykelparkering ved butikker
- Bredere fortove med god tilgængelighed
- Bedre mulighed for at krydse Amagerbrogade
- Mere parkering og varelevering på bestemte tidspunkter
- Busfremkommelighed må ikke forringes
- Bedre korrespondance mellem busser
- Gode forhold for buspassagerer

Ovenstående udgør et udpluk af borgernes kommentarer til de tre gennemgående hovedtemaer, Byrum, Handel og Trafik, indsamlet i dialogfasen. Kommentarerne er listet i en uprioriteret rækkefølge.


TRAFIK
BYRUM
HANDEL

SAMMENFATNING

- BEDRE OPHOLDSMULIGHEDER
- MANGFOLDIGT BYLIV
- GADETRÆER
- ATTRAKTIVE BYRUM SOM RAMME OM ET MANGFOLDIGT BYLIV
- ATTRAKTIVT HANDELSMILJØ
- VARELEVERING OG HANDLENDE I BIL TILGODESES NAVNLIG MED OPRETTELSE AF ET ANTAL KORTTIDS-PARKERINGSPLADSER I SIDEGADERNE I DAGTIMERNE
- BEDRE FORHOLD FOR FODGÆNGERE OG CYKLISTER
- BUSSERNES FREMKOMMELIGHED OG BUSPASSAGERERNES KOMFORT VED STOPPESTEDER PRIORITERES HØJT
- VÆSENTLIG REDUKTION AF DEN GENNEMKØRENDE BILTRAFIK
- HASTIGHEDER NEDSÆTTES
- KØREBANER INDSNÆVRES
- AMAGERBROGADE INDGÅR I CYKELSUPERSTINETTET
- GODE FORHOLD FOR CYKELPENDLERE
- BILTRAFIKKEN AFVIKLES MED MINDST MULIG GENE I DE TILSTØDENDE BEBOELSESGADER

Uddrag fra Københavns Kommunes budgettekst for Ny Amagerbrogade.

BYRUM → HANDEL ← TRAFIK

Igennem arbejdet med helhedsplanen har det løbende været diskuteret, hvorledes helhedsplanen skal kunne understøtte en kvalitativ udvikling af det nuværende handelsmiljø på Amagerbrogade. Projektets ambition for Amagerbrogades handelsliv er således at skabe trafikale og byrumsmæssige rammer, der kan understøtte nye handelssammenhænge, tiltrække både handlende og erhvervsdrivende og derigennem bidrage til at understøtte nuværende og kommende lokale handelscentre.

Målsætningen om at omdanne Amagerbrogade til en strøggade kan ikke realiseres ved helhedsplanen alene. En strøggade danner på én gang ramme for rekreative, sociale, økonomiske samt trafikale funktioner og aktiviteter og det kræver en blanding af flere aktører og indsatser. Men de grundlæggende fysiske og trafikale rammer er væsentlige faktorer for hvordan et handelsmiljø kan udvikle sig. Et alsidigt butiksliv og et mangfoldigt udbud af detailhandel kan styrkes ved at skabe gode betingelser og fysiske rammer for bylivets udfoldelse.

Med baggrund i den fælles vision for Amagerbrogade samt inddragelse af interessenter og borgere, er der således arbejdet med trafikale- og byrumsmæssige løsninger, der kan danne en kvalitativ rygrad for udviklingen af et attraktivt handelsmiljø.

Dette indebærer bl.a.:

- En reduktion af den nuværende trafik uden ærinde, og dermed bedre forhold for de lette trafikanter samt bedre opholds- og krydsningsmuligheder
- Bedre forhold for kollektiv bustrafik og buspassagerer
- Fokus på byrum og bedre opholds- og mødesteder
- Etablering af cykelsuperstier og bredere fortove
- Fokus på cykelparkering
- Mulighed for korttidsparkering og vareaflæsning langs Amagerbrogade og i sidegaderne

BYRUM

På baggrund af input fra dialogfasen, de afholdte workshops samt programfasens arkitektoniske og funktionelle registreringer og analyser, er der udpeget en række væsentlige fokusområder, som grundlag for arbejdet med helhedsplanen.

Amagerbrogade har et langt større potentiale som bydelens nerve, og dermed en livlig strøggade, end tilfældet er i dag. Et stagnerede handelsmiljø, trange pladsforhold, uudnyttede rumlige sammenhænge og tværforbindelser præger det samlede billede af Amagerbrogade. Flere af de eksisterende pladser og forbindelser har potentiale for i højere grad at danne rum til små pauser og attraktive byrum i gadeforløbet. Der mangler flere opholdsmuligheder, både i gadens sol- og skyggeside, og mere differentierede muligheder for at bruge gaden, både som handlende, cyklende og gående. Ydermere blev Amager Centret og de mange gratis parkeringspladser fremhævet under dialogfasen af de erhvervsdrivende som konkurrent til Amagerbrogade.

I den fremadrettede omdannelse af Amagerbrogade har den byrumsmæssige ambition været at bidrage med en tydelig forbedring af gaderummet og gadens pladsrum uden at gå på kompromis med gadens særpræg og lokale selvforståelse. Eksisterende og nye grønne lommer, forbindelser, kig og mødesteder er søgt styrket hvor det er muligt, pladsforhold for gående og orienteringsmuligheder er optimerede.

Væsentlige udfordringer for ønskerne har dog vist sig i skitseringen. Herunder som en gennemgående udfordring, den smalle strækning på Amagerbrogade, som strækker sig fra Holmbladsgade til Christians II's Allé, hvor gaderummets bredde udgør en væsentlig udfordring for en ny disponering af gadeprofilet.

IDENTITET

Det er ambitionen for helhedsplanen at skabe en sammenhængende plan, hvor de kvaliteter, der kendetegner Amagerbrogade, bliver styrket og skal kunne genkendes af både lokale og besøgende.

"Amagerbrogade er noget helt særligt", var et udsagn som blev udtalt positivt af mange i løbet af dialogfasen. En særlig identitet og egenart som et flertal af de udspurgte, gerne vil værne om, bevare og styrke. Både det at Amager er en Ø, løsrevet fra resten af byen, samt Amagerbrogades særlige fremtoning har været diskuteret.

Amagerbrogade er helt sin egen – her er en unik stemning og puls. Her er råt og upoleret. Amagerbrogade er altid skiftende fra strækning til strækning, fra kvarter til kvarter, fra morgen til aften. Det er dette, der gør Amagerbrogade til noget særligt.

På Ny Amagerbrogade skal den unikke stemning bevares, såvel stemningen på hele strækningen som i de enkelte dele og kvarterer. I omdannelsen af Amagerbrogade skal det rå- og upolerede indtryk, der er karakteristisk for gaden, fastholdes og understøttes, det skal være umiddelbart og enkelt uden at være simpelt.

AMAGERFORTOVET – GADENS RYGRAD

Amagerfortovet er betegnelsen for det nye fortovsareal langs Amagerbrogade. Princippet for Amagerfortovet er en gennemgående belægning baseret på det klassiske københavnerfortov. Ved særlige steder og opholdspladser foreslås der en nyfortolkning af Københavnertemaet, som bryder fortorvets gennemgående forløb og markerer særlige opholdspladser og understøtter den sammenhæng, brug og skala som pladsen indgår i.

Udvidelsen af det eksisterende fortovsareal er et ønske om at skabe mulighed for mere plads og flere små opholdspladser for gående og handlende langs Amagerbrogade samt at trække butikken ud på gaden, som det kendes fra torvegader og gågader. Mulighed for at få flere arealer i sol bør udnyttes. For gadens smalle strækninger, prioriteres udvidelsen af det østlige fortov - solsiden - og hermed skabes bedre muligheder for ophold i solen.

Alle sidegader, byrumsforbindelser samt tilstødende pladser, som danner naturlige sammenhænge med byrummene langs Amagerbrogade, søges behandlet i helhedsplanen, som en integreret del af Amagerfortovet.

PLADSDANNELSER OG OPHOLDSMULIGHEDER

Amagerfortovet sammenbinder både større pladser samt mindre opholdssteder som en naturlig del af gaderummet. Det tilstræbes at gadens nye pladsdannelser i høj grad fremstår inkluderende, fortællende og åbne for alle. Der skal dannes byrum for både pauser og afslapning samt aktiviteter og oplevelser.
Gadehjørner får mange steder udvidet pladsareal, til gavn for både lokale beboere,

BYRUM

café- og handelslivet. Større pladser som fx Sundby Kirkeplads og Sundbyvester Plads får en bedre sammenhæng med Amagerbrogade og stederne er bedre integrerede som en del af gadens forløb.

Enkelte steder, særligt ved Christians II´s Allé og Sundby Kirkeplads, samt de private fællesveje og sidegader, er der i arbejdet med projektets udstrækning, set bort fra de eksisterende matrikulære forhold, som led i visionen om at skabe en rumlig sammenhæng med Amagerbrogade.

Ligeledes er det vigtigt at nævne at Sundbyøster Plads skal nærmere behandles i det videre forløb og afstemmes med projektet for Sundbyøsterhal 2.

TVÆRFORBINDELSER – OG SÆRLIGE KIG

Amagerbrogades tværforbindelser og kig bør styrkes, særligt ved Amagerbanen samt koblingen til både Amager Boulevard og ved Amagerbro Station. Amagerbrogade skal ikke være en barriere for sammenhængen mellem Øst- og Vestamager men en sammenbindende katalysator, der tiltrækker og giver mulighed for liv på, i tilknytning til og på tværs af gaden.

Interaktionen mellem Amager Centeret og butikkerne på Amagerbrogade anses at være af stor betydning for et godt by- og handelsmiljø på Amagerbrogade og koblingen mellem Amagerbrogade og Amager Centret foreslås prioriteret som en særlig pladsdannelse, hvor ambitionen er at opprioritere, styrke og synliggøre de eksisterende rumlige sammenhænge, samt skabe forbedrede orienteringsmuligheder.

Sammenhængen med Amager Boulevard foreslås styrket. Gaden knyttes til den nordlige del af Amagerbrogade og begge gadestrækninger betegnes i helhedsplanen tilsammen som "Dobbeltporten".

Amagerbanens tracé styrkes ved etableringen af en ny krydsningsmulighed i forlængelse af det grønne landskab, som foreslås styrket landskabeligt i den videre skitsering af Ny Amagerbrogade.

BEPLANTNING

I dialogfasen var det et højt prioriteret ønske at etablere gadetræer langs Amagerbrogade. På dele af gadestrækningen har manglen på plads generelt samt ledningsforhold dog vist sig at være en stor udfordring for etablering af ny beplantning.

Beplantningskonceptet, "Det Grønne Portmotiv" består overordnet af udpegningen af Dobbeltporten samt den Sydlige Port, gennem rumdannede trærækker langs gaden på både den nordlige og sydlige del af Amagerbrogade. Derudover, hvor det er muligt, at etablere grønne lommer, pladser og tværforbindelser som fx ved Amagerbanen, Vor Frelsers Kirkegård samt ved Amagerbro Station.

Det foreslås at vælge varierende træarter langs hele strækningen, der i differentieringen kan være identitetsskabende for de pågældende gadestrækninger og lokale byrum.

BELYSNING

Der arbejdes med fire belysningskategorier: Grundbelysning, særbelysning, effektbelysning og privat belysning.

Belysningskoncept i helhedsplanen markerer Ny Amagerbrogade som bydelens hovedstrøg og samlingssted, og sikrer en god grundbelysning af gadeforløbet og pladserne. Belysningsniveauet på gaden skal være lidt højere end i de tilstødende sidegader, og der skal etableres momenter af lysoplevelser, som bliver unikke for Ny Amagerbrogade.

Grundbelysningen skal skabe social og trafikal tryghed, og den skal samtidig være et arkitektonisk bindeled for hele strøggaden. Denne kan suppleres med sær- og effektbelysning på udvalgte steder langs strækningen, der varierer ud fra den givne kontekst og understøtter Ny Amagerbrogades variation og fortællinger.

TRYGHED OG TILGÆNGELIGHED

Manglende mulighed for fremkommelighed, både langs og på tværs af Amagerbrogade forringer vilkårene for gående og handlende i dag. Forholdene for gående og cyklister er derfor prioriteret højt i forbindelse med omdannelsen af gaden.

Helhedsplanen indeholder bedre belysningsforhold langs gaden og på pladserne, som bidrager til at gøre arealerne tryggere. Der er taget højde for en samlet forbedring af grundbelysningen langs vejbanen, cykelstier og fortovene.

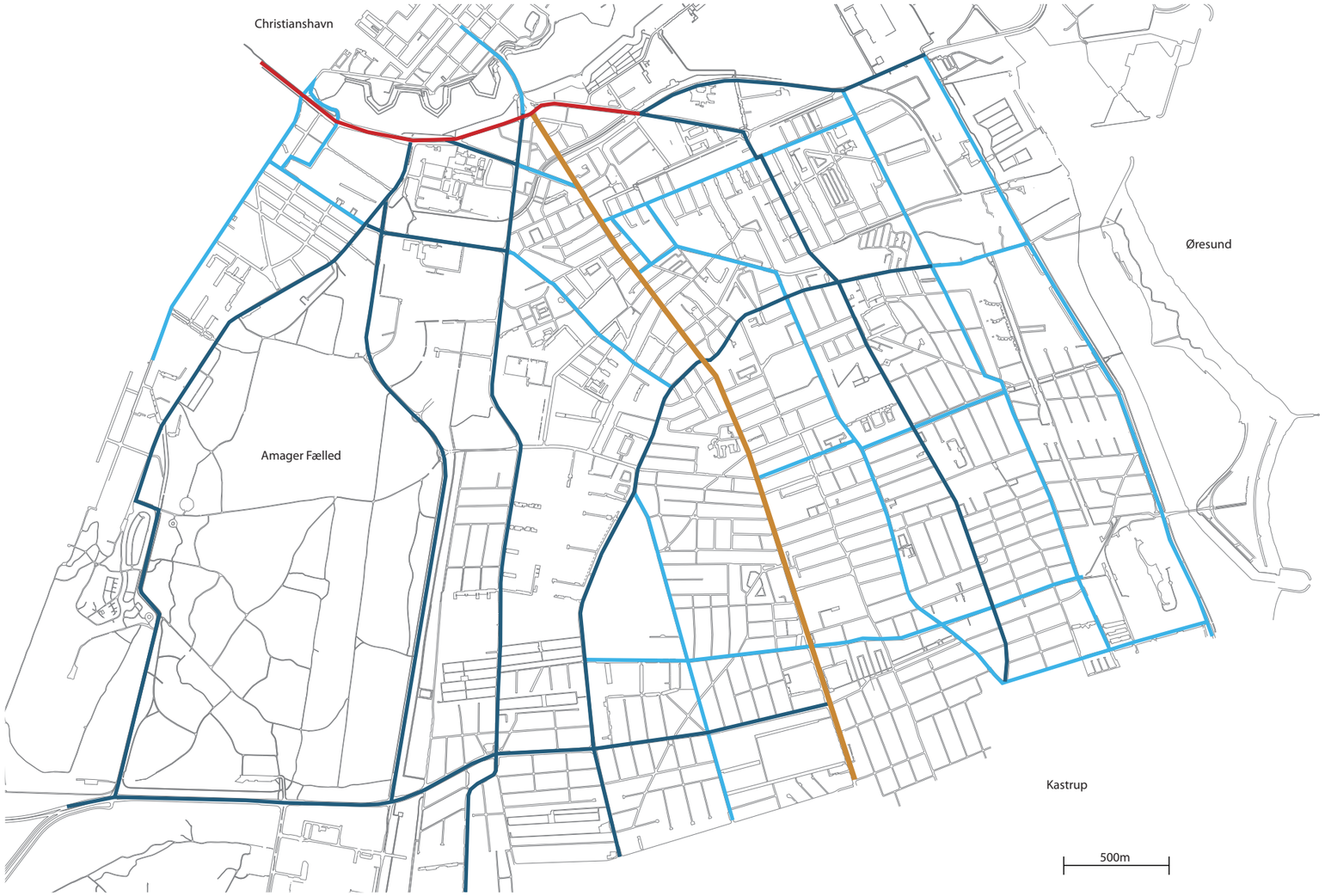
Udvidede fortove er med til at sikre bedre fremkommelighed og forbedret forhold for kørestolsbrugere. Eksisterende overgange er styrkede, og nye krydsningsmuligheder er tilføjet med tydlige side- eller midterheller.

VISUELT MILJØ

Helhedsplanens belægnings- og belysningskoncept åbner op for muligheden for at integrere kunst som en naturlig del af de byrumsmæssige omdannelser.

Helhedsplanen bør efterfølges af en skilteplan der indeholder systematiseret vejvisning, færdselsskiltning og orienteringsskilte til fodgængere, cyklister og parkering.

TRAFIK



Signaturforklaring

- *Regionale veje*
- *Fordelingsgader*
- *Bydelsgader*
- *Strøggader*

Vejstruktur for Amager
Udgangspunktet for vejstrukturen i Helhedsplan for Amagerbrogade følger Kommuneplan 2011. Forlængelsen af Ørestads Boulevard mod Amager Boulevard er udført efter udarbejdelsen af Kommuneplan 2011.

TRAFIK

Den grundlæggende præmis for det trafikale greb er en omdisponering af trafikarealerne. Omdisponeringen af arealerne skal underbygge at trafikhierakiet tilpasses handelsgadens præmis, så fodgængere prioriteres højest og gennemkørende biltrafik lavest.

FODGÆNGERE
Fodgængertrafikken prioriteres højest i forbindelse med omdannelsen af trafikarealerne. Det skal ske gennem udvidede fortove, der sikrer bedre fremkommelighed og tilgængelighed for alle på langs af gaden. Indsnævring af vejprofilet, nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t og reducering af gennemkørende biltrafik sikrer bedre krydsningsmuligheder på tværs af gaden mellem de signalregulerede kryds. 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
Cykeltrafikken prioriteres 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 og PLUS nettet. Cykelstiernes udformning differentieres, så de tilpasses gadens skiftende bredde. Bredden varierer fra 3,0 m (tilstræbes på størstedelen af strækningen) ned til 2,2 m på de smalleste steder. Cykelparkering opprioriteres til gavn for handlende på gaden. Foruden almindelige cykler gøres plads til ladcykler.

BUSTRAFIK
Bustrafikken prioriteres stadig højt på Amagerbrogade. Ændrede rutevalg for den gennemkørende trafik og dossering 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.

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. Stoppestederne tilpasses i højere grad end tilfældet er i dag byrummet, i form af højklassede busstoppesteder ved Amager Centret og ved Sundbyvester Plads.

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, hvilket vil opleves størst på de smalle dele af strækningen. Barrierevirkningen på tværs af vejen vil således blive reduceret. Doseringen sikrer også, at bustrafikken fortsat kan prioriteres, selv om busbanerne nedlægges. Støjdæmpende asfalt kan medvirke til oplevelsen af trafikdæmpning.

Der anbefales en dosering af biltrafikken i følgende tre kryds, hvor busser ledes inden om biltrafikken:

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

Der anbefales svingforbud for biltrafikken i følgende to kryds:

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

De trafikale ændringer, som forventes opnået gennem helhedsplanen, 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 begrænsede (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.

PARALLELLE GADER
Trafikplan for Amager fra 2002 udpeger en række konkrete projekter, der samlet skal tage højde for en ændring af vejhierakiet – bl.a. at Amagerbrogade ændrer status fra fordelingsgade til strøggade. Nedklassificeringen til strøggade indebærer, at Amagerbrogade ikke planlægges efter gennemkørende biltrafik og at biltrafikken generelt prioriteres lavest i trafikhierakiet. Det er derfor vigtigt, at de nærliggende fordelingsveje er forberedt til eventuelle ændringer i trafikbelastningen. Trafikplanens projekter knytter sig ikke kun til Amagerbrogade og dens sidegader men også til andre større gader som fx Røde Mellemvej og Vejlands Allé. Flere af projekterne er allerede gennemført i dag. Det skal undersøges nærmere om forudsætningerne har ændret sig, og om de tidligere foreslåede projekter stadig er tidssvarende eller om der er behov for yderligere tiltag end hvad trafikplanen fra 2002 har udpeget.

Overflytning af den gennemkørende biltrafik til parallelle ruter og det overordnede vejnet omkring Amager giver bedre plads til de funktioner, som ønskes prioriteret på Ny Amagerbrogade. Samtidig er det også medvirkende til at neddrosle biltrafik med op til 30 % på Amagerbrogade - til fordel for alle trafikantgrupper.

Ændring af vejvisningstavler på Amager:

- Skiltning mod Centrum - venstresving fra Amagerbrogade mod Vejlands Allé.
- Skiltning mod Amager Øst - venstresving fra Torvegade mod Vermlandsgade.
- Skiltning mod Amager Vest - højresving fra Torvegade mod Amagerfælledvej.
- Skiltning mod Amager Vest - højresving fra Amager Boulevard mod Amagerfælledvej. (hvor der i dag er skiltet mod Kastrup)
- Skiltning mod Amager Øst - venstresving fra Amager Boulevard mod Ved Stadsgraven.
- Skiltning mod Amager Øst - Lige ud fra Ved Stadsgraven mod Vermlandsgade.

KORTTIDSPARKERING OG VAREAFLÆSNING
For at sikre gode forhold for erhvervsdrivende på gaden sikres der så vidt muligt plads til læssezoner på selve Amagerbrogade. Ny korttidsparkering for handlende etableres i sidegaderne.

