



FÆLLED-STRAND, ETAPE 1, FORANALYSE PROJEKTRAPPORT

PROJEKT ID: 100409

VERSION 2.0

22.12.2025

Indholdsfortegnelse

1	Indledning.....	3
2	Eksisterende forhold	5
3	Parkering.....	8
4	Træregistrering	8
5	Forudsætninger.....	9
6	Dispositionsforslag	9
7	Restriktioner og servitutter	14
8	Anlægsbudget	14
9	Myndighedsplan.....	15
10	Egenart	15
11	Undersøgte muligheder og fravalg.....	16

Bilagfortegnelse

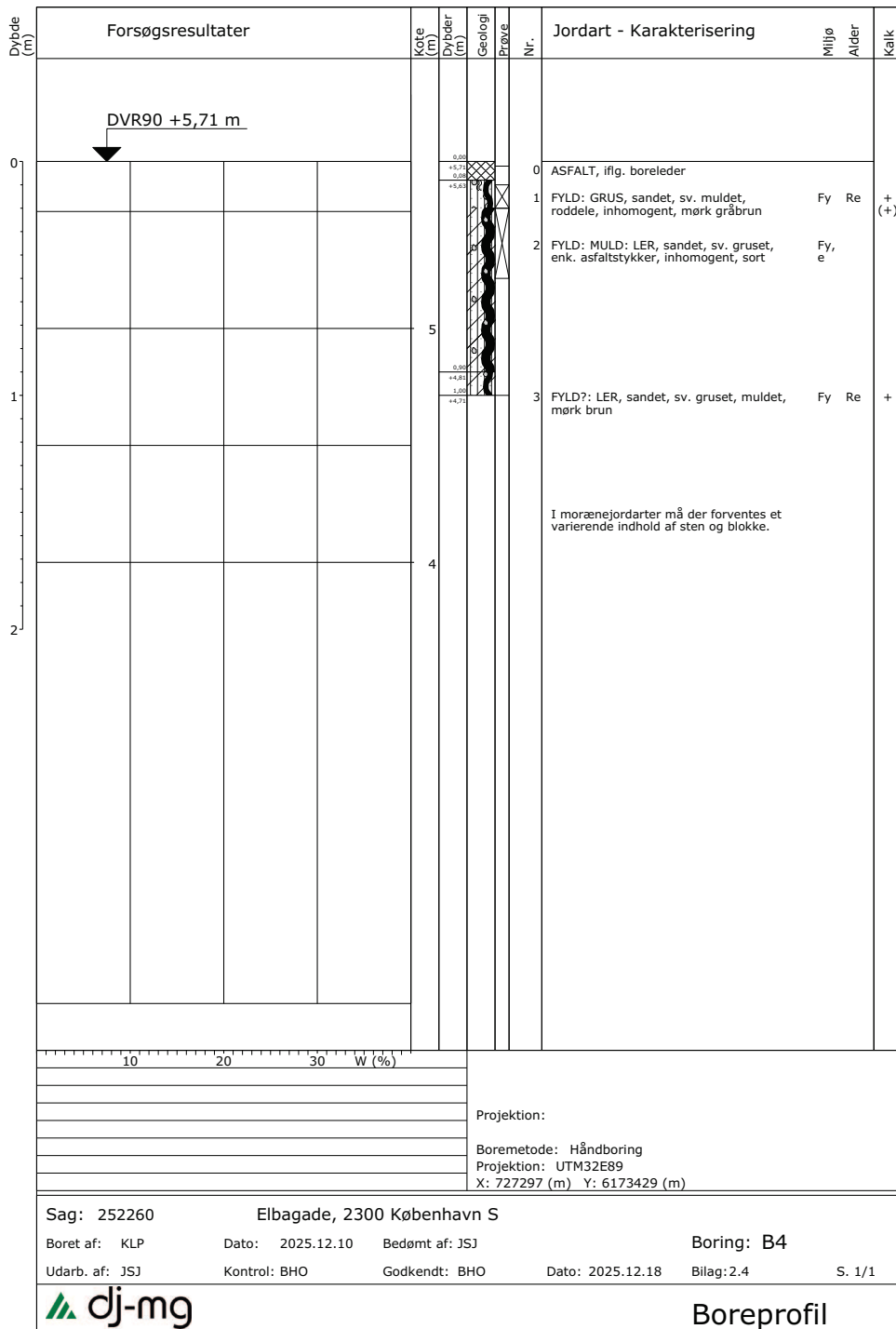
Bilag 01 - Jordforurening

Bilag 02 - Anlægsbudget

Bilag 03 – Egenart

Bilag 04 – Geotekniske lagtykkelsesboringer

Jordartssignatur		Situationsplan	Boreprofil	
	<p>I moræneaflejringer kan der forventes sten og blokke, der ikke ses i borerne.</p>	<p>Geoteknisk boring</p> <p>Miljøboring</p> <p>Nedsivningsforsøg</p> <p>Filtersat boring</p> <p>Håndboring</p> <p>Pejleboring</p> <p>Prøvegravning</p> <p>Sigteanalyse</p> <p>Faskine</p> <p>Skel</p> <p>Prøvegravning og håndboring</p>	<p>Prøvenummer</p> <p>1 → Glas prøve</p> <p>2 → Intakt prøve (Prøve med lab. forsøg)</p> <p>3 → Omrørt prøve</p> <p>4 → Stor omrørt prøve</p> <p>5 → SPT prøve</p> <p>Laggrænse</p>	
Geologiske forkortelser		Pejlerør		
<p>Miljø</p> <p>Br Brakvand</p> <p>Fe Ferskvand</p> <p>Fl Flydejord</p> <p>Gl Gletscher</p> <p>Ma Marin</p> <p>Ne Nedskyl</p> <p>Ov Overjord</p> <p>Sk Skredjord</p> <p>Sm Smeltevand</p> <p>Vi Vindaflejret</p> <p>Vu Vulkansk</p>	<p>Alder</p> <p>Pg Postglacial</p> <p>Sg Senglacial</p> <p>Al Allerød</p> <p>Gc Glacial</p> <p>Ig Interglacial</p> <p>Te Tertiar</p> <p>Ng Neogen</p> <p>Pn Palæogen</p> <p>Pi Pliocæn</p> <p>Mi Miocæn</p> <p>Oligocæn</p> <p>Eocæn</p> <p>Palæocæn</p> <p>Selandien</p> <p>Danien</p> <p>Kridt</p> <p>Maastrichtian</p> <p>Senon</p> <p>Recent</p>	<p>Terrænkote</p> <p>Top</p> <p>1 → Indtagsnr. Topkote / Ref. kote</p> <p>Beton</p> <p>Fyld</p> <p>GVS</p> <p>Bentonit</p> <p>Filtergrus</p> <p>Filterrør</p> <p>2016.01.07</p> <p>Bund af filterrør</p> <p>Pejlning</p> <p>Afstand</p> <p>Længde</p>		
Definitioner				
Signatur	Emne	Fork.	Enhed	Beskrivelse
○	Vandindhold	W	[%]	Vand i % af tørstofvægt
▽	Glødetab	gl	[%]	Vægttab ved glødning i % af tørstofvægten
-/(+)/+ / ++	Kalkprøve			Reaktion med saltsyre: - Kalkfrit, (+) svagt kalkindholdigt + Kalkholdigt, ++ stærkt kalkholdigt
●	Vingestykke, intakt	cfv	[kN/m ²]	Udrænet forskydningsstyrke målt ved vingeforsøg i intakt jord
○	Vingestykke, omrørt	crv	[kN/m ²]	Udrænet forskydningsstyrke målt ved vingeforsøg i omrørt jord
⌋	- Let rammesonde	RLSD	N200	Antal slag pr. 200 mm nedsynkning
▼	- SPT-sonde, lukket/åben	SPT	N300	Antal slag pr. 300 mm nedsynkning
				Signaturforklaring



1 Indledning

Dokumentet omfatter en foranalyse som skal belyse mulighederne for at fjerne bustrafikken fra Elbagade og/eller ensrette gaden med henblik på at etablere bedre cykelforbindelse, skabe grønne byrum og bevare mest mulig parkering på Elbagade. Foranalysen skal desuden undersøge muligheder for at skabe en god forbindelse for cyklister, der skal krydse Kastropvej for at bevæge sig mellem Elbagade og Italiensvej.

1.1 "Fra Fælled Til Strand"

Visionen "Fra Fælled Til Strand" foreslår, at de nuværende grønne områder styrkes og udvides. De grønne mellemrum på Peder Lykkes Vej kan for eksempel udvides, og dermed gøre plads til mange flere store træer og mere beplantning. På Elbagade kan der plantes flere allétræer og på Italiensvej kan strandens beplantning strække sig op i den grønne midterrabat.

For at gøre op med problemerne og for at binde byen bedre sammen på tværs har en gruppe beboere i Sundby sammen med den lokale områdefornyelse i flere år arbejdet med visionen "Fra Fælled til Strand". Drømmen er at skabe et unikt grønt byrum på den tre kilometer lange strækning mellem Amager Fælled og Amager Strandpark, hvor de bløde trafikanter i høj grad er i centrum, og som binder skoler, institutioner, parker og kvarterer bedre sammen.

Det centrale greb er at opgradere og etablere nye cykelforbindelser og lade allerede eksisterende grønne arealer brede sig i gaderummene, hvilket indebærer en nytænkning af områdernes mange rækker af parkerede biler.

1.2 Baggrund

Elbagade er en bydelsgade og har en vigtig trafikal funktion i det lokale vejnet, bl.a. fordi:

- Den indgår som adgangsvej til/fra Amagerbrogade via signalanlæg.
- Den anvendes af bustrafik.
- Den er en central fordelingsgade i bydelen.

Følgende forslag til indretning har indgået i overvejelserne, men er under vejs fravalgt:

- Omprofilering der kræver fældning af eksisterende træer
- Cykelbaner
- Cykelgader
- Forslag med dobbeltrettet cykelsti
- Ensretning af Elbagade
- Fjernelse af busdrift

Foranalysens udpeger derfor følgende tre løsninger med udgangspunkt i etablering af cykelbane/cykelstier langs Elbagade:

- Forslag 1: Dobbeltrettet trafik og længdeparkering i begge sider.
- Forslag 2: Dobbeltrettet trafik med mest flest mulige grønne arealer og kun nødvendig parkering som f.eks. handicapparkering og på- og aflæsning.
- Forslag 3: Dobbeltrettet trafik og med vinkelret- og længdeparkering.

Forslag 3 opfylder ikke kommunens egne anbefalinger om ikke at have vinkelret parkering på gader hvor der er busdrift. Forslaget er dog alligevel medtaget, da det giver flere parkeringspladser end forslag 1, og fordi gaden allerede i dag har vinkelret parkering, hvorfor dette er velkendt blandt gadens trafikanter.

