



AMAGERLAND





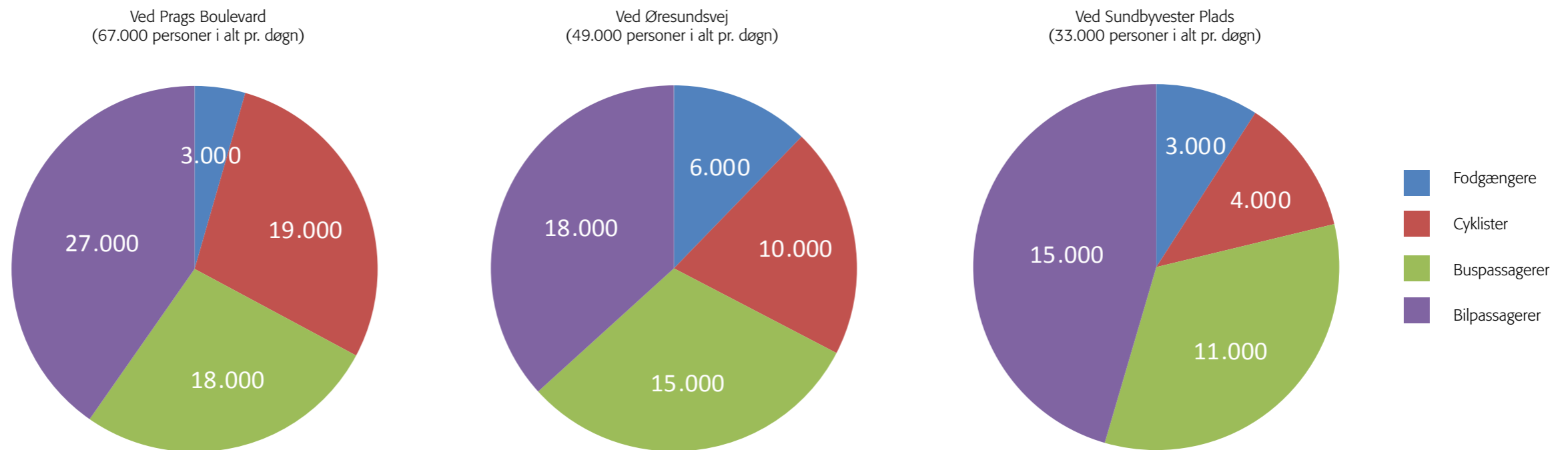
danbolig

1016





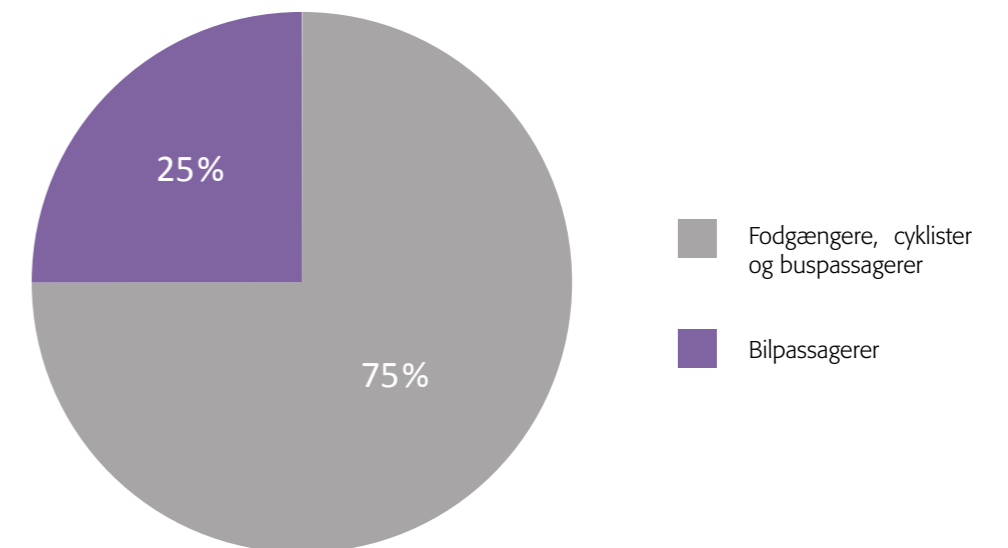
TRAFIK



Antal passagerer pr transportmåde på Amagerbrogade i dag

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

Målsætning fra KBH 2025 KLIMAPLAN

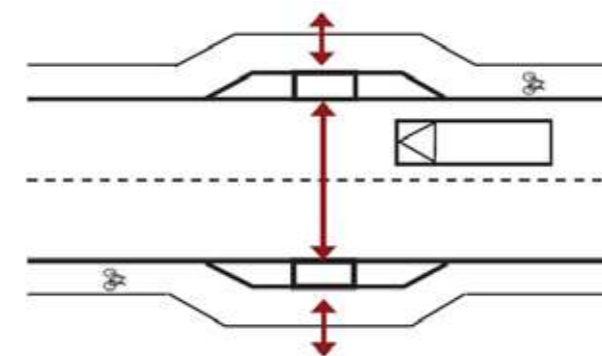
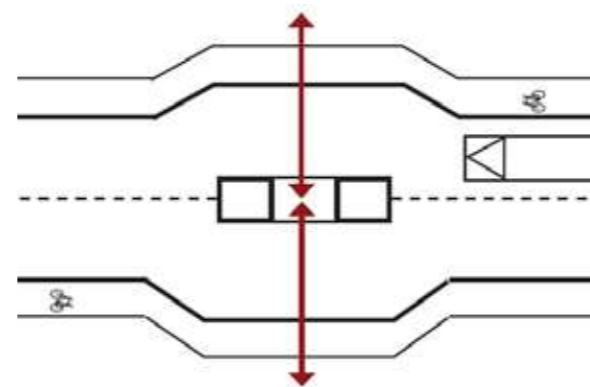


Forholdene for fodgængertrafikken på Amagerbrogade forbedres på hele strækningen gennem en udvidelse