KARAKTERISTIK

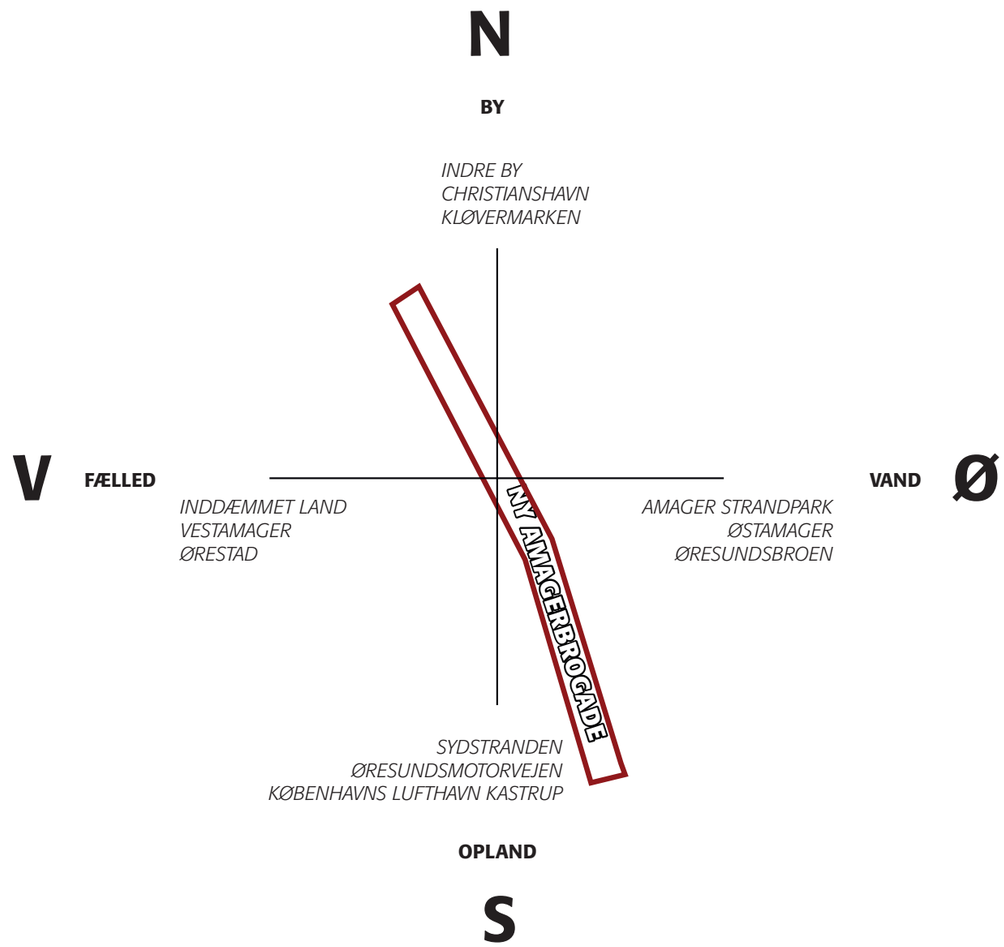
KARAKTERISTIK

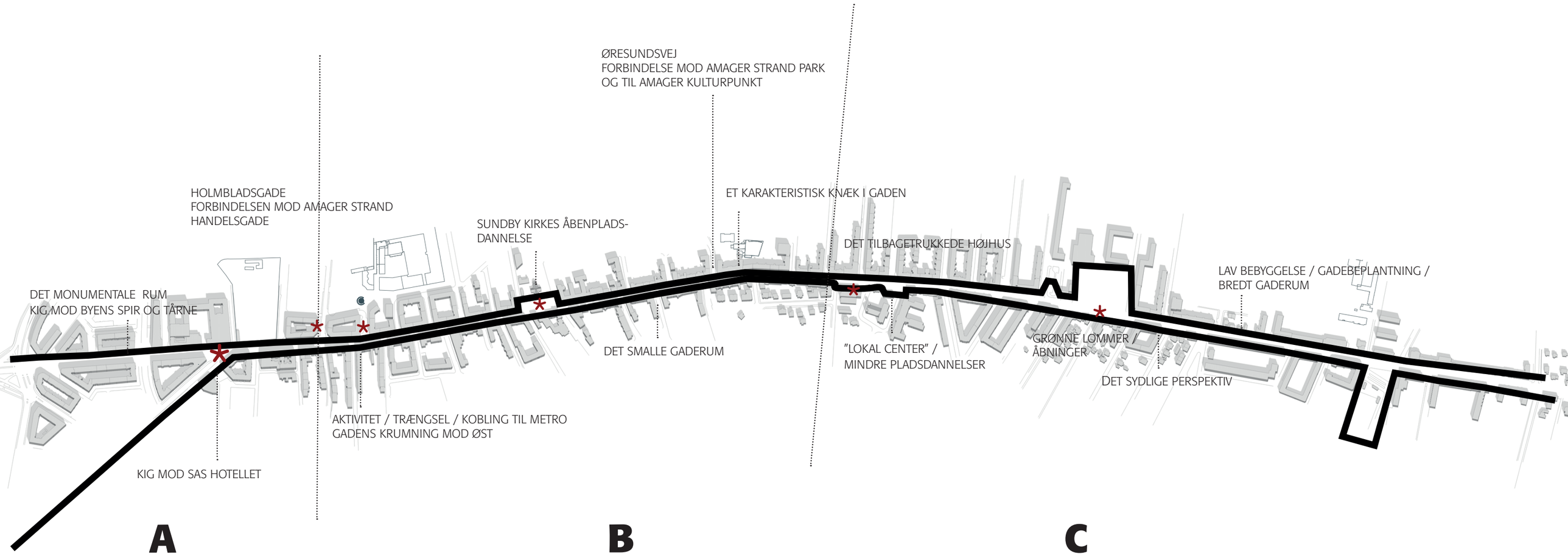
Amagerbrogade løber midt på Amagers nord-sydgående, svage højderyg og har gennem tiderne været en vigtig forbindelsesåre til Københavns bykerne, hvor allerede i starten af 1600 tallet landbrugsprodukter fra gårdene omkring Englandsvej og Øresundsvej blev solgt på Amagertorvet i Indre By. I dag spænder gaden fra indre bys tårne mod nord til Amagers opland mod syd, med tværforbindelser der peger fra Amager Fælled i vest til Amager Strand i øst.

Gaden udgør på samme tid en gennemfartsvej, en lokalboliggade samt en indkøbsgade. Strækningen for Ny Amagerbrogade er ca. 3,4 km lang og spænder fra Christmas Møllers Plads mod nord til Vejlands Allé mod syd, med et meget varieret forløb, grundet dels et markant retningsskift dels gadens forskellige bredder og bygningsstrukturer. Sammensætningen af bebyggelsen langs gaden afspejler idag byudviklingen gennem tiden, og det ses tydeligt at de tidligere landbrugsområder på den sydlige del af gadestrækningen i dag overvejende består af en struktur af lave villaer.

Gennemgående er Amagerbrogade karakteristeret ved smalle fortove og cykelstier samt et bredt vejareal, der på enkelte dele af strækningen dominerer det samlede gadebillede. Gaderummet fra facade til facade varierer i bredde fra omkring 15 til 30 m på den bredeste del af strækningen.

Fra Christmas Møller Plads til Holmbladsgade opleves gaden nærmest monumental grundet gadens bredde og bygningernes skala. Efter Holmbladsgade lukker en svag krumning for det lange gadeperspektiv og gaderummet indsnævres. Et nyt retningsskift efter Øresundsvej lukker på ny gaderummet, hvorefter gaden rummet udvides og gradvist fremstår mere opløst med vekslende skala i bebyggelsen langs gaden.





A

DEN NORDLIGE PORT
FRA CHRISTMAS MØLLERS PLADS TIL HOLMBLADSGADE

Karréstruktur i 6-7 etager
Opleves urban og bymæssig
Domineret af store trafikale kryds
Majestætisk bygningsstruktur
Gaden åbner sig mod Amagerbrogade og Amager Boulevard

B

PASSAGEN
FRA HOLMBLADSGADE TIL CHRISTIAN II'S ALLÉ

Karréstruktur i 5-6 etager
Koncentration og rumlig fortætning
Puls, liv - opleves urban og bymæssig

C

DEN SYDLIGE PORT
FRA CHRISTIAN II'S ALLÉ TIL VEJLANDS ALLÉ

Blandet karré- og villastruktur
Primært boliger i 4 - 5 etager
Blandet facadesammensætning mod vejen
Gaden åbner sig gradvist op
Mødet med byen / indgangen til København fra lufthavnen

GADESEKVENSERNE
Overordnet set opleves gaden inddelt i tre sekvenser. Sekvenserne har hver deres egenart og variation og kan videre inddeles ud fra særlige gadehjørner, pladser, bygninger og bredder på gaderummet:
Ved pladsdannelsen ved Sundby Kirke, gadens særlige knæk, Højhusets forplads og det sydlige gadeperspektiv.

GADESEKVENS A
DET MONUMENTALE RUM
DOBBELTPORTEN

I gadesekvens A varierer gadens bredde mellem 36 - 25 m og cykelstierne varierer mellem 2-3 meter. Kørebanen er indrettet med 4 brede baner, flankeret af brede cykelstier og fortov i hver side.

GADESEKVENS B
PASSAGEN

I gadesekvens B varierer gadens bredde mellem 15 - 24 meter og cykelstierne varierer mellem 1,7 - 2,5 meter. En smal kørebane er indrettet med 3 baner, flankeret af smalle cykelstier og fortov i hver side.

GADESEKVENS C
DET BREDE GADERUM
BLANDEDE BOLIG- OG BUTIKSFACADER AMAGERBROGADE SYD

I gadesekvens C varierer gadens bredde mellem 18 - 31 meter og cykelstierne varierer mellem 2,5 - 3 meter. Kørebanen er indrettet med 2 brede baner, flankeret af træbeplantning, brede cykelstier og fortov i hver side.

Helhedsplanen skal understøtte at Amagerbrogade forvandles til en strøggade fuld af liv og udfoldelsesmuligheder. At bevæge sig på Ny Amagerbrogade skal være som at begive sig ud på rejse til en ny men alligevel genkendelig destination, hvor man kan gå på opdagelse og undres på sin vej gennem gaden. På gaden kan man finde ro under skyggefulde træer, forsvinde bort i små oaser og opleve byens og gadens tempo, puls og myriader af liv.

På Ny Amagerbrogade møder man fragmenter af det særlige. Placeret på udvalgte steder bidrager elementerne på hver sin facon med små fortællinger. Fortællinger fra stedet, fortællinger om Amager fundet i historien og fortællinger der peger mod fremtiden.
At færdes på Amagerbrogade skal være som en forunderlig rejse og gaden skal emme af liv.

AMAGERBROGADES FORTÆLLINGER

N

BY

INDRE BY
CHRISTIANSHAVN
KLØVERMARKEN

V **FÆLLED** *INDDÆMMET LAND*
VESTAMAGER
ØRESTAD

AMAGER STRANDPARK **VAND** **Ø**
ØSTAMAGER
ØRESUNDSBROEN

NY AMAGERBROGADE

SYDSTRANDEN
ØRESUNDSMOTORVEJEN
KØBENHAVNS LUFTHAVN KASTRUP

OPLAND

S

OPLEVELSEN AF AMAGERBROGADE

Amagerbrogade er helt sin egen – her er en unik stemning og puls. Her er råt og upoleret. Amagerbrogade er altid skiftende fra strækning til strækning, fra kvarter til kvarter, fra morgen til aften. Det er dette, der gør Amagerbrogade til noget særligt.

Her er ingen stilstand, alt er i bevægelse – busser, biler og cykler suser forbi, fodgængere er på vej. Her handles, her transporteres, her spadseres, her leves.

Her er tæt, men her er også plads. Plads, der ved bedre udnyttelse giver mulighed for en større differentiering i brugen af arealerne og som herved understøtter en udvikling af et mere varieret og frodigt byliv.

På Amagerbrogade er der brug for pauser, overgange, forbindelser og opholds- og udfoldelsesmuligheder.

NY AMAGERBROGADE – SAMMENHÆNG OG VARIATION

Ny Amagerbrogade er en lang streng af et gaderum men med små og store rum/pladser, der lægger sig til, som udvider sig ud fra eller som skyder sig ind i gaderummet. Pladserne er som små og store perler på en snor, de er forskellige i farve, form og valør men de hænger sammen.

På Ny Amagerbrogade skal den unikke stemning bevares, såvel stemningen på hele strækningen som i de enkelte dele og kvarterer. I omdannelsen af Amagerbrogade skal det rå- og upolerede indtryk, der er karakteristisk for gaden, fastholdes og understøttes, det skal være umiddelbart og enkelt uden at være simpelt.

Amagerfortovet - en fortolkning af københavnerfortovet, betonfortovsfliser med bånd af chaussesten – er på Amagerbrogade en mulighed for på de særlige steder at omdanne fortovet til en pladsbelægning, der understøtter det særlige og skalaen på netop dette sted. Samtidig er Amagerfortovet det, der knytter de enkelte steder og strækninger sammen.

Beplantningen er understøttende for netop den sammenhæng, den indgår i. Variationen er stedsspecifik.

Pladserne er hver især unikke i deres karakter alt afhængig af variationen af gaderummet, sammenhæng, deres størrelse og fremtidige brug.

FORTÆLLINGERNE

..STEDER DU MØDER PÅ DIN VEJ..

DEN NORDLIGE PORT

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

AMAGERBANEN

Et sammenhængende grønt landskab tværs over Amagerbrogade.
Mulighed for små markedsboder.
En wadi.

VOR FRELSERS KIRKEGÅRD

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

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 venteplads

KOBLINGEN MED AMAGERCENTERET

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 lyseksplosioner som et mønster i belægningen med varierende koncentrationspunkter.

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.

SUNDBYØSTER PLADS OG DET GAMLE AHORNTRÆ

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

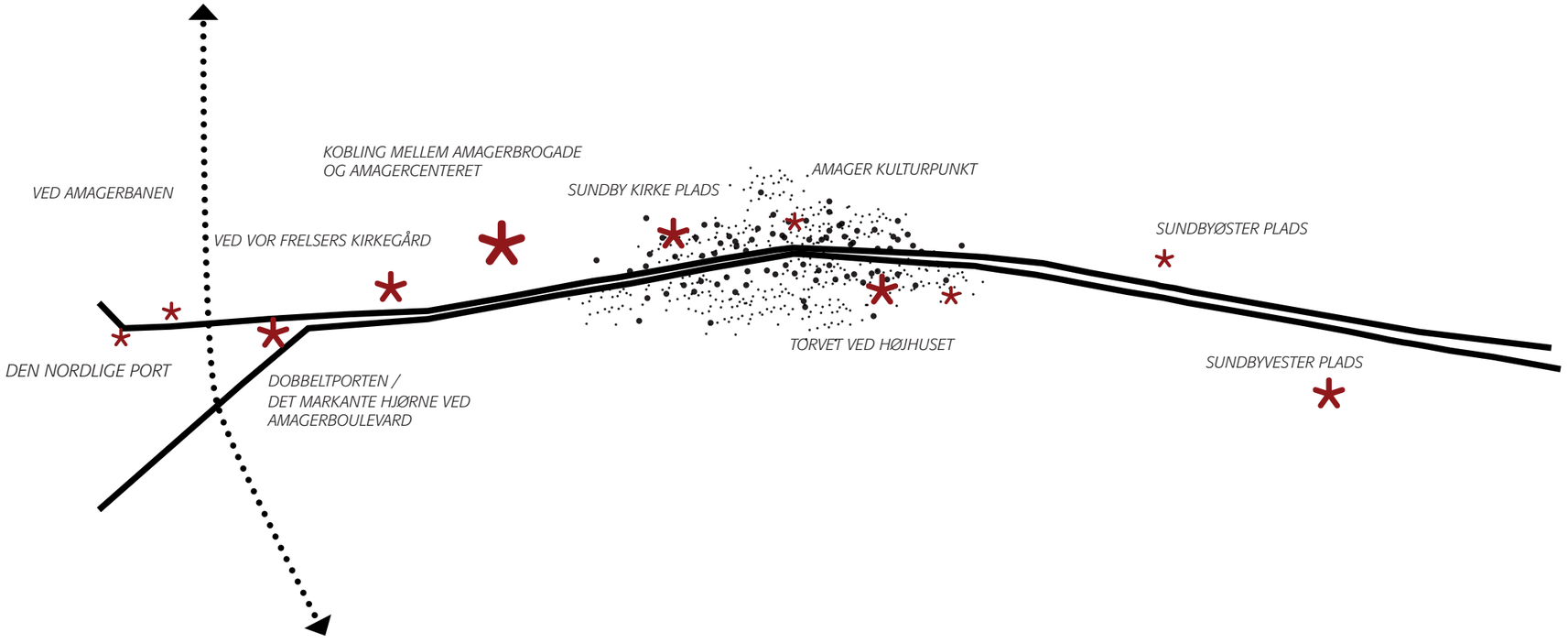
TORVET VED HØJHUSET OG SANKT ANNÆ KIRKE

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

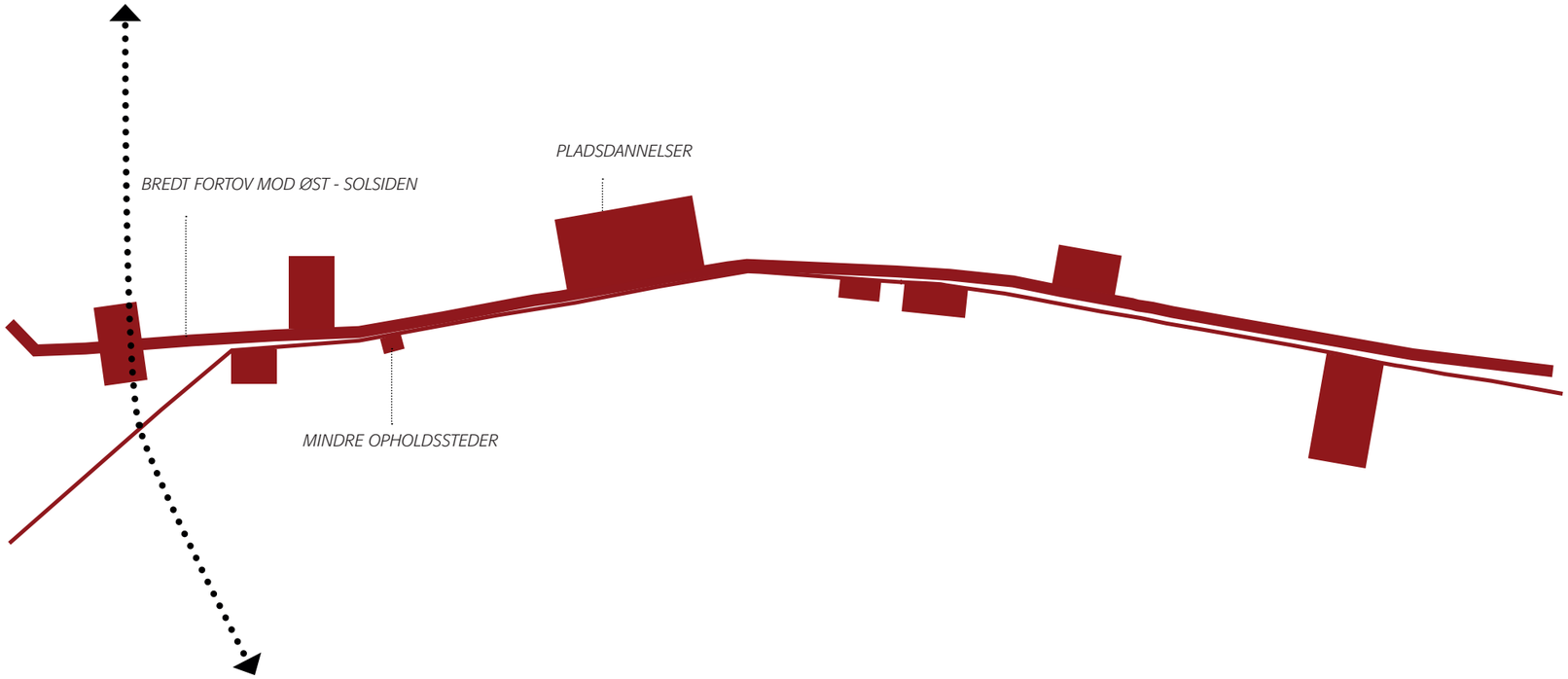
SUNDBYVESTER PLADS

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

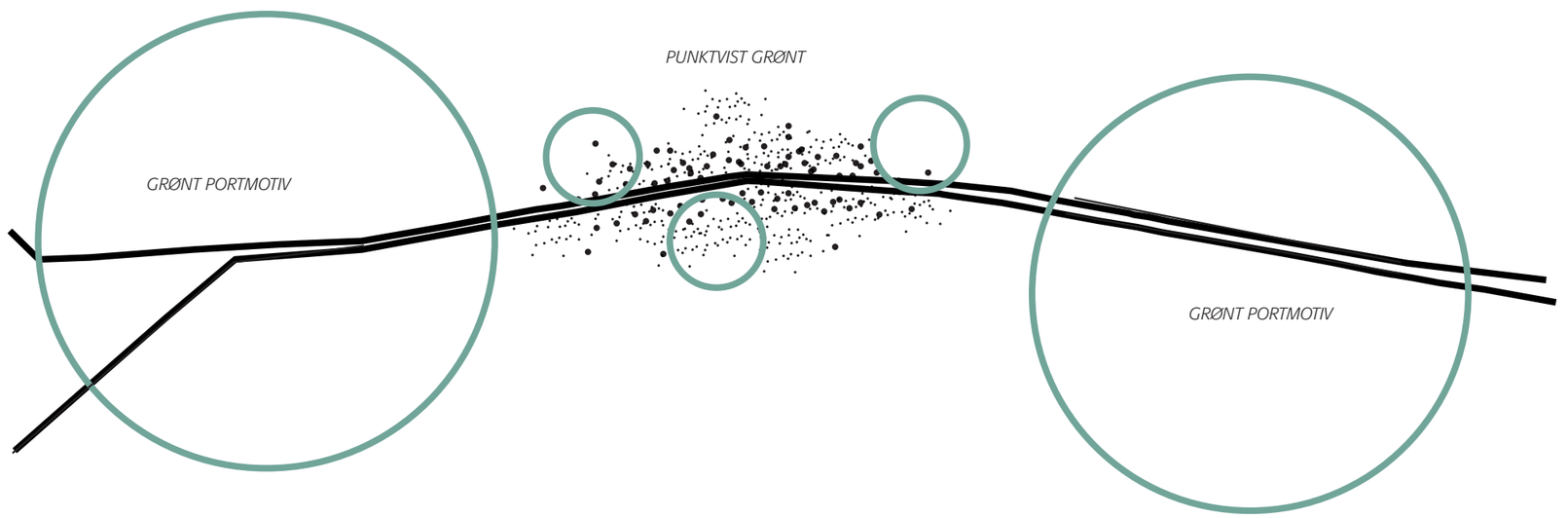
OVERORDNET RUMLIG BETRAGTNING
Amagerbrogades kendetegn skal forstærkes og fremhæves-
det særlige knæk på vejen og tragtformen - og de to porte
skal markeres gennem belysning og beplantning.



PLADSER - OPHOLD OG MØDESTEDER
Oplevelser - overraskelser - mødesteder - pladser



AMAGERFORTOVET
Amagerfortovet er det sammenbindende element fra nord til syd, den røde tråd der binder fortællingerne sammen. Pladserne, store som små, ligger som perler på en snor, med hver sin fortælling identitet og karakter.