1.3 Indhold af projektmateriale

Dispositionsforslaget er vist på tegninger og beskrevet i dokumenter i henhold til Tegnings- og dokumentlisten, C01.01_zDokument- og tegningsliste.

Tegningsmaterialet omfatter følgende tegningstyper:

- Oversigtsplan
- Situationsplaner
- Eksisterende forhold
- Ledningsplaner
- Belægningsplaner
- Linje- og afmærkningsplaner
- Tværsnit
- Registreringer for parkering og træer

1.4 Inddragelse

I projektforslaget har der været afholdt 2 møder med de lokale interessentgrupper (lokaludvalg og beboerforeninger), ét i starten af projektforslaget og ét i slutningen hvor de relevante forslag blev fremlagt og drøftet.

På første møde blev rammerne for projektet fremlagt og de fremmødte gav input til deres ønsker for indretningen af Elbagade. De 3 væsentlige ønsker til indretningen var:

- Parkering er af højeste prioritet blandt beboerne
- Grønne lommer til ophold ønskes
- Eksisterende træer må gerne erstattes af nye hvis det giver en bedre samlet løsning. Lokaludvalget påpegede dog her, at de ikke kan bakke op om fjernelse af de eksisterende træer

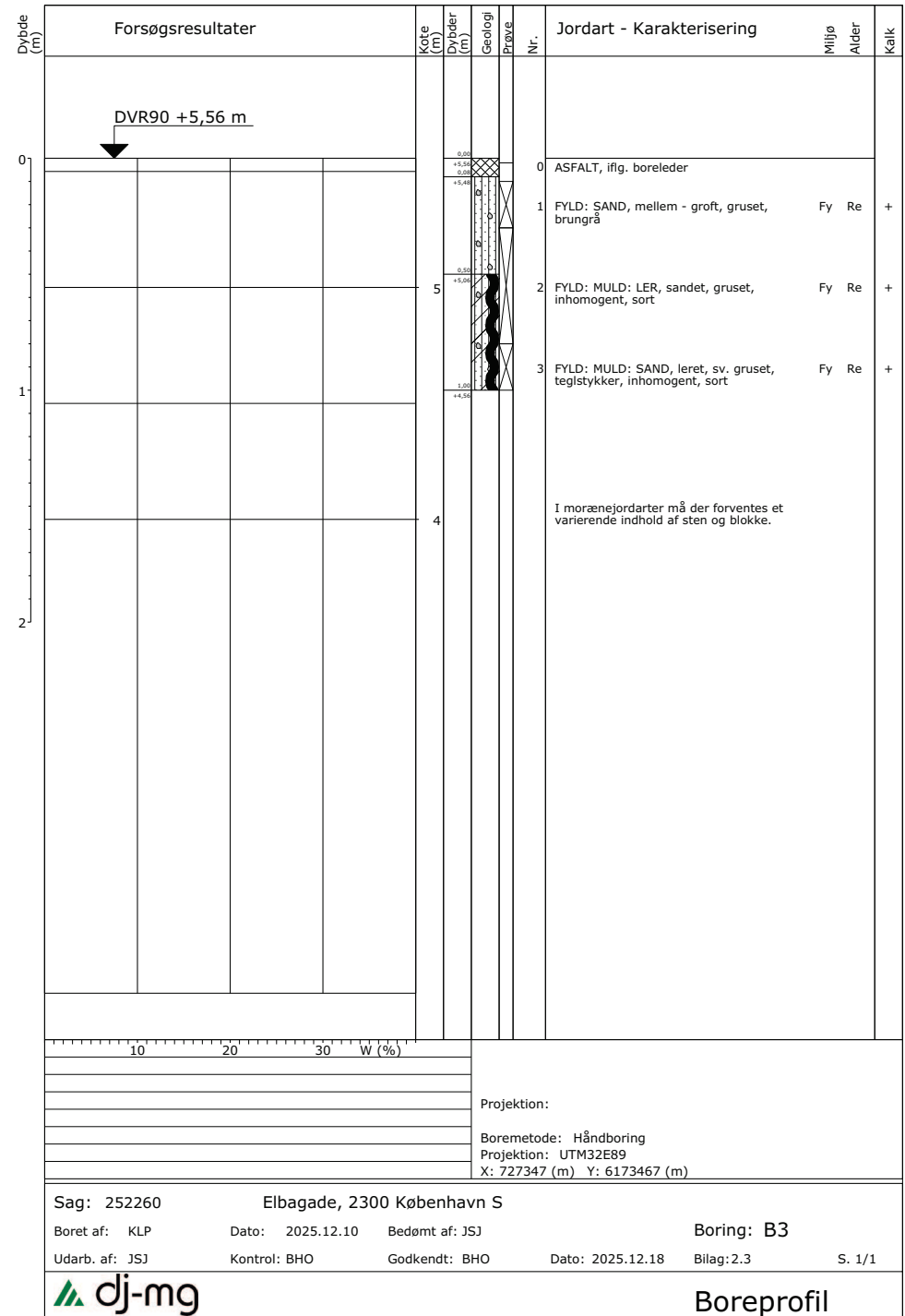
På andet møde ultimo august blev 6 forslag præsenteret, jf. Dokument I100409_C08.01_zTværsnitsanalyse. Forslagene omfatter et bredt spekter for parkering/begrønning men også forslag om ensretning af Elbagade.

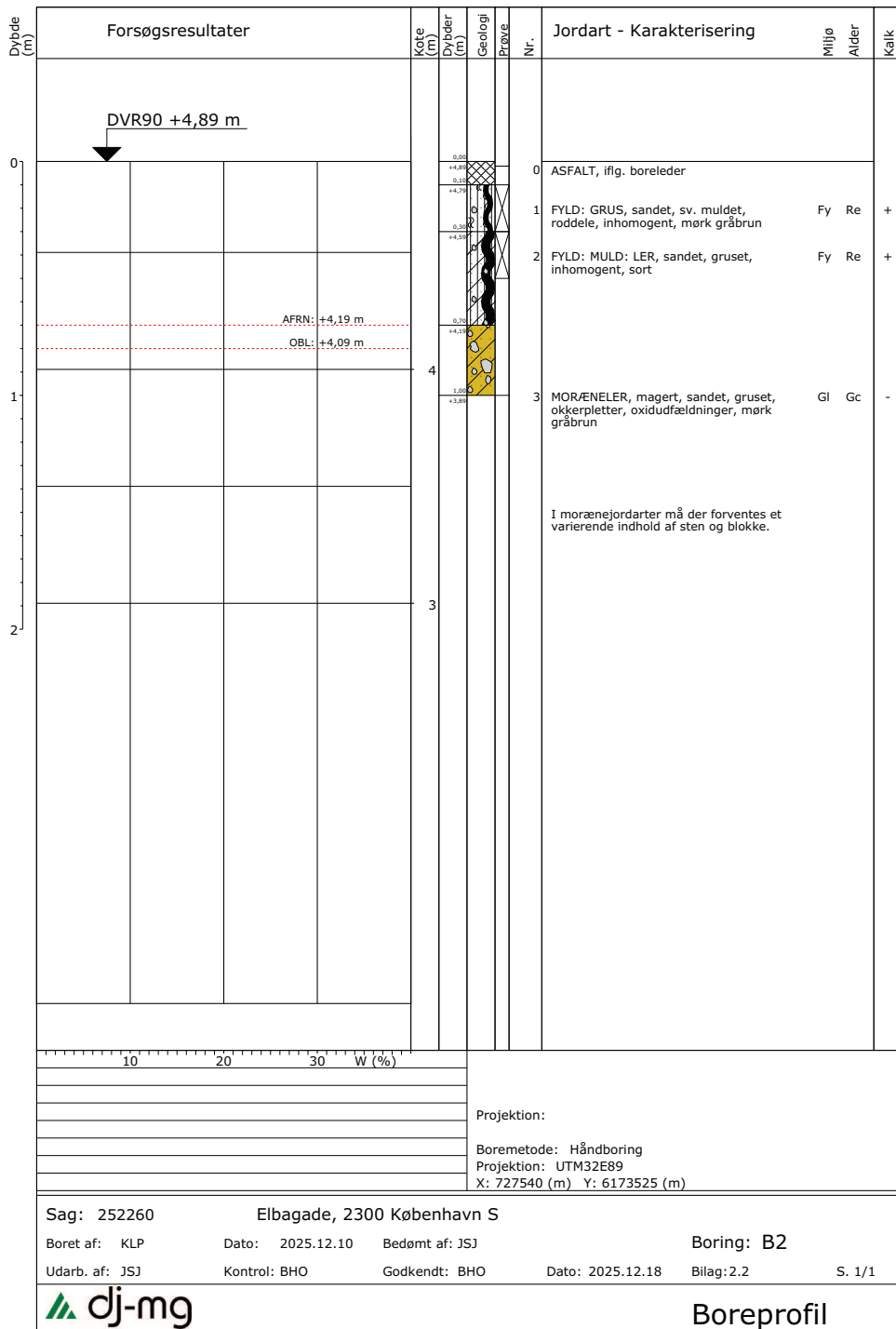
Mødets konklusion fra beboerforeningerne var i grove træk at "jo mere grønt jo bedre" desuagtet konsekvenserne for antallet af parkeringspladser. Lokaludvalget oplyste at de ikke kan tilslutte sig et forslag hvor der nedlægges parkering.

1.5 Trafiksikkerhedsrevision (TSR)

TSR er blevet udført på trin 1 i forbindelse med dispositionsforslaget. Kommentarerne fra revisionerne vil blive indarbejdet i projektforslaget efter yderligere drøftelser med Københavns Kommune. Projektforslag bliver dog kun aktuelt, såfremt der bevilges midler til anlægsprojektet.

Revisionen er gennemført af en ekstern, uvildig revisor.