af fortovsbredderne. Bredere fortove bidrager til bedre mulighed for ophold samt udeservering og udstilling. Derudover bidrager bredere fortove også til bedre fremkommelighed på langs af Amagerbrogade.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

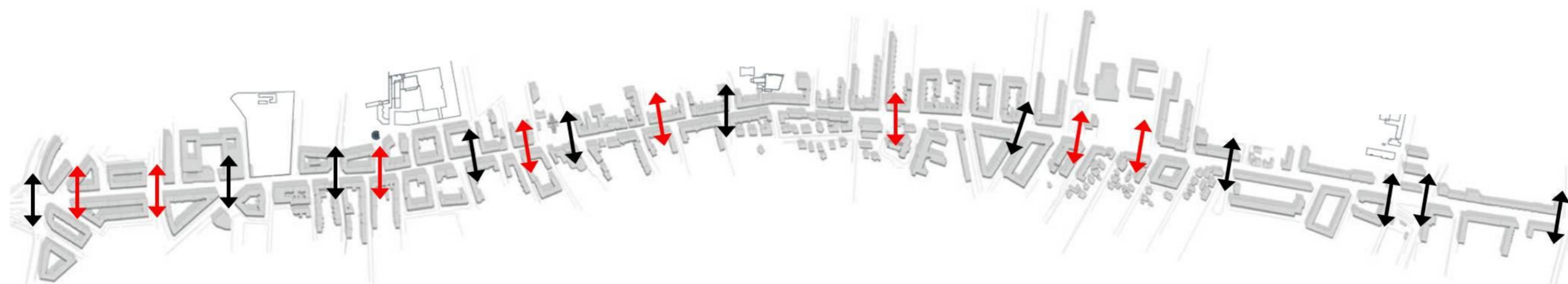
De bredere fortove skal udformes efter vejledningerne for tilgængelighed for alle, således at det sikres, at der tages hensyn til børn, ældre og færdselshandicappede.

