

Københavns Kommune

Carlsberg, Vesterfælledvej

Projektforslag

Juni 2014 (Foreløbig udgave)

Udgivelsesdato : 10. juni 2014
Projekt : 22.5010.04
Version :

Udarbejdet : Jesper Lillelund, Stig V. Jeppesen, Jacob Rasmussen, Ole Sørensen og Dea
Wissenberg Bruun
Kontrolleret : Ole Sørensen
Godkendt : Jesper Lillelund

INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1	INDLEDNING	4
2	FORUDSÆTNINGER – ANLÆGSPROGRAM	5
2.1	Planforudsætninger	5
2.2	Kollektiv trafikbetjening	5
2.3	Kravspecifikationer	6
2.3.1	Parkering	6
2.3.2	Adgangsforhold	6
2.3.3	Brandredning	6
2.3.4	Trafiksikkerhed og tilgængelighed	6
2.3.5	Belysning	7
2.3.6	Beplantning	7
2.3.7	Belægninger	7
2.3.8	Afvanding	7
2.4	Miljømål	7
	PROJEKTFORSLAG	8
2.5	Trafik- og vejforhold	8
2.5.1	Geometrisk udformning	8
2.5.2	Dimensionsgivende køretøjer	9
2.5.3	Signalregulerede kryds	11
2.5.4	Parkeringsforhold	12
2.5.5	Kollektiv trafik	12
2.5.6	Tilgængelighed	13
2.5.7	Belægninger	13
2.5.8	Heller	14
2.5.9	Rabat	14
2.5.10	Kantsten	14
2.5.11	Afvanding	15
2.5.12	Belysning	15
2.5.13	Beplantning	15
2.5.14	Inventar	15
2.6	Arealforhold	15
2.7	Trafikoplægninger i anlægsperioden	15
3	GRÆNSEFLADEPROJEKTER	17
3.1.1	Carlsberg Byen	17
3.1.2	Vigerslev Allé	17
3.1.3	Stationsforpladsen	17

4	ANLÆGSØKONOMI	18
5	HOVEDTIDSPLAN	19

1 INDLEDNING

Københavns Kommune har besluttet at ombygge Vesterfælledvej på hele strækningen mellem Vesterbrogade og Vigerslev Allé. Baggrunden er Carlsberg Byens projekt for etablering af ny vejbro over jernbanen mellem Carlsbergområdet og Vigerslev Allé samt den generelle omdannelse af Carlsbergområdet, herunder flytning af S-togs stationen fra Enghavevej til Vesterfælledvej.

Vejen omlægges med ny beplantning og støjrreducerende belægning med henblik på at mindske de sikkerheds- og støjmæssige gener, der vil være en følge af den øgede trafikbelastning, som forventes i området i takt med at Carlsberg udbygges. I den forbindelse skal bl.a. skolevejen til Vesterbro Ny Skole sikres.

Ombygningen med Vesterfælledvej koordineres med ombygningen af Vigerslev Allé, Søndre Boulevard og den nye stationsforplads til den nye Carlsberg Station. På strækningen indgår 2 signalregulerede kryds.

Forud for projektforslaget er der udarbejdet et anlægsprogram for projektet på strækningen mellem Vigerslev Allé og Transformatorstationen ca. 175 m nord for Ny Carlsberg Vej. Anlægsprogrammet er dokumenteret i notat dateret d. 20.12.2013.

2 FORUDSÆTNINGER – ANLÆGSPROGRAM

I anlægsprogrammet er der opstillet nedenstående kravspecifikationer til projektorrådets udformning

2.1 Planforudsætninger

- Lokalplan 432 "Carlsberg II, del I og II hvoraf følgende fremgår:
 - Infrastrukturanlæggene opføres i god håndværksmæssig kvalitet og i overensstemmelse med god byggeskik.
 - Infrastrukturanlæggene skal være offentlige tilgængelige.
 - Enghave Station skal fornyes, og der skal etableres adgang direkte fra Carlsberg-området. Den overordnede biltrafikbetjening skal foregå via en ny vejforbindelse på en bro over banen til Vigerslev Allé, via krydset Vester Fælledvej/Ny Carlsberg Vej og via krydset Valby Langgade/Gamle Carlsberg Vej.
 - § 4, stk. 2 anviser at der skal etableres nye vejkryds med lysregulering på Vesterfælledvej ved Ny Carlsbergvej og Søndre Boulevard samt på Vigerslev Allé ved udmundingen af ny vejbro. Der skal ske omlægning af krydsene på Vigerslev Allé ved Vestre Kirkegårds Allé/Vesterfælledvej og ved Enghavevej og af krydset Enghavevej/Ingerslevsgade.
- Betinget udbygningsaftale mellem Carlsberg Ejendomme og Københavns Kommune (Økonomiforvaltningen).
- Projektplan af 11.06.12 udarbejdet af Københavns Kommune, Center for anlæg
- Anlægsprogram version 4 af December 2013
- Carlsberg ejendomme etablerer en vejbro over jernbanens terræn til Vigerslev Allé
 - Broens normalprofil er ca. 23 meter
 - Broens længde er ca. 50 meter
 - Der anlægges 4 kørespor samt 2,5 meter brede fortove og cykelstier på begge sider