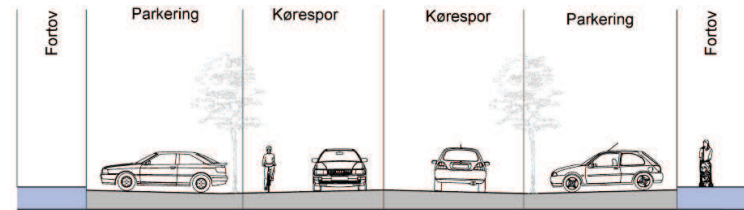


2 Eksisterende forhold

2.1 Eksisterende profil mellem Amagerbrogade og Maltagade

De eksisterende profilelementer for Elbagade mellem Amagerbrogade og Maltagade er (set fra nord mod syd):

- Fortov ~2,4 m
- Vinkelret parkering ~5,25 m
- Kørebane ~9,6 m
- Vinkelret parkering ~5,25 m
- Fortov ~2,4 m

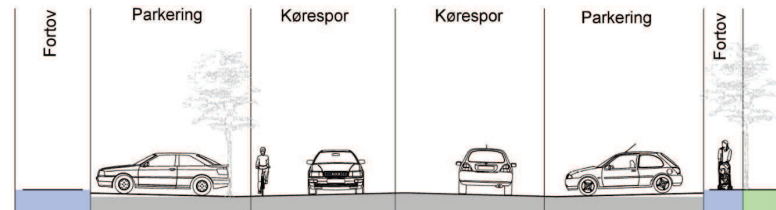


Figur 1: Tværprofil eksisterende forhold mellem Amagerbrogade og Maltagade

2.2 Eksisterende profil mellem Maltagade og Kastрупvej

Mellem Maltagade og Kastрупvej er gadens profil således (set fra nord mod syd):

- Fortov ~2,4 m
- Vinkelret parkering ~5,25 m
- Kørebane ~9,6 m
- Vinkelret parkering ~5,25 m
- Fortov ~1,3 m



Figur 2: Tværprofil eksisterende forhold mellem Maltagade og Kastрупvej

2.3 Materialer

Materialevalget for belægninger og kantbegrænsninger er meget typiske for Amager og består af følgende:

- Kløvede granitkantsten
- Parkeringsafgrænsning af kløvede brosten
- Københavner fortov med 2 rækker fliser adskilt af 1 skifte chaussésten
- For- og bagkanter af fortove er asfaltbelægning
- Parkeringsspor og kørebaner af asfalt

Ved få lokale nyanlæg er de kløvede granitkantsten erstattet af faskantsten.

2.3.1 Belægningsopbygninger

Der er indhentet belægningsopbygninger fra Rosy for kørebanelægningen på:

ELBAGADE:

25 mm SMA 6, SRS slidlag fra 2007
230 mm betonplade fra 1966

KASTRUPVEJ:

25 mm SMA 6, SRS slidlag fra 2022
45 mm ABB 11 bindelag fra 2022
250 mm makadam fra 1930

I projektmaterialet er disse eksisterende belægninger forudsat genanvendt i videst muligt omfang.

PARKERINGSSPOR

For at få klarhed over belægningsopbygningen i parkeringssporene er der udført lagtykkelsesboringer 4 steder, jf. bilag 4. Der er i borerne registreret følgende lagtykkelser i parkeringssporene:

80 – 100 mm asfalt
120 – 420 mm grus
500 – 800 mm fyld, ler, muldet

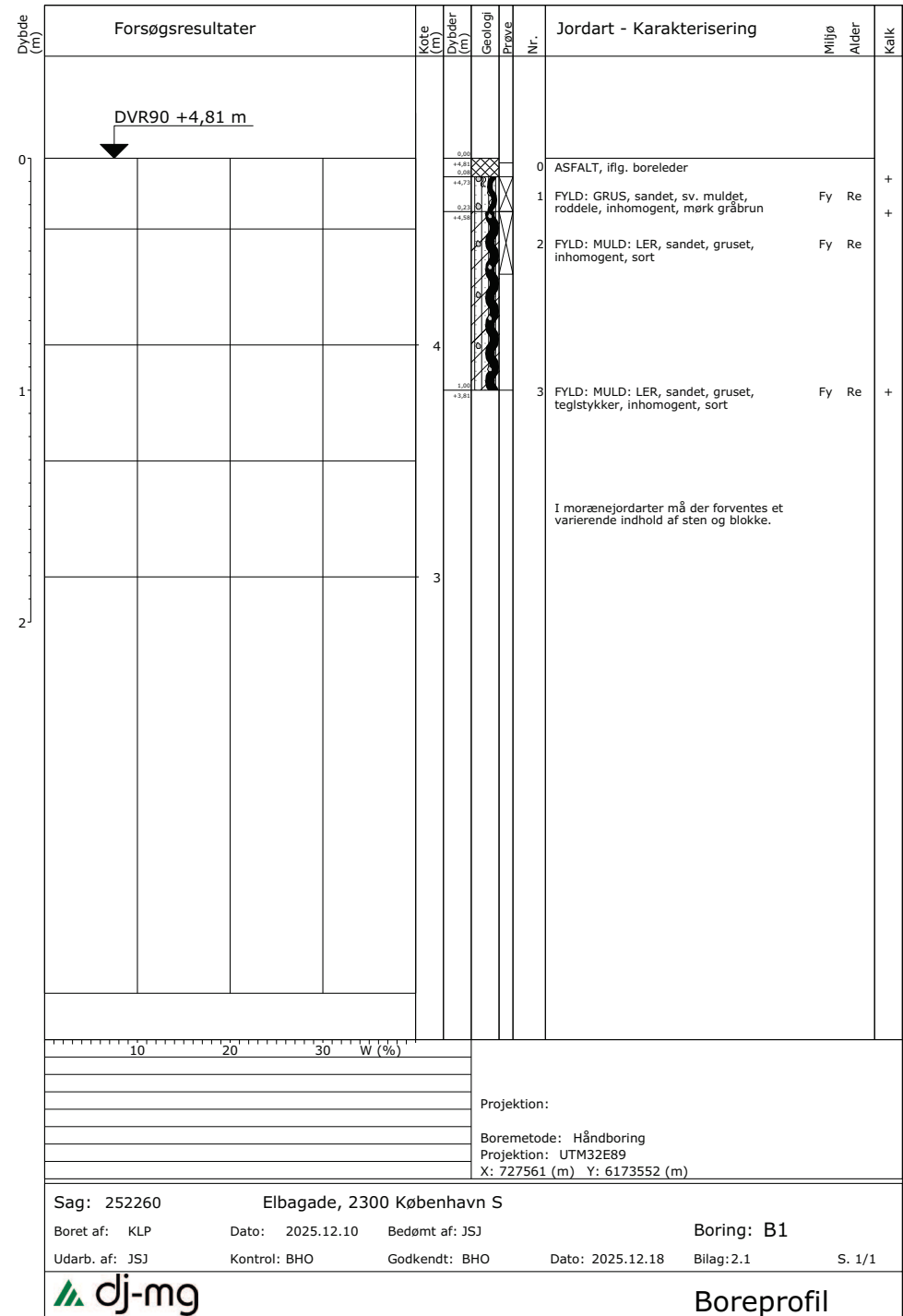
I projektmaterialet er disse eksisterende belægninger forudsat opbrudt.

2.4 Eksisterende jordbunds- og forureningsforhold

Strækningen er beliggende inden for et områdeklassificeret område, da det ligger i byzone. Al jord skal derfor antages at være lettere forurennet. Der er ikke konstateret nogen V1- og V2-kortlagte områder inden for vejstrækningen, som vist på nedenstående Figur 3.

Legepladsen ved Parmagade 45, 2300 København S, matrikel 7000u er dog V2-kortlagt, jf. Bilag 01, men disse arealer indgår ikke i nærværende projektafgrænsning.

Der er foretaget udtræk i [Jupiter](#), der er den nationale database for borer, grundvands-, drikkevands-, råstof-, miljø- og geotekniske data. Søgningen viser, at der ikke er data for Elbagade, mens nærmeste er boring 208.507, der er udtaget på hospitalet. Boringen er fra 5. juli 1960 og viser et vandspejl i kote 0,43m iht. DVR90 (~4.15 m u.t.) jf. Bilag 01.



Sag: 252260

Elbagade, 2300 København S

Boret af: KLP

Dato: 2025.12.10

Bedømt af: JSJ

Boring: B1

Udarb. af: JSJ

Kontrol: BHO

Godkendt: BHO

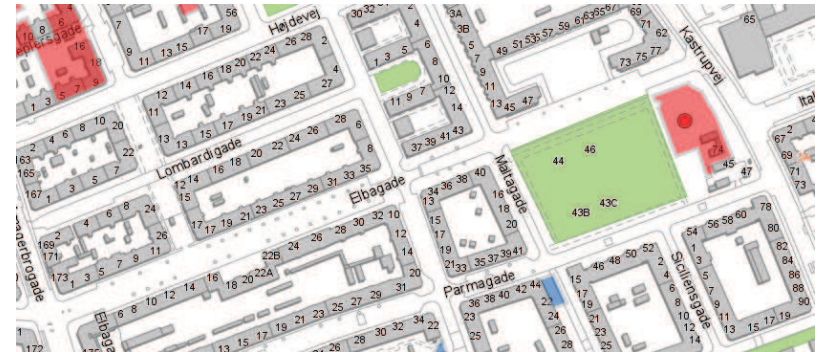
Dato: 2025.12.18

Bilag: 2.1

S. 1/1



Boreprofil



Figur 3: Jordforurening

2.5 Eksisterende ledninger

Som en del af dispositionsforslaget er der indhentet LER-oplysninger for området, og der er udarbejdet ledningsplaner, som fremgår af tegningerne T4_L1480_N01-N02. Ved indhentning af ledningsoplysninger er følgende ledningsejer blevet registreret:

- Clever
- Energinet
- EV Infra
- Fibia
- GlobalConnect
- Københavns Kommune
 - Belysning (EDF)
 - Nedløbsbrønd, snydebrønde og stikledninger
- HOFOR
 - Spildevand
 - Vand
 - Fjernvarme
 - Gas
- Radius Elnet
- TDC
- Telia

Ledningskonflikter identificeres normalt først i kommende fase, ligesom der her skal indkaldes til ledningsejermøde, både for orientering om projektet, men også for koordinering af ledninger i det kommende anlæg.

I forbindelse med udarbejdelsen af de 3 forslag er ledningskonflikter med eksisterende ledninger vurderet, jf. afsnit 6.

Der henvises yderligere til planerne T04_L1480_N01 og -N02.

3 Parkering

Der er foretaget en besigtigelse i marken og en dataanalyse den 30/6 2025 med henblik på at optælle antallet af bilparkeringspladser og cykelparkering. Registreringen ses af planerne T99_L1480_N11 og -N12.

3.1 Bilparkering

Parkeringsregnskabet for projektet er:

- På nordsiden er der i alt 97 eksisterende parkeringspladser – fordelt som følgende:
 - Elbilsparkeingspladser uden ladestandere: 8 stk.
 - Elbilsparkeingspladser med ladestandere: 16 stk.
 - Delebilspadser: 2 stk.
 - Handicap, besøgspladser: 2 stk.
 - Parkeringspladser, 3 timers restriktion: 69 stk.

- På sydsiden er der i alt 118 eksisterende parkeringspladser – fordelt som følgende:
 - Elbilsparkeingspladser uden ladestandere: 8 stk.
 - Elbilsparkeingspladser med ladestandere: 8 stk.
 - Handicap, besøgspladser: 2 stk.
 - Handicap, personlig: 1 stk.
 - Parkeringspladser, 3 timers restriktion: 99 stk.