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



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



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



Placering af krydsningspunkter på Ny Amagerbrogade

-  Krydsningspunkter
-  Signalregulerede kryds

CYKELTRAFIK

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

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

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

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

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

CYKELPARKERING

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

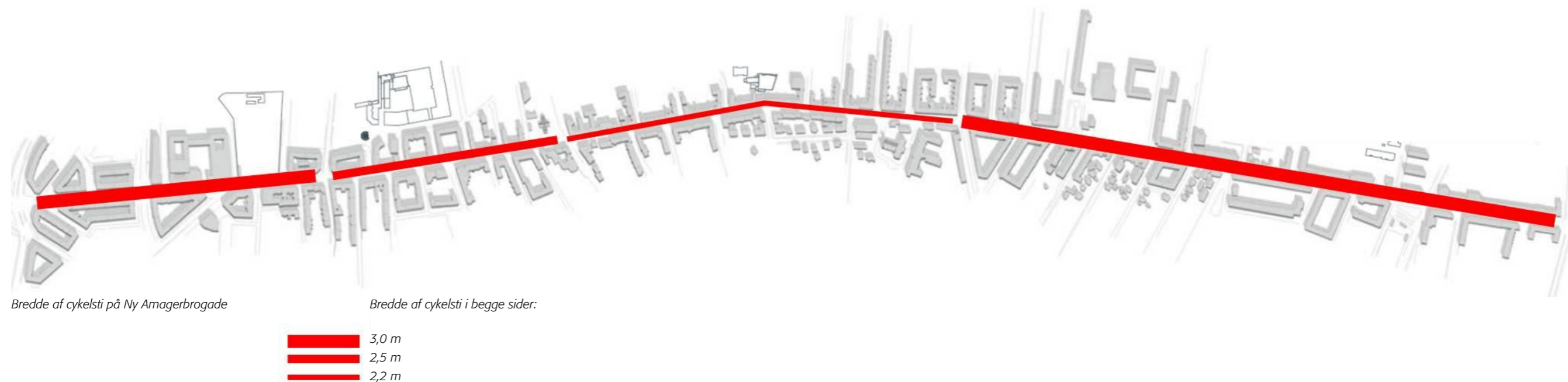
På de smalleste delstrækninger, hvor fortovsbredden ikke giver plads til gadeinventar kan det blive nødvendigt kun at etablere cykelparkering ved sidevejstilslutningerne. På øvrige strækninger er den primære anbefaling, at cykelparkering etableres så tæt som muligt på cyklisternes endemål, således at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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

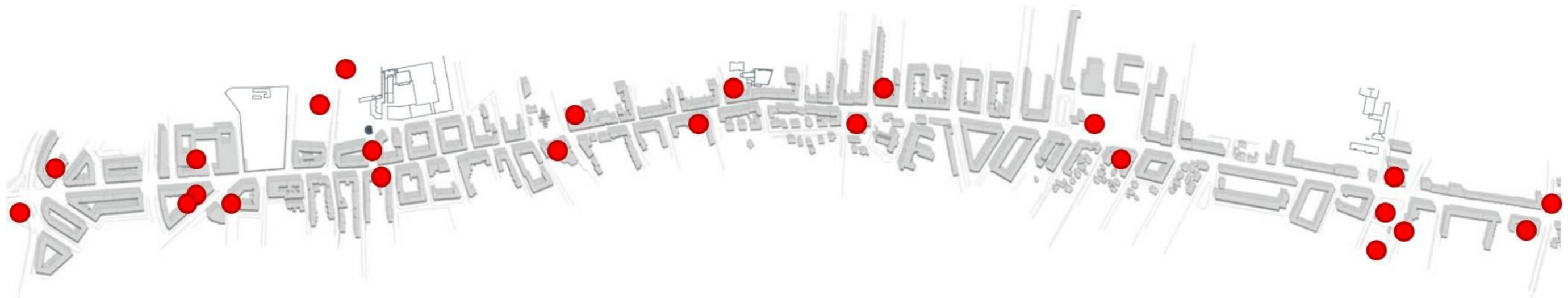
Tilsvarende gælder for linje 4A, som kun kører på Amagerbrogade på delstrækningen ved Sundbyvester Plads. For at give større sammenhæng med Sundbyvester Plads anbefales det at omlægge linje 4A fra Vejlands Alle til Sundbyvestervej.