2.2 Kollektiv trafikbetjening

Der er i dag ingen busbetjening på Vesterfælledvej. I forbindelse med etablering af den nye S-togs station på Vesterfælledvej, vil en del buslinjer blive omlagt til Vesterfælledvej for at servicere passagerer til og fra stationen.

De overordnede tidsplanmæssige rammer for den kollektive trafikbetjening af projektorrådet er følgende:

2012 – 2016:
Fortsat ingen busdrift på Vesterfælledvej.

2016 - 2018:

I 2016 nedlægges Enghave Station og den nye Carlsberg Station vest for Vester Fælledvej tages i brug. I den forbindelse etableres en ny stationsforplads med adgang fra krydset Sønder Boulevard / Vesterfælledvej.

Der vil fortsat ikke være busdrift på Vesterfælledvej.

Passagerer, som skal skifte mellem bus og S-tog, skal benytte stoppesteder på Vigerslev Allé og Enghavevej.

2018 og fremefter:

I 2018 sker der fuld omlægning af bustrafikken som følge af Metrocityringens åbning. Dette indebærer bl.a. følgende:

- Buslinie 1A omlægges via Vesterfælledvej og Ny Carlsberg Vej med stop ved Carlsberg Station på Vesterfælledvej umiddelbart nord for Sønder Boulevard
- Buslinie 3A erstattes af en buslinie 2A, som kører via Vigerslev Allé, Vesterfælledvej og Ny Carlsberg Vej med samme stop som linje 1A ved Carlsberg Station.
- Buslinie 10 nedlægges.

2.3 Kravspecifikationer

Udover de planforudsætninger og kravspecifikationer, som fremgår af lokalplan 432, er der opstillet følgende specifikke krav:

2.3.1 Parkering

Som følge af at den "store" busomlægning, først gennemføres i 2018, vil det indtil da være hensigtsmæssigt at benytte buslommerne på Vesterfælledvej til parkering. Buslommerne afstribes således fra start som p-baner. Efter 2018 tilpasses afstribning den fremtidige trafiksituation.

2.3.2 Adgangsforhold

Eksisterende vejadgange og overkørsler på strækningen opretholdes. Der etableres en ny overkørsel i vestsiden af vejen i forbindelse med tilslutning af ny sidevej til fremtidig adgang til parkeringskælder.

2.3.3 Brandredning

Krav fra Københavns Brandvæsen vedr. placering og udformning af redningsarealer langs bygninger på strækningen skal overholdes.

2.3.4 Trafiksikkerhed og tilgængelighed

Der skal udføres trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevisioner i på såvel Trin 2 (Projektforslag) som Trin 3 (Hovedprojekt).

2.3.5 Belysning

Eksisterende wireophængt belysning er med københavnerarmatur og bevares.

Center for Trafik ønsker generelt, at der benyttes armaturer mv. fra designmanualen, og at intentionerne i Københavns belysningsstrategi efterleves.

2.3.6 Beplantning

Langs Vesterfælledvej etableres ny træbeplantning i det omfang som er muligt på strækningen under hensyntagen til ledninger og andre pladsmæssige forhold.

2.3.7 Belægninger

Belægninger på veje, parkeringsarealer og stier skal udformes i henhold til Teknik- og Miljøforvaltningens designmanual for Byrum og Parker, 2007.

Generelt skal "De 10 bud" fra Center for Renhold følges.

2.3.8 Afvanding

Regnvand fra projektstrækningen afledes til kloak ved videst mulig brug af eksisterende regnvandssystem

2.4 Miljømål

Der er opstillet følgende 4 miljømål for projektet:

- Signalanlæggene skal i videst muligt omfang samordnes, så biltrafikken afvikles glidende med så få stop som muligt.
- Bløde trafikanter. De gennemgående cykelstier i begge vejsider skal medvirke til generelt at fremme cykeltrafik som understøttelse af København som cykelby.
- Så meget som muligt af den eksisterende beplantning skal bevares.
- Genanvendelse. Projektet skal udformes med henblik på videst muligt genbrug af materialer både i form af opgravet råjord, kantsten og belægningsmaterialer.

PROJEKTFORSLAG

2.5 Trafik- og vejforhold

Vesterfælledvej vil i fremtiden fungere som en vigtig adgangsvej for trafik til og fra Ny Carlsberg Station, ligesom den også vil blive brugt af trafik til og fra Carlsberg Byen.