3.2 Cykelparkering

Nedenstående antal af pladser er baggrunden for de på tegningerne foreslåede genplaceringer af cykelstativer.

- I krydset ved Amagerbrogade er der på nordsiden: 10 pladser
- I krydset ved Maltagade er der på sydsiden: 14 pladser
- I krydset ved Kastрупvej er der på sydsiden: 20 pladser

4 Træregistrering

Langs strækningen på Elbagade er der registreret følgende træer:

- Vest for Maltagade: 40 stk. Storbladet lind
- Øst for Maltagade: 12 stk. Seljerøn
- Ved Kastрупvej: 2 stk. Amerikansk røn

Lindetræerne er oprindeligt plantet i 1940 hvor der løbende er sket genplantning af flere af træerne. 23 af de oprindelige 48 træer er tilbage fra første plantning.

Rønnetræerne på nordsiden er fra 1970 og træerne på sydsiden er plantet i 1975. Rønnetræerne på sydsiden står stadig, mens der på nordsiden kun er 6 tilbage ud af 9.

Af historiske fotos kan ses, at der siden 2010 er sket en fældning af flere træer (umiddelbart opgjort til 8 stk. Lind og 3 stk. Røn), som aldrig er blevet genplantet.

Lindetræerne er topbeskårede; det vides ikke hvornår.

B2

10 cm asfalt
20 cm grus
70 cm fyld, ler, muldet

B3

8 cm asfalt
42 cm grus
50 cm fyld, sand, muldet

B4

8 cm asfalt
12 cm grus
80 cm fyld, ler, muldet

For detaljeret geologisk beskrivelse henvises til de enkelte boreprofiler.

6. Belægning

Komprimeringsgraden af den udlagte fyldjord kendes ikke.

Under forudsætning af, at der sker en uændret eller begrænset merbelastning i forhold til det nuværende terræn kan der kun forventes mindre differenssætninger.

Der kan i den eventuelle nye opbygning under fremtidig parkeringsplads udlægges geonet til optagelse af differenssætninger i områder med fyldjord i større mægtighed.

1. Formål

Formål med undersøgelsen er at give en orientering om lagtykkelser i eksisterende parkeringsareal.

Den geotekniske rapport er udført iht. den europæiske funderingsnorm, DS/EN 1997.

2. Boringer

Der er på stedet i december 2025 udført i alt 4 stk. boringer, uden anvendelse af foringsrør, boring nr. B1-B4.

Boringerne er udført som 4" snegleboringer med et hydraulisk boreværk.

Boringerne er ført til 1 meter under terræn (m.u.t.). Der er udtaget jordprøver i hvert enkelt jordlag, dog maksimalt 0,50 meter mellem de enkelte prøver.

I boringerne er betydende laggrænser er indmålt.

Resultatet af boringer er optegnet på vedlagte boreprofiler.

Boringerne er foretaget som angivet på vedlagte plan.

Markarbejdet er udført iht. DGF Bulletin 14, "Felthåndbogen," August 1999.

3. Laboratorieforsøg

På de optagne prøver er der udført geologisk bedømmelse, samt bestemmelse af jordens naturlige vandindhold. Resultaterne af laboratorieundersøgelserne er opstillet på boreprofilerne bagerst i rapporten.

Jordprøverne opbevares 14 dage fra dags dato, med mindre andet aftales.

Samtlige prøver er geologisk bedømt og klassificeret iht. DGF Bulletin 1, "Vejledning i ingeniørgeologisk prøvebeskrivelse," December 2021.

4. Nivellement

Boringerne er afsat med GPS i system UTM32E89 og i kotesystem DVR90. Afsætningerne fremgår af plan over boringer, bilag 1.

Der gøres opmærksom på, at der i forbindelse med klargøring af grunden eller lignende arbejder kan ske en terrænregulering, og derved kan koter og jordlagenes tykkelse ændres.

5. Registrering af lagtykkelser

Der er i boringerne registreret følgende lagtykkelser:

B1

8 cm asfalt

15 cm grus

77 cm fyld, ler, muldet

Træerne, undtaget de 2 nye røn ved Kastрупvej, er begrænsede i deres vækstmedie og som følge af dette er de i dårlig vækst og stressede. I projektet er vækstbetingelserne forbedret ved etablering af større plante-huller og bedre vækstvilkår med rodvenlige bærelag.

Der henvises yderligere til planerne T99_L1480_N11 og -N12.

5 Forudsætninger

Eksisterende hastighed på strækningen er i dag $V_a=40$ km/t. Denne hastighedsbegrænsning bevares. Omkring krydset ved Elbagade/Grækenlandsgade er der en lokal anbefalet hastighedszone på 30 km/t, som nedlægges i forslagene, da krydset ombygges med Elbagade som den gennemgående vej hvor sidevejene tilsluttes med overkørsler.

Den wireophængte belysning bevares. Det er dog nødvendigt at flytte én eksisterende gittermast i det SØ-lige hjørne ved Kastрупvej.

Tilslutningerne er dimensioneret efter følgende:

- BUS 13,7 m er dimensionsgivende for kryds hvor busrute er i drift
- LV 12 m er dimensionsgivende for krydsende ved Kastрупvej og Amagerbrogade
- LV 12 m er tilgængelighedskrævende for sideveje

5.1 Elementbredder

Udgangspunktet for elementbredder i tværsnittene ved udarbejdelse af løsningsforslag for Elbagade er:

- Cykelsti: min 2,8 m
- Fortov: min 2,5 m
- Kørespor med bus: min 3,25 m
- Længdeparkering: min 2,3 m
- Vinkelret- og skråparkering: 5,0 m dybe båse. Udbakningsbredde på min 7 m

6 Dispositionsforslag

Foranalysen udpeger følgende tre løsninger med udgangspunkt i etablering af cykelstier langs Elbagade:

- Forslag 1: Dobbeltrettet trafik og længdeparkering i begge sider.
- Forslag 2: Dobbeltrettet trafik med mest flest mulige grønne arealer og kun nødvendig parkering som f.eks. handicapparkering og på- og aflæsning.
- Forslag 3: Dobbeltrettet trafik og med vinkelret- og længdeparkering.

Forslag 3 opfylder ikke kommunens egne anbefalinger om ikke at have vinkelret parkering på gader hvor der er busdrift. Forslaget er dog alligevel medtaget, da det giver flere parkeringspladser end forslag 1, og fordi gaden allerede i dag har vinkelret parkering, hvorfor dette er velkendt blandt gadens trafikanter.

De tre forslag indeholder følgende fælles grundlag:

- Eksisterende wireophængt belysning bevares.
- Det kan vise sig nødvendigt at foretage omlægning af HOFOR transmissionsvandledning (Ø450 m støbejernsledning) på strækningen mellem Amagerbrogade og Grækenlandsvej da den her ligger i vejen for vejbrønde. Det skal undersøges om dybdelinjer kan flyttes inden dialog med ledningsejer.

- Andre større ledningsomlægninger er ikke nødvendigt, omend særligt vandledninger og fjernvarmeledninger kan begrænse muligheden for supplerende træplantning.
- Eksisterende hastighed er 40 km/t.
- Bus bevares i rute på strækningen.
- Elbagade bevares dobbeltrettet.
- Der etableres overkørsler ved sideveje på strækningen.
- Der etableres støttepunkt på Kastrupvej for at forbedre cykelforbindelsen til Italiensvej.

Foranalysen og dispositionsforslagene omfatter ikke:

- Projektering af signalanlæg.
- Ændret fordeling af parkeringspladser, delebilpladser, handicappladser og elbilladeplasser mv.
- Overvejelser om placering af byrumsinventar og byrumsudstyr
- Projektering af ny beplantning

De optegnede tværsnit, som er baseret på tværsnit fra opmålingen, viser at det er muligt at bevare den eksisterende belægning af køresporene. Ligeledes er det muligt at bevare eller hæve de eksisterende fortove, hvilket er en fordel ifm. håndtering af de eksisterende ledninger og kabler, men også i forhold til at bevare de ubundne bærelag.

For ny beplantning og parkeringspladser anbefales at eksisterende belægning udskiftes i fuld dybde, og indgår derfor i foranalysen.

KASTRUPVEJ

Dispositionsforslag skal indeholde en forbedret cykelforbindelse mellem Italiensvej og Elbagade via Kastrupvej.

T-krydset ved Italiensvej og Kastrupvej er signalreguleret mens T-krydset ved Kastrupvej og Elbagade er vigepligtsreguleret. Afstanden mellem disse to kryds er ~50 m.

Fælles for alle 3 forslag at beholde signalanlægget ved Italiensvej og etablere et støttepunkt ved Elbagade for dels at indsnævre vejen der på dette sted er meget bred og dels at skabe mulighed for at krydse vejen i to tempi.

UNDERSØGTE MULIGHEDER OG FRAVALG

Følgende forslag til indretning har indgået i overvejelserne, men er under vejs fravalgt. Begrundelserne bag disse fravalg ses af afsnit 11:

- Omprofilering der kræver fældning af eksisterende træer
- Cykelbaner
- Cykelgader
- Forslag med dobbeltrettet cykelsti
- Ensretning af Elbagade
- Fjernelse af busdrift

Indhold

1. Formål	3
2. Boringer	3
3. Laboratorieforsøg	3
4. Nivellement	3
5. Registrering af lagtykkelser	3
6. Belægning	4

Bilag

Bilag 1: Plan over boringer

Bilag 2: Boreprofiler

Bilag 3: Signaturforklaring

Geoteknisk rapport

Parameterundersøgelse

Elbagade, 2300 København S.



Rekvirent
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Islands Brygge 37

DJ Miljø & Geoteknik
Udarbejdet af: Lars-Henrik N. Larsen
Kvalitetssikring: Brian Hornemann
Dato: 19.12.2025
Revision:
Sagsnr.: 252260
Kundenr.:

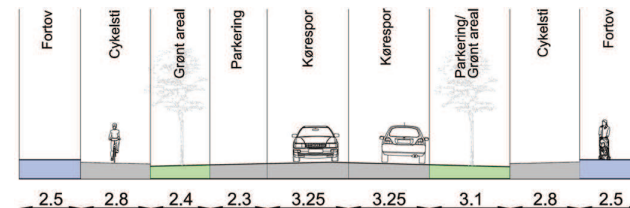
6.1 Forslag 1

Udgangspunktet for forslaget er at efterleve Københavns Kommunes anlægskrav for fortove, cykelstier, kørebaner og parkering.

Der etableres beplantningsbælte på 2,4 meter i den ene vejside og et grønt bælte på op til 3,25 meters bredde med indlagte parkeringslommer i den anden. Cykelstier anlægges i 2,8 m bredde. Der etableres længdeparkering langs den ene vejside.

Der henvises til tegningerne:

- Belægningsplaner: T10_L1480_N11 og -N12
- Linje- og afmærkningsplaner: T13_L1480_N11 og -N12
- Tværsnit: T15_L1480_N11



Figur 4: Tværsnit forslag 1

TRÆER

- Eksisterende træer kan bevares, bortset fra to træer i sydsiden ved Kastrupvej, der skal fældes grundet trafikikkerhedsmæssige forhold, idet det er nødvendigt at trække cykelstien ud mod Kastrupvej for at busser og bilister kan registrere cykler i forbindelse med højresving.
- Træer, der tidligere er blevet fældet, genplantes (8 stk. Storbladet lind og 3 stk. Seljærøn).
- Yderligere plantes 3 nye træer.

PARKERING

- Parkeringspladser der følger vejledende dimensioner.
- Der etableres 39 parkeringspladser à 2,3 x 6 m i sydsiden.
- Der etableres 54 parkeringspladser à 2,3 x 5,5 m i nordsiden.
- Dette er **122 færre pladser** end nuværende, set i forhold til parkeringsregnskabet jf. afsnit 3.1.

BRANDREDNING

- Brandredning med håndstige efterleves.
- Redningskrav med stigevojn efterleves.

TILVALG

- Ved at fjerne enkelte eller flere parkeringslommer kan der etableres større grønne bede / muligheder for ophold.

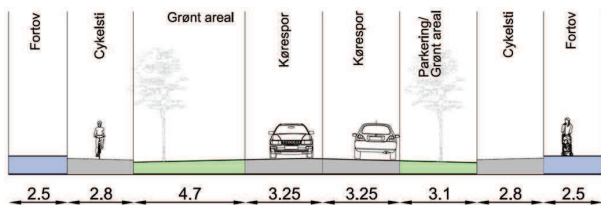
AFVANDING

- Afvanding af cykelstier forventes etableret med snydebrønde i kantstenslinjen mellem fortov og cykelsti.
- Afvanding af kørebanearealerne sker i dybdelinje mellem kørespor og de grønne arealer/parkeringssporene. På strækningen mellem Amagerbrogade og Grækenlandsvej kan det dog være nødvendigt at flytte den nordlige dybdelinje grundet HOFOR transmissionsvandledning (ø450 m støbejernsledning). Alternativt skal ledningen omlægges.

6.2 Forslag 2

Udgangspunktet for forslaget er at etablere mest muligt grønt. Der etableres dog nødvendig standsning for varelevering og mulighed for handicapparkering.

Der etableres beplantningsbælte på 4,7 meter i den ene vejside og et grønt bælte på op til 3,25 meters bredde med indlagte parkeringslommer i den anden. Cykelstier anlægges i 2,8 m bredde.



Figur 5: Tværprofil forslag 2

Der henvises til tegningerne:

- Belægningsplaner: T10_L1480_N21 og -N22
- Linje- og afmærkningsplaner: T13_L1480_N21 og -N22
- Tværnsnit: T15_L1480_N21

TRÆER

- Eksisterende træer kan bevares, bortset fra to træer i sydsiden ved Kastrupvej, der skal fældes grundet trafikikkerhedsmæssige forhold, idet det er nødvendigt at trække cykelstien ud mod Kastrupvej for at busser og bilister kan registrere cyklister i forbindelse med højresving.
- Træer, der tidligere er blevet fældet, genplanter (8 stk. Storbladet lind og 3 stk. Seljærøn).
- Yderligere plantes 12 nye træer.

PARKERING

- Der etableres 5 handicapparkeringspladser
- Der etableres ikke yderligere mulighed for parkering
- Dette er **210 færre pladser** end nuværende, set i forhold til parkeringsregnskabet jf. afsnit 3.1.
- Der etableres derudover 1 af- og pålæsningsplads ved Amagerbrogade

BRANDREDNING

- Brandredning med håndstige efterleves.
- Redningskrav med stigeovn efterleves.

Bilag 04 – Geotekniske lagtykkelsesboringer

Samlet set vil disse tiltag kunne styrke Elbagades rolle som et levende byrum, der ikke blot fungerer som trafik- og adgangsvej, men også som et sted for møder, ophold og fællesskab i kvarteret.

TILVALG

- Der kan indlægges parkeringspladser, herunder også flere af- og pålæsningsplads samt handicapparkering.

AFVANDING

- Afvanding af cykelstier forventes etableret med snydebrønde i kantstenslinjen mellem fortov og cykelsti.
- Afvanding af kørebanearealerne sker i dybdelinje mellem kørespor og de grønne arealer/parkeringssporene. På strækningen mellem Amagerbrogade og Grækenlandsvej kan det dog være nødvendigt at flytte den nordlige dybdelinje grundet HOFOR transmissionsvanding (ø450 m støbejernsledning). Alternativt skal ledningen omlægges.

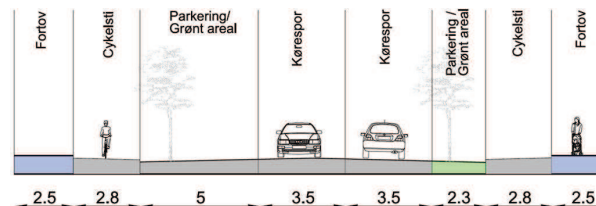
6.3 Forslag 3

Udgangspunktet for forslaget er at etablere gode cykelforhold samtidig med at træer og flest mulige parkeringspladser bevares.

Cykelstier etableres med en bredde på 2,8 m langs eksisterende fortove. Kørebane reduceres til 7,0 m og vinkelret parkering etableres i den ene vejside med en parkeringsdybde på 5,0 m. I modsatte side etableres længdeparkering mellem eksisterende træer.

Der henvises til tegningerne:

- Belægningsplaner: T10_L1480_N31 og -N32
- Linje- og afmærkningsplaner: T13_L1480_N31 og -N32
- Tværsnit: T15_L1480_N31



Figur 6: Tværsnit forslag 3

TRÆER

- Eksisterende træer kan bevares, bortset fra ét træ i sydsiden ved Kastrupvej, der skal fældes grundet trafikikkerhedsmæssige forhold, idet det er nødvendigt at trække cykelstien ud mod Kastrupvej for at busser og bilister kan registrere cyklister i forbindelse med højresving.
- Træer, der tidligere er blevet fældet, genplantes (8 stk. Storbladet lind og 3 stk. Seljærøn).
- Yderligere plantes 1 nyt træ.

PARKERING

- Parkeringspladser der følger vejledende dimensioner.
- Udbakningsareal følger vejledning.
- Der etableres 39 parkeringspladser à 2,3 x 6 m i sydsiden.
- Der etableres 88 parkeringspladser à 2,5 x 5 m i nordsiden.
- Dette er **88 færre pladser** end nuværende, set i forhold til parkeringsregnskabet jf. afsnit 3.1.

BRANDREDNING

- Brandredning med håndstige efterleves.
- Redningskrav med stigeovgn efterleves ikke, men kan imødekommes ved at reducere enten cykelsti eller den vinkelrette parkering med 30 cm. Denne afvejning skal indgå i udarbejdelsen af projektforslaget.

TILVALG

- Ved at fjerne enkelte eller flere parkeringspladser kan der etableres bedre vilkår for træer og etableres større grønne bede / muligheder for ophold.

AFVANDING

- Amagerbrogade – Maltagade
 - Afvanding af nordlig cykelsti forventes at ske ved afvanding ud over kantsten til kørebanearealerne.
 - Afvanding af sydlig cykelsti forventes etableret med snydebrønde i kantstenslinjen mellem fortov og cykelsti.
 - Afvanding af de nordlige kørebanearealer sker i dybdelinje mellem parkeringsspor cykelstien.
 - Afvanding af de sydlige kørebanearealer sker i dybdelinje mellem kørespor og de grønne arealer/parkeringssporene.
- Maltagade - Kastrupvej
 - Afvanding af nordlig cykelsti forventes at ske ved afvanding ud over kantsten til kørebanearealerne.
 - Afvanding af sydlig cykelsti forventes etableret med snydebrønde i kantstenslinjen mellem fortov og cykelsti.
 - Afvanding af kørebanearealerne sker i dybdelinje mellem parkeringsspor cykelstien.

7 Restriktioner og servitutter

Elbagade er ikke omfattet af nogen lokalplaner.

Elbagade er yderligere undersøgt for:

- Metrosevitutter
- Sø-, kyst-, strand-, å- og skovbeskyttelseslinjer
- Skov-, kirkebyggelinjer
- Fredede områder, herunder træer, fortidsminder og fredskov.
- Beskyttede naturtyper eller vandløb, herunder ramsarområder og Natura2000 områder.

Der er ikke fundet nogen af disse servitutter, beskyttelseslinjer, natur- eller fredede områder.

8 Anlægsbudget

For hvert forslag er der udregnet anlægsbudget. Beregningerne for budgetterne er vedlagt som bilag 2.

Anlægsbudgettet som det ses af Tabel 1 ligger med anvendelse af generiske erfaringspriser (prisniveau 2025) og korrektionstillæg på 30%, svarende til dispositionsfaseniveau.

Bilag 03 – Egenart

Byrummet ved Elbagade på Amager er præget af en klassisk københavnsk karrébebyggelse fra 1930'erne, hvor gaden fremstår som et relativt smalt og funktionelt gaderum med tæt sammenhæng mellem bolig, trafik og grønne lommer. Facaderne langs gaden skaber en markant arkitektonisk ramme, der giver byrummet en klar afgrænsning og en ensartet skala. De tilknyttede gårdrum fungerer som halvprivate fællesarealer og udgør et væsentligt kvalitativt element, der tilfører grønne indslag og rekreative muligheder til beboerne.

Gaden fungerer som et lokalt trafikknudepunkt og forbindelsesled mellem boligområder og større veje som Amagerbrogade. Den har karakter af et sekundært byrum med både transitfunktion og opholdsmuligheder. Gaden bruges både til bilparkering, cykler og som adgangsvej for fodgængere, hvilket skaber et byrum, hvor funktionalitet prioriteres over ophold.

Elbagade har en klassisk gadeprofil med fortove, vejbaner og enkelte grønne lommer og markant parkering, men har visse træk af et "strøge" med potentiale for mere liv. Gaden er relativt bred med lav bebyggelse (2–5 etager), hvilket giver en åben og lys rumoplevelse.

Fortove og vejbelægning er typisk asfalt og betonfliser, med enkelte nyere indslag af granit og beplantning. Gaden har meget begrænset byrumsinventar – få bænke, cykelstativer og affaldsspande.

Byrummets styrke ligger derfor i dets nære sammenhæng med beboelseskvarteret: det er overskueligt, trygt og med en menneskelig skala, der skaber identitet og tilhørsforhold. Samtidig har byrummet en vis grøn karakter gennem forhaver, træer og gårdrum, som bløder det tætte gademiljø op. Alligevel fremstår byrummet som relativt traditionelt og uden markante byrumselementer, der indbyder til længerevarende ophold eller socialt liv på selve gaden.