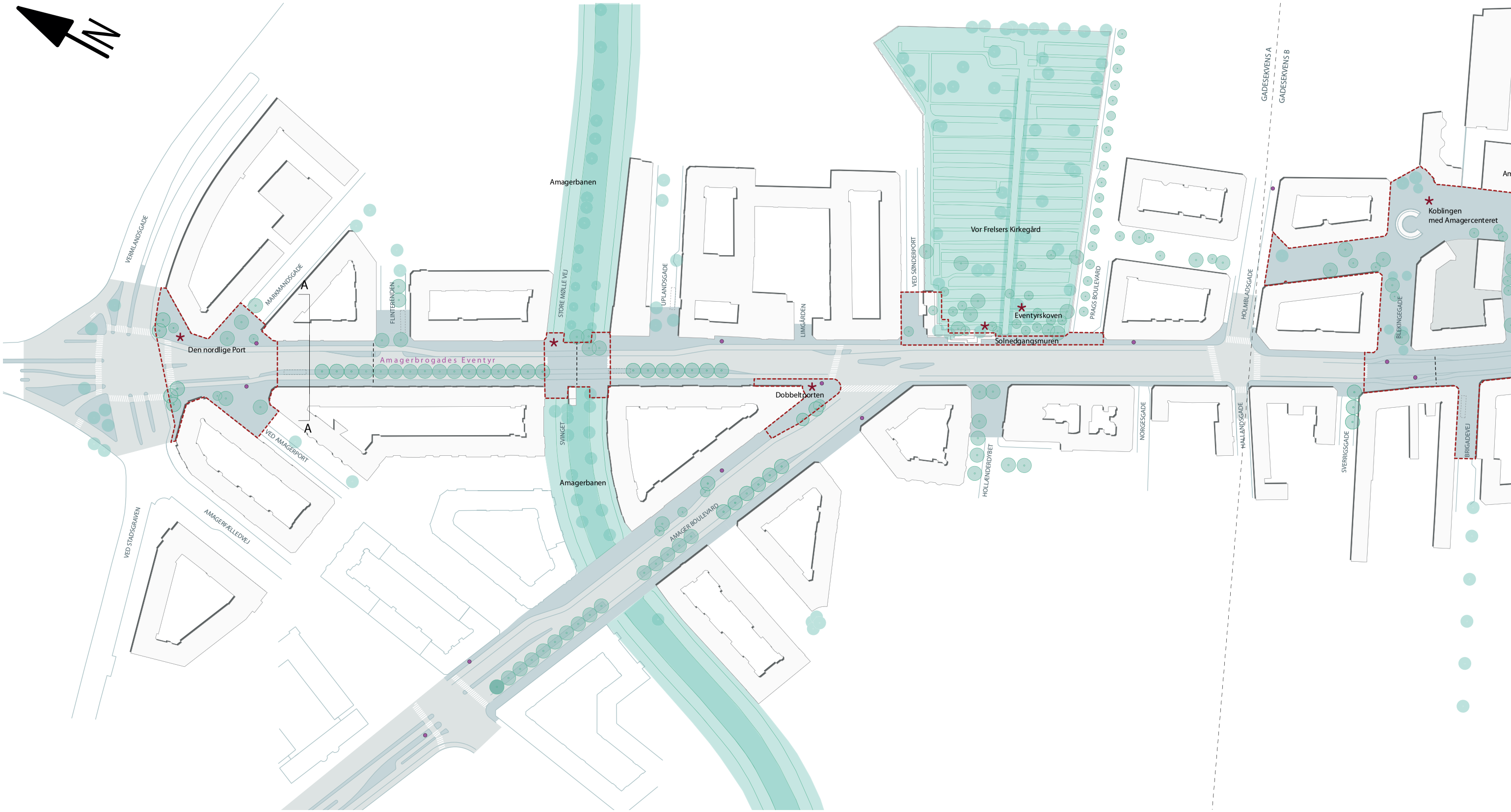


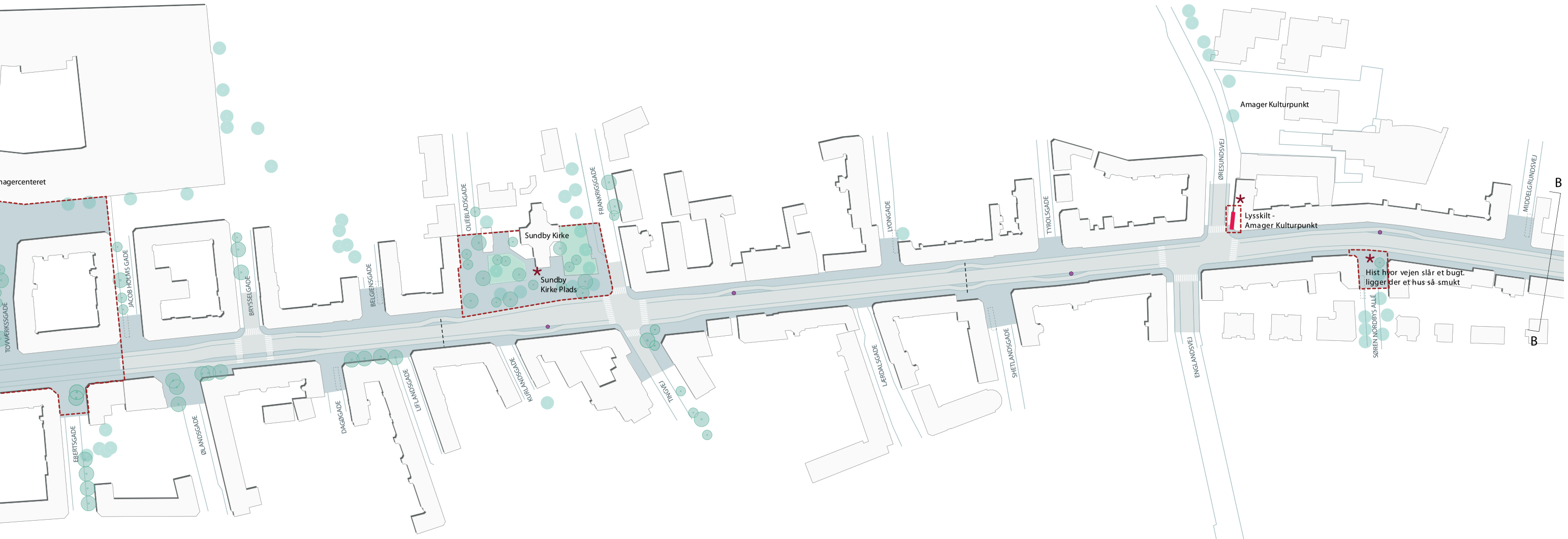
DET GRØNNE PORTMOTIV
I den nordlige og sydlige del af Amagerbrogade etableres rumdannende trærækker.

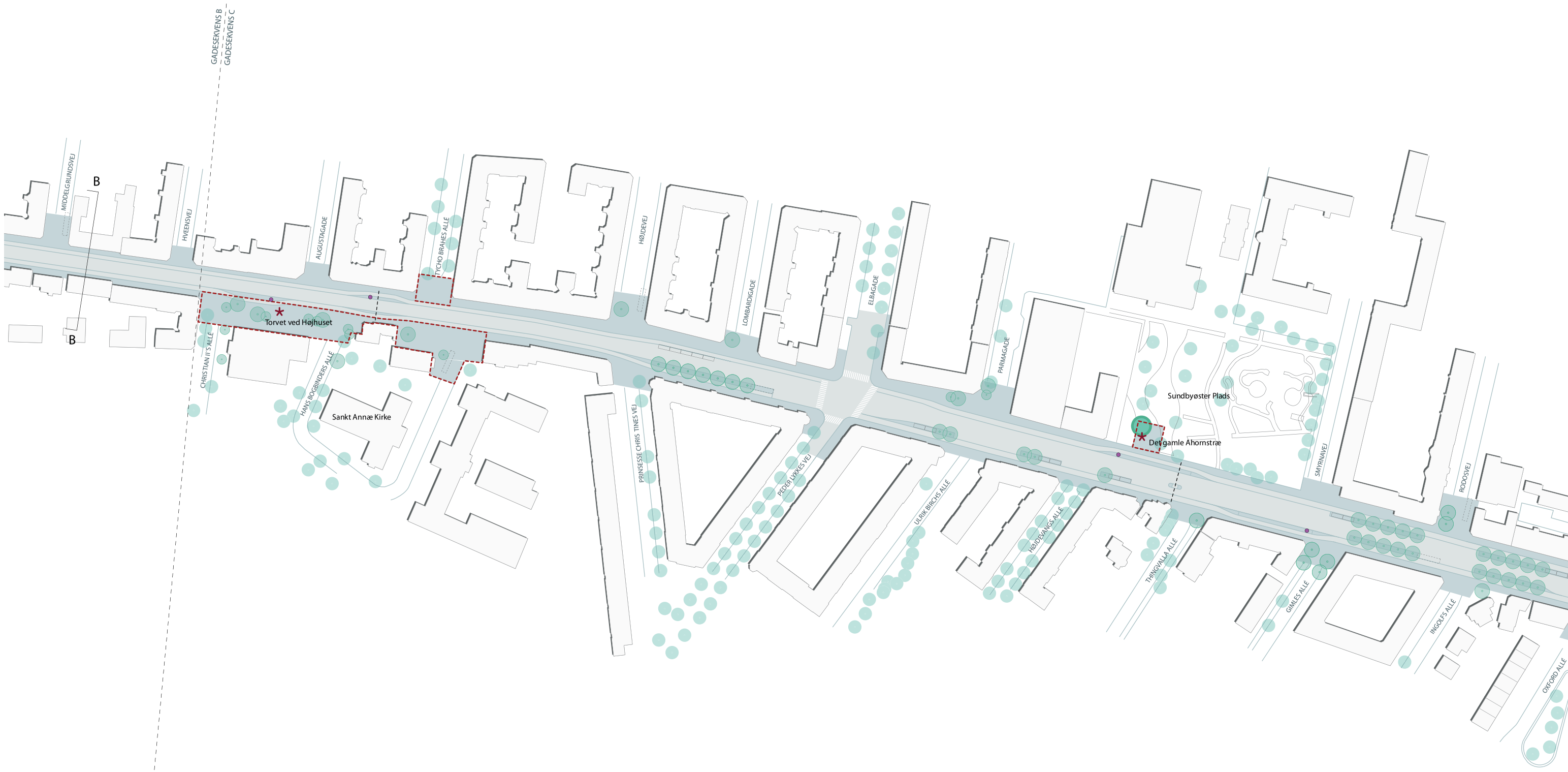
HELHEDSPLANEN

EN SAMLET GADE FRA NORD TIL SYD

HELHEDSPLAN 1:2000 DEL 1

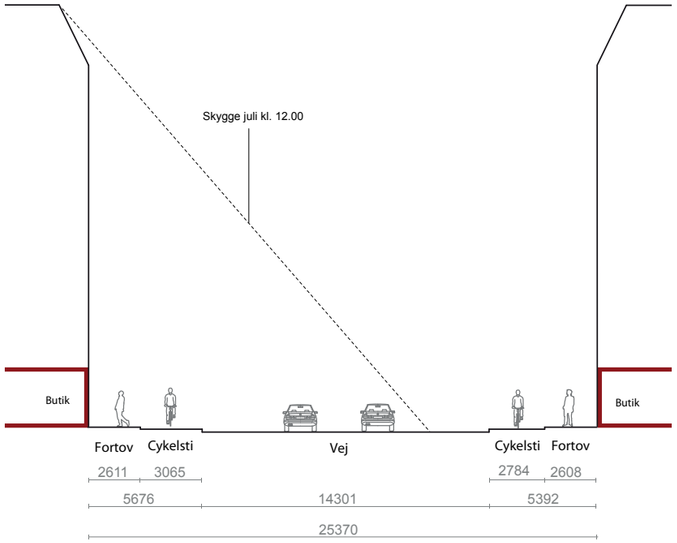


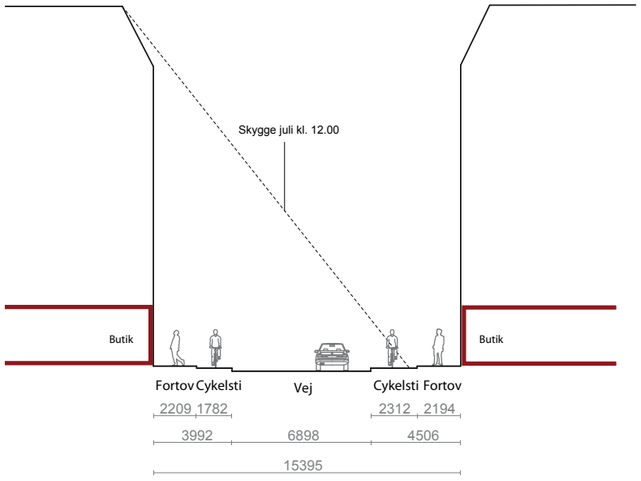

Sundby Kirke
Sundby
Kirke Plads
Amager Kulturpunkt
Lysskilt -
Amager Kulturpunkt
Hist hvor vejen slår et bugt.
ligger der et hus så smukt
B
B
TOVÆRKSGADE
JACOB HOLMS GADE
BRYSSELGADE
BELGIENSGADE
OLIEBLADSGADE
FRANKRIGSGADE
LYONGADE
TYROLSGADE
ØRESUNDSVEJ
MIDDELGRUNDSVEJ
SØREN NORDBYS ALLÉ
ENGLANDSVEJ
SHETLANDSGADE
LÆRDALSGADE
TINGVEJ
AMAGERBROGADE
LIFLANDSGADE
DAGØGADE
ØLANDSGADE
EBERTSGADE
Busstoppesteder / busikoner
Læssezone
Parkering

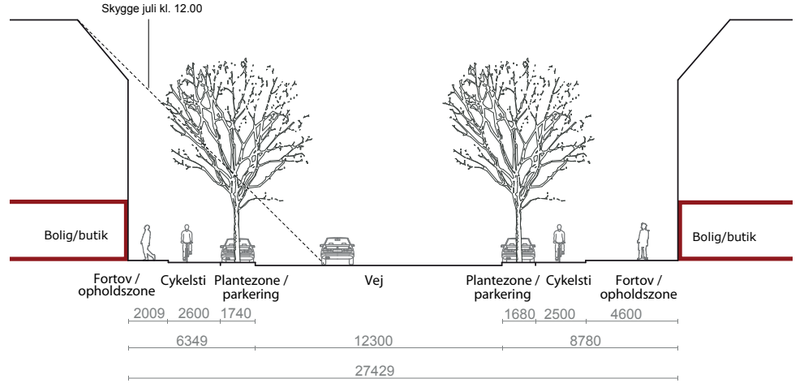

GADESEKVENS B
GADESEKVENS C
B
B
MIDDELGRUNDSVEJ
HVEENSVEJ
AUGUSTAGADE
TYCHO BRAHES ALLE
HØJDEVEJ
LOMBARDIGADE
ELBAGADE
PARMAGADE
Torvet ved Højhuset
CHRISTIAN II'S ALLE
HANS BOGBINDERS ALLE
Sankt Annæ Kirke
PRINSESSE CHRIS TINES VEJ
PEDER LYKKES VEJ
ULRIK BIRCHS ALLE
Sundbyøster Plads
Det gamle Ahornstræ
SMYRNAVEJ
RODOSVEJ
HØJDEDANGS ALLE
THINGVALLA ALLE
GIMLES ALLE
INGOLFS ALLE
OXFORD ALLE

HELHEDSPLAN 1:2000 DEL 2

DE TRE GADESEKVENSER - NU







GADESEKVENS A
PRINCIPSNIT - EKSISTERENDE FORHOLD

I gadesekvens A varierer gadens bredde mellem 25 - 36 meter og cykelstierne varierer mellem 2 - 3 meter.
Kørebanen er indrettet med 4 brede baner, flankeret af brede cykelstier og fortov i hver side.

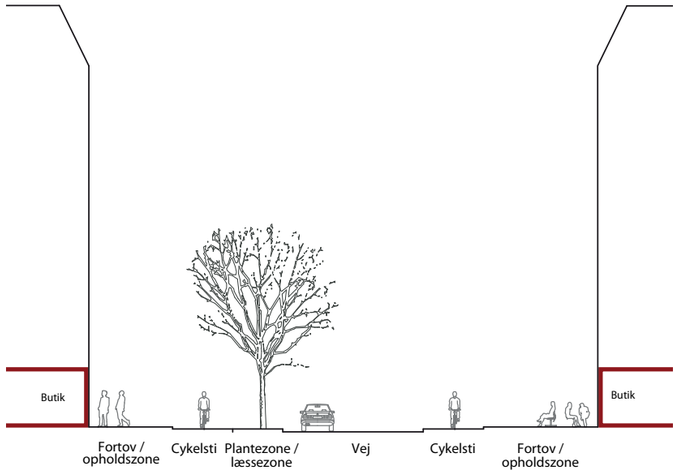
GADESEKVENS B
PRINCIPSNIT - EKSISTERENDE FORHOLD

I gadesekvens B varierer gadens bredde mellem 15 - 24 meter og cykelstierne varierer mellem 1,7 - 2,5 meter. Et smalt køreareal er indrettet med 3 baner, flankeret af smalle cykelstier og fortov i hver side.

GADESEKVENS C
PRINCIPSNIT - EKSISTERENDE FORHOLD

I gadesekvens C varierer gadens bredde mellem 18 - 31 meter og cykelstierne varierer mellem 2,5 - 3 meter. Kørearealer er indrettet med 2 brede baner, flankeret af træbeplantning, brede cykelstier og fortov i hver side.

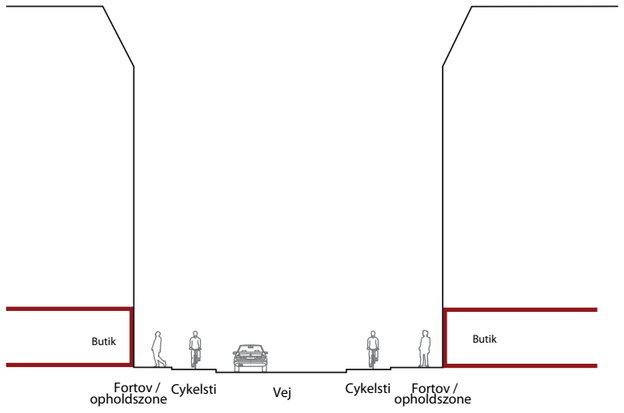
DE TRE GADESEKVENSER - FREMTIDIGT



GADESEKVENS A
PRINCIPSNIT FREMTIDIGE FORHOLD

Cykelsti: ca. 3 meter
Kørebane: ca. 7 meter
Fortov: Varierende bredde, min. 2,5m - max. 9,1 m

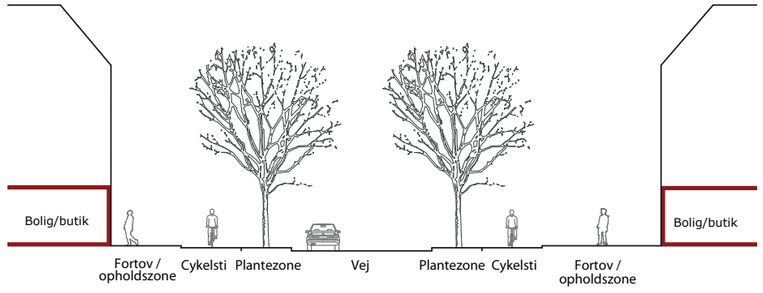
I gadesekvens A er fortovsarealerne og cykelstierne på begge sider af vejen blevet bredere, og især på den østlige side, solsiden, er fortovet udvidet i gennemsnit med ca. 3m. En trærække langs den vestlige side udgør et tiltrængt rumligt og skalaformidlende element i det monumentale og brede gaderum. Trærækken binder denne del af Amagerbrogade sammen med Amager Boulevard.



GADESEKVENS B
PRINCIPSNIT FREMTIDIGE FORHOLD

Cykelsti: ca. 2,2 meter
Kørebane: ca. 6,5 meter
Fortov: Varierende bredde, min. 1,7m - max. 8,9 m

Det smalle gaderum i gadesekvens B udgør en væsentlig binding for en ny disponering af gadeprofilet. Dette indebærer at beplantning ikke har været muligt langs gaden samt at bredden på cykelstien er smallest og varierer mellem 2,2 meter og 2,5 meter. Gennemgående er både cykelstier og fortovsarealer dog udvidet betydeligt hvor det har været muligt, enkelte steder har det dog været nødvendigt at fastholde eksisterende bredder.

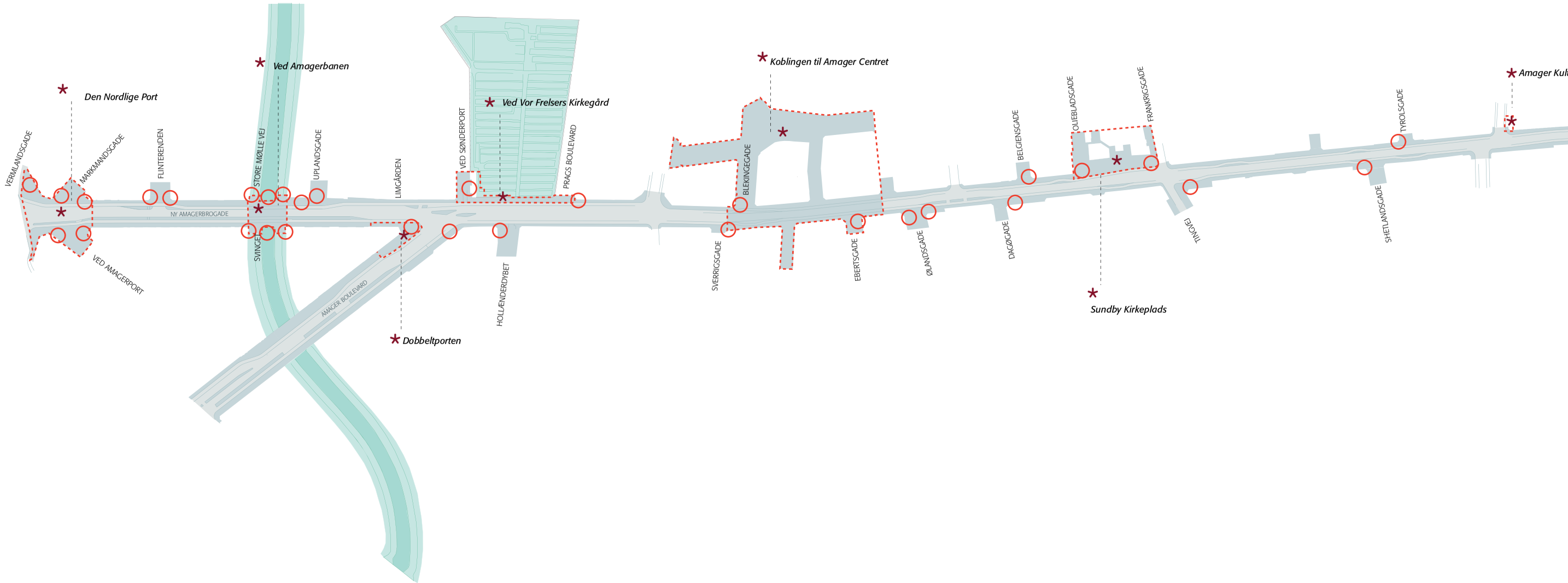


GADESEKVENS C
PRINCIPSNIT FREMTIDIGE FORHOLD

Cykelsti: ca. 3 meter
Kørebane: ca. 7 meter
Fortov: Varierende bredde, min. 1,9m - max. 9,6 m

Fortovsarealet og cykelstierne er blevet væsentlige bredere i gadesekvens C. Der er valgt et nyt gadeprofil der består af en trærække i begge sider af kørebanearealet. Som i gadesekvens A bidrager beplantningen til at formidle og nedtone skalaen i det brede gaderum i forhold til de vekslende bygningsstrukturer langs gaden.