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

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

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

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



Placering af busstoppesteder på Ny Amagerbrogade

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

BILTRAFIK

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

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

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

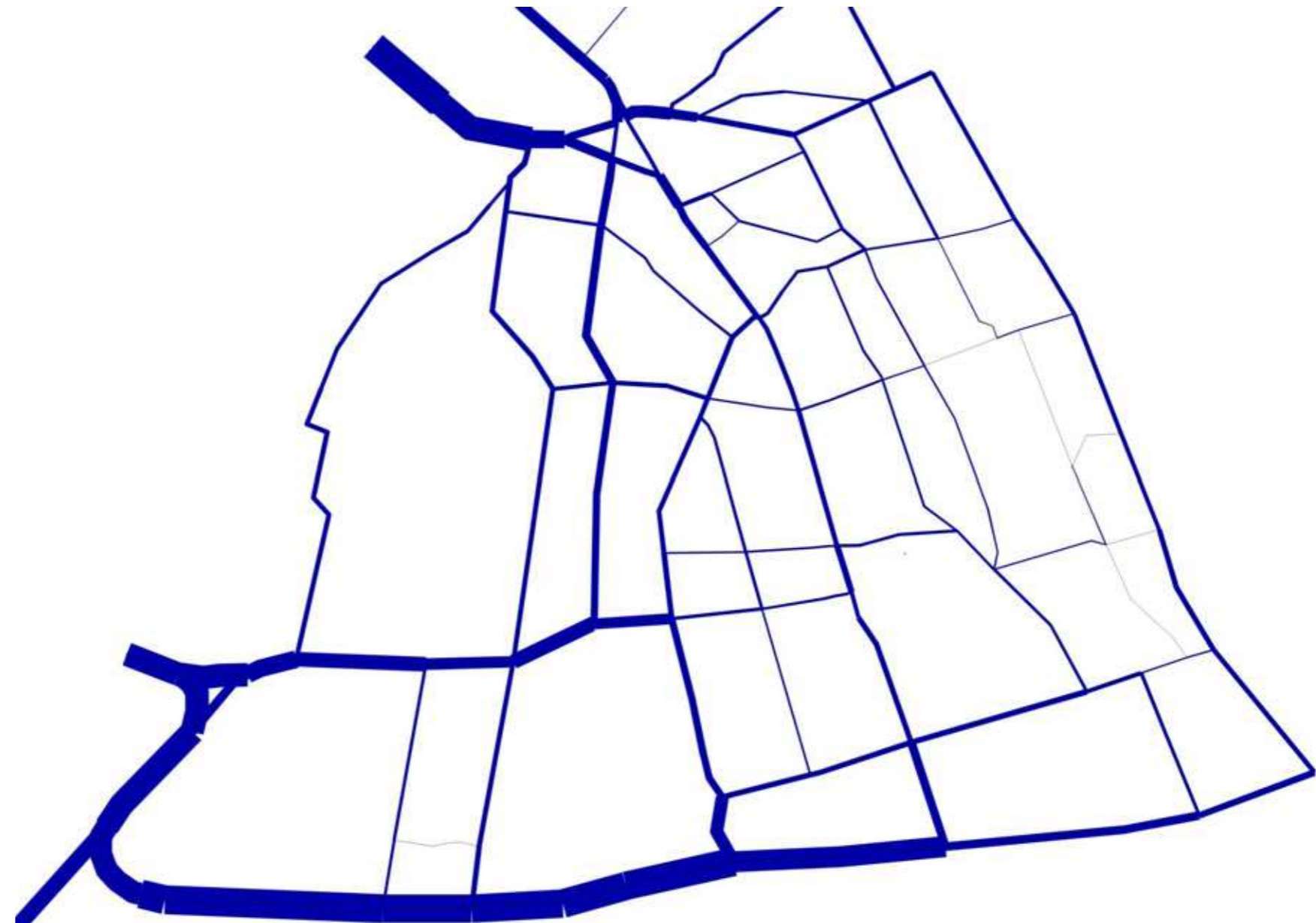
Gennemkørende biltrafik uden ærinde på Amagerbrogade søges henvist til bæredygtige, grønne transportformer og til alternative ruter, via fordelingsgaderne. Regional trafik fra Amager til København skal optimalt set benytte motorvejsnettet eller Sjællandsbroen, der giver direkte adgang til Ring 2.

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

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

De foreslåede tiltag medfører, at biltrafikken mindskes 10-30 % på Amagerbrogade. Stigningen på parallel- og sidevejene er for hovedpartens vedkommende 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 døgnnet) på Amagerbrogades nordlige del mellem Christmas Møllers Plads og Øresundsvej, som følge af bl.a. kørebaneindsnævninger, dosering, hastighedsbegrænsning og svingforbud. Samtidig opnås det, at biltrafikken næsten halveres (dvs. et fald på ca. 5.000 biler i døgnnet) på den vestligste del af Holmbladsgade.



Nuværende trafikbelastning på vejnettet omkring Amagerbrogade

0 8750 17500 35000

Hverdagsdøgntrafik
(Køretøjer pr. døgn)

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

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

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

Biltrafikken fra Amagerbrogade overflyttes til følgende ruter:

OMRÅDET ØST FOR AMAGERBROGADE

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

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

forudsat i Trafikplan for Amager).