Elbagades byrum kan derfor opsummeres som en kombination af:

- **Arkitektonisk sammenhæng** gennem de 1930'er-prægede facader.
- **Tæt funktionalitet** med vægt på adgang, parkering og hverdagens brug.
- **Nærhed til grønne lommer** i gårdrum og forhaver, der tilfører visuel variation.
- **Filipsparken** der er en lokalpark for området, beliggende på Elbagade mod Kastrupvej og blot ca. 300 m fra Amagerbrogade
- **Potentiale for forbedring** i form af øget byrumsudstyr med mere karakterfuldt design, mere begrønning og skabelse af små opholdszoner, der kan styrke det sociale liv i det offentlige rum.

Samlet set er Elbagades byrum karakteriseret ved et velfungerende og trygt lokalgademiljø, der understøtter hverdagslivet, men som rummer et tydeligt udviklingspotentiale, hvis ophold og rekreative kvaliteter prioriteres på linje med funktion og trafik.

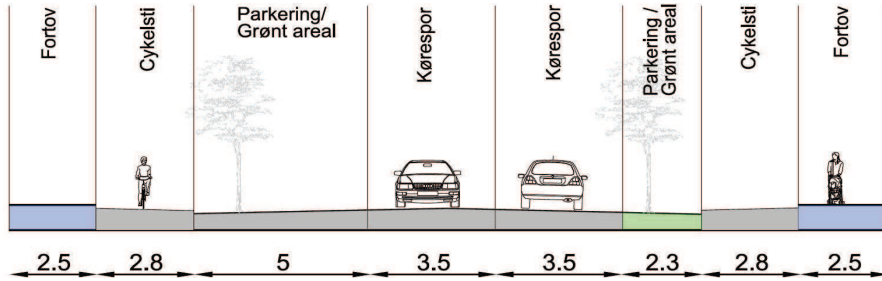
11.7 Anbefalinger

Byrummet ved Elbagade fremstår som et trygt og funktionelt lokalgademiljø med arkitektonisk sammenhæng og grønne lommer, men også som et område, hvor trafik og parkering i dag dominerer over byliv og ophold. Potentialet for udvikling ligger især i at styrke de rekreative kvaliteter, så byrummet i højere grad kan bidrage til fællesskab og socialt liv.

Anbefalinger:

- Prioritér **begrønning** med flere træer og bundbeplantning for at bløde byrummet op og forbedre biodiversitet.
- Etabler **små opholdszoner** med bænke og byrumsinventar, der inviterer til social interaktion.
- Forbedr **cykel- og parkeringsfaciliteter**, så byrummet kan frigøres for dominerende bilparkering.

Elbagade, forslag 3



Arbejds art				Mængde	Enheds- pris kr.	Kr. pr. lbm vej	Forslag 3 Sum
Rydning, brønde m.v.	2	stk pr.	20	0,10 stk	4.000	400	184.000
Rydning, fliser				5,0 m ²	150	750	345.000
Rydning, kantsten				2,0 m	100	200	92.000
Rydning, brostenskant				2,0 m	150	300	138.000
Opbrydning og udsætning af asfalt				13,5 m ²	150	2.025	931.500
Jordarbejde, afgravning og indbygning eller udsætning				9,0 m ³	500	4.500	2.070.000
Dræn				2,0 m	150	300	138.000
Nedløbsbrønd inkl. rist	2	stk pr.	10	0,20 stk	10.000	2.000	920.000
Snydebrønd inkl. rist	2	stk pr.	20	0,10 stk	8.000	800	368.000
Stikledning, Ø 160 mm	19	m pr.	20	0,95 stk	2.000	1.900	874.000
Nedgangsbrønd inkl. dæksel	0	stk pr.	60	0,00 stk	10.000	0	0
Hovedledning, Ø 400 mm		bt	PVC	0,0 m	550	0	0
Midterrabat- og plantebedsbelægning				2,3 m ²	700	1.598	735.000
Overkørsler				0,4 m ²	4.000	1.652	760.000
Bump	4	m pr.	460	0,01 stk	30.000	261	120.000
Kørebanelægning				7,0 m ²	250	1.750	805.000
Parkeringsbelægning				4,2 m ²	775	3.255	1.497.300
Cykelstibelægning				5,6 m ²	650	3.640	1.674.400
Fortovbelægning				5,0 m ²	850	4.250	1.955.000
Kantsten ml. Fortov og cykelsti	bt	gr	ny	gl	2,0 m	400	368.000
Kantsten ml. kørebane og grøntareal	bt	gr	ny	gl	2,0 m	1.000	920.000
Brostenkant ml. cykelsti og grøntareal	bt	gr	ny	gl	2,0 m	300	276.000
Ændring af gl. belysning	1	stk pr.	460	0,00 stk	100.000	217	100.000
Ny belysning	0	stk pr.	25	0,0 m	17.000	0	0
Beplantning				3,0 m	550	1.650	759.000
Træer	12	træer pr.	460	0,03 stk	12.500	326	150.000
Rodvenlige bærelag	64	træer pr.	460	0,14 stk	50.000	6.957	3.200.000
Afmærkning og skilte				1,0 m	150	150	69.000
						42.281	19.449.200

Arbejdsplads		18%	7.611	3.500.856
Interimsforanstaltninger		2%	846	388.984
			50.737	23.339.040

Tilfældige og uforudseelige udgifter		30%	15.221	7.001.712
			65.958	30.340.752

Forundersøgelser, projektering og tilsyn		20%	13.192	6.068.150
Kr. pr. lbm vej, eksklusive moms:			79.150	36.408.902

Vejens bredde mellem skel:	23,9
Vejens længde	460

Kr/m ² mellem skel, eksklusive moms:	3.312
---	-------

Anlægsbudgetterne omfatter:

- Entreprenørudgifter
- Arbejdsplads
- Sædvanlige bygherreleverancer (fortovsfliser, skilte og deponering af jord)
- Rodvenlige bærelag omkring alle træer.
- Plantning af erstatningstræer
- Bundplantning af græs / urter / stauder samt løg
- Forundersøgelser, projektering og tilsyn

Anlægsbudgetterne omfatter ikke:

- Nyt byrumsinventar
- Ændringer til signalanlæg

Anlægsbudget		Forslag 1	Forslag 2	Forslag 3
Anlægsomkostning		18.963.167	19.395.017	19.449.200
Arbejdsplads mv	18%	3.413.370	3.491.103	3.500.856
Interimsforanstaltninger	2%	379.263	387.900	388.984
<i>Delsum</i>		<i>22.755.800</i>	<i>23.274.020</i>	<i>23.339.040</i>
Korrektionstillæg	30%	6.826.740	6.982.206	7.001.712
<i>Delsum</i>		<i>29.582.540</i>	<i>30.256.226</i>	<i>30.340.752</i>
Forundersøgelser, projektering og tilsyn	20%	5.916.508	6.051.245	6.068.150
Samlede udgifter		35.499.048	36.307.471	36.408.902

Tabel 1: Anlægsbudget

9 Myndighedsplan

Myndighedsplan ses af dokument I100409_C04.01_zMyndighedsplan.

10 Egenart

Kort egenartsanalyse er vedlagt som bilag 3, hvor konklusionen er, at Elbagade fremstår som et trygt og funktionelt lokalgemiljø med arkitektonisk sammenhæng og grønne lommer, men også som et område, hvor trafik og parkering i dag dominerer over byliv og ophold. Potentialer for udvikling ligger især i at styrke de rekreative kvaliteter, så byrummet i højere grad kan bidrage til fællesskab og socialt liv, herunder

- Prioritér **begrønning** med flere træer og bundplantning for at bløde byrummet op og forbedre biodiversitet.
- Etabler **små opholdszoner** med bænke, legepladsudstyr eller byrumsinventar, der inviterer til social interaktion.
- Forbedr **cykel- og parkeringsfaciliteter**, så byrummet kan frigøres for dominerende bilparkering.

Samlet set vil disse tiltag kunne styrke Elbagades rolle som et levende byrum, der ikke blot fungerer som trafik- og adgangsvej, men også som et sted for møder, ophold og fællesskab i kvarteret.

Elbagade, forslag 2

11 Undersøgte muligheder og fravalg

Følgende forslag til indretning har indgået i overvejelserne, men efterfølgende fravalgt:

- Fældning af eksisterende træer
- Cykelgader
- Dobbeltrettet cykelsti
- Ensretning af Elbagade
- Fjernelse af busdrift

11.1 Fældning af eksisterende træer

Københavns Kommunes træpolitik indeholder flere centrale politiske principper for håndtering af træer i byen. Disse principper har til formål at sikre, at både eksisterende og nye træer prioriteres uden at hindre byens udvikling. Politikken gælder for alle arealer i København og sigter mod at:

- Bevare eksisterende træer: Sikre, at store og gamle træer beskyttes mod fældning, især i forbindelse med byggeprojekter.
- Plantning af nye træer: Fremme plantning af nye træer for at øge den grønne dækning i byen.
- Forbedre eksisterende træers vækstforhold.

Med baggrund i disse tre væsentlige principper, arbejdes der udelukkende med forslag hvor eksisterende træer bevares og hvor der suppleres med mere grønt.

11.2 Cykelbaner

Forslag med etablering af cykelbaner har indgået i foranalysen. Cykelbaner er blevet fravalgt af 2 årsager:

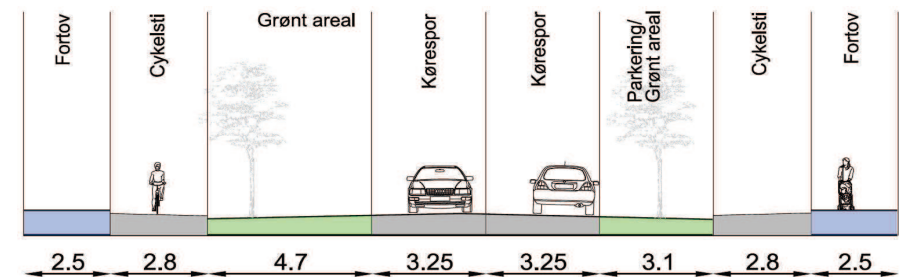
- 1) Etablering af cykelbaner med det eksisterende profil hvor cykelbanerne opstribes mod eksisterende fortov vil betyde at cykelbanerne bliver 1,8 m og der skal etableres parkeringsstop i parkeringsbåsene for at forhindre parkering ind over cykelbanen. Samme effekt opnås ved sætning af kantsten og etablering af egentlige cykelstier, som også giver en større trykthed end cykelbaner. Cykelbanernes placering bag vinkelret parkering mod fortov vil også være svær at snerydde.
- 2) Etablering af cykelbaner med det eksisterende profil hvor cykelbanerne opstribes mod eksisterende kørespor vil betyde at cykelbanerne bliver placeret mod bakkende bilister, hvilket ikke er en trafikikker løsning.

11.3 Cykelgader

Omdannelse af Elbagade til cykelgade er undersøgt og fravalgt da Elbagade ikke følger anbefalingerne for en cykelgade i København.

- Biltrafikken er >2.500 bilister per dag.
- Biltrafikken er højere end cykeltrafikken.
- Bus i rute fart

Cykelgader udføres ikke på gader hvor der er vinkelret- eller skråparkering, og vil derfor kræve nedlæggelse af en betydelig andel parkeringspladser, hvorfor andre forslag samlet set vil være bedre, både for parkering og en god cykelforbindelse.



Arbejds art				Mængde	Enhedspris kr.	Kr. pr. lbm vej	Forslag 2 Sum	
Rydning, brønde m.v.	2	stk pr.	20	m	0,10 stk	4.000	400	184.000
Rydning, fliser	5,0	m ²			150	750		345.000
Rydning, kantsten	2,0	m			100	200		92.000
Rydning, brostenskant	2,0	m			150	300		138.000
Opbrydning og udsætning af asfalt	13,5	m ²			150	2.025		931.500
Jordarbejde, afgravning og indbygning eller udsætning	14,0	m ³			500	7.000		3.220.000
Dræn	2,0	m			150	300		138.000
Nedløbsbrønd inkl. rist	2	stk pr.	30	m	0,07 stk	10.000	667	306.667
Snydebrønd inkl. rist	2	stk pr.	20	m	0,10 stk	8.000	800	368.000
Stikledning, Ø 160 mm	19	m pr.	20	m	0,95 stk	2.000	1.900	874.000
Nedgangsbrønd inkl. dæksel	0	stk pr.	60	m	0,00 stk	10.000	0	0
Hovedledning, Ø 400 mm		bt		PVC	0,0 m	550	0	0
Midterrabat- og plantebedsbelægning					6,8 m ²	700	4.793	2.205.000
Overkørsler					0,4 m ²	4.000	1.652	760.000
Bump	4	m pr.	460	m	0,01 stk	30.000	261	120.000
Kørebanelægning					6,5 m ²	250	1.625	747.500
Parkeringsbelægning					0,9 m ²	775	698	320.850
Cykelstibelægning					5,7 m ²	650	3.674	1.690.000
Fortovbelægning					5,0 m ²	850	4.250	1.955.000
Kantsten ml. Fortov og cykelsti	bt	gr	ny	gl	2,0 m	400	800	368.000
Kantsten ml. kørebane og grøntareal	bt	gr	ny	gl	2,0 m	1.000	2.000	920.000
Brostenkant ml. cykelsti og grønt areal	bt	gr	ny	gl	2,0 m	300	600	276.000
Ændring af gl. belysning	1	stk pr.	460	m	0,00 stk	100.000	217	100.000
Ny belysning	0	stk pr.	25	m	0,0 m	17.000	0	0
Beplantning					3,0 m	550	1.650	759.000
Træer	23	træer pr.	460	m	0,05 stk	12.500	625	287.500
Rodvenlige bærelag	74	træer pr.	460	m	0,16 stk	30.000	4.826	2.220.000
Afmærkning og skilte					1,0 m	150	150	69.000
							42.163	19.395.017

Arbejdsplads		18%	7.589	3.491.103
Interimsforanstaltninger		2%	843	387.900
			50.596	23.274.020

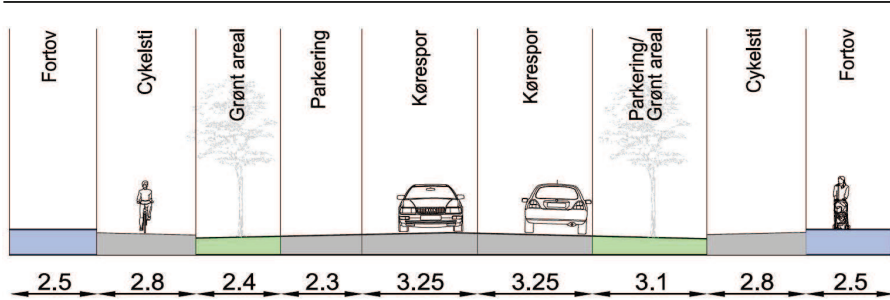
Tilfældige og uforudseelige udgifter		30%	15.179	6.982.206
			65.774	30.256.226

Forundersøgelser, projektering og tilsyn		20%	13.155	6.051.245
DKK ekskl. moms.			78.929	36.307.471

Vejens bredde mellem skel:	23,9
Vejens længde	460

Kr/m ² mellem skel, eksklusiv moms:	3.302
--	-------

Elbagade, forslag 1



Arbejds art				Mængde	Enheds- pris kr.	Kr. pr. lbm vej	Forslag 1 Sum	
Rydning, brønde m.v.	2	stk pr.	20	0,10 stk	4.000	400	184.000	
Rydning, fliser				5,0 m ²	150	750	345.000	
Rydning, kantsten				2,0 m	100	200	92.000	
Rydning, brostenskant				2,0 m	150	300	138.000	
Opbrydning og udsætning af asfalt				13,5 m ²	150	2.025	931.500	
Jordarbejde, afgravning og indbygning eller udsætning				10,0 m ³	500	5.000	2.300.000	
Dræn				2,0 m	150	300	138.000	
Nedløbsbrønd inkl. rist	2	stk pr.	30	0,07 stk	10.000	667	306.667	
Snydebrønd inkl. rist	2	stk pr.	20	0,10 stk	8.000	800	368.000	
Stikledning, Ø 160 mm	19	m pr.	20	0,95 stk	2.000	1.900	874.000	
Nedgangsbrønd inkl. dæksel	0	stk pr.	60	0,00 stk	10.000	0	0	
Hovedledning, Ø 400 mm				0,0 m	550	0	0	
Midterrabat- og plantebedsbelægning				3,0 m ²	700	2.130	980.000	
Overkørsler				0,4 m ²	4.000	1.478	680.000	
Bump	4	m pr.	460	0,01 stk	30.000	261	120.000	
Kørebanebelægning				6,5 m ²	250	1.625	747.500	
Parkeringsbelægning				3,4 m ²	775	2.635	1.212.100	
Cykelstibelægning				5,6 m ²	650	3.640	1.674.400	
Fortovsbelægning				5,0 m ²	850	4.250	1.955.000	
Kantsten ml. Fortov og cykelsti	bt	gr	ny	gl	2,0 m	400	368.000	
Kantsten ml. kørebane og grøntareal	bt	gr	ny	gl	2,0 m	1.000	2.000	920.000
Brostenkant ml. cykelsti og grønt areal	bt	gr	ny	gl	2,0 m	300	600	276.000
Ændring af gl. belysning	1	stk pr.	460	0,00 stk	100.000	217	100.000	
Ny belysning	0	stk pr.	25	0,0 m	17.000	0	0	
Beplantning				3,0 m	550	1.650	759.000	
Træer	14	træer pr.	460	0,03 stk	12.500	380	175.000	
Rodvenlige bærelag	65	træer pr.	460	0,14 stk	50.000	7.065	3.250.000	
Afmærkning og skilte				1,0 m	150	150	69.000	
						41.224	18.963.167	

Arbejdsplads		18%	7.420	3.413.370
Interimsforanstaltninger		2%	824	379.263
			49.469	22.755.800

Tilfældige og uforudseelige udgifter		30%	14.841	6.826.740
			64.310	29.582.540

Forundersøgelser, projektering og tilsyn		20%	12.862	5.916.508
DKK ekskl. moms.			77.172	35.499.048

Vejens bredde mellem skel:	23,9
Vejens længde	460

Kr/m ² mellem skel, eksklusive moms:	3.229
---	-------

11.4 Dobbeltrettede cykelsti

Dobbeltrettede cykelstier langs veje kan være problematiske på grund af øget risiko for ulykker i kryds, især for cyklister, der kører mod bilisternes kørselsretning. Bilister er ikke altid opmærksomme på cyklister fra begge retninger, og det kan føre til farlige situationer.

Selvom dobbeltrettede cykelstier kan være en fordel i nogle tilfælde, f.eks. når der er begrænset plads, så er det vigtigt at overveje de potentielle ulemper ved denne type løsning. Dobbeltrettede cykelstier er derfor fravalgt som løsning bl.a. grundet følgende ulemper:

DÅRLIG OVERSIGT I KRYDS:

Bilister har ofte svært ved at se cyklister, der kommer fra den modsatte side af vejen, især i kryds med dårlig sigtbarhed eller mange sideveje.

HØJERE ULYKKESRISIKO:

Forskning viser, at dobbeltrettede cykelstier i vigepligtsregulerede kryds øger risikoen for ulykker, særligt for cyklister, der kører i den forkerte retning.

OPLEVET UTRYGHED:

Cyklister, der kører på en dobbeltrettet sti, kan føle sig utrygge, når de skal krydse vejen eller når de er i kryds, hvor bilisterne ikke forventer cykler fra den side.

SVÆRT AT INTEGRERE I TRAFIKSYSTEMET:

Det kan være svært at integrere dobbeltrettede cykelstier i eksisterende vejssystemer, især i områder med mange sideveje og i signalregulerede kryds.

Elbagade er en boligvej, hvor mange af cyklisterne bor og har deres mål langs vejen, og der er derfor stor risiko for, at cyklisterne vil køre på kørebanelan i stedet for den dobbeltrettede cykelsti, da dette er nemmere end at skulle krydse vejen flere gange.

11.5 Ensretning af Elbagade

En ensretning af Elbagade forudsætter at andre paralleløbende veje indrettes til bustrafik, eller at busruten nedlægges. Eventuel ensretning bør ske mod Amagerbrogade da bussen her vil kunne drage nytte af signalanlægget.

BILTRAFIK

- Ved en ensretning af Elbagade vil biltrafikken i modsatte retning blive ledt ud på alternative ruter. Dette vil øge belastningen af parallelle lokalveje.
- Fleere af de parallelle og særligt tværgående lokalveje er private fælles veje, og kommer der en stigning på mere end 50 % gennemkørende trafikken, er kommunen forpligtiget til at overtage vejen eller lave foranstaltninger på disse gader der reducerer gennemkørende trafik.
- På de tilstødende veje er krydsene mod Amagerbrogade vigepligtsregulerede, og i myldretiden kan det medføre fremkommelighedsproblemer og risikere at skabe farlige situationer, da bilister kan blive utålmodige.

BUSTRAFIK

Den mest oplagte omkørselsmulighed for busser vil være via Højdevej i modsat retning af Elbagade.