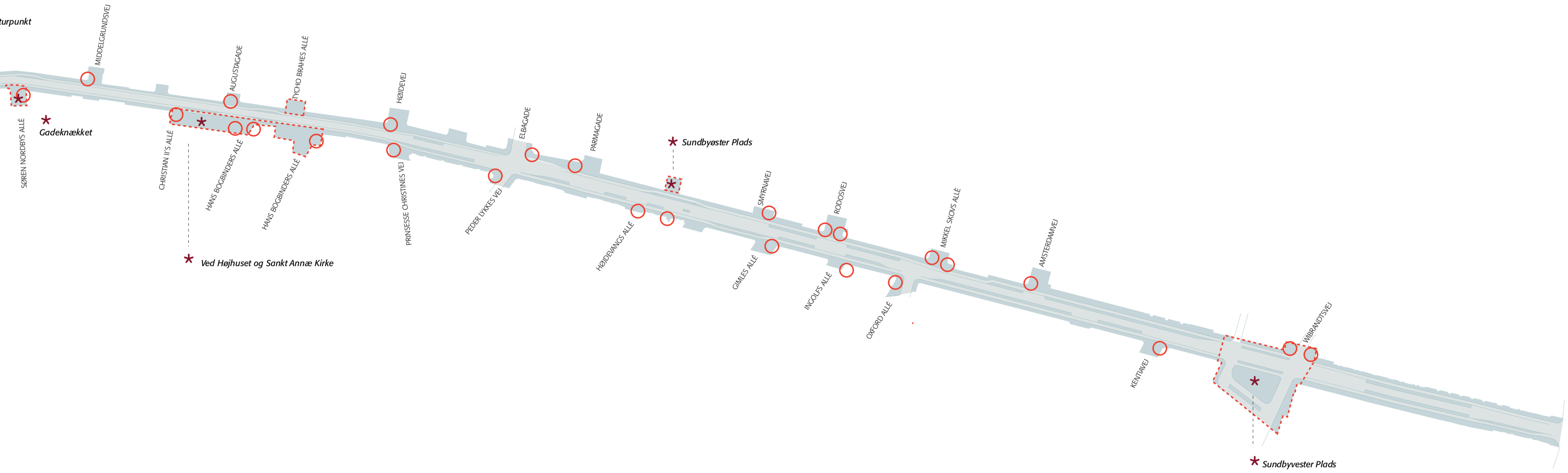
AMAGERFORTOVET



Belægning - Amagerfortov

Opholdshjørner

Pladser


turpunkt
SØREN NORDBYS ALLÉ
Gadeknækket
MIDDELGRUNDSVEJ
CHRISTIAN II'S ALLÉ
HANS BOGBINDERS ALLÉ
AUGUSTAGADE
HANS BOGBINDERS ALLÉ
TYCHO BRAHES ALLÉ
Ved Højhuset og Sankt Annæ Kirke
PRINSESSE CHRISTINES VEJ
HØJDEVEJ
PEDER LYKKES VEJ
ELBAGADE
PARMAGADE
HØJDEVANGS ALLÉ
Sundbyøster Plads
SMYRNAVEJ
GIMLES ALLÉ
INGOLFS ALLÉ
RODOSVEJ
OXFORD ALLÉ
MIKKEL SKOUS ALLÉ
AMSTERDAMVEJ
KENTAVEJ
WIBRANDTSVEJ
Sundbyvester Plads

AMAGERFORTOVET

AMAGERFORTOVET – GADENS RYGRAD

Amagerfortovet er det gennemgående fortorv langs Amagerbrogade. Fortovet tager udgangspunkt i det klassiske københavnerfortov og materialevalget på Ny Amagerbrogade med tilhørende pladser er enkelt og uprætentiøst. Beton som fliser, eller enkelte som in situ støbt, granit i form af kantsten og chausse- og brosten. Ved særlige steder og opholdspladser er der mulighed for en nyfortolkning af Københavnertemaet, som kan bryde fortorvets gennemgående forløb og understøtte den sammenhæng, brug og skala som pladsen indgår i. Det skal være umiddelbart og enkelt uden at være simpelt.

Hvor muligt foreslås det eksisterende fortovsareal udvidet, dels for at skabe mere plads og flere små opholdspladser for gående og handlende langs Amagerbrogade dels for at skabe øget plads til vareudstilling samt mulighed for at stå af og trække cyklen. Særligt fortorvet på den solbeskinnede østside gøres bredere, så der kan være plads til udeservering og ophold.

Med udvidelsen af fortovsarealerne skabes der mulighed for at trække butikken ud på gaden, som det kendes fra torvegader og gågader. Gadens force, i modsætning til et indkøbscenter, er netop samspillet mellem de åbne og vejrpåvirkede byrum, hvor det uventede og spontaniteten har frit spil, muligheden for ophold i solen opstår og gadens sammenhæng med den øvrig by viser sig.

PLADSDANNELSER OG GADEHJØRNER

Et godt byliv kan lade sig gøre, hvis byen indrettes til det og hvis byen med sin indretning inviterer til det. Helhedsplanen foreslår at integrere de eksisterende potentialer der er for handels- og byliv på Amagerbrogade, ved at forholdene for fodgængere, mulighed for ophold og små pauser forbedres.

Amagerfortovet integrerer både større pladser samt mindre opholdssteder som en naturlig del af gaden. Små gadehjørner - både i sol og skygge - får mange steder bedre plads til ophold gennem den udvidede og sammenhængende belægning der klart markerer at her er det fodgængere der bestemmer. Busholdpladser som fx. ved Dobbeltporten søges integreret i pladsdannelserne på en naturlig måde som enten blikfang eller pauser i forbifarten.

I helhedsplanen indgår fx. Sundby Kirkeplads og Sundbyvester Plads i en bedre sammenhæng med Amagerbrogade og stederne er integrerede som en del af gadens rum. Ved særlige pladsdannelser foreslås der et skift i belægningen.

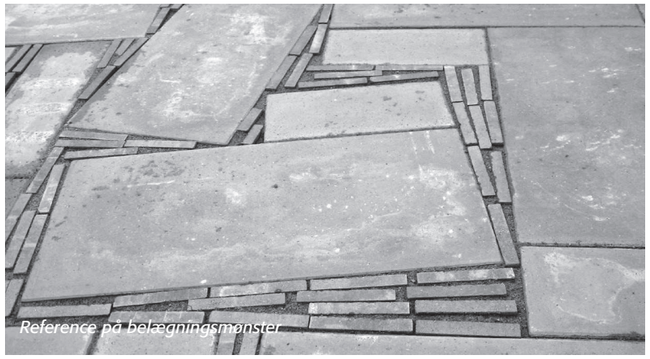
Roen og mulighed for pauser er en vigig del af et godt byliv, ligesom mulighed for aktivitet og puls er det. Helhedsplanen anbefaler derfor at anvende støjreducerende asfalt på hele strækningen for Ny Amagerbrogade. Dette vil nedsætte støjgener fra biltrafikken og medvirke til forbedring af den generelle oplevelse af bylivet på Amagerbrogade.

SIDEGADETILSLUTNINGER

Sidegader foreslås inddraget som en integreret del af Ny Amagerbrogade. Alternativt foreslås de med fordel omdannet parallelt med denne for at skabe synergi og oplevelser til gavn for byrum og handelsliv. I forbindelse med etablering af cykel- og bilparkering samt læssezoner fortsættes belægning, hvor det er muligt, et stykke ned af sidegaderne fra tilslutningen til Amagerbrogade.

Reference belægningsmønster

Reference teglbelægning ved Sønderport

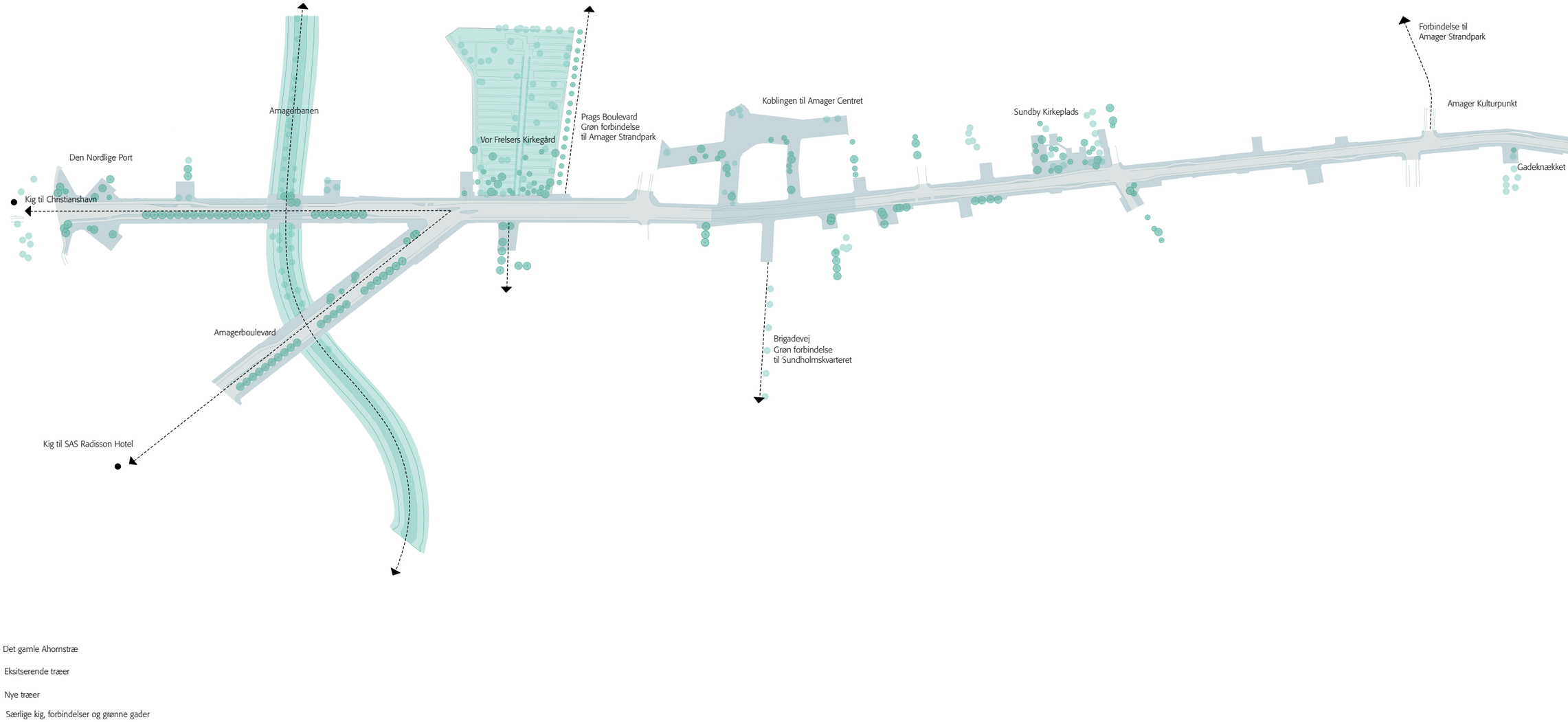

Reference på belægningsmønster

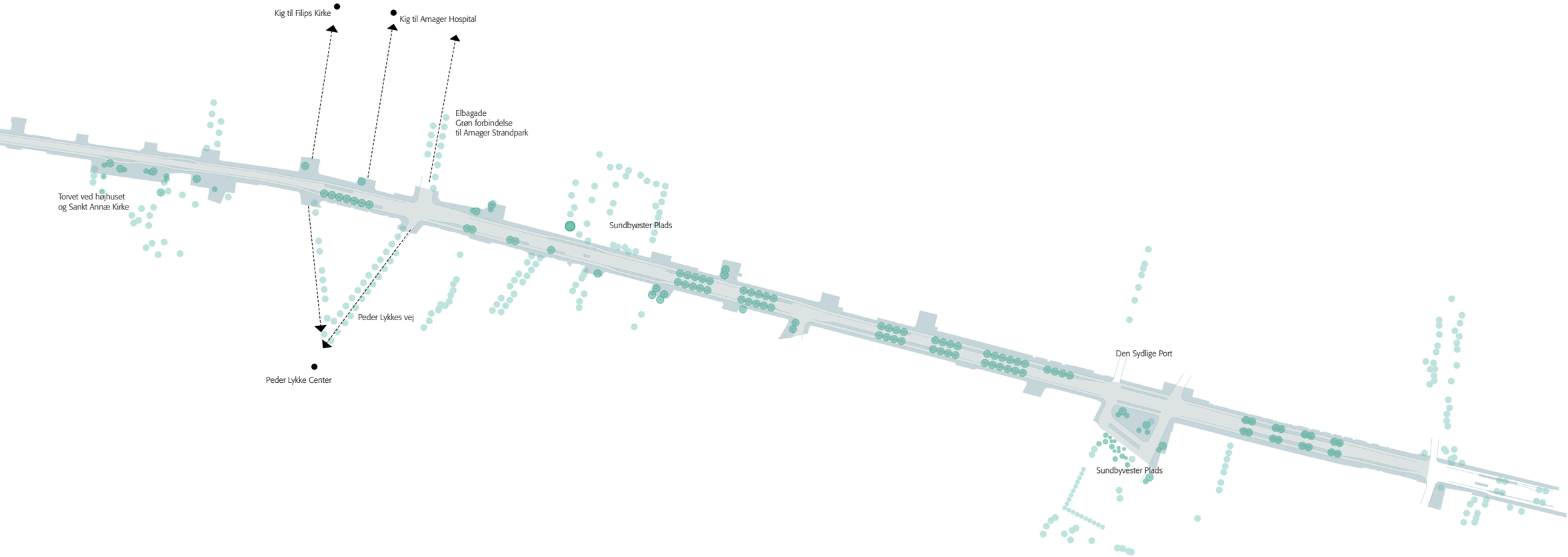
Reference på belægningsmønster

Reference belægning i sidegader

Reference på ophold i solen på udvidede fortovsarealer

BEPLANTNING, GRØNNE RUM OG FORBINDELSER




Kig til Filips Kirke
Kig til Amager Hospital
Elbagade
Grøn forbindelse
til Amager Strandpark
Torvet ved højhuset
og Sankt Annæ Kirke
Sundbyøster Plads
Peder Lykkes vej
Peder Lykke Center
Den Sydlige Port
Sundbywester Plads

BEPLANTNING, GRØNNE RUM OG FORBINDELSER

BEPLANTNING, GRØNNE RUM OG FORBINDELSER

I dialogfasen var det et højt prioriteret ønske at etablere gadetræer langs Amagerbrogade. På dele af gadestrækningen har manglen på plads generelt samt ledningsforhold dog vist sig at være en stor udfordring for etablering af ny beplantning.

Beplantningskonceptet, "Det Grønne Portmotiv" består af udpegningen af Dobbeltporten samt den Sydlige Port, gennem rumdannende træ rækker langs gaden på både den nordlige og sydlige del af Amagerbrogade. Derudover, hvor det er muligt, at etablere grønne lommer, pladser og tværforbindelser som feks. ved Amagerbanen, Vor Frelsers Kirkegård samt ved Amagerbro Station.

Det foreslås at vælge varierende træarter langs hele strækningen, der i differentieringen kan være identitetsskabende for de pågældende gadestrækninger og lokale byrum.

DOBBELTPORTEN
Nye store rumdannende træ rækker foreslås på den ene side af både Amager Boulevard og Amagerbrogade t.o.m. Holmbladsgade som f.eks. lind, platan, ahorn, og robinie. Træ rækkerne friholdes for parkering. Beplantningen danner et strukturerende element, der understøtter en rumlig kobling af de to store gaderum og tilføjer en mellemskala i de monumentale gaderum.

VED SUNDBY KIRKEPLADS
Den markante grænse ud mod Amagerbrogade foreslås opløst og pladsens rum integreret med gaderummet i højere grad end i dag. Der fjernes enkelte træer i den eksisterende træ række og nye træ grupper tilføjes af f.eks. letløvede træer, såsom Robinie. Sollysets spil gennem træerne vil understrege årets gang og dagens fremskreden. Flere træer på pladsen vil bidrage med en væsentlig forbedring af akustikken på denne plads, idet træerne er med til at dæmpe lyden fra trafikken.

VED VOR FRELSER KIRKEGÅRD
Beplantningen indenfor kirkegårdsmuren suppleres med flere træer der danner et frodigt udtryk ovenover murkronen, såsom hængepil. Derudover foreslås klatreplanter på den indvendige side af kirkegårdsmuren som feks. kaprifolie eller klatrehortensia.

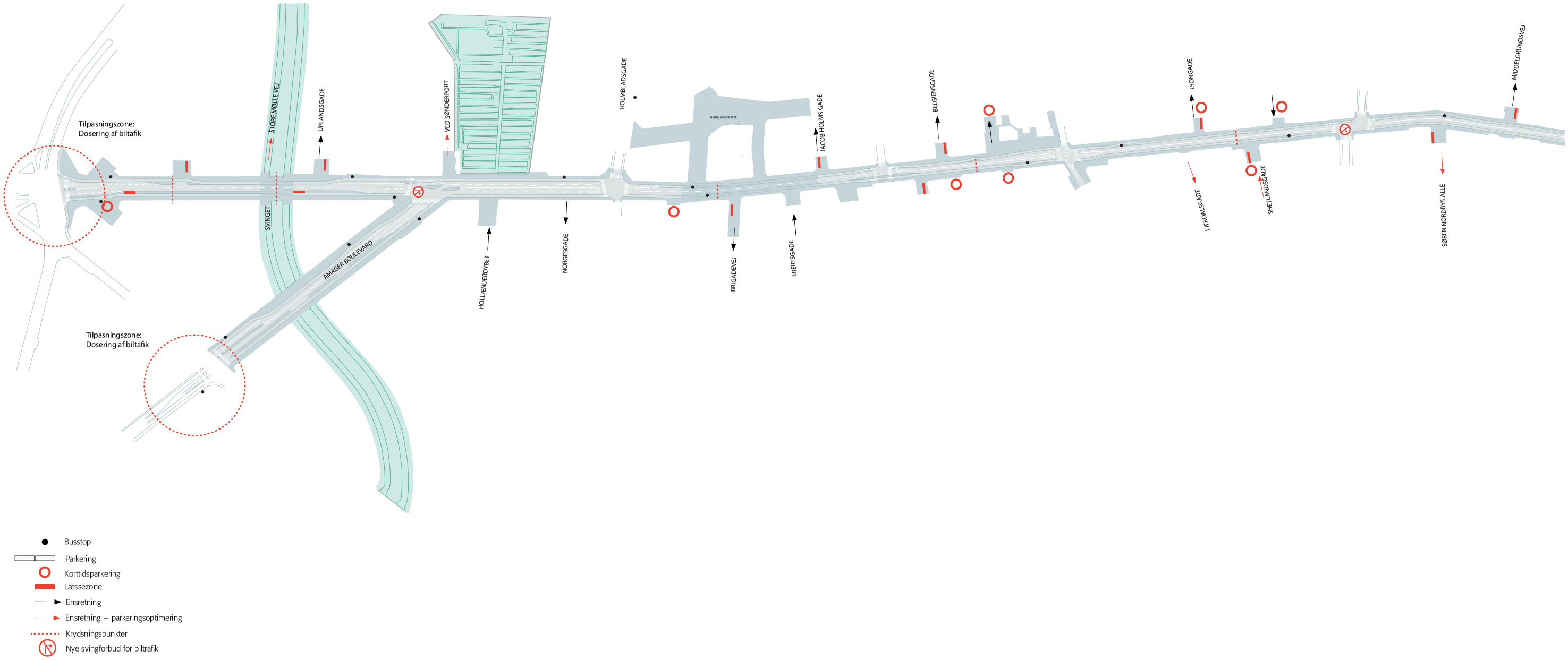
VED SUNDBYØSTER PLADS
Grænsen ud mod Amagerbrogade ønskes opløst, for at pladsens rum kan blive en del af gaderummet. Arealet rundt omkring det gamle ahorntræ skal friholdes for inventar for at danne plads til ophold under træets skygge. Nye træer, såsom skyrækker, robinie, sølvpil eller eg, på fortovet ud foran pladsen plantes som fritstående træer eller i grupper, i samspil med pladsens eksisterende beplantning.

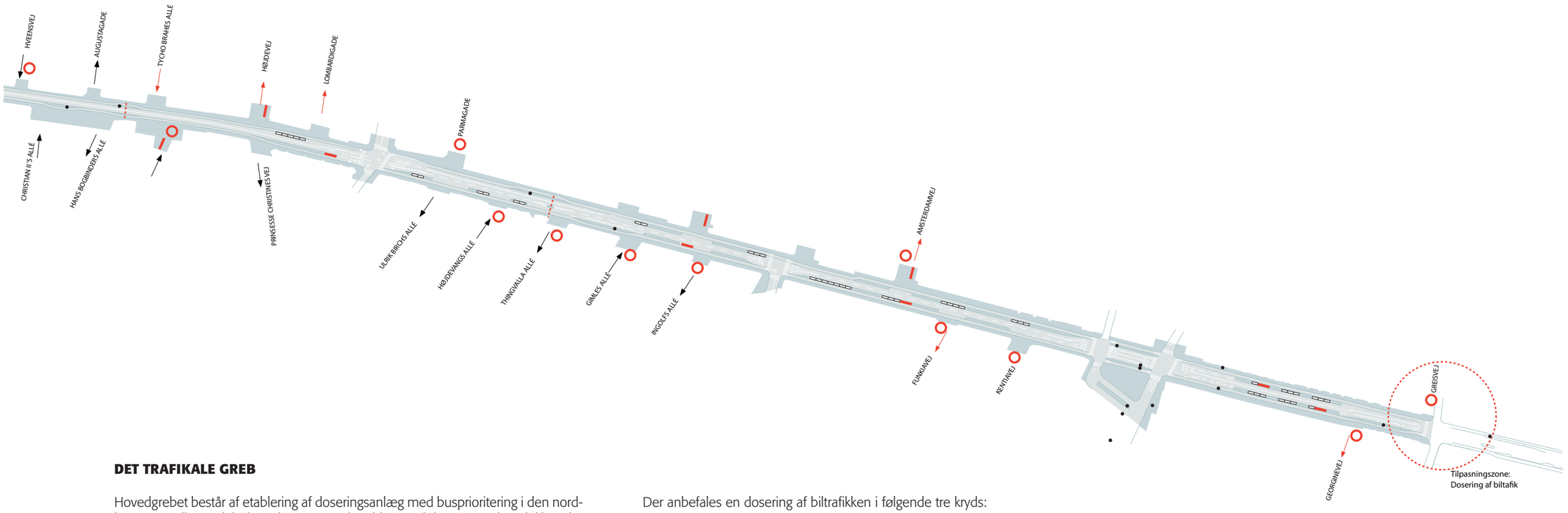
DEN SYDLIGE PORT
Mellem Sundbyøster Plads og Sundbyvester Plads etableres nye træ rækker på begge sider af gaden. Træ rækken deles op i mindre sektioner i en stram geometri og friholdes for parkering. Denne delstrækning kendetegnes af boligbebyggelse og som skolevej og må gerne fremstå grøn og tryg. Ved Sundbyvester Plads er det pladsens rum - knudepunktet - der er i fokus, allé rækken brydes og det er pladsens beplantning, der træder ud i gaderummet.