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

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

OMRÅDET VEST FOR AMAGERBROGADE

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

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

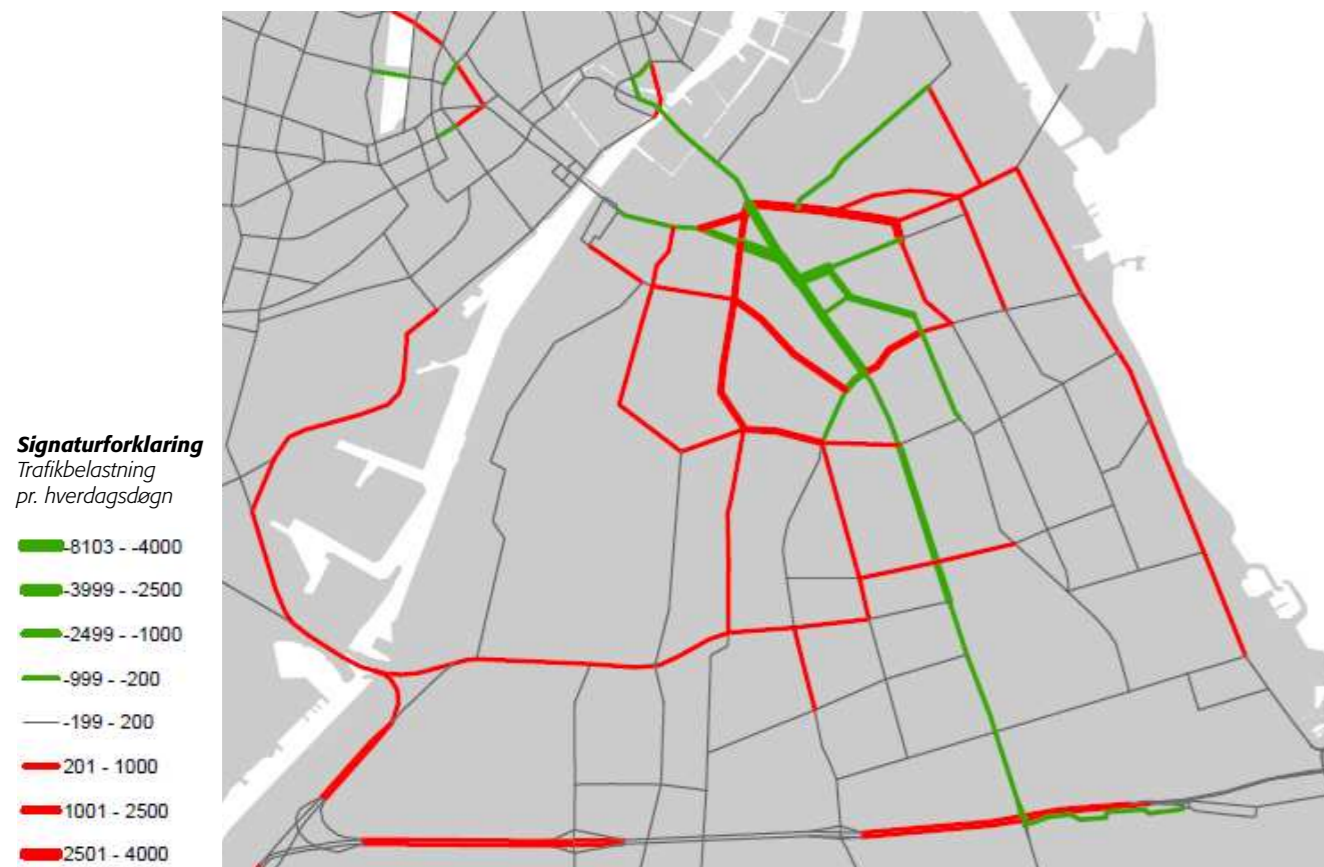
Trafikberegningerne viser, at der ikke sker trafikstigninger på Vejlands Allé umiddelbart vest for Amagerbrogade. Dette vurderes at skyldes en modelteknisk usikkerhed. I praksis vurderes det sandsynligt, at den viste trafikstigning på