Når Carlsberg Byen er fuldt udbygget forventes det, at HDT på den aktuelle del af Vesterfælledvej vil stige fra ca. 12.600 til ca. 14.800 mktj.

Hastighedsbegrænsningen på den aktuelle strækning er i dag 50 km/t. I fremtiden forventes væsentlig mere trafik på vejen, og da der etableres endnu et signalreguleret kryds på strækningen i forbindelse med Carlsberg Station og Søndre Boulevard, foreslås det af trafiksikkerhedsmæssige årsager at nedsætte hastighedsbegrænsningen til 40 km/t.

2.5.1 Geometrisk udformning

Eksisterende kørebaneantsten og cykelstier bibeholdes i videst muligt omfang i begge sider af vejen. Hvor pladsen tillader det, etableres der parkeringsspor i vejens østlige side.

Der bibeholdes 1 kørespor i hver retning på hele strækningen. Køresporsbredden varierer mellem 3,25 og 3,65 m. Parkeringssporet etableres i en bredde på 2,5 m.

For at tydeliggøre vejens forløb, etableres der løbende sideheller i forbindelse med parkeringssporet, bl.a. til markering af begyndelse og afslutning. 3 steder på strækningen udformes sidehellerne således, at de kan bruges som støttepunkt i forbindelse med krydsning af vejen.

Overkørslerne på strækningen omlægges, så de svarer til Københavns Kommunes standarder. Ny sidevej overfor Angelsgade tilsluttes Vesterfælledvej som en ny overkørsel.

Strækningen skiltes med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t og 2 steder etableres der pudebump, som sikrer uhindret passage for busser, mens der opnås en hastighedsdæmpende effekt på biltrafikken.

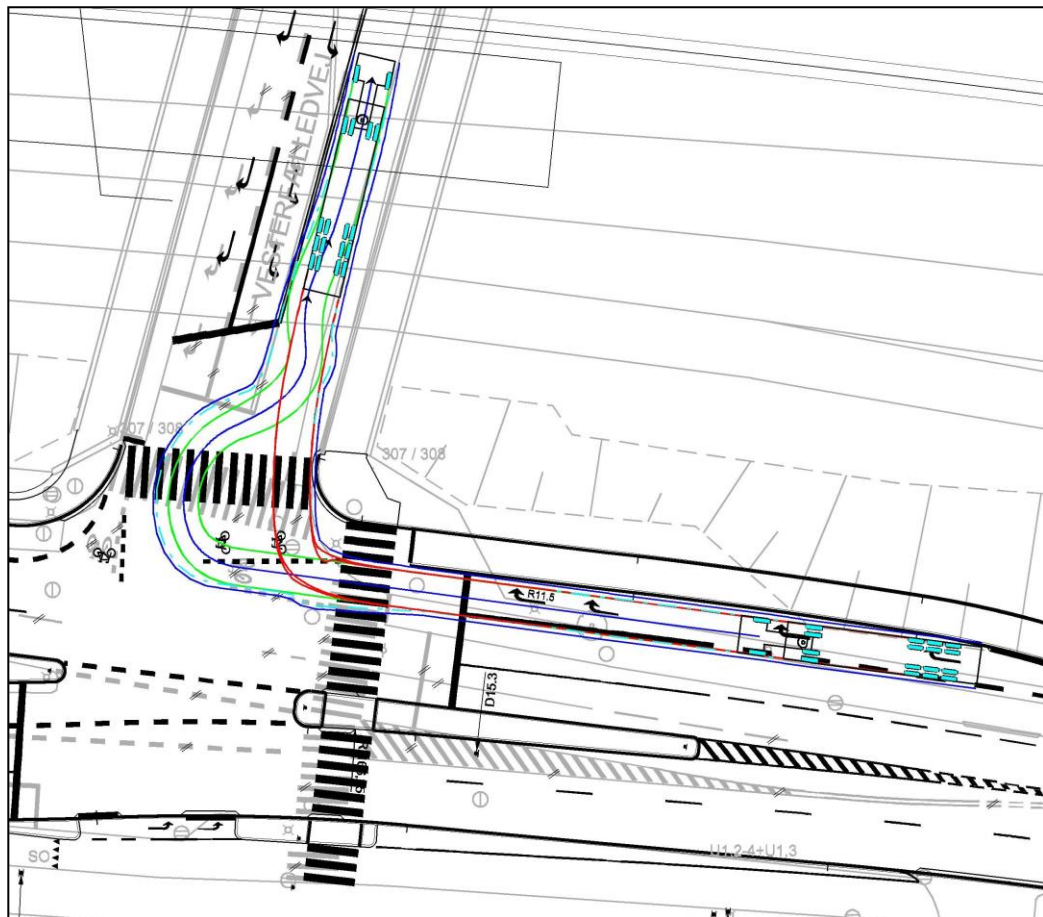
I den sydlige ende af strækningen tilpasses kørebaneafmærkningen det nye vejprojekt på Vigerslev Allé. Det betyder at stopstregen i signalkrydset ved Vigerslev Allé trækkes tilbage, for at skabe plads til, at busser kan svinge til højre fra Vigerslev Allé til Vesterfælledvej.