Den eksisterende allébeplantning syd for Sundbyvester Plads bevares. Som følge af etableringen af det nye gadeprofil med brede fortove og cykelstier foreslås ny gadebeplantning nord for Sundbyvester Plads. Center for Park og Narur vurderer at træernes vækst er forskellig og træernes tilstande varierer mellem "god", "moderart" og "ringe". Allé-effekten er således på dele af strækningen vurderet at være aftagende, helt væk og fremstår samlet set med væsentlige mangler i træ rækkerne. Nærmere vurdering af det reelle omfang af udskiftning bør afdækkes i det videre forløb.

VED SUNDBYVESTER PLADS
Ved Sundbyvester Plads er det pladsens beplantning, der træder ud i gaderummet. Grænsen ud mod Amagerbrogade ønskes opløst, for at pladsens rum kan blive en del af gaderummet. Nye træ grupper eller fritstående træer foreslås på pladsen i samspil med pladsens eksisterende beplantning, såsom skyrækker, robinie, sølvpil eller eg.

DET TRAFIKALE GREB





DET TRAFIKALE GREB

Hovedgrebet består af etablering af doseringsanlæg med busprioritering i den nordligste og sydligste del af strækningen. Ved etablering af doseringsanlæg, lukkes der færre biler ind på Amagerbrogade end i dagens situation (biltrafikken doseres). Bustrafikken gives fuld prioritet i signalerne og føres uden om evt. bilkøer ved hjælp af busbaner på den nordligste og sydligste del af strækningen. Nord for og syd for strækningen er der behov for busbaner samt magasinkapacitet for eventuelle bilkøer.

Der anbefales en dosering af biltrafikken i følgende tre kryds:

- Busser ledes inden om ved Christmas Møller Plads i sydlig retning mod Amagerbrogade.
- Busser ledes inden om ved Vejlands Allé/Amagerbrogade i nordlig retning mod Amagerbrogade.
- Busser ledes inden om ved Amager Boulevard/Amagerfælledvej i sydøstlig retning mod Amagerbrogade.

BELYSNING

GRUNDBELYSNING GADESEKVENS A
GRUNDBELYSNING GADESEKVENS B

BELYSNING

Belysningen markerer Ny Amagerbrogade som bydelens hovedstrøg og samlingssted, og lyset skal give folk lyst til at opholde sig i byrummet. Belysningsniveauet skal være lidt højere end i de tilstødende gader, og der skal etableres momenter af lysoplevelser, som bliver unikke for Ny Amagerbrogade.

Der arbejdes med fire belysningskategorier: Grundbelysning, særbelysning, effektbelysning og privat belysning.

GRUNDBELYSNING
Der etableres en god gennemgående grundbelysning på hele Ny Amagerbrogade. Den skal skabe social og trafikal tryghed, og den skal samtidig være et arkitektonisk bindeled for hele strøggaden.

Der anvendes en wireophængt belysning med armaturtyper med LED, der kan anbefales og godkendes af Københavns Kommune. I det omfang, det er muligt, genanvendes eksisterende wiretræk og murankre. På gadestrækninger med både nye og eksisterende træer, placeres armaturerne sådan, at de ikke støder sammen med træernes grene.

I sektion C er wirerne nogle steder fastgjort i master. Her udskiftes særligt synlige master fx udfor Sundbyøster Plads med nye flotte grønlakerede master.

Belysningsklassen skal opfylde L6 med E2 på fortove. Belysningsanlægget udføres med regulerbar natdæmpning for at spare energi. Døgnrytmen i natdæmpningen kan variere efter gadens funktion i sektion A, B og C.

LANDMARKS
Enkelte steder udpeges som landmarks, særligt det markante hjørne ved Dobbeltporten samt Sundbyvester Plads. Ved Dobbeltporten placeres et ur. På Sundbyvester Plads - gadens trafikale knudepunkt for bustrafikken - placeres ligeledes et stort lysende skilt i forbindelse med pladsens nye udformning. To nye landmarks for hele Ny Amagerbrogade.

PRIVAT BELYSNING
Den private belysnings kvalitet og originalitet har stor betydning for hele gadeoplevelsen. Det gælder butiksvinduer og skilte, caféernes lys, lysskiltning, lys over indgangsdøre og belysning af bygningsfacader og bygningsdetaljer. Det er op til bygningsejernes initiativ at etablere en spændende privat belysning.

SÆRBELYSNING
Eksisterende og nye pladser forstærkes med et godt og spændende lys der understreger pladsernes fortællinger. Der anvendes forskellige lygtetyper, belysning af vægge og træer og 'solpletter' fra projektører.

VED DEN NORDLIGE PORT
Lave lygter med opale kuglearmaturer placeret tilfældigt ligesom pladsens træer. Kuglearmaturernes diffuse lys belyser træernes kroner og rummets vægge med et blødt lys.

DOBBELTPORTEN
Et lysende ur.

VED VOR FRELSER KIRKE
Den lange mur belyses med strejflys. 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.

AMAGERBRO STATION
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 et samlet, trygt og tiltalende byrum. Den opale lygte er specialdesignet og har samme form som Busikonlamperne i en mindre udgave. Begge lamper bliver et signal for trafikale fixpunkter.

Pladsens midte suppleres med store 'lyssolpletter' 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 nedefra af rød LED.

SUNDBY KIRKE
Kirkepladsen belyses af klassiske lygter i en enkel geometrisk placering.

VED ØRESUNDSVEJ
På det skrå hushjørne ved Amagerbrogade og Øresundsvej opsættes et skilt, der henviser til Amager Kulturpunkt. På brystningen under 3.Sals vinduer placeres navnet: Amager Kulturpunkt. På brystningen under 2. Sals vinduer placeres 2 pile. Skiltet udføres i neon. Det lille skilt vil sidde meget fint og synligt på den skrå hjørnevæg set fra Amagerbrogade.

SUNDBYVESTER PLADS
Et i forbifarten markant lysende skilt placeres i forbindelse med pladsens nye udformning og indretning.

GRUNDBELYSNING GADESEKVENS C

GRUNDBELYSNING

GRUNDBELYSNING GADESEKVENS A
Armaturerne er ophængt i wirer i to fortløbende rækker, placeret lodret over kanten af cykelstier. Lysfordelingen skal give godt lys på cykelstier og fortove. Armaturtypen er et vejarmatur med LED og med opal skærm, som er svagt oplyst i en grøn lysfarve.

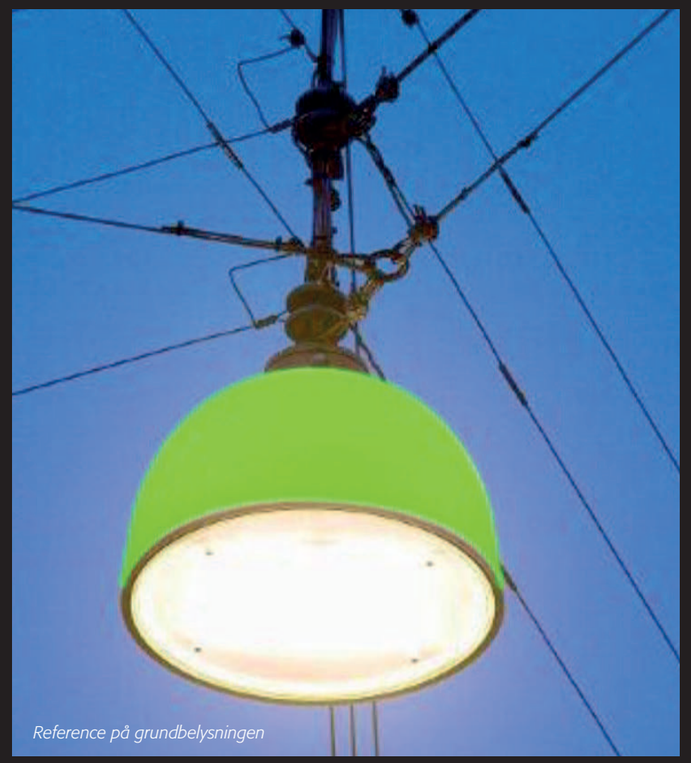
GRUNDBELYSNING GADESEKVENS B
Armaturerne er ophængt i wire i én række, placeret lodret over midten af gaden. Armaturtypen er et vejarmatur med LED og med opal skærm, som er svagt oplyst i en grøn lysfarve.

Over kanten af fortovet er der ophængt et langsgående wiresystem med integrerede LEDarmaturer, der giver et rettet lys som en 'solpletter' på fortovet. De langsgående wirer bæres pr. 30 m af tværgående wire, som tænkes brugt til gadens julebelysning.

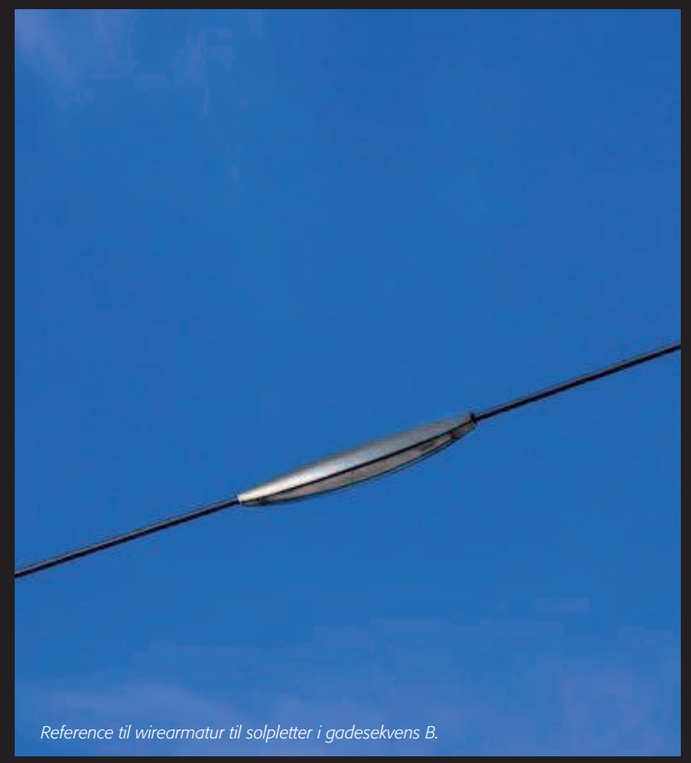
Wiresystemet er ophængt i begge sider af Amagerbrogade i hele gadesekvens B, men med ophold på nogle strækninger. Sol-armaturerne placeres random efter forholdene. Mellem Blekingegade og Tovværksgade løber wirerne på kryds og tværs over Amagerbrogade og fortsætter op i Blekingegade og Tovværksgade.

GRUNDBELYSNING GADESEKVENS C
Armaturerne er ophængt i wirer i to fortløbende rækker, placeret lodret over kanten af cykelstier. Lysfordelingen skal give godt lys over cykelstier og fortove. Armaturtypen er et vejarmatur med LED og med opal skærm, som er svagt oplyst i en grøn lysfarve.

Placering af armaturer og træer skal koordineres, så armaturer kan friholdes fra træernes grene.

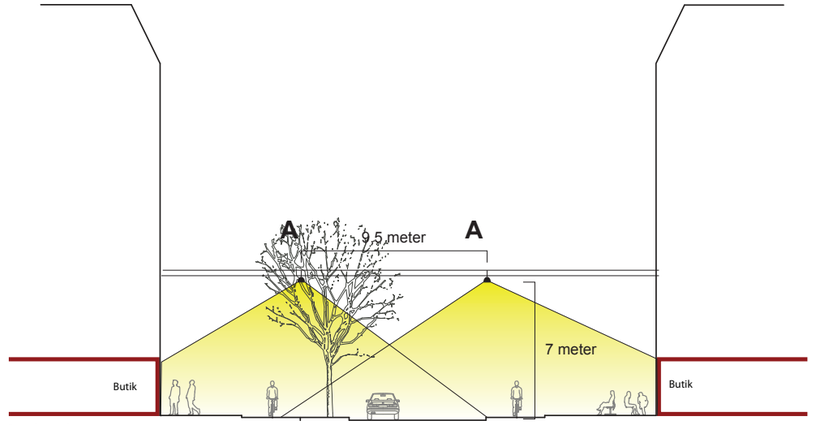


Reference på grundbelysningen

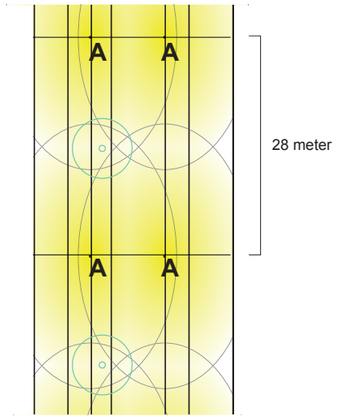


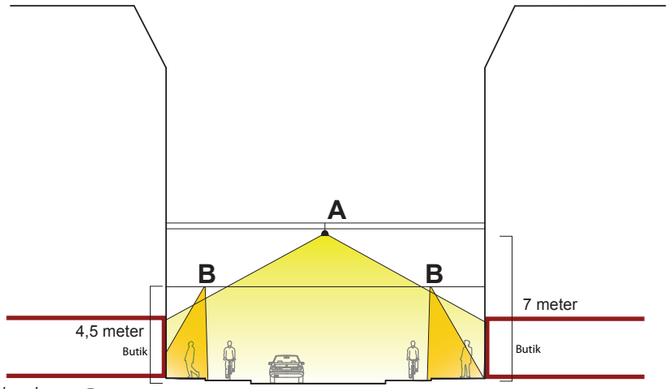
Reference til wirearmatur til solpletter i gadesekvens B.

GRUNDBELYSNING

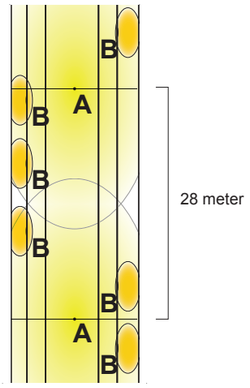


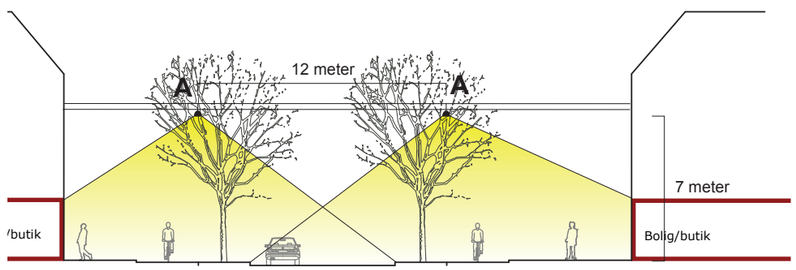
Gadesekvens A



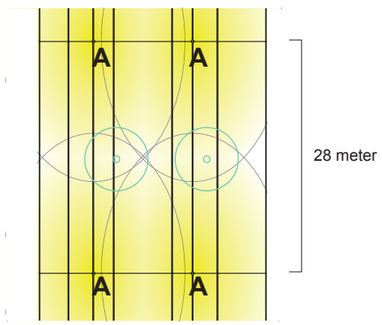


Gadesekvens B





Gadesekvens C



AMAGER IDENTITET

DET VISUELLE MILJØ

Samspillet mellem kunst, byplanlægning, belysning og landskabsarkitektur er en udfordrende disciplin – og der hvor den opnår at være fuldt integreret kan den være magisk!

Særlige steder, opholdspladser og overgange kunne tænkes en særlig kunstnerisk bearbejdning og det anbefales at "kunst i byrummet" indarbejdes i tæt samarbejde med rådgiverne under den videre bearbejdning af udearealerne. Grundlæggende anses kunst for at være en integreret del af både det rumlige helhedsudtryk, samt belægnings- og belysningsstrategier og det forventes derfor at kunstneriske tiltag på Amagerbrogade understøtter pladsernes og gaderummenes byrumsmæssige udtryk.

Projektets store skala og fysiske udstrækning giver mulighed for at arbejde med mange kunstneriske udtryk og disse kan i det videre forløb defineres efter sted eller robusthed og medie - alt i forståelse for Amagerbrogades særegenhed.

INVENTAR OG SKILTNING

En strategi for møblering og skiltning af uderummene, både hvad angår placering og type, vil bidrage til at samle Amagerbrogade og skabe en fælles identitet. I dag står gadeinventar såsom skraldespande, postkasser, læskure, cykelstativer, skilte, glascontainere og toiletskure særdeles synligt og flere steder visuelt skæmmende.

Placering af standardinventar og trafik- og orienteringsskiltning systematiseres og minimeres hvor det er muligt, især hvor der er vigtige rumlige sammenhænge og pladsdannelser. Placeringer og antal af standardinventar bør gennemgås og struktureres. Inventar indpasses hensigtsmæssigt og indarbejdes i den givne kontekst.

Helhedsplanen bør efterfølges af en skilteplan for at skabe bedre orienteringsmuligheder langs hele strækningen, end tilfældet i dag. Skilteplanen kan indeholde systematiseret vejvisning, færdselsskiltning samt orienteringsskilte til fodgængere, cyklister og parkering. Ved metroforpladsen især er der behov for at skabe en forbedret orientering uden overdreven brug af skilte.

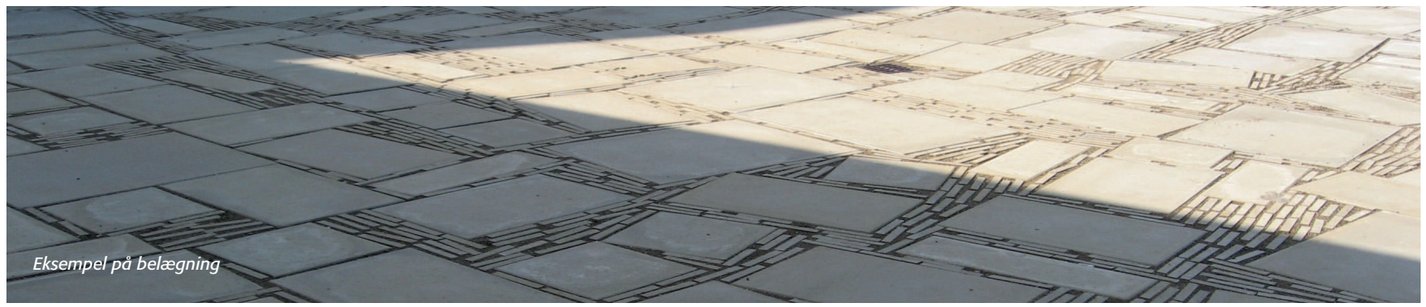
BELYSNING

Busikonerne er et pejlemærke i gadeforløbet, der afspejler gadens puls. Det vil være et genkendeligt ikon, unikt for Amagerbrogade.