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

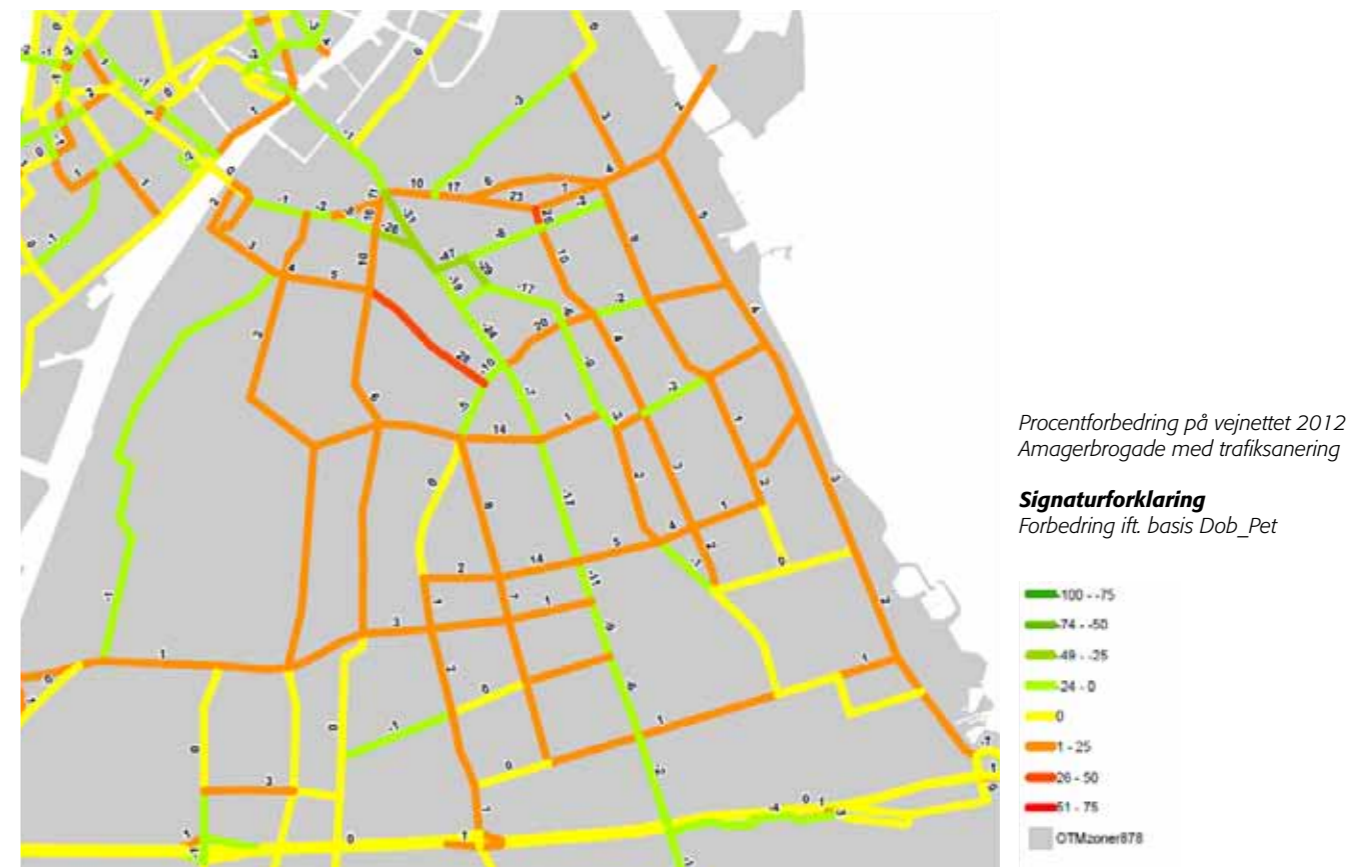
KONSEKVENSVURDERING

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

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



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



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

LÆSSEZONER OG PARKERING

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

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

To principper for udformning af læssezoner anbefales.

LÆSSEZONER I SIDEGADER

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

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

LÆSSEZONER PÅ AMAGERBROGADE

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

OPTIMERING AF PARKERING

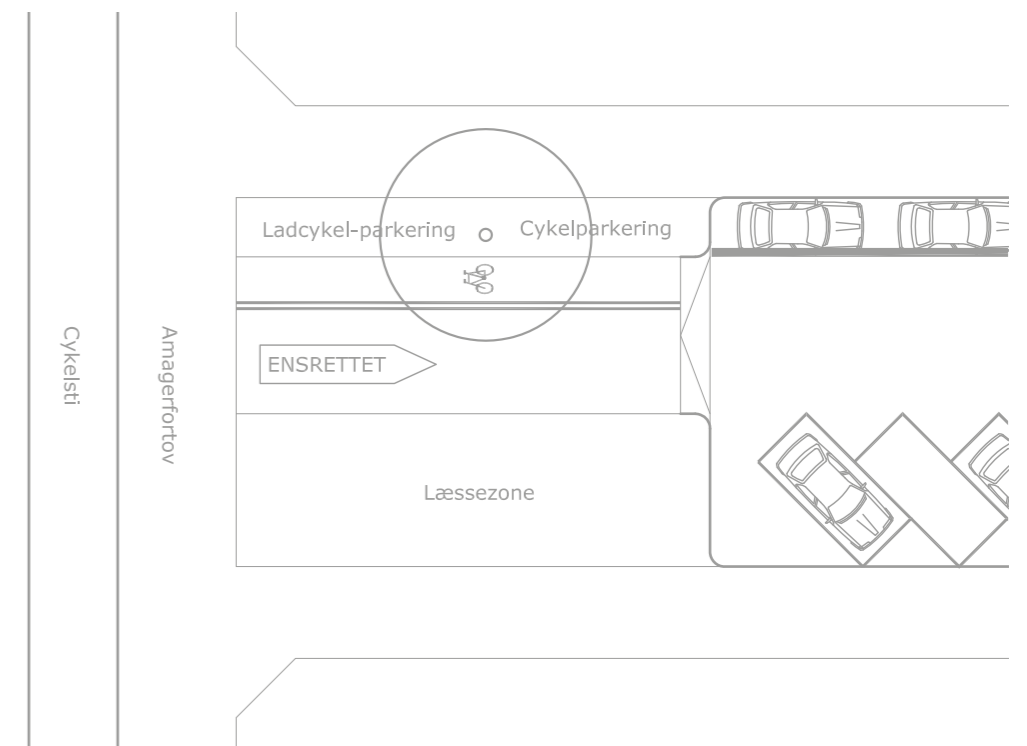
Med omdannelsen af Amagerbrogade ændres parkeringsforholdene.

