



Bilag 9

Effekter af justering af forslag til Helhedsplan for Amagerbrogade

Indhold

Baggrund	1
Beskrivelse af helhedsplanen med ændringer	2
Første etape af omdannelsen	4
Fordeling af biltrafikken på vejnettet på Amager	6
Særlige gadestrækninger	8
Vurdering af den gennemkørende trafik	9
Trafik over havnesnittet.....	12
Rejsetider for biler	12
Rejsetider for busser	13
Stoppesteder	14
Parkering	15
Om parkering i forslag til helhedsplan.....	15
Parkeringsregnskab ved helhedsplanen.....	16
Baggrundstabel 1: Oversigt over gennemførte trafikale tiltag i forlængelse af særligt Amager Trafikplan fra 2001.....	18

Baggrund

En indstilling med et forslag til en helhedsplan for Ny Amagerbrogade blev fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget den 17. juni 2013 til beslutning, samt for igangsættelse af videre projektering af en første etape. Forslaget blev udarbejdet i løbet af foråret efter en omfattende dialog med lokale interessenter.

Indstillingen blev sendt tilbage til forvaltningen med ønsket om svar på en række problemstillinger. Forligskredsen bag Ny Amagerbrogade i Budget 2013, har derfor på en række møder i løbet af sensommeren og efteråret drøftet forskellige problemstillinger og alternative løsninger til forslaget til helhedsplanen.

Særligt har fokus omhandlet balancen mellem ønsket om at reducere den gennemkørende biltrafik på Amagerbrogade uden at genere

26-11-2013

Sagsnr.
2013-0249166

Dokumentnr.
2013-0249166-1

Sagsbehandler
Anders Rody Hansen

Trafikplan

Islands Brygge 37
Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3366

Mobil
2751 4457

E-mail
andhan@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.kk.dk

biltrafikken unødigt, fokus på at sikre en høj fremkommelighed for bustrafikken samt mulighederne for omdannelse af gaderummet.

Dette notat beskriver de ændringer til helhedsplanen, som forligskredsen er nået frem til gennem drøftelserne, samt effekterne heraf på en række centrale punkter. Først oplystes en kort beskrivelse af ændringerne til helhedsplan for Ny Amagerbrogade. Efterfølgende beskrives en række konkrete emner behandlet af forligskredsen.

Beskrivelse af helhedsplanen med ændringer

Ændringerne er fremlagt som konkret beslutning til justering af den oprindelige helhedsplan som indstillet den 17. juni 2013. En optegning af den reviderede situationsplan er vedlagt helhedsplanen, optegningen erstatter siderne 36-39 i det oprindelige forslag til helhedsplan.

Ændringerne er karakteriseret ved grundlæggende at fastholde de fysiske principper fra det oprindelige forslag til helhedsplan. Selve Amagerbrogade ombygges til som udgangspunkt at have to kørebaner, og trafikken ind på strækningen dæmpes ved såkaldt dosering fra omkringliggende signalanlæg.

På den nordligste strækning mellem Christmas Møllers Plads og Amager Boulevard tilføjes buslommer for de to stoppestedsgrupper på strækningen, hvorved biltrafikken ikke holdes bag busserne ved stoppesteder. Samtidig flyttes stoppestedet ved Christmas Møllers Plads i sydgående retning, fra nord til syd for krydset, og dermed ind på selve Amagerbrogade.

Venstresvinget fra Amagerbrogade ad Holmbladsgade opretholdes, og som konsekvens heraf indrettes strækningen mellem Amager Boulevard og Holmbladsgade med 4 spor, som deles af biler og busser. Denne strækning ændres dermed mindst i forhold til i dag, hvor der er 5 spor på strækningen. Reduktionen i antallet af spor vil dog forsat give mulighed for at omdisponere et areal fx til et lidt bredere fortov langs kirkegårdsmuren.

På strækningen mellem Holmbladsgade og Peder Lykkes Vej fastholdes det oprindelige forslag til helhedsplan med brede fortove og cykelstier, busperroner og busstop i kørebanen.

På strækningen mellem Peder Lykkes Vej og kommunegrænsen tilføjes buslommer og enkelte busbaner og ved Sundbyvester Plads gøres plads til busbaner i forbindelse med stoppestederne, samt to kørespor for biltrafikken.

Overalt på strækningen fokuseres på at styrke bylivet med plads til ophold, grønt og aktiviteter i gaden, og antallet af pladser til korttidsbilverkøring forøges for at imødekomme handelslivets behov.