Eksempel på landmark og blikfang

Eksempel på integreret belysningsikoner / vartegn for busstoppesteder

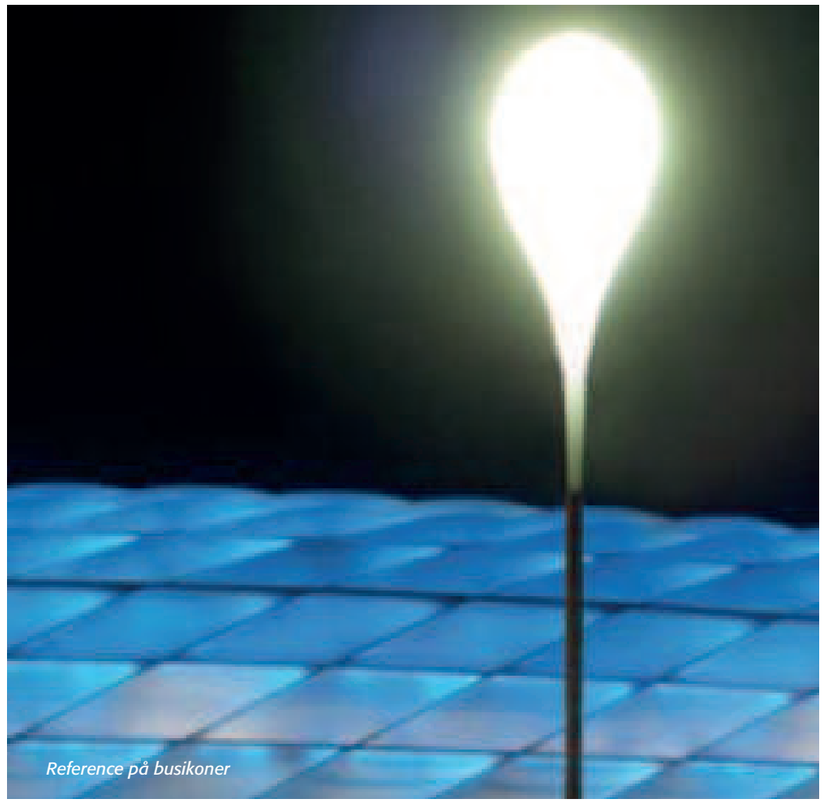
Eksempel på integreret byrumsinventar


Eksempel på belægning

AMAGERBROGADES BUSIKONER

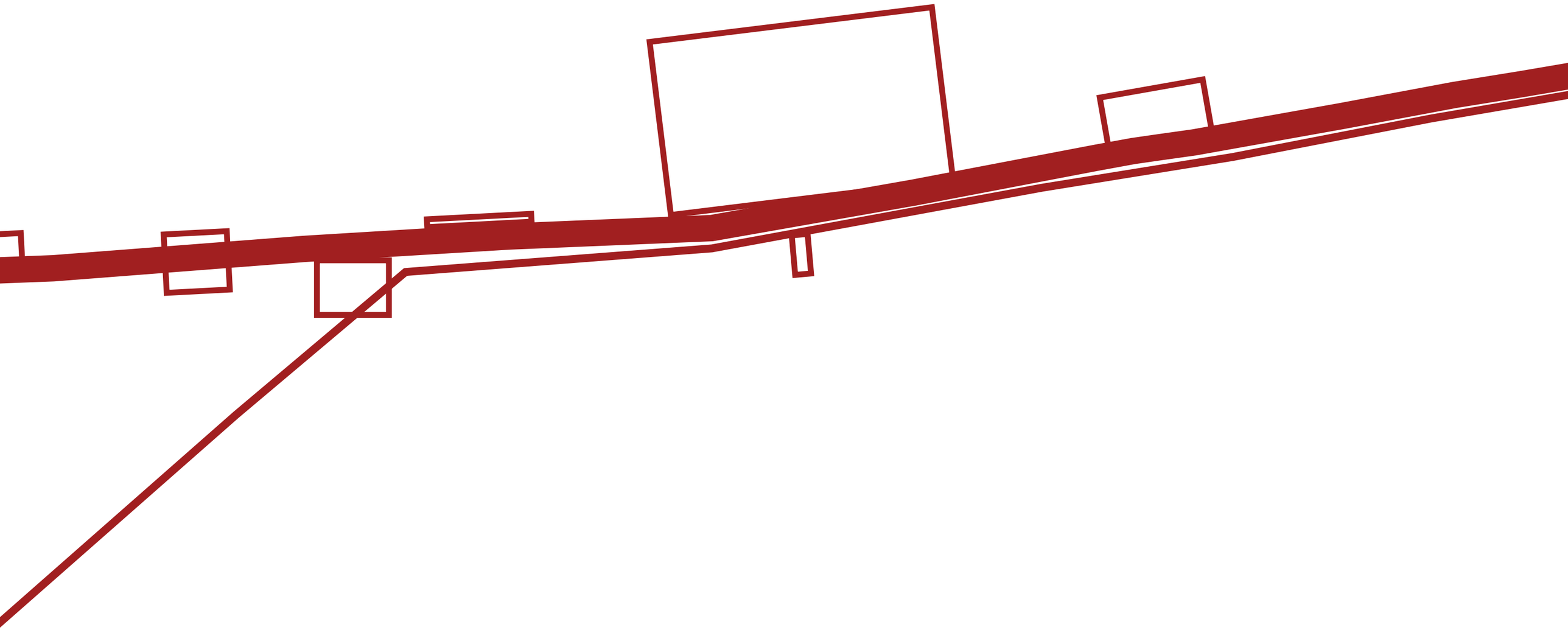
Lysende busikon ved busholdeplads på Ny Amagerbrogade

Reference på busikoner



Reference på busikoner

Ved alle busstop placeres en høj mast med en stor oval lampe med et svagt lys, der markerer bussernes ankomst ved skiftende lysfarve.



* BYRUM

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

DEN NORDLIGE PORT

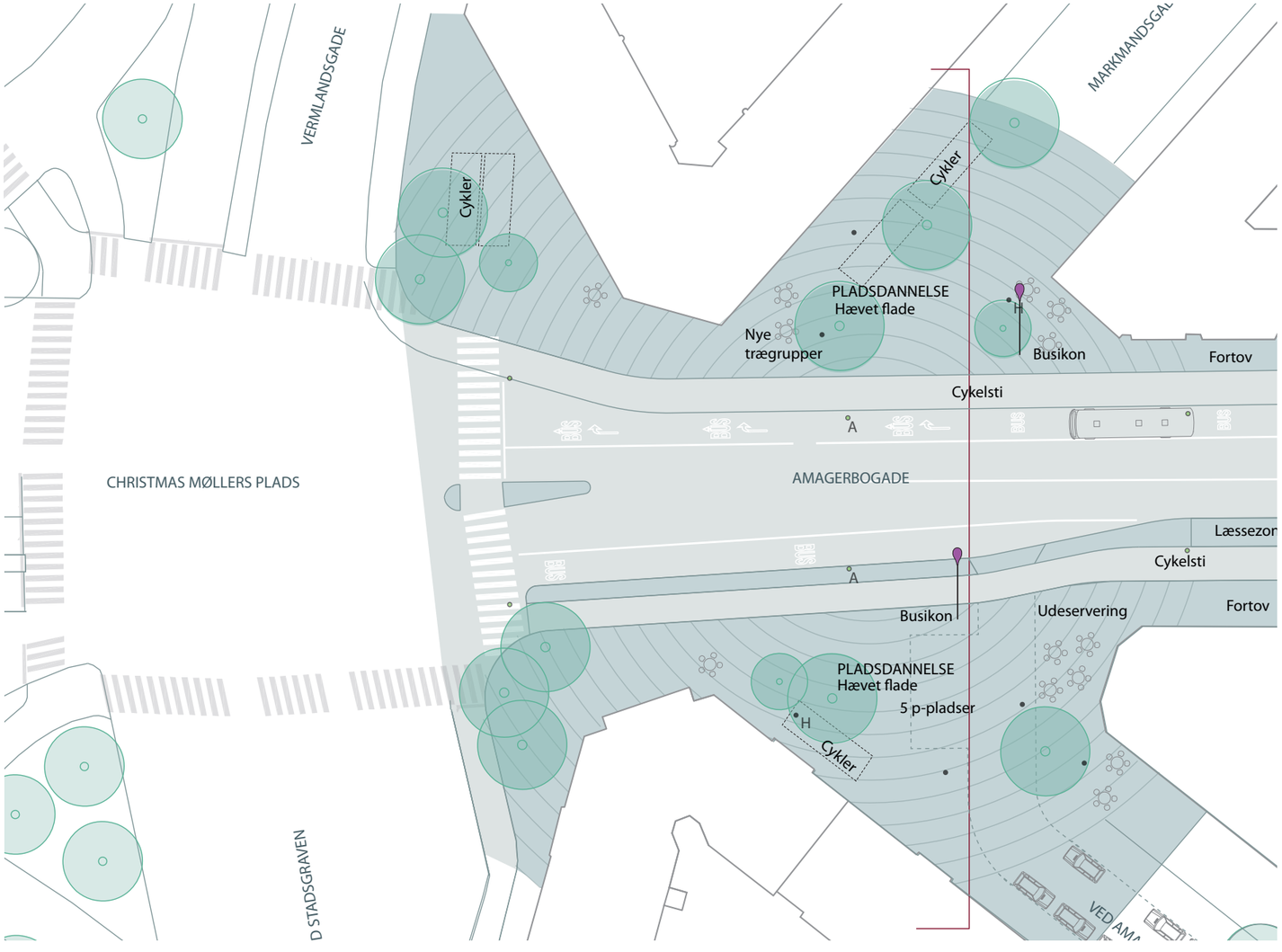
To mindre pladsdannelser med enkelte trægrupper er at finde ved den Nordlige Port ved Markmandsvej og Ved Amagerport.

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.

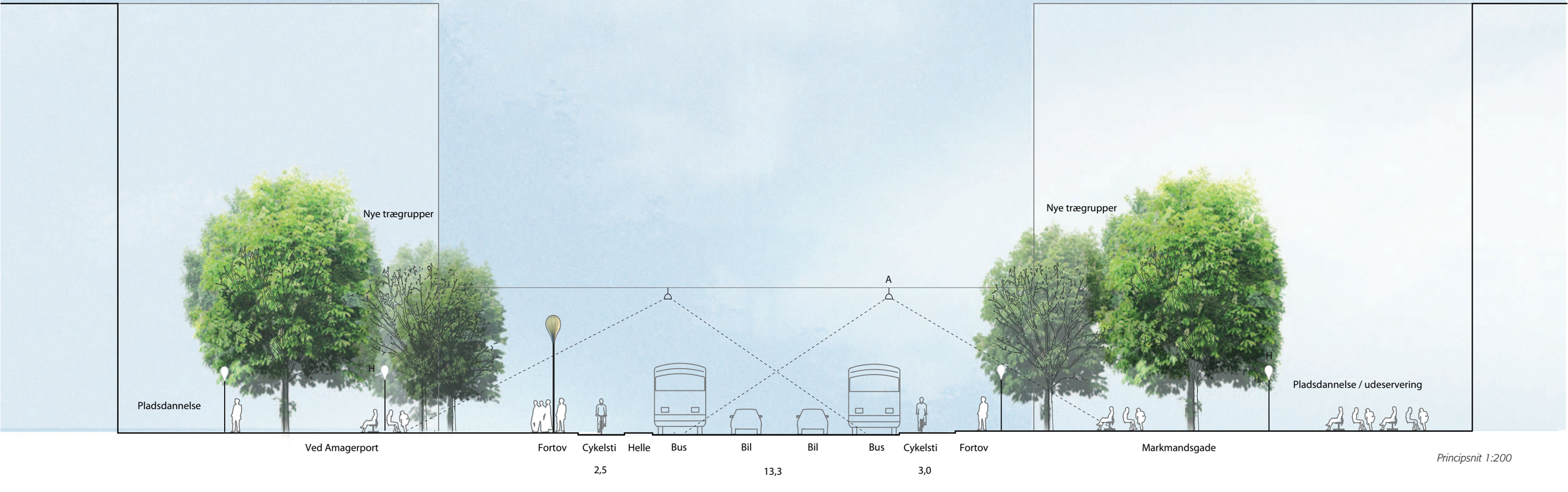
De to små pladser belyses af lave lygter med opale kuglearmaturer med LED. Lygterne er placeret "tilfældigt" ligesom pladsens træer. Kuglearmaturernes diffuse lys rammer træernes kroner og rummets vægge med et blødt lys.

Reference byliv og atmosfære



Planudsnit 1:500

DEN NORDLIGE PORT



Principsnit 1:200

AMAGERBANEN

Et sammenhængende grønt landskab tværs over Amagerbrogade.
Mulighed for små markedsboder.
En wadi 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.

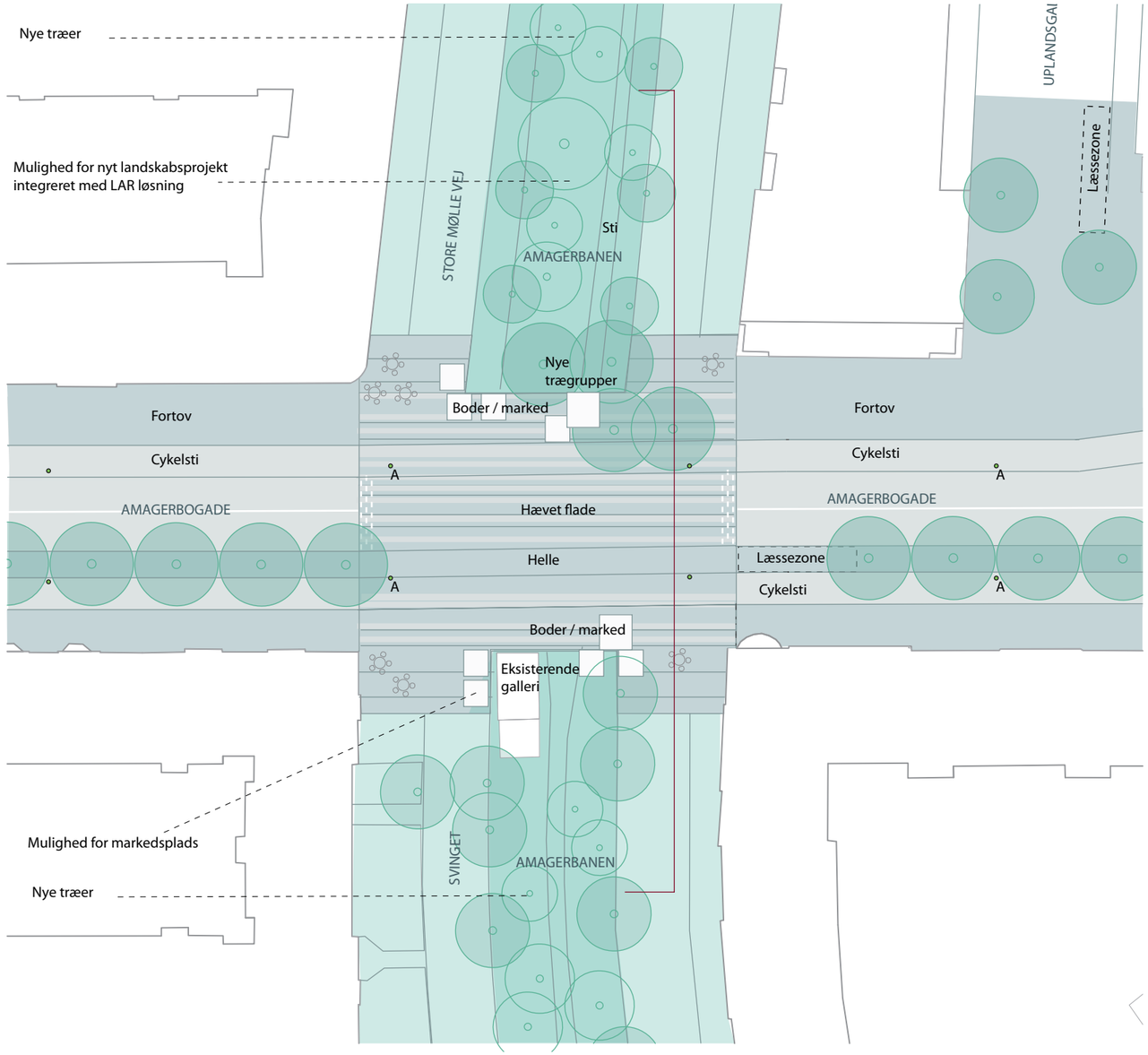
Forbedrede parkeringsmuligheder for både cykel- og biler kan ligeledes integreres som del af det grønne område i det videre arbejde af Amagerbanen.

Dele af de udpegede arealer ejes ikke af Københavns Kommune.

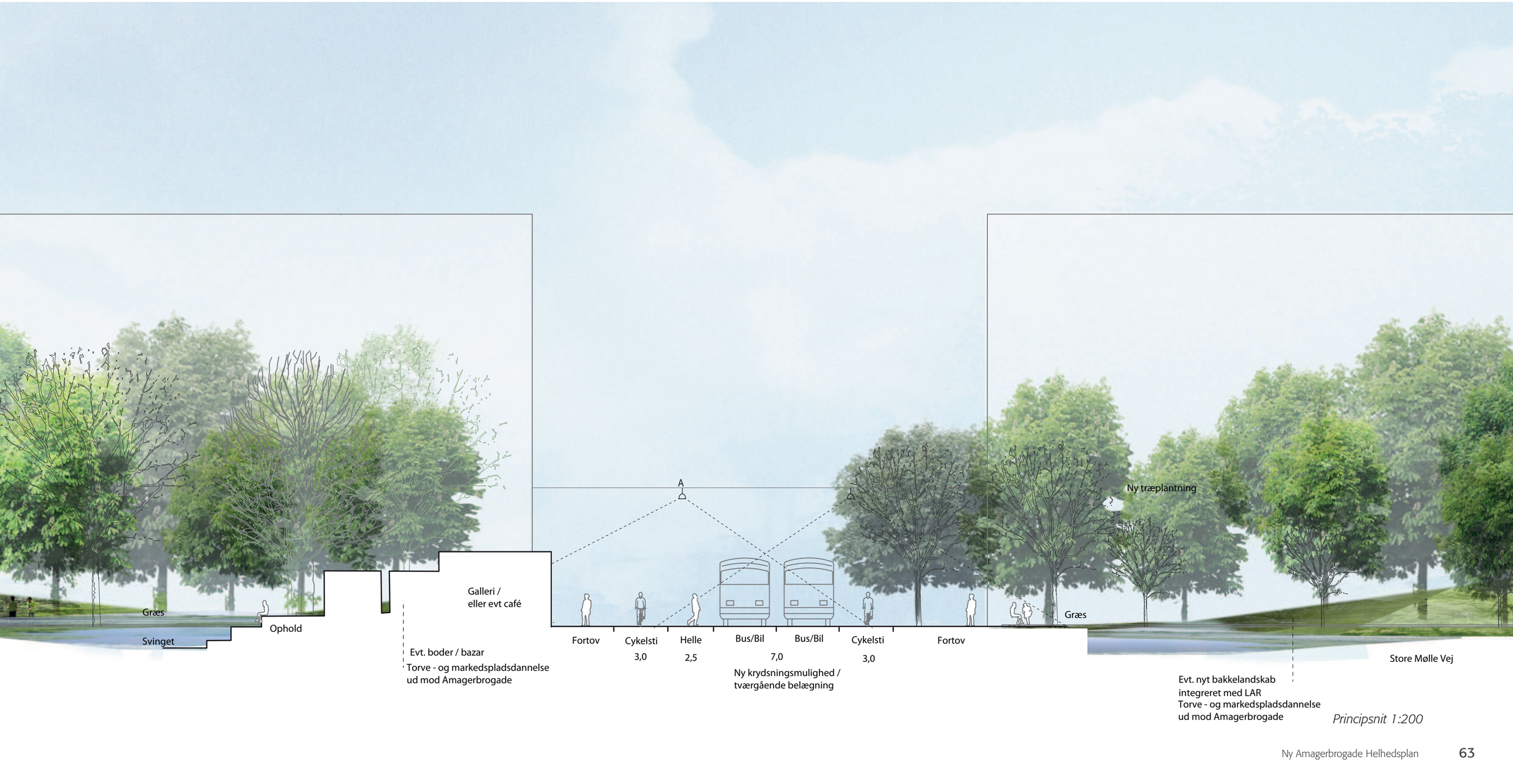
Wadier og Bypark

Mulighed for lille markedsplads

Bakkelandskab



Planudsnit 1:500



Principsnit 1:200

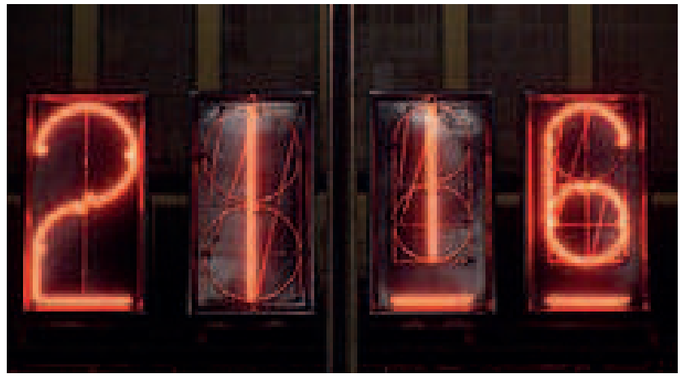
DOBBELTPORTEN

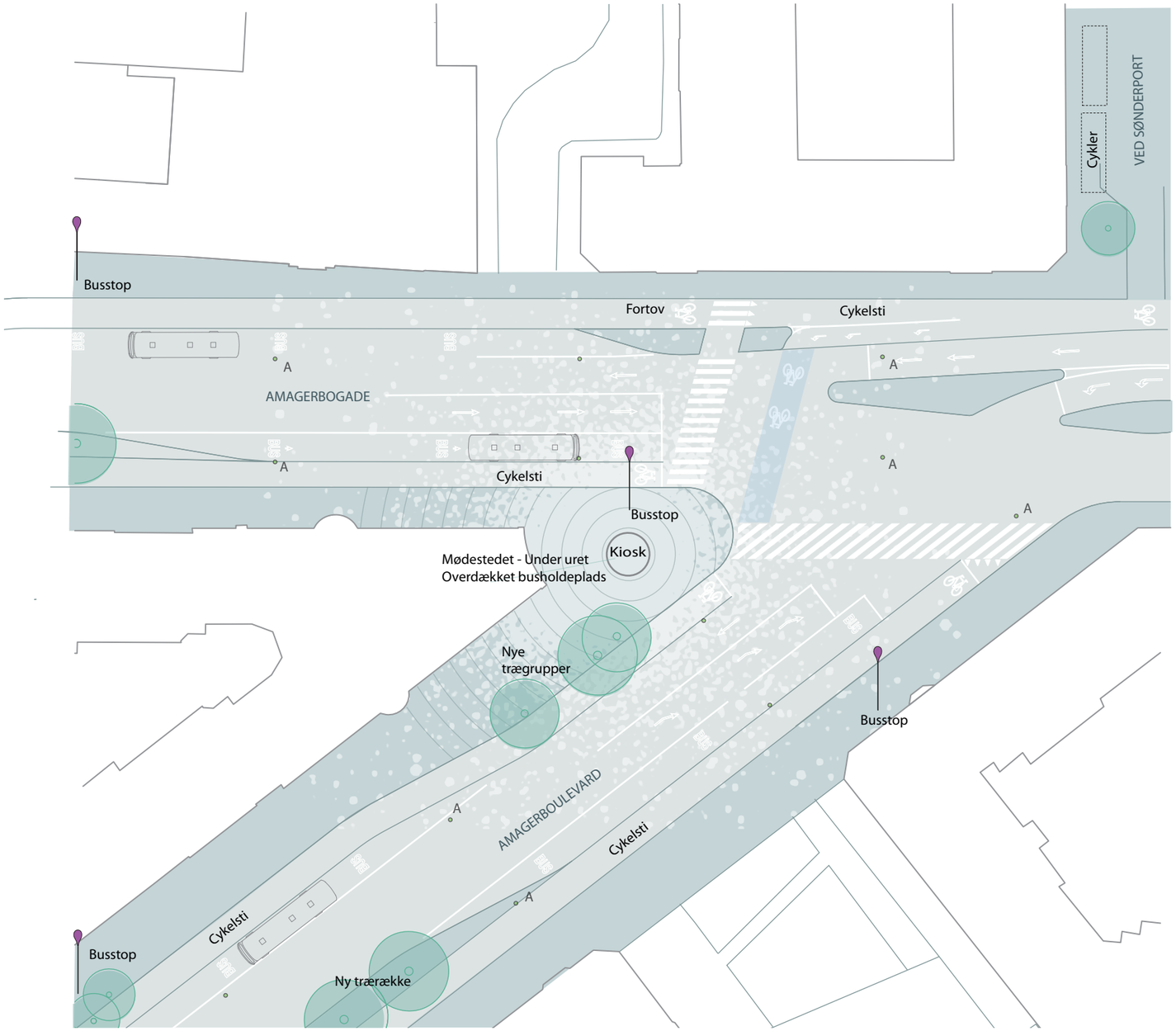
Under uret – her er tiden vigtig
Her på det markante hjørne mellem Amager Boulevard og Amagerbrogade er der udkig til byens spir og tårne.
Her ligger en lille plads i solen – en venteplads

Amagerbrogade og Amager Boulevards 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 rumdannende 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.