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

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

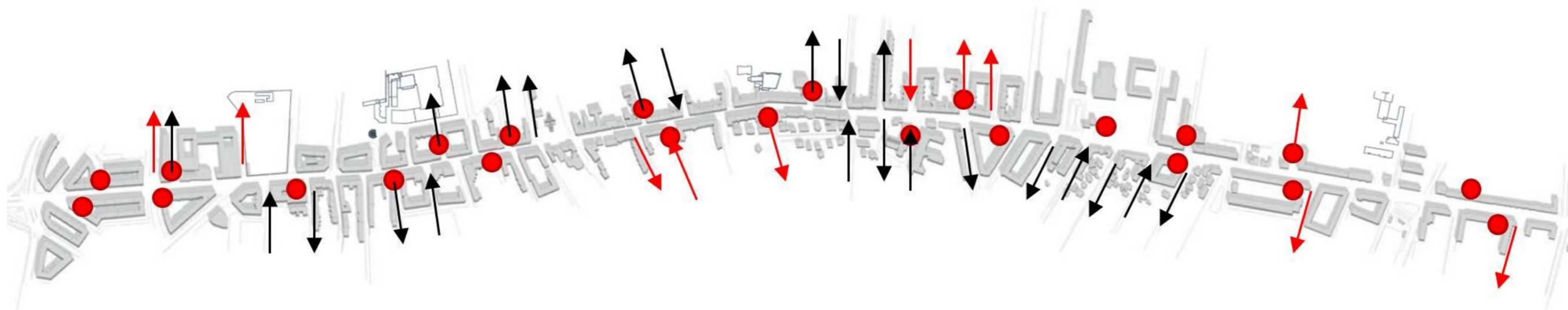
I sidegaderne ændres ca. 80 eksisterende parkeringspladser til korttidsparkeringspladser med tidsrestriktioner i dagtimerne. Disse pladser kan benyttes som beboerparkering i aften- og nattetimerne.

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



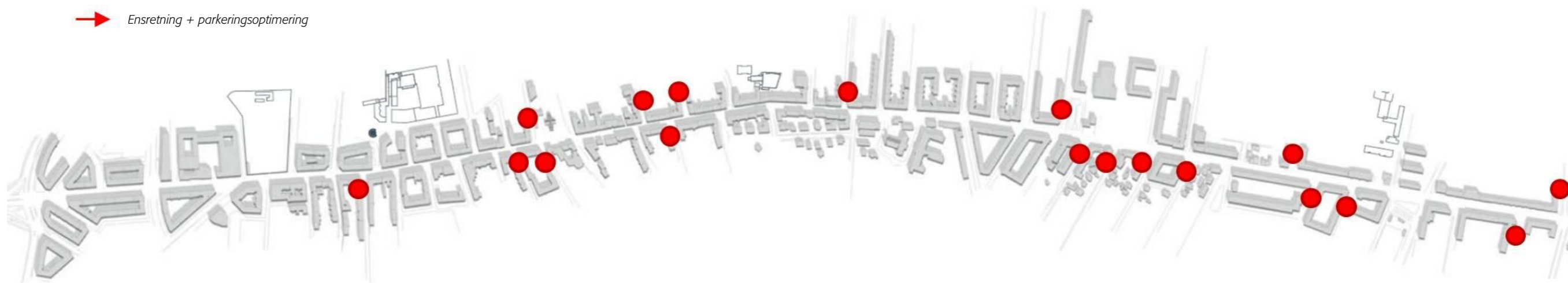
Princip for etablering af læssezone og cykelparkering samt ensretning og parkeringsoptimering (etablering af skråparkering) i sidegade til Ny Amagerbrogade. Projektgrænse afklares i de følgende projektfaser.