Dette giver en række problemer:

- Højresving ind/ud ad Højdevej sker uden signalanlæg, hvilket skaber konflikter med cykeltrafik.
- Cyklister på Amagerbrogade er ikke nødvendigvis opmærksomme på tung trafik, der svinger ind og ud.
- Vejens kørebane er under 5 meter, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at håndtere både busser, biler og cyklister i begge retninger.
- Højdevej er en lokalgade med skråparkering. Busdrift er ikke forenelig med denne vejtype, da udkørsel fra skråparkering er en manøvre der kræver tid, og derfor ikke er hensigtsmæssig når der er busser i rute.

En ensretning af Højdevej kan løse nogle af udfordringerne, men dette bør suppleres med en modstrømscykelbane - hvilket kan reducere den samlede plads til øvrig trafik og parkering.

Alt i alt er en ensretning ikke en god løsning, da konsekvenserne for områdets lokalgader er væsentlige, og da der ikke er andre fordelingsgader i nærheden; nærmeste er Øresundsvej mod nord og Wibrandtsvej mod syd, som begge ligger mere end 700 m væk i fugleflugtslinje.

11.6 Fjernelse af busdrift

På Elbagade kører buslinje 77. Bussen kører 1-2 gange i timen alt efter tidspunkt på dagen. I forbindelse med dispositionsforslaget har der været afholdt møde med ØKF/Movia for drøftelse af mulig nedlæggelse af buslinjen.

ØKF/Movia nævnte på mødet, at det er politisk besluttet (2024), at der skal kigges på at ændre / nedlægge buslinje 77. Dels da den ikke er særlig benyttet, dels fordi man ønsker at flytte flere til metroen. Beslutningen er dog sat på pause indtil videre.

Skal busdriften nedlægges på Elbagade vil det derfor kræve en omlæggelse til en anden rute på nærliggende veje, og da busdrift som udgangspunkt ikke varetages på lokalgader og veje med vinkelret eller skråparkering, er den nærmeste alternative rute derfor Wibrandtsvej mod syd, som ligger mere end 700 m væk i fugleflugtslinje.

Det er i projektet derfor fundet at en omlægning af busruten til andre relevante gader i området ikke er muligt. Eneste mulighed er at nedlægge ruten, og dette er endnu ikke besluttet muligt.

Bilag 02 - Anlægsbudget

Jordforureningsattest

Denne jordforureningsattest er baseret på de informationer, der er registreret i den fællesoffentlige landsdækkende database på jordforureningsområdet, DKJord.

Attesten er baseret på en søgning om en specifik matrikel. I attesten bruges også begrebet "lokalitet", der kan dække over flere matrikler eller eventuelt en mindre del af en matrikel. Der er flere oplysninger omkring lokaliteten, som ikke nødvendigvis også gælder for matriklen. Se derfor på kortmaterialet, hvor meget af matriklen der berøres af lokaliteten.

Attestens kort er baseret på data fra Danmarks Arealinformation og Geodatastyrelsen. Ansvar for de registrerede data ligger hos regionen og kommunen, hvor den aktuelle matrikel er beliggende.

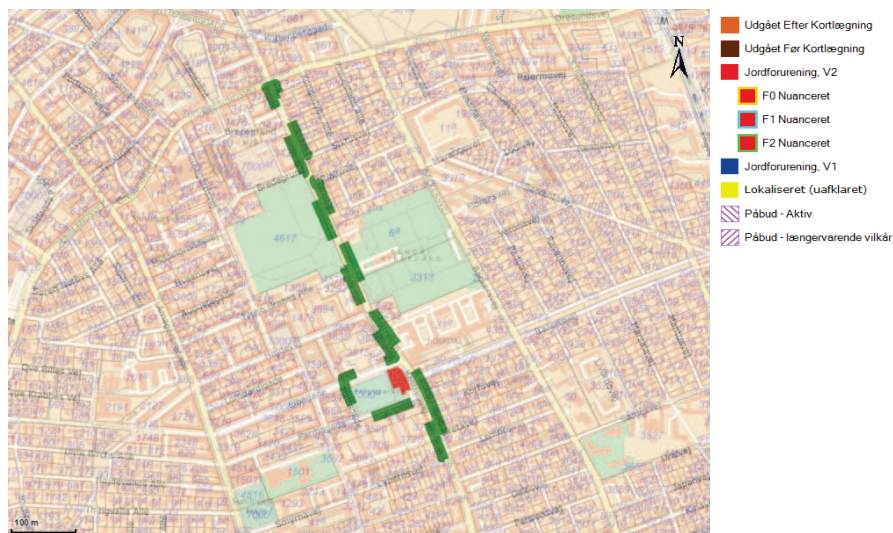
Bemærk, at denne attest omhandler alene oplysninger om jordforurening.

Der er søgt på følgende matrikel:

Ejerlavsnavn	Sundbyøster, København
Matrikelnummer	7000u
Region	Region Hovedstaden
Kommune	København Kommune
Beregningsdato	11-04-2023

Kort

Placeringen af den søgte matrikel kan ses nedenfor (her kan de også se om der er jordforureninger i nærheden af det søgte).



Foreningsstatus

Matrikel status: Kortlagt på vidensniveau 2 efter Jordforureningsloven

Matriklen er omfattet af områdeklassificering. Matriklen er ikke fritaget for analysepligt ved jordflytning.

Der er på denne matrikel ikke igangværende påbud efter jordforureningsloven.

Jordflytninger fra områdeklassificerede og kortlagte arealer skal anmeldes til Kommunen.

Bilag 01 - Jordforurening

Borerapport

DGUNr 208. 507

Brøndborers boringsnr.: 3

Borested	Iuliansvej 23100 København S	
Rekvirent	GEUS	
Datansvarlig	5. juli 1960	
Boringsdato	Geoteknisk Institut	
Brøndborer	Geoteknisk boring	
Formål	Anvendelse	
Kommune	København	
Region	Hovedstaden	
Dybde, meter	5,44	
Kortblad	1513 I50	
Datum, UTM-zone	ED50, zone 32	
UTM koordinater i indberettet format	727.711, 6.173.785	
UTM koordinater i EUREF89 format	727.629.313, 6.173.578.891	
Terrænkote	4,65m/DNN 4,58m/DVR90	
Fikspunktsbeskrivelse	Terræn	
Fikspunktskote	4,65m/DNN 4,58m/DVR90	
Fikspunkt, m. o. terræn	0	
GUID	bea849b3-756b-4ae1-b82e-eb4	

Fejl i data kan oplyses til [GEUS' borerapport](#)

Vis grafisk borerapport: [SVG](#) | [PDF](#) | [BORPRO](#)

Pejlemålepunkter

Indtagnr	Startdato	Slutdato	Beskrivelse	Kote	Højde	M. u. fikspunkt	Usikkerhed
1	05/07/1960		Ikke oplyst	4,65m/DNN - 4,58m/DVR90	0	0	0

Aktiv tilladt indvindingsmængde

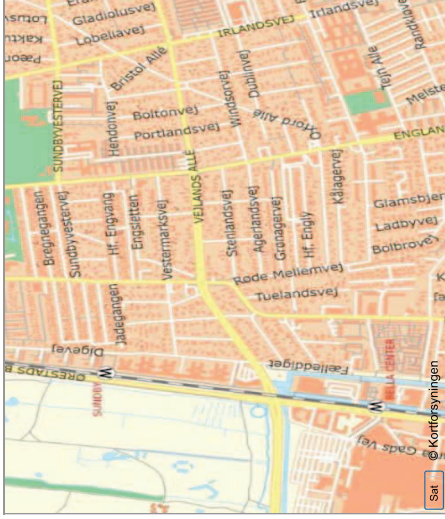
Ingen fundet...

Oppumpede mængder

Ingen data fundet...

Geologi

Top*	Bund*	Top**	Bund**	DGU-symbol	Beskrivelse
0	0,82	4,58	3,76	muld - m	MULD, sandet, (mulb). Prøve udtaget ved 4 m.
0,82	1,1	3,76	3,48	ler - l	LER, svagt muld-holdig, (ler). Prøve udtaget ved 1 m.
1,1	1,5	3,48	3,08	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, stenet, sandet, forvitret, "moreneler". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 1,25 m.
1,5	1,9	3,08	2,68	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, stenet, sandet, forvitret, "moreneler". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 1,72 m.
1,9	2,3	2,68	2,28	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, stenet, sandet, forvitret, "moreneler". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 2 m.
2,3	2,9	2,28	1,68	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, stenet, sandet, forvitret, "moreneler". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 2,5 m.
2,9	3,4	1,68	1,18	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, stenet, sandet, forvitret, "moreneler". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 3,32 m.
3,4	3,52	1,18	1,06	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, stenet, sandet, forvitret, "moreneler". Prøve udtaget ved 3,5 m.
3,52	3,9	1,06	0,68	glacial smeltevandsand - ds	SAND, mest groft, gruset, "smeltevandsand". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 3,6 m.
3,9	4,2	0,68	0,38	glacial smeltevandsand - ds	SAND, mest groft, gruset, "smeltevandsand". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 4,1 m.



Vis punkt på eksternt kort: [Jupiter](#) | [Grundvand](#) | [Google](#)

	4,2	4,6	0,38	-0,02	glacial smeltevandsand - ds	SAND, "smeltevandsand". Prøve udtaget ved 4,35 m.
	4,6	5	-0,02	-0,42	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, sandet, stenet, "moreneler". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 4,8 m.
	5	5,3	-0,42	-0,72	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, stærkt sandet, stenet, "moreneler". Laggrænse skønnet. Prøve udtaget ved 5,1 m.
	5,3	5,44	-0,72	-0,86	glacial moreneler (løret till) - ml	LER, sandet, stenet, "moreneler". Prøve udtaget ved 5,44 m.

*meter under terræn
**meter DVR90

Boringsopbygning Indtag

Indtagnr	Top*	Bund*	Top**	Bund**	GUID	Grundvandsforekomst
1					24c306b5-640f-4f9a-a876-aa39fce936a8	dlms_3019_ls

*meter under terræn
**meter DVR90

Grundvand Seneste pejling (ikke i drift)

Indtagnr	Vandstand*	Vandstandskote	Dato
1	4,15	0,43m/DVR90	5. juli 1960

Vis pejlehistorik som graf

Download alle pejlinger som CSV-fil

Grundvandskemi

Ingen fundet...

Jordkemi

Ingen fundet...

Luftkemi

Ingen fundet...

Sedimentkemi

Ingen data fundet...

Borehulslog fra GERDA

Ingen data fundet...

Digitale dokumenter

Dokumenttype	Filtype	Fikstørrelse	Kommentar
Borerapport, version 1	pdf	52,798KB	Skannet af GEUS
Kortskitse/situationsplan/luftfoto, version 1	pdf	70,165KB	Skannet af GEUS

Grundvandsrapporter ny

Ingen data fundet...

Indvindingsanlæg

Ingen fundet...