I det videre arbejde med at udvikle helhedsplanen vil der bl.a. være fokus på den konkrete udformning af sidegaderne til Amagerbrogade, og på hvordan parkeringsmulighederne ved butikker skal indrettes samt hvor de skal placeres fysisk. Endvidere vil behovet for at skabe fysisk plads til venstresvingende cyklister fra Amagerbrogade, samt sikring af bussernes fremkommelighed og passagerernes komfort, have stor opmærksomhed.

Der lægges med ændringerne også vægt på, at helhedsplanen følges op af supplerende indsatser til at fremme by- og handelsliv på Amagerbrogade. Indsatserne ses i sammenhæng med tillægget til lokalplanen, som netop er sendt i høring, og som har fokus på anvendelse og udseende af butikkerne i stueetagen. Mulighederne i at mindre erhvervsdrivende langs Amagerbrogade støttes evt. gennem en kvartermanagementsordning skal tillige undersøges.

Forligsparterne ønsker at fokusere de afsatte midler på en første etape, som beskrevet i efterfølgende afsnit. Forligsparterne vil i de kommende års budgetforhandlinger søge at finansiere ombygning af den øvrige del af Amagerbrogade, og lægger i den forbindelse vægt på, at omkringliggende områder som fx Amagerbro Torv og pladsen ved Sundby Kirke udvikles i takt med selve Amagerbrogade.



Første etape af omdannelsen

Første etape af ombygningen af Amagerbrogade foreslås at være strækningen mellem Holmbladsgade i nord og Shetlandsgade i syd. Såfremt det er muligt økonomisk, skal omdannelsen ske helt frem til og med krydset ved Englandsvej/Øresundsvej. Dette afklares nærmere i den kommende projektering.

Udvælgelsen af første etape er sket med ønsket om at starte der, hvor der er flest mennesker, der vil få glæde af det. Den valgte strækning er der, hvor der dagligt færdes flest mennesker, og hvor der er størst potentiale for at forbedre byliv, handel og ophold i gaden. Den første etape skal indeholde en markant forbedring af byrummet, og løsninger, der understøtter ophold og erhvervsliv på strækningen.

I forbindelse med den videre udvikling af første etape lægges der

Figur 1 Den ændrede helhedsplan for Amagerbrogade opdelt på de enkelte strækninger ud fra deres primære karakteristik.

særligt vægt på:

- At der i videst muligt omfang af sikres en begrønning og små pladسدannelser i forbindelse med sidegader og ved tilbagertrukne husfacader.
- At bustrafikken i den videre projektudvikling understøttes mest muligt, bla. gennem fremkommelighedstiltag i kryds.
- At cyklerne sikres bedre fremkommelighed og bedre parkeringsmuligheder til glæde for alle brugere i gaden.
- At strækningen ud for Amagercenteret bliver et markant byrum med fokus på både byliv og transport i Amagerbrogade. Den hævede flade, nye bustoppesteder, sammenhæng mod Amagercenteret samt gadetræer og bedre opholdsmuligheder på fortovene og ved sidegader skal skabe et markant løft til gaden og få området til at fremstå som hjertet af Amagerbrogade.
- At der etableres ca. 35 nye korttidsparkeringspladser i sidegaderne til gavn for handelslivet på Amagerbrogade. Parkeringspladserne etableres som korttidsparkering i dagtimerne og bibeholdes som beboerparkering uden tidsrestriktioner den øvrige tid. Ny Amagerbrogade udvikles indenfor rammerne af den gældende parkeringsforligsramme.
- At forvaltningen tager kontakt til Amagercenteret og andre relevante grundejere og interessenter for at undersøge mulighederne for partnerskaber omkring udviklingen af Amagerbro Torv og omkringliggende gader

- At forvaltningen tager kontakt til Sundby Kirke andre relevante grundejere og interessenter for at undersøge mulighederne for partnerskaber omkring udviklingen af pladsen ved Sundby Kirke og gaderne på begge sider (Frankrigsgade og Oliebladsgade).

Fordeling af biltrafikken på vejnettet på Amager

Nedenstående kort, figur 2, viser de modellerede ændringer i trafikbelastningen på vejnettet på Amager i forhold til i dag. Kortet viser situationen, hvor helhedsplanen er gældende og man kan køre til venstre ad Holmbladsgade.

Venstresvinget ad Holmbladsgade er den afgørende forskel mellem de to forslag til helhedsplan ift. omflytning af biltrafikken. De samlede ændringer til helhedsplanen (inkl. venstresvinget ad Holmbladsgade), vil have samme overordnede effekt på omflytning af biltrafikken, ligesom ændringer i trafikbelastningerne på de enkelte veje vil ligge i samme størrelsesorden.