LÆSSEZONER OG PARKERING



Læssezoner, ensretning og parkeringsoptimering på Ny Amagerbrogade

- Læssezone
- ➔ Ensretning
- ➔ Ensretning + parkeringsoptimering



Korttidsparkering ved Ny Amagerbrogade

- Korttidsparkering

DET VIDERE FORLØB

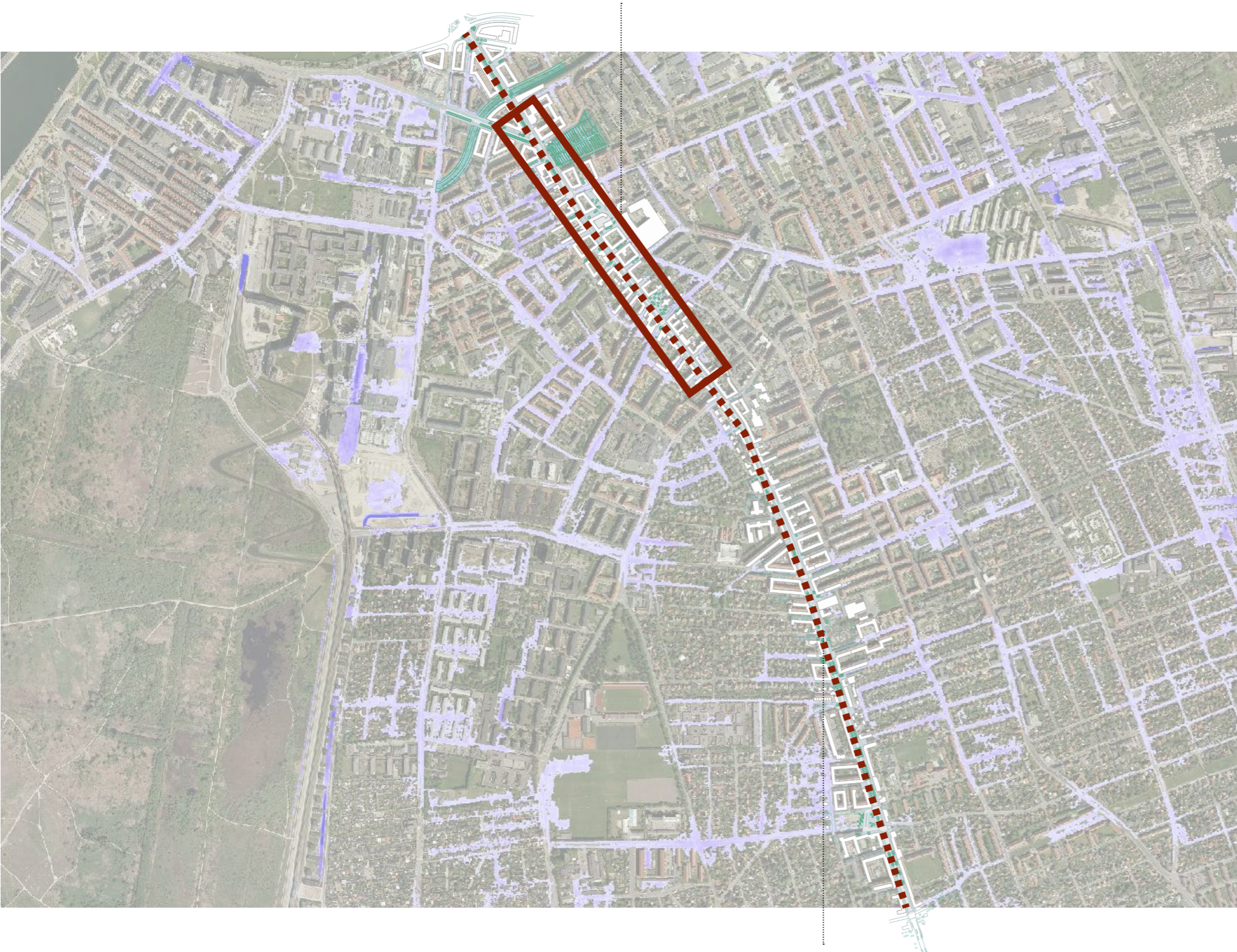
I det videre arbejde med Amagerbrogade bør følgende emner videreudvikles og indhentes før en realisering af projektet:

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



SKYBRUDSLØSNING

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



KLIMATILPASNING

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

KLIMATILPASNING

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

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

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

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

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

BILAG

Følgende bilag er indeholdt i den vedlagte tekniske rapport:

ØKONOMI & ETAPER

- Anlægsoverslag og etapeopdeling
- Kort over Etape 1

DIALOG

- Ny Amagerbrogade Afrapportering fra dialogprocessen April 2013, PLUSS Leadership

TEKNISK BILAGSRAPPORT

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

BYRUM

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

ØVRIG BILAGSMATERIALE

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

AMAGERLAND