Ved Søndre Boulevard og den nye adgangsvej til Carlsberg Station etableres et nyt signalreguleret kryds. Umiddelbart nord for krydset etableres der buslommer og busperroner i begge sider af vejen. I vestsiden af vejen etableres der desuden plads for varelevering.

Det eksisterende signalregulerede kryds ved Ny Carlsberg Vej ombygges. På Vesterfælledvejs sydlige ben, føres cyklisterne frem til krydset på en cykelbane. På det nordlige ben etableres et nyt højresvingsspor og et bredt kombineret ligeud- og venstresvingsspor. På Ny Carlsberg Vejs vestlige ben etableres et bredt tilfartsspor, som tillader at bilisterne kan placere sig ved siden af hinanden op mod krydset. Der etableres generelt cykelstier på Ny Carlsberg Vej, men op mod krydset afkortes cykelstien, så cyklister fletter med bilisterne. Umiddelbart nord for krydset etableres plads for varelevering i vejens vestlige side.

2.5.2 Dimensionsgivende køretøjer

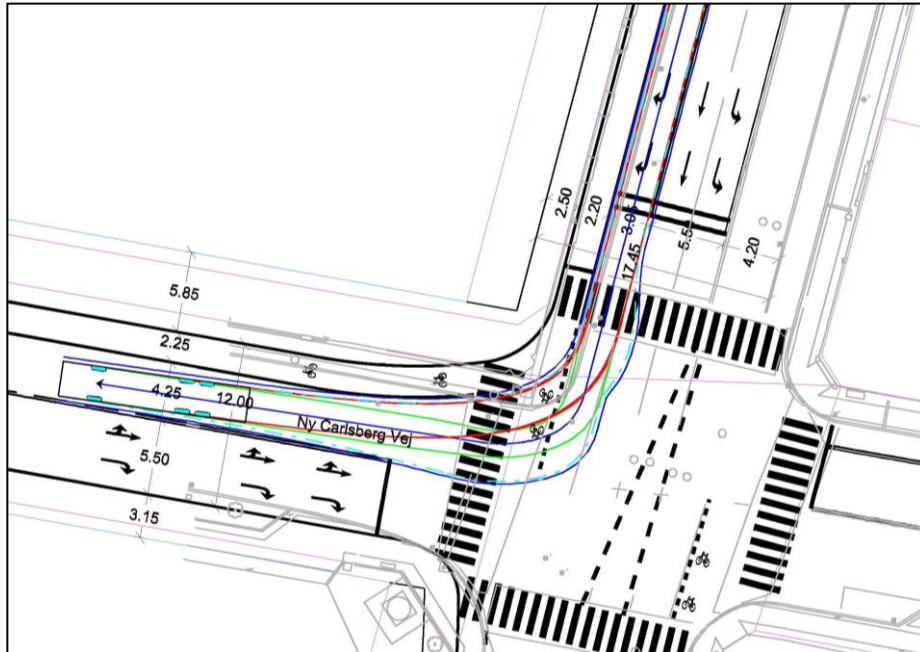
Dimensionsgivende køretøj for krydset Vesterfælledvej/Vigerslev Allé er SVT (sættevognstog) køremåde A (15 km/t). Dog vil højresving fra Vigerslev allé kun kunne afvikles ved køremåde B (5 km/t).