Etablering af buslommer på den nordlige strækning kan give en lidt lavere reduktion af biltrafikken, som dog igen kan modsvares af en mere aktiv signalprioritering af busserne. Tilsvarende kan etableringen busbaner på den sydlige strækning, samt separate kørebaner til biltrafikken ved Sundbyvester Plads, give en lavere bilreduktion. Denne kan også modsvares af en mere aktiv signalprioritering af busserne.



Figur 2: Forventede, omtrentlige trafikændringer (i %) ved forslag til helhedsplan for Amagerbrogade og med venstresving mod Holmbladsgade muligt. Ændringerne til helhedsplanen vurderes at medføre omtrent samme effekt.

Ovenstående figur viser, at den afviste trafik hovedsagligt vil fordele sig på de omkringliggende fordelingsgader og de regionale veje.

Specifikt er der tale om Vermlandsgade, Uplandsgade, Østrigsgade, Backersvej, og Øresundsvej på den østlige del af Amager og Ørestads Boulevard, Ved Stadsgraven, Amager Fælledvej, Røde Mellemvej, Englandsvej og Vejlands Allé på det vestlige Amager. Endvidere ser det ud til, at der vil komme mere trafik på bydelsgaderne Sundholmsvej og Sundbyvestervej samt på den østligste del af Peder Lykkes Vej, som er privat fællesvej og som derfor rummer en særlig udfordring, såfremt der ikke laves særlige tiltag for at håndtere denne stigning.

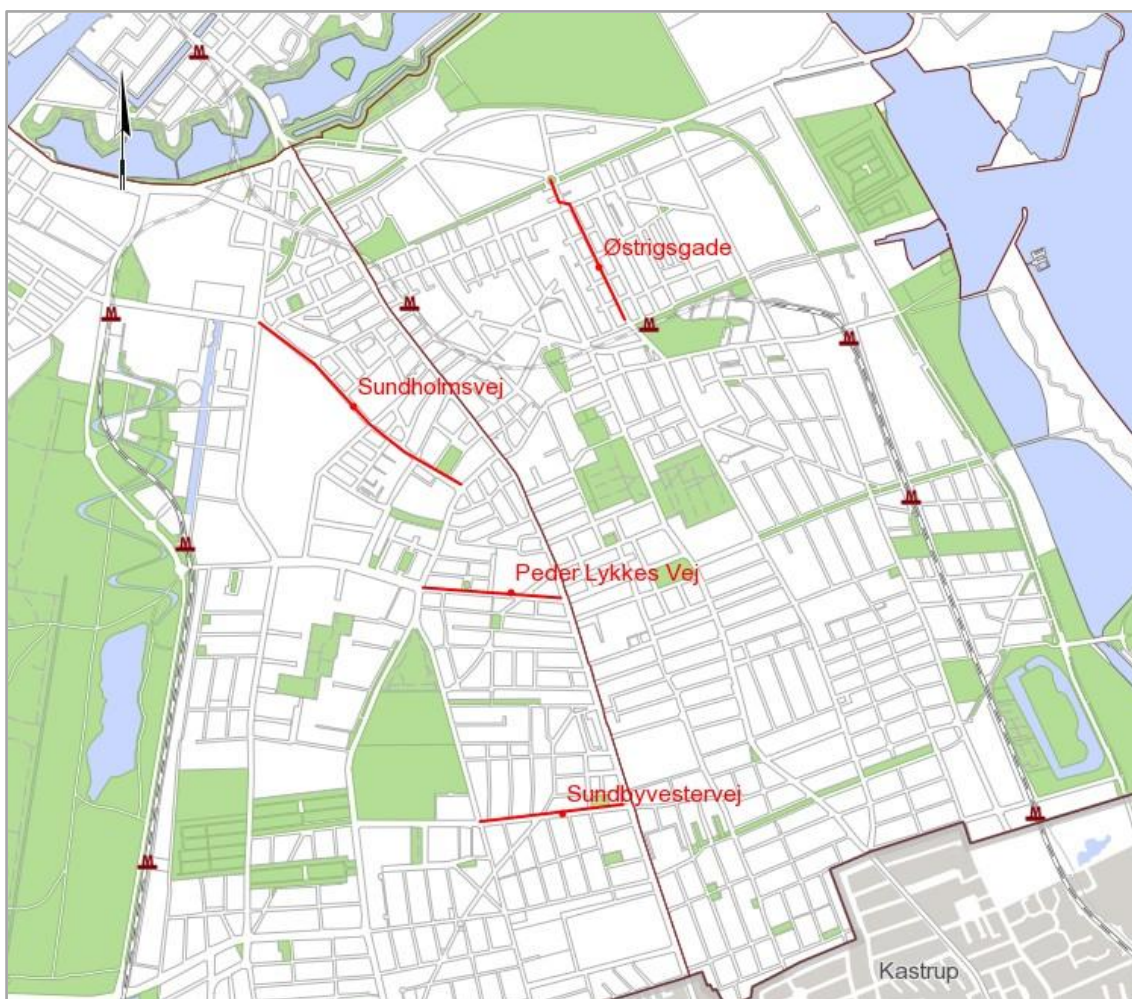
Den efterfølgende tabel 1 angiver for de væsentligste strækninger, hvor der ud fra modelberegningerne kan forventes stigninger og fald i trafikken i forhold dagens situation.