Planudsnit 1:500

VOR FRELSERS KIRKEGÅRD *

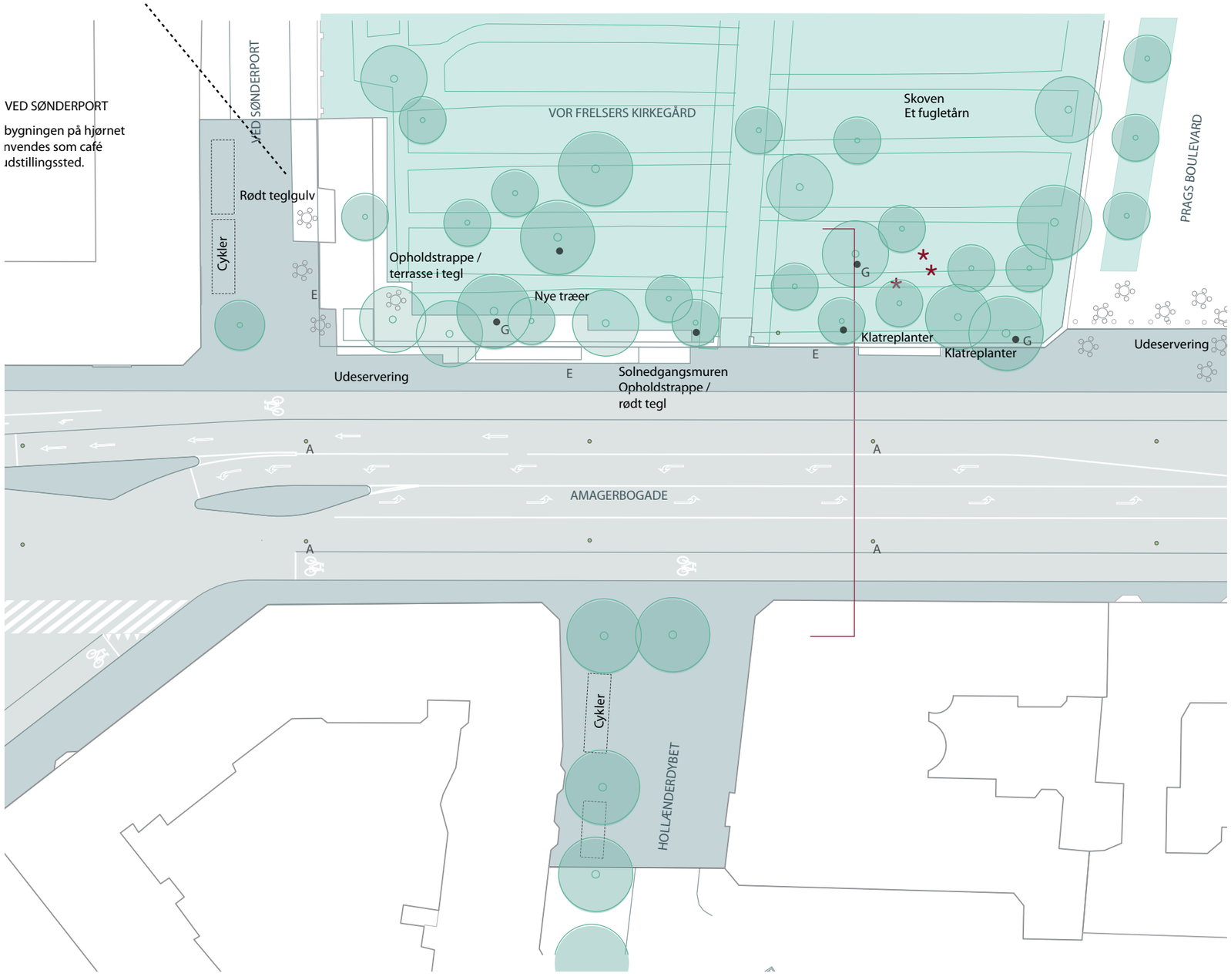
Solnedgangspladsen ved kirkegårdsmuren.
Fortætning af træplantning bag muren og hemmeligheder i "skoven" på kirkegården
Skulpturel café på hjørnet med ophold på siddetrappen langs muren ved solnedgang

En væsentlig udvidelse af fortovet giver mulighed for at etablere en solnedgangsplads ved kirkegårdens solekponerede 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.

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

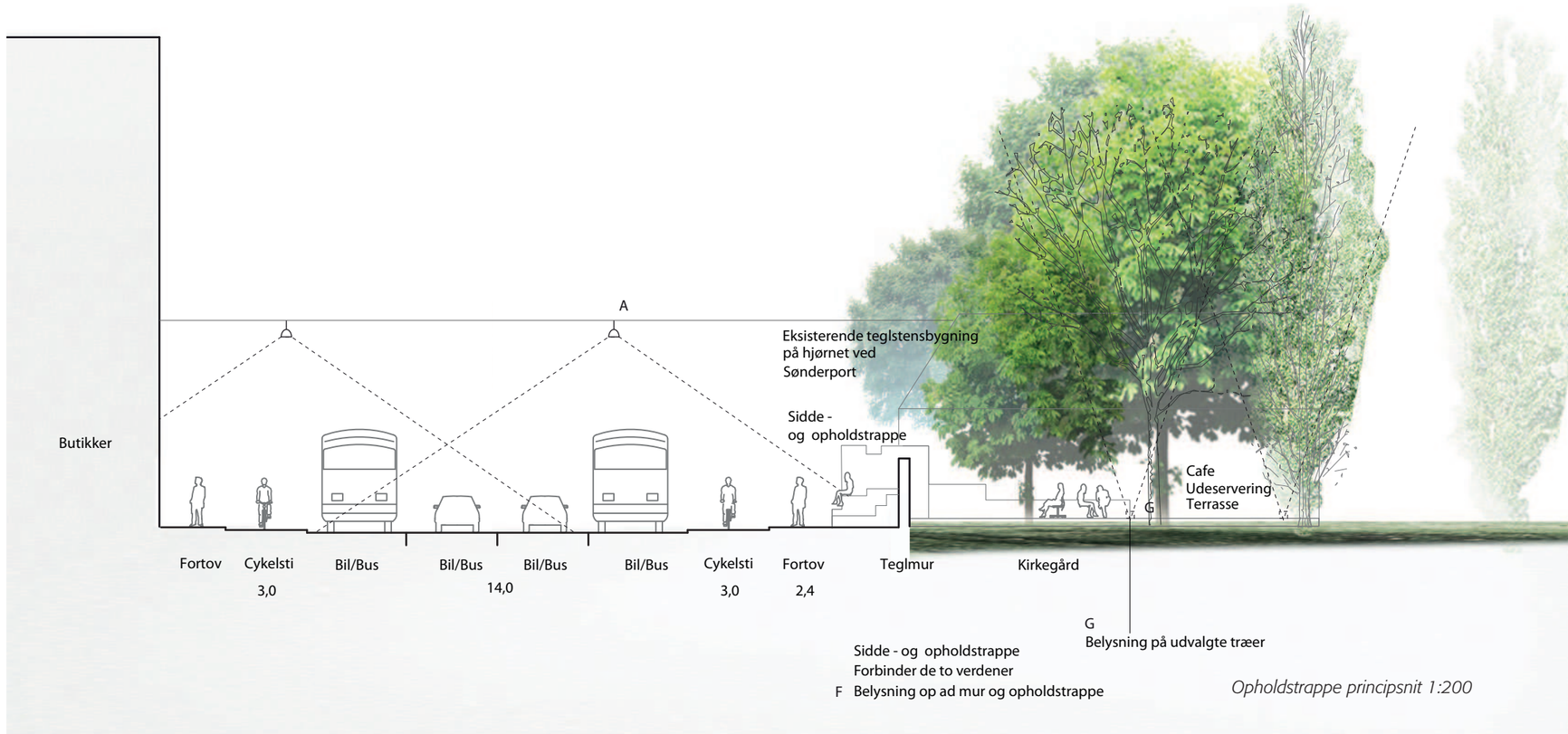


Planudsnit 1:500

Reference opholdsplads i solen

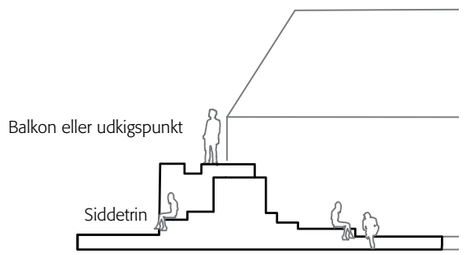
* VOR FRELSERS KIRKEGÅRD

Referencer teglskulptur



Opholdstrappe principsnit 1:200

F Belysning op ad mur og opholdstrappe



Teglmur
Opholdstrappe
Forbinder de to verdener

Opstalt opholdstrappe og mur 1:200

1016
Nordea
AMAGER AFDELING

Visualisering Dobbeltporten

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 lyseksplosioner 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, Tovværksvej 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, Tovværksvej 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 nedefra af rød LED.

HOLMBLADSGADE

Amager Centret
Indgang

Indkørsel til P - etage

Nedgang til Metro

Cykler

SKÅNEGADE

Nye
trægrupper

Cykler

Cykler

Cykler

Cykler

JACOB HOLMS GADE

Læsezone

B
Lys
som solpletter / stjernehimmel

BLEKINGEGADE

Cykler

Politivogn

TOVVÆRKSSGADE

Cykler

Fortov

Fremrykket busstop

AMAGERBOGADE

Ny krydsning

Hævet flade

Cykelsti

Cykelsti

Fortov

Fremrykket busstop

Læsezone

BRIGADEVEJ

Cykler

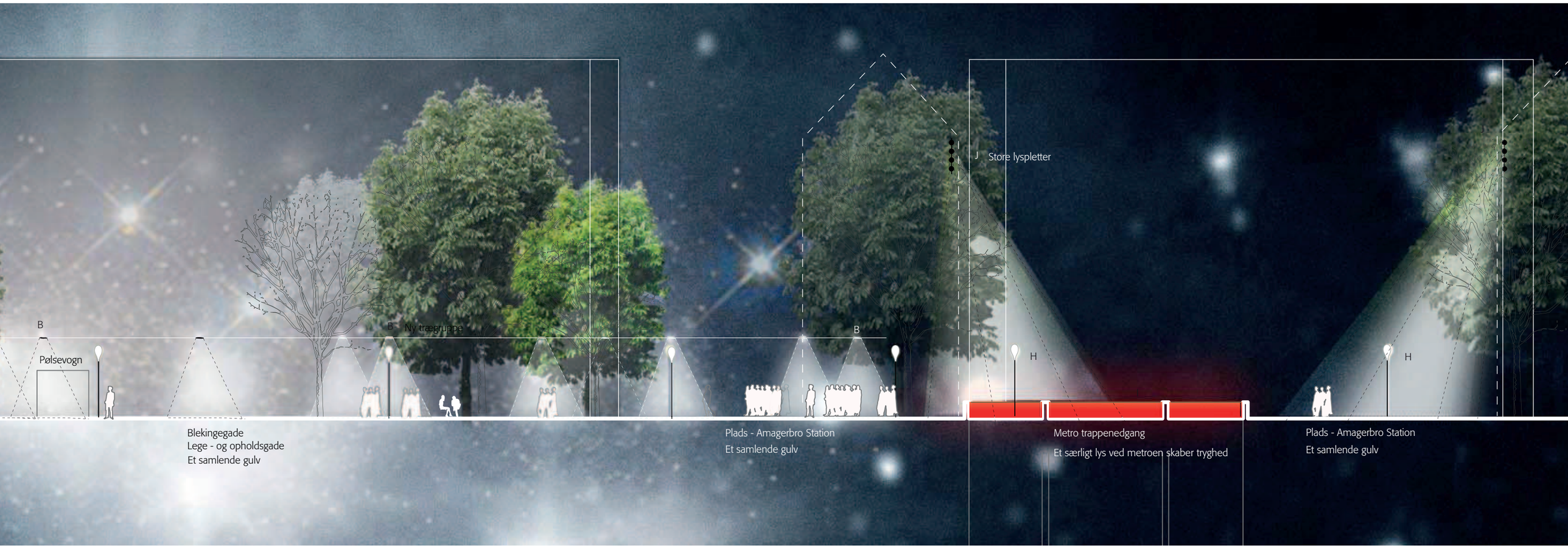
EBERTSGADE

SVERRIGSGADE

Planudsnit 1:500

KOBLINGEN MELLEM AMAGERBROGADE OG AMAGER CENTRET

KOBLINGEN MELLEM AMAGERBROGADE OG AMAGER CENTRET



Principsnit 1:200

matas
matas
matas
SHOP 'N EAT

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 trærække 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

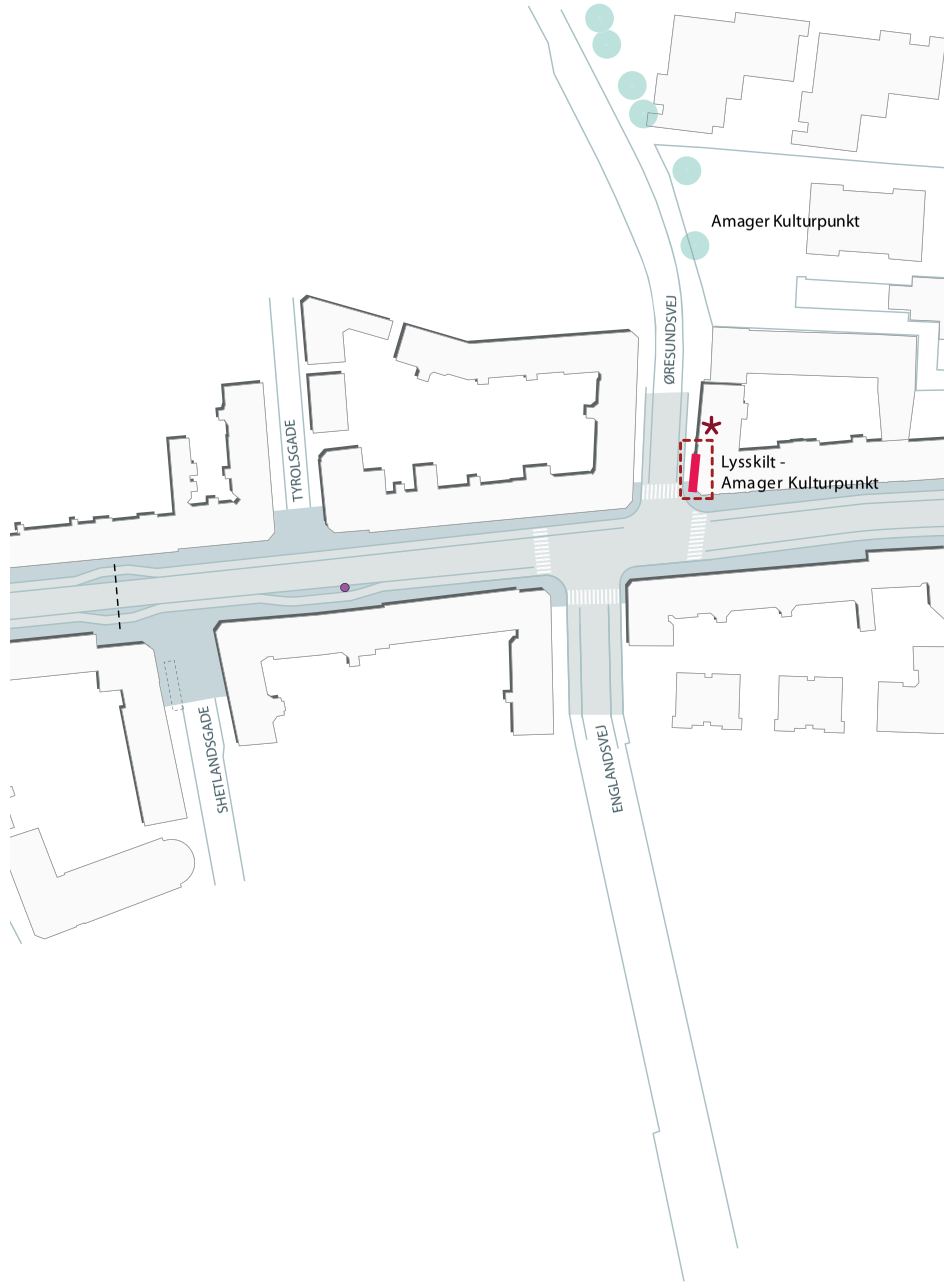
ADVOKA

Solidarisk KBH
1. maj
JENSEN'S BØFHUS

* 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 løsrevene 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

Principsnit 1:200

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 styrkelse 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.

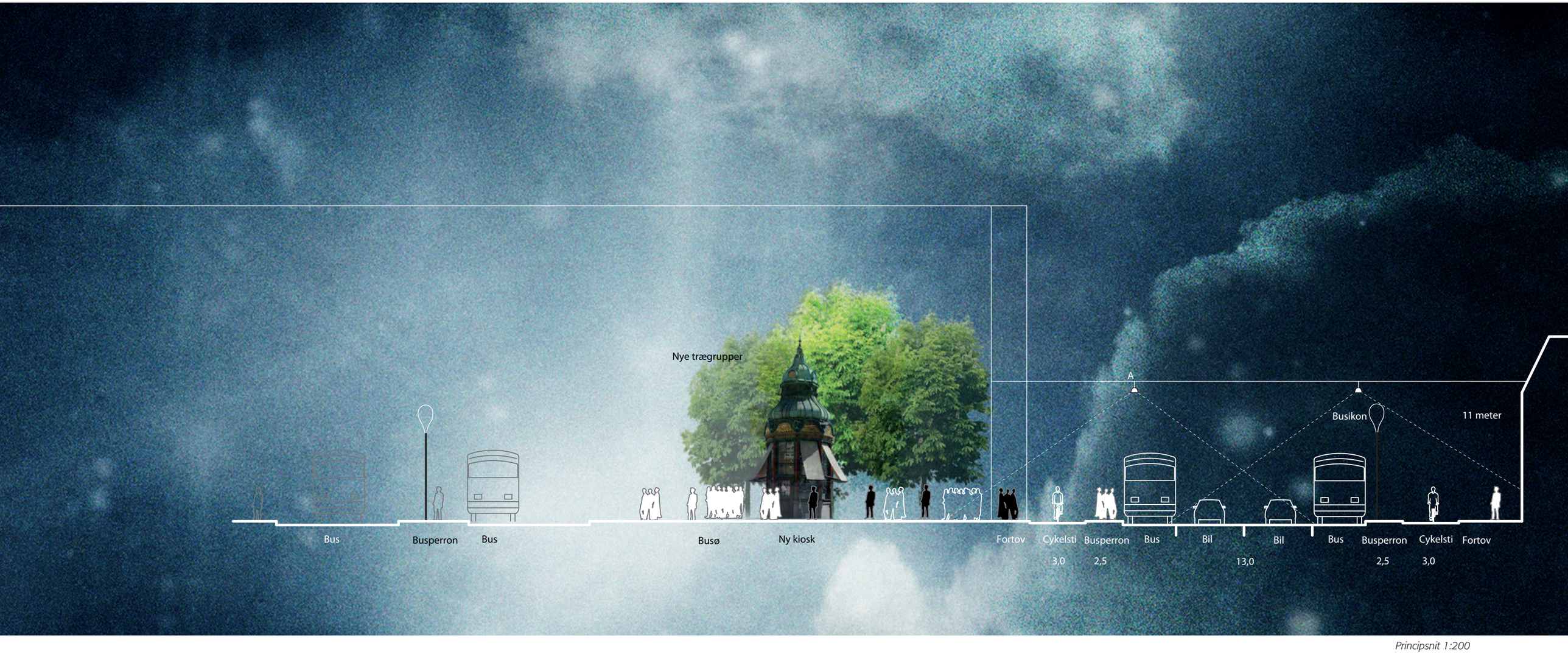
Et stort lysende skilt placeres på pladsen. Det ikoniske skilt udgør et af gadens landmark. Der er en oplagt mulighed for sammen med en lyskunstner at udvikle dette portmotiv.

Reference på lysvartegn

Reference på kiosk / busskur

Planudsnit 1:500

SUNDBYVESTER PLADS



Principsnit 1:200

EKSISTERENDE FORHOLD - SUNDBYVESTER PLADS

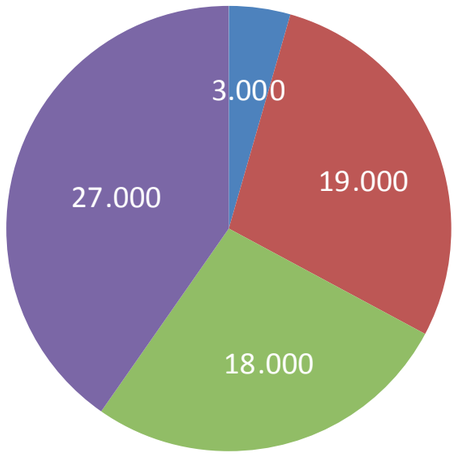
AFTENVISUALISERING - SUNDBYVESTER PLADS

1016
danbolig
BOLIGMARKEDET

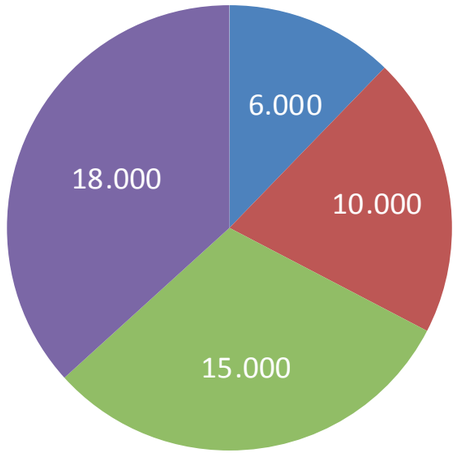
5A Husum Torv
movia

SCHWALBE
BIG APPLE 26

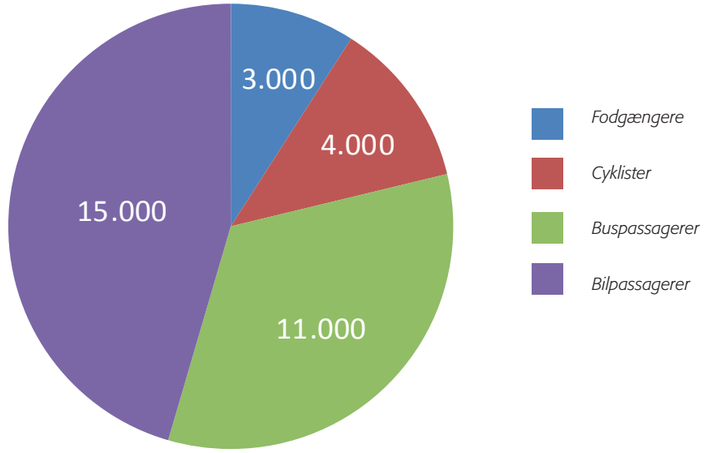
TRAFIK



Ved Prags Boulevard
(67.000 personer i alt pr. døgn)



Ved Øresundsvej
(49.000 personer i alt pr. døgn)



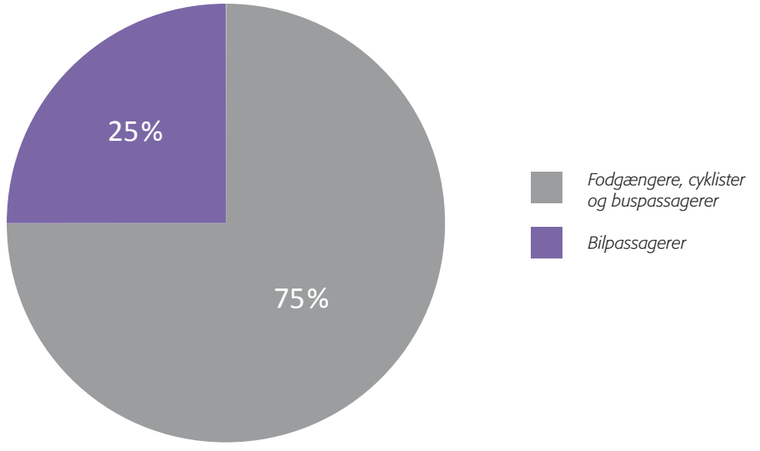
Ved Sundbyvester Plads
(33.000 personer i alt pr. døgn)

Antallet af passagerer fordelt på transportmiddel 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 trafiktællinger. 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 transportmidler 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 transportmidler beskrevet.