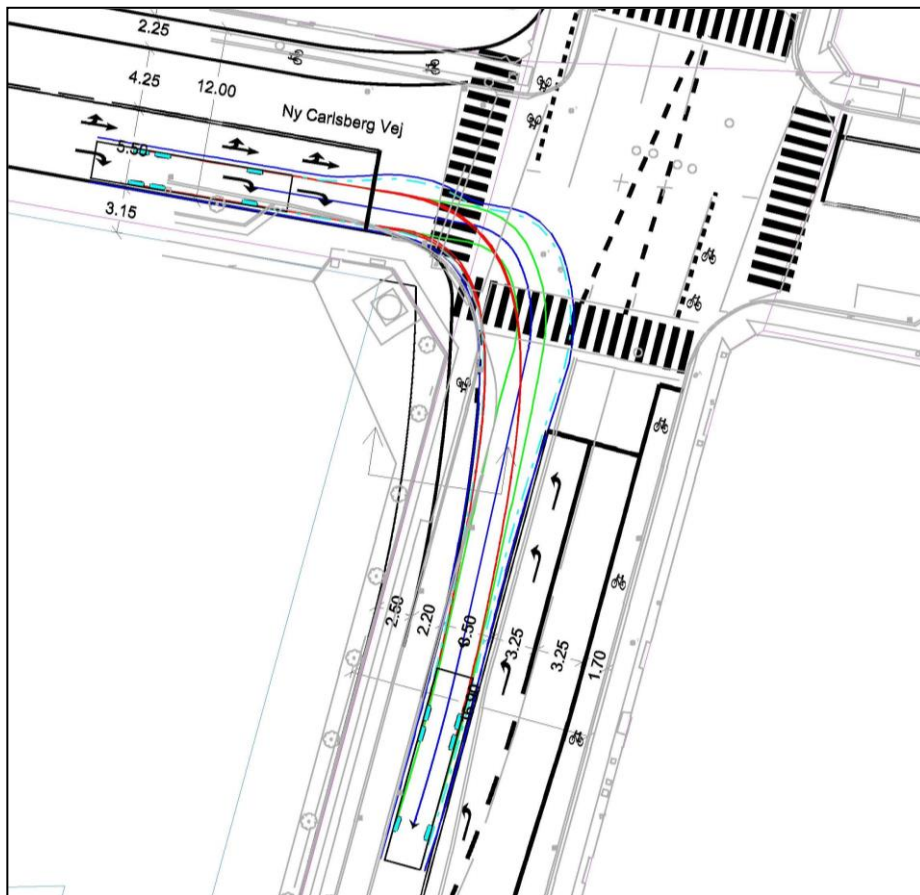
Højresving med SVT (sættevogn-køremåde B) fra Vigerslev Allé til Vesterfælledvej

Ind- og udkørsel fra stationsforpladsen vil kunne foregå med DB (distributionskøretøj), mens LV (lastvogne) fra Søndre Boulevard kun vil kunne svinge til venstre i signalkrydset.

I krydset ved Ny Carlsberg Vej er svingning til og fra det vestlige ben dimensioneret efter 13,7 m bus ved køremåde A (15 km/t).



Højresving med 13,7 m bus-køremåde A fra Vesterfælledvej til Ny Carlsberg Vej



Højresving med 13,7 m bus-køremåde A fra Ny Carlsberg Vej til Vesterfælledvej

Ind og udsving fra Ny Carlsberg Vejs østlige ben kan foretages med LV (lastvogn) som i dag.

2.5.3 Signalregulerede kryds

Eksisterende forhold

I dag er der et signalanlæg (27.11) i det 4-grenede kryds ved Ny Carlsberg Vej. Anlægget er tidsstyret med følgende 4 signalprogrammer:

- Program 1 – morgenprogram – omløbstid 60 sekunder
- Program 2 – eftermiddagsprogram – omløbstid 60 sekunder
- Program 3 – dagprogram – omløbstid 60 sekunder
- Program 4 – natprogram – omløbstid 48 sekunder.

Der er ingen trafikstyring. I alle programmer indkobles grønt i fodgængerfelter i hvert omløb.

Sdr. Boulevard er i dag tilsluttet Vesterfælledvej i et prioriteret kryds.

Fremtidig driftsform og busprioritering

Som led i projektet skal det eksisterende signalregulerede kryds ved Ny Carlsberg Vej ombygges, og der skal etableres signalanlæg (forslag 27.12) i det ombyggede kryds ved Sdr. Boulevard, som bliver 4-grenet med en adgangsvej til/fra vendepladsen ved den flyttede station over for Sdr. Boulevard.

Forslag til styrediagram for de 2 anlæg 27.11 og 27.12 er vedlagt.

Begge anlæg foreslås udbygget med trafikstyring inden for faste omløbstider således, at det i det omfang, at der ikke detekteres behov for forlængelse af grøntider for biltrafikken i en styreblok op til den maksimale grøntid, er det muligt at overføre den overskydende forlængelses-grøntid til en efterfølgende styreblok. Detektering af den kørende trafik skal udelukkende ske via "over jorden" detektering.

I alle programmer ønsker Københavns Kommune, at køretøjer og fodgængere i samme retning altid medianmelder hinanden.

Her forberedes for busprioritering på Vesterfælledvej i de 2 anlæg, når busdriften omlægges hertil. Prioriteringen skal bygge på "over jorden" detektering (Movia interface (GPS), videodetektering, radar, wi-fi etc.)