Tabel 1: Sammenligning af den beregnede, forventede biltrafik på forskellige vejstrækninger ved den ændrede helhedsplan, forslaget til helhedsplanen samt dagens beregnede biltrafik.

Vejnavn (strækning)	Modelleret biltrafik (2012)	Ændret helhedsplan (uden svingforbud)	Oprindelig helhedsplan (med svingforbud)
Amagerbrogade ml. Uplandsgade og Amager Boulevard	11.400	-21 %	-31 %
Amagerbrogade ml. Amager Boulevard og Holmbladsgade	27.000	-18 %	-30 %
Amagerbrogade ml. Holmbladsgade og Brysselgade	17.700	-30 %	-19 %
Amagerbrogade ml. Brysselgade og Øresundvej	15.700	-32 %	-24 %
Amagerbrogade ml. Øresundsvej og Peder Lykkes Vej	10.200	-11 %	-7 %
Amagerbrogade ml. Peder Lykkes Vej og Sundbyvestervej	11.700	-18 %	-17 %
Amagerbrogade ml. Sundbyvestervej og Vejlands Allé	13.400	-12 %	-11 %
Amager Boulevard n.f. Amagerbrogade	17.900	-16 %	-26 %
Amagerfælledvej s.f. Amager Boulevard	22.300	+10 %	+10 %
Amager Strandvej n.f. Øresundsvej	8.600	+3 %	+5 %
Backersvej s.f. Øresundsvej	5.300	+7 %	+4 %
Kastrupvej s.f. Øresundsvej	5.800	-5 %	-5 %
Englandsvej n.f. Peder Lykkes Vej	14.600	-8 %	-5 %
Holmbladsgade ø.f. Amagerbrogade	10.700	-4 %	-47 %
Vejlands Allé v.f. Englandsvej	25.500	+3 %	+3 %
Vermlandsgade v.f. Kløvermarksvej	34.900	+3 %	+10 %
Vermlandsgade n.f. Holmbladsgade	9.600	+10 %	+26 %
Østrigsgade s.f. Holmbladsgade	8.600	+11 %	+10 %
Sundholmsvej	6.800	+21 %	+28 %
Peder Lykkes Vej ml. Englandsvej og Amagerbrogade	5.300	+12 %	+14 %

Særlige gadestrækninger

En sammenvejning af gennemførte projekter og ovenstående resultater fra trafikmodelberegningerne indikerer, at der er veje, som forventes at opleve en større trafikbelastning. Yderligere trafikale tiltag til at håndtere dette vurderes derfor som led i de efterfølgende projekteringsfaser. Det drejer sig konkret om Sundholmsvej, Sundbyvestervej og Østrigsgade samt den østlige del af Peder Lykkes Vej, som er privat fællesvej. Strækningerne er vist på figur 3 nedenfor.



Figur 3: Veje som risikerer øget biltrafik og vurderes at kræve særlig fokus.

På *Sundholmsvej* er der allerede etableret tiltag, som bump og dynamiske tavler ved Amager Fælled skole, som udjævner effekten af den trafikale stigning. Yderligere tiltag kan være indsnævring af vejbanen eller etablering af flere overgange, da disse både vil have en hastighedsdæmpende effekt og kan få folk til at vælge andre veje.

På *Sundbyvestervej* etableres cykelbaner som skolevejsprojekt, og disse vil skabe øget tryghed på trods af stigningen i biltrafik. Der kan

etableres egentlige cykelstier i stedet, for at fremme trafiksikkerhed og tryghed yderligere.

Også på *Østrigsgade*, er der etableret cykelbaner, som kan opgraderes til cykelstier. På *Østrigsgade* kan også indsnævringer og heller forbedre trafiksikkerheden og trygheden. *Østrigsgade* er også præget af mange skolebørn, da *Lergravsparkens skole* ligger i umiddelbar nærhed.

På *Peder Lykkes Vej* er etableret 30 km/t-zone samt etableret en række bump, ligesom der er gennemført en række yderligere tiltag som led i sikker skolevejs programmet. Yderligere tiltag kan være indsnævringer, heller eller ensretninger som hindrer gennemkørsel.