Målsætning fra KBH 2025 KLIMAPLAN

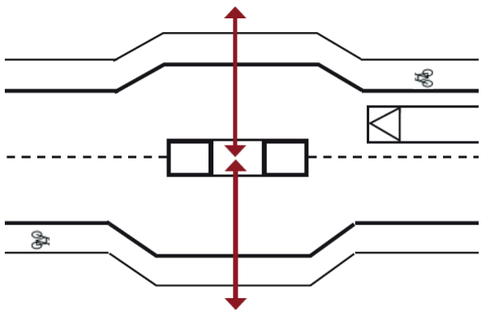
FODGÆNGERTRAFIK

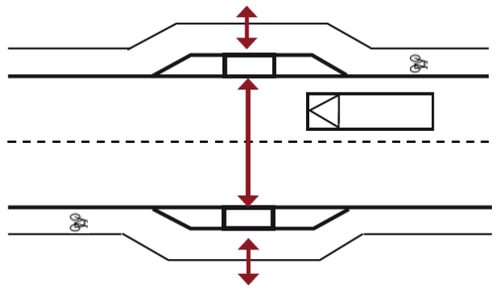
Forholdene for fodgængertrafikken på Amagerbrogade forbedres på hele strækningen gennem en udvidelse af fortovsbredderne. Bredere fortove bidrager til bedre mulighed for ophold samt udeservering og udstilling. Derudover bidrager bredere fortove også til bedre fremkommelighed på langs af Amagerbrogade. 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.

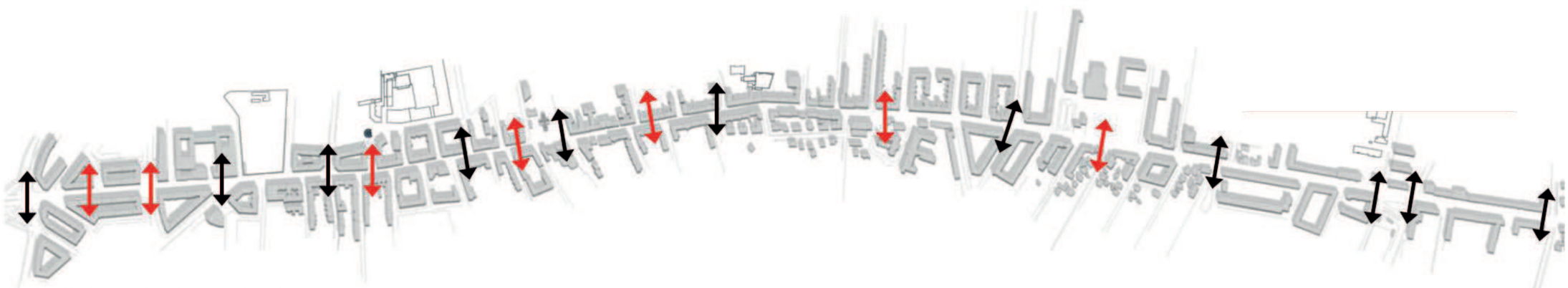
Amagerbrogade har i dag en begrænset tilgængelighed på tværs af gaden. Dette ændres gennem flere krydsningsmuligheder på tværs af Amagerbrogade. Egentlige krydsningspunkter på strækningerne kombineret med de signalregulerede kryds giver gode krydsningsmuligheder fordelt over hele strækningen.

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. Gadeprofilet 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 cykelstibredder 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 cykelsuperstinettet 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 cykelstibredder (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 cykeltrafikken på strækningen. Grøn bølge for cykeltrafikken kan risikere at forringe fremkommeligheden 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 skråtstillede.

Bredde af cykelsti på Ny Amagerbrogade

Bredde af cykelsti i begge sider:

3,0 m

2,5 m

2,2 m

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.

- 1 stoppested samt 3 stoppestedspar etableres i buslomme uden perron i forbindelse med kryds på strækningen nord for Holmbladsgade.
- 4 stoppestedspar etableres som fremrykket busperron med stop på kørebanen på den midterste strækning.
- 4 stoppestedspar etableres som fremrykket busperron med stop i buslomme på strækningen syd for Peder Lykkes Vej/Elbagade."

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 varebiler 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 skiltede 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, undersøges fordele og ulemper ved en omlægning af linje 4A fra Vejlands Alle til Sundbyvestervej nærmere.
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.

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 overhalingsmulighed 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 Amgerbrogade

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 neddrosles, 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 doseringssignalanlæggene 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.

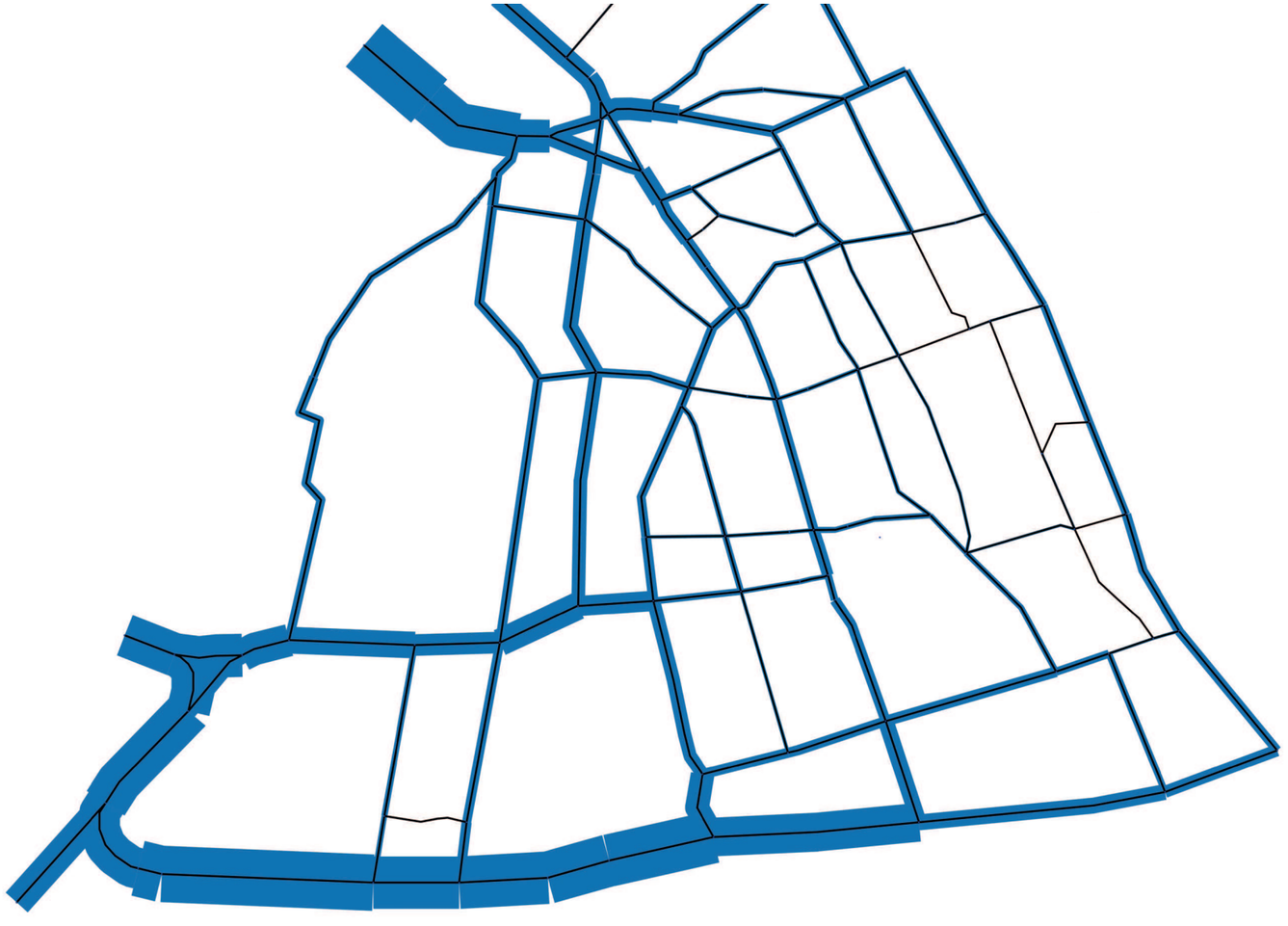
Herved følger helhedsplanen intentionerne i Trafikplan for Amager, hvor Amagerbrogade forventes aflastet med op til 50 % af biltrafikken.

Af trafikken fra den nordlige ende af Amagerbrogade er 17 %, ca. 2.100 køretøjer pr. døgn, gennemkørende på hele strækningen til Vejlands Allé. Fra den sydlige ende er 36 %, ca. 2.300 køretøjer pr. døgn, gennemkørende på hele strækningen til Amager Boulevard.

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 begrænsede (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 døgnet) på Amagerbrogades nordlige del mellem Christmas Møllers Plads og Øresundsvej, som følge af bl.a. kørebaneindsnævringer, dosering, hastighedsbegrænsning og svingforbud.



Nuværende trafikbelastning på vejnettet omkring Amagerbrogade

Hverdagsdøgntrafik
Køretøjer pr. døgn pr. retning

På den sydlige strækning mellem Øresundsvej og Vejlands Allé er faldet mindre (10 – 20 % svarende til et fald på ca. 1.000 – 2.000 biler i døgnet), primært som følge af kørebaneindsnævringer, 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 2-11 % (svarende til 200-1.200 biler i døgnet).

På Østrigsgade, hvor der bl.a. er skoler og institutioner, er stigningen i størrelsesordenen ca. 10 %, svarende til 900-1000 biler i døgnet (hvilket er lidt mindre end forudsat i Trafikplan for Amager).

På de øvrige side- og parallelveje øst for Amagerbrogade er stigningerne 7% eller herunder (svarende til 300 biler i døgnet eller herunder).

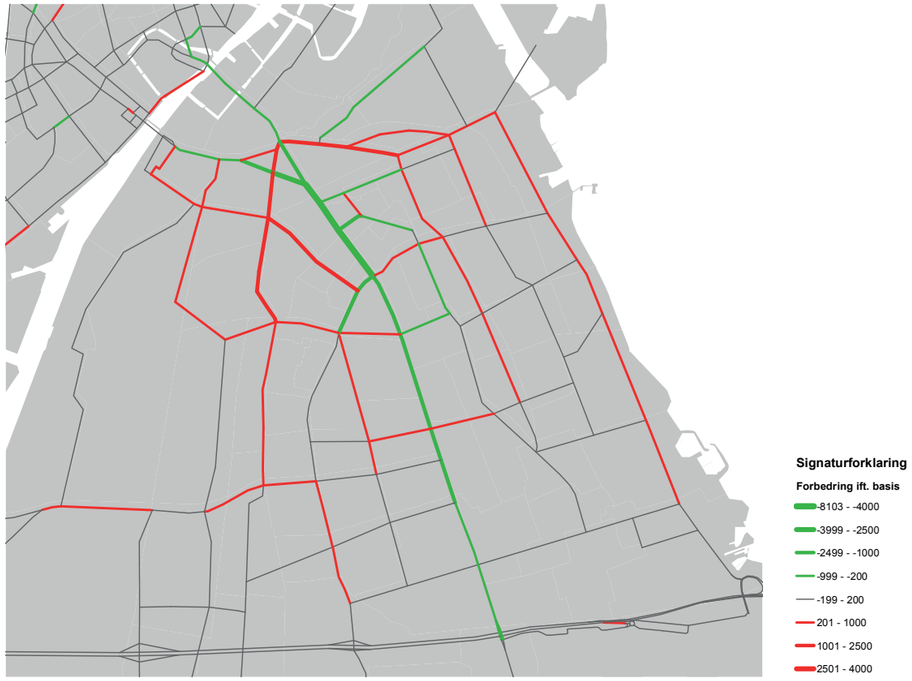
OMRÅDET VEST FOR AMAGERBROGADE
Amagerfælledvej, Sundholmsvej og Peder Lykkes Vej får stigninger i størrelsesordenen 10-21%, (svarende til 1.000 – 2.300 biler i døgnet). På de øvrige side- og parallelveje øst for Amagerbrogade er stigningerne under 10% (svarende til under 1.000 biler i døgnet).

På Irlandsvej stiger trafikken med ca. 500 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. 1.400 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 (13% svarende til ca. 600 biler ekstra i døgnet) 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

LÆSSEZONER OG PARKERING

For at sikre gode betingelser for de handelsdrivende er der placeret læssezoner i begge vejsider med maksimalt 500 m intern afstand i begge vejsider. 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 10 læssezoner og på den vestlige side er der placeret 11 læssezoner. For den ca. 3 km lange strækning giver det en gennemsnitlig afstand på ca. 300 m internt mellem læssezonerne. Det betyder en maksimal (gennemsnitlig) afstand fra læssezone til butik på 150 m uden at skulle krydse vejen.

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.

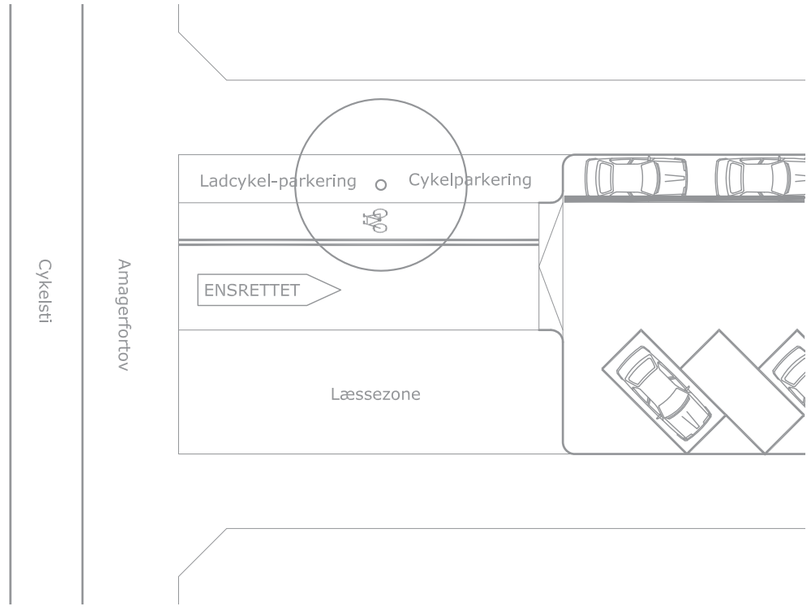
OPTIMERING AF PARKERING
Med omdannelsen af Amagerbrogade ændres parkeringsforholdene.

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.

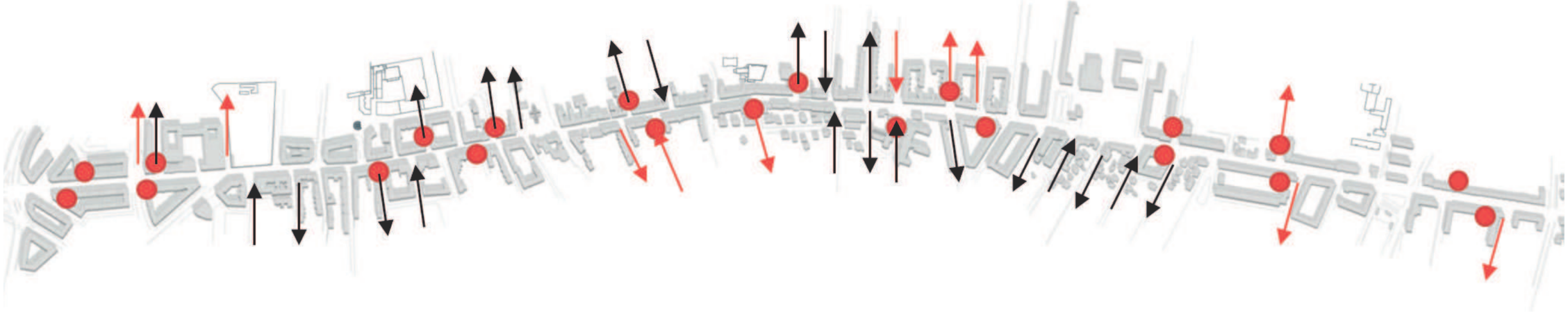
I sidegaderne ændres ca. 80 eksisterende parkeringspladser til korttidsparkeringspladser med tidsrestriktioner i dagtimerne. Disse pladser kan benyttes som beboerparkering i aften- og nattetimerne.

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 + parkeringsoptimering

Ensretning

Korttidsparkering ved Ny Amgerbrogade

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 landinspektøropmåling
- Afdækning og prioritering af skybrudshåndtering og klimatilpasning på Amagerbrogade og opland
- Trafiksimuleringer
- Afklaring af matrikulære forhold
- At bustrafikken i den videre projektudvikling understøttes mest muligt, bl.a. gennem fremkommelighedstiltag i kryds
- At det skal vurderes, om der skal gennemføres tiltag for at modvirke uhensigtsmæssige trafikstigninger på nogle sidegader og parallelle gader

movia

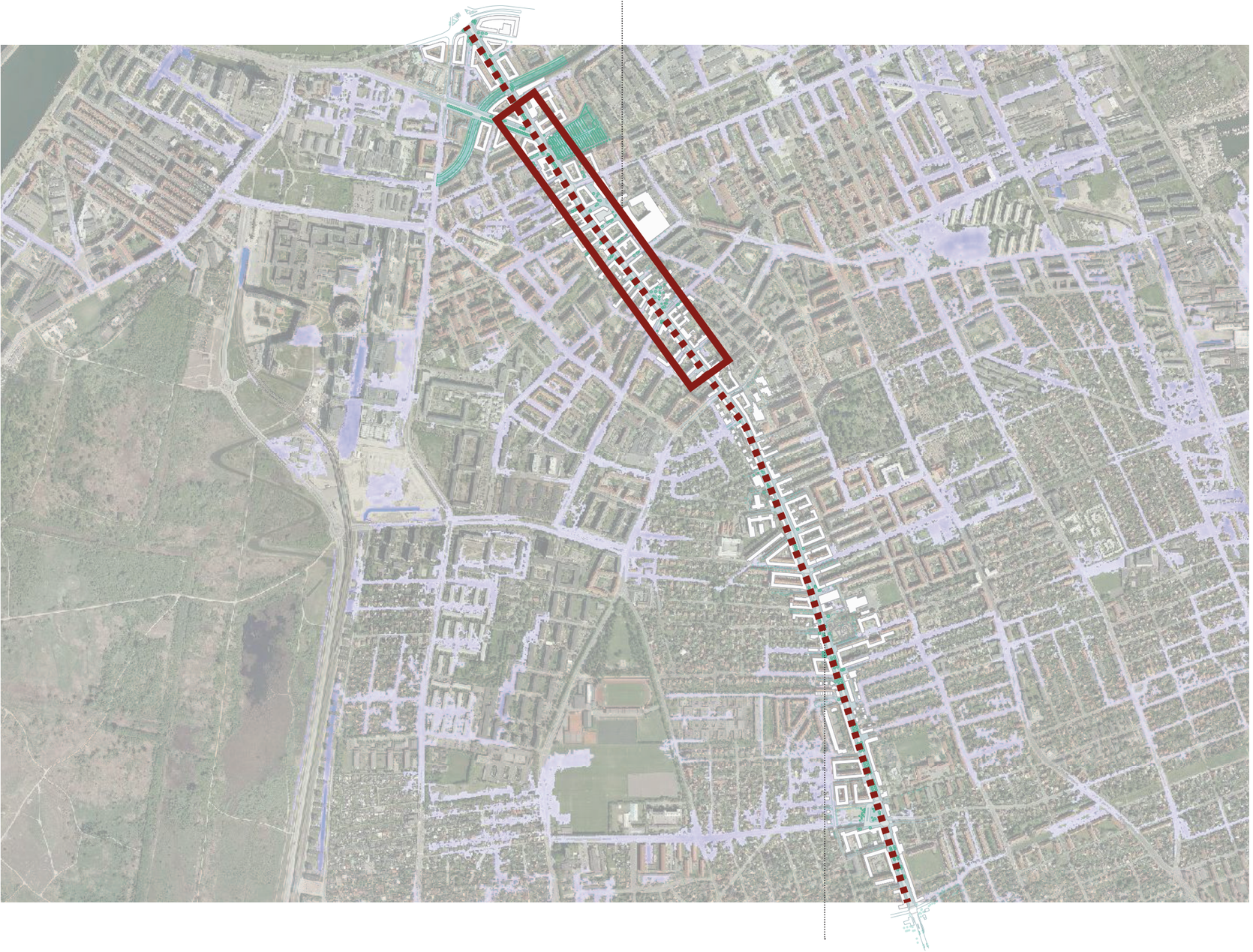
KLIMATILPASNING

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.



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

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

SKYBRUDSLØSNING - SUNDBY KIRKEPLADS

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

Visualisering Sundbyvester Plads