Fremtidig samordning

Anlæg 27.11, som befinder sig i en afstand på ca. 85 m fra Vigerslev Allé, foreslås samordnet med de 3 anlæg her 27.06-27.08 med "grøn bølge" mellem Enghavevej og Hovedgade. De er indrettet med følgende 4 programmer og omløbstider:

- Program 1 – morgenprogram – omløbstid 90 sekunder
- Program 2 – eftermiddagsprogram – omløbstid 90 sekunder
- Program 3 – dagprogram – omløbstid 70 sekunder
- Program 4 – natprogram – omløbstid 60 sekunder.

Samordningen mellem de 2 anlæg på Vesterfælledvej ved Vigerslev Allé (27.07) og Sdr. Boulevard (27.12) foreslås indrettet således, at der bliver "grøn bølge" både for biltrafik fra Vesterfælledvej fra nord gennem begge kryds og for venstresvingende biltrafik fra Vigerslev Allé fra vest mod Vesterfælledvej gennem krydset ved Sdr. Boulevard, således som vist på styrediagrammet.

For anlægget ved Ny Carlsberg Vej (27.11) i en afstand på ca. 300 m fra Sdr. Boulevard vil det i detailprojekteringen blive undersøgt, om der i et eller flere programmer kan skabes en samordning med "grøn bølge" for biltrafikken i den ene eller begge retninger ad Vesterfælledvej i forhold til anlægget ved Sdr. Boulevard og de 3 anlæg på Vigerslev Allé. Dette gælder i forhold til biltrafikkens retningsfordeling og en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

I den videre detailprojektering af de 2 anlæg skal der med hensyn til samordning tages højde for følgende krav:

- Trafikken skal afvikles på fornuftigt vis
- Der må ikke opstå tilbagestuvning fra et kryds til det forrige
- Der skal være tilstrækkelig plads i magasinerne mellem krydsene til indsvingende biltrafik
- Signalopstillingen skal tilpasses signalgivningen, så bilister på vej frem mod et kryds ikke kører på signalgivningen for de bagvedliggende kryds
- Bussernes fremkommelighed skal vægtes højt, når der bliver busdrift på Vesterfælledvej ved flytningen af stationen fra Enghavevej til Vesterfælledvej.

2.5.4 Parkeringsforhold

I dag er der afmærket parkeringspladser i vejens vestlige side umiddelbart nord for Transformatorstationen. Ellers er der ikke afmærket parkeringspladser på strækningen.

Ifølge Københavns Kommunes oplysninger, er der i dag 48 lovlige P-pladser på projektstrækningen (blå betalingszone)

I det nye projekt bibeholdes de 3 eksisterende afmærkede p-pladser i vejens vestlige side, mens der afmærkes parkeringsspor i vejens østlige side. I alt vil der blive 40 p-pladser på selve strækningen, hvilket altså er en reduktion på 8 pladser i forhold til i dag.

Taxiholdpladser flyttes til stationsforpladsen.

I vejens vestlige side etableres der desuden 2 pladser til varelevering.

2.5.5 Kollektiv trafik

Busruterne i området vil blive omlagt i 2018 som beskrevet i afsnit 2.2.

Omlægningen betyder at buslinje 1A og 2A fra 2018 og fremefter vil betjene Vesterfælledvej, med stop umiddelbart nord for stationsforpladsen. Den nye station ved Ve-

sterfælledvej tages i brug i 2016 og så vil udveksling af passagerer mellem bus og S-tog blive orienteret mod denne.

2.5.6 Tilgængelighed

Københavnertovte langs Vesterfælledvej bibeholdes med samme udformning som i dag og fungerer derfor generelt som ledelinjer ligesom i dag. I forbindelse med fodgængerfelterne i de signalregulerede kryds vil der blive etableret opmærksomhedsfelter og retningsfelter. Ligeledes vil kantstensopspring på disse steder samt ved krydsningspunkter blive udført med en lysning på 2,5 cm.

2.5.7 Belægninger

Kørebane – Eksisterende belægning

Kendes ikke.

Kørebane – Ny belægning

På hele strækningen udlægges følgende slidlag:

- 55 kg/m² SMA 6+8, SRS, mod. 40/100-75

Ny vejkasse

- 55 kg/m² SMA 6+8, SRS, mod. 40/100-75
- 100 kg/m² ABB type 11, mod. 40/100-75, 115 kg/m² (ca.4 cm)
- 560 kg/m² GAB I spec. B 40/60 (25 cm)
- 200 mm GSG II
- 400 mm BL II

Buslommer

- 100 kg/m² SFR
- 100 kg/m² ABB type 11, mod. 40/100-75,
- 560 kg/m² GAB I spec. B 40/60 (25 cm)
- 200 mm GSG II
- 400 mm BL II

Der anvendes konditionsmæssige materialer. Alle materialer i henhold til KK's SAB-paradigme.

Cykelsti – Ny belægning

Cykelsti etableres i en bredde på 2,5 meter med følgende belægningsopbygning (Der er anvendt belægningstyper jf. Københavns Kommunes paradigme – TBL):

- 45 kg/m² PA type 6t, B 330/430
- 180 kg/m² GAB I spec. B 40/60
- 15 cm GSG II
- 25 cm BL II

Fortov – Ny belægning

Fortov etableres i en bredde på 2,5 meter med følgende belægningsopbygning (Der er anvendt belægningstyper jf. Københavns Kommunes paradigme – TBL):

- 7 cm fortovsfliser af beton inkl. chaussésten
- 3-5 cm afretningslag
- 10 cm SG II
- 15 cm BL II

2.5.8 Heller

Der anvendes følgende belægningsopbygning i heller (Der er anvendt belægningstyper jf. Københavns Kommunes paradigme – TBL):

- Chaussésten
- 3-5 cm afretningslag
- SG II (Varierende tykkelse)

2.5.9 Rabat

Rabat etableres i en bredde på minimum 0,5 meter (afhænger af spunsplaceringen) med følgende belægningsopbygning:

- Græs
- 20 cm muld
- Jord

2.5.10 Kantsten

Eksisterende granitkantsten genanvendes i projektet, mens betonelementer bortskaffes. Til nye kantsten anvendes granitkantsten.

- Faskantsten af granit mellem kørebane og cykelsti
- Faskantsten af granit ved heller samt perron
- Faskantsten af granit mellem cykelsti og fortov

Nyt kantstensforløb mellem kørebane og cykelsti samt kørebane og heller sættes med en kantstenslysning på 10 cm.

Nyt kantstensforløb mellem kørebane og busperron samt mellem cykelsti og fortov sættes med en kantstenslysning på 8 cm.

Hvor der er krydsende fodgængere etableres overgange med en kantstenslysning på 2,5-3 cm.

2.5.11 Afvanding

Eksisterende hovedledninger flyttes ikke, og det forudsættes i den forbindelse, at de har tilstrækkelig kapacitet til at klare det øgede befæstede areal.

Eksisterende nedløbsbrønde samt stikledninger bortskaffes og der etableres nye nedløbsbrønde samt stikledninger i forhold til det nye vejprofil.

2.5.12 Belysning

Beskrevet under kravspecifikationer, afsnit 2.3.5.

2.5.13 Beplantning

Langs Vesterfælledvej etableres ny træbeplantning i størst muligt omfang under hensyntagen til ledninger i jord og øvrige pladsmæssige forhold som eksempelvis parkering. For at maksimere væksthøjden for træerne, etableres der rodvenligt bærelag i form af muldfyldte plastkassetter under tilstødende cykelsti og/eller tilstødende sideheller.

Der foreslås plantet: *Robinia – pseudoacacia 'Nyrsegi'*.

2.5.14 Inventar

Det skal afklares hvorvidt der skal opsættes smalle buslæskærme, evt. uden gavle, i heller eller i bagkant fortov ud for kommende busholdepladser? Dvs. skal det udføres i projektet eller afvente.

Det skal tilsvarende afklares hvorvidt der skal opsættes affaldskurve på heller udfor kommende busholdepladser eller om opsætning skal afvente den kommende busdrift.

2.6 Arealforhold

Projektet nødvendiggør, at der i vejens vestlige side erhverves et ca. 600 m² stort areal, som i dag er ejet af Carlsberg (se vedlagte arealerhvervelsesplan).

2.7 Trafikoplægninger i anlægsperioden

Ombygningen af Vesterfælledvej skal udføres således, at der i hele anlægsperioden er mindst et kørespor til rådighed i hver retning.

Arbejdet forudsættes udført ved at etablere hele den østlige side af vejen først. Dette omfatter rydning og opbrydning, etablering af ny vejkasse og belægninger i forbindelse med kørebaneudvidelse, etablering af busperroner og sideheller, etablering af overkørsler samt plantning af træer. Under arbejdet forlægges trafikken til vestlige del af vejen.

Når den østlige side af vejen er færdiggjort, forlægges trafikken til den østlige side af vejen og arbejder i den vestlige side af vejen udføres.

3 GRÆNSEFLADEPROJEKTER

3.1.1 Carlsberg Byen

Sideløbende med ombygningen af Vesterfælledvej skal Carlsberg udbygge området vest for strækningen, herunder opføre nye bygninger ud mod Vesterfælledvej.

Grænseflader i forbindelse med såvel projektering som udførelse skal i forbindelse med hovedprojektet aftales nøje mellem de to parter og fastlægges i underskrevne grænsefladeaftaler.

3.1.2 Vigerslev Allé

Skiltning og kørebaneafmærkning op mod signalkrydset ved Vigerslev Allé skal koordineres med ombygningen af Vigerslev Allé. Desuden skal trafikafviklingen mellem de to signalkryds ved henholdsvis Vigerslev Allé og Søndre Boulevard optimeres, så kødannelser undgås.

Da den eksisterende bro, som fører Vesterfælledvej over banen, bibeholdes uden indgreb, må begge projekter tilpasses den nuværende geometriske udformning.

3.1.3 Stationsforpladsen

Arbejderne med etablering af den nye stationsforplads ved Carlsberg Station skal koordineres med arbejderne med ombygning af Vesterfælledvej.

4 ANLÆGSØKONOMI

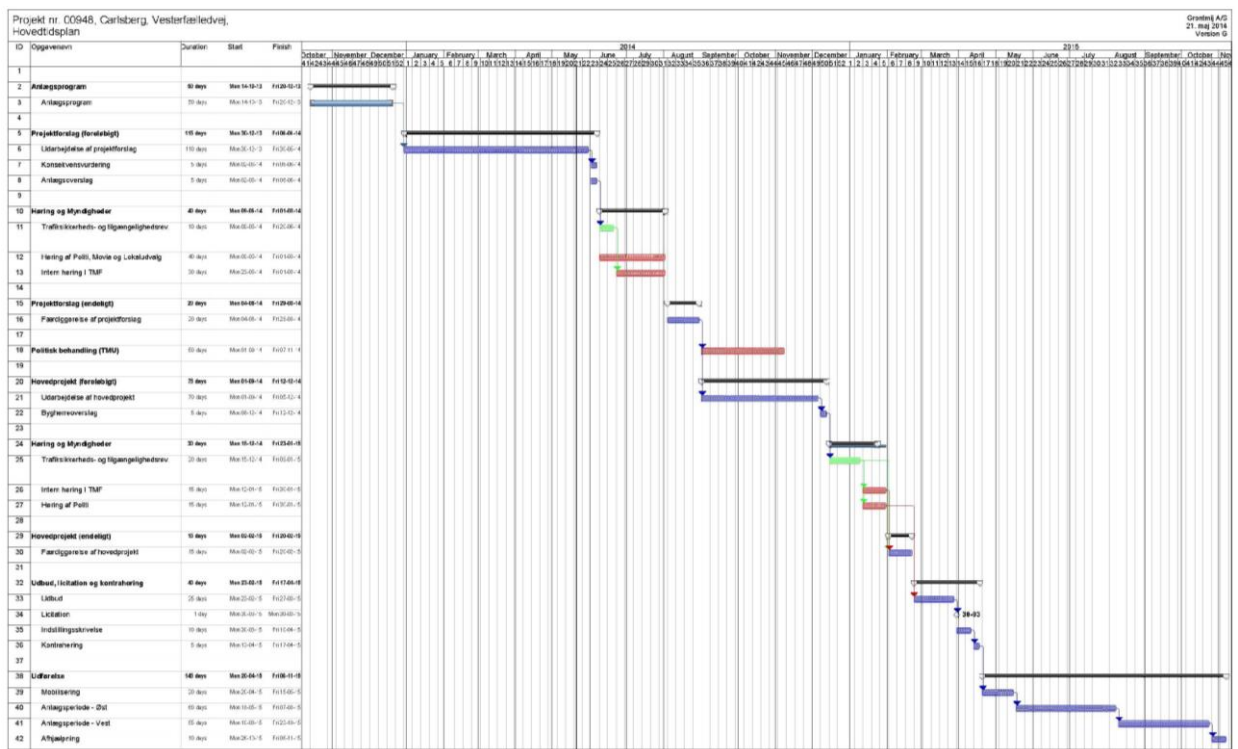
Anlægsøkonomisk overslag vedlagt.

5 HOVEDTIDSPLAN

De overordnede tidsplanmæssige rammer for de vigtigste grænsefladeprojekter:

- I 2016 nedlægges Enghave Station og Carlsberg Station vest for Vesterfælledvej tages i brug. I den forbindelse etableres ny stationsforplads med adgang fra krydset Sønder Boulevard / Vesterfælledvej. Endvidere etableres en ny bro over banen med tilhørende vejforbindelse fra Vigerslev Allé til Carlsberg-området
- I 2018 sker der fuld omlægning af bustrafikken som følge af Metrocityringens åbning og buslinjerne 1A og 2A vil herefter have stop på Vesterfælledvej.

Nedenfor er vist hovedtidsplanen for gennemførelse af nærværende projekt.



Hovedtidsplan – maj 2014 (vedlagt som bilag i fuld størrelse)

BILAG 1

Trafiksikkerhedsrevision, trin 2

Tilgængelighedsrevision, trin 2

Hovedtidsplan, maj 2014

Tegningsliste med tilhørende tegninger

Arealerhvervelsesplan

Udkast til Plan for Sikkerhed og Sundhed (PSS)

Anlægsøkonomisk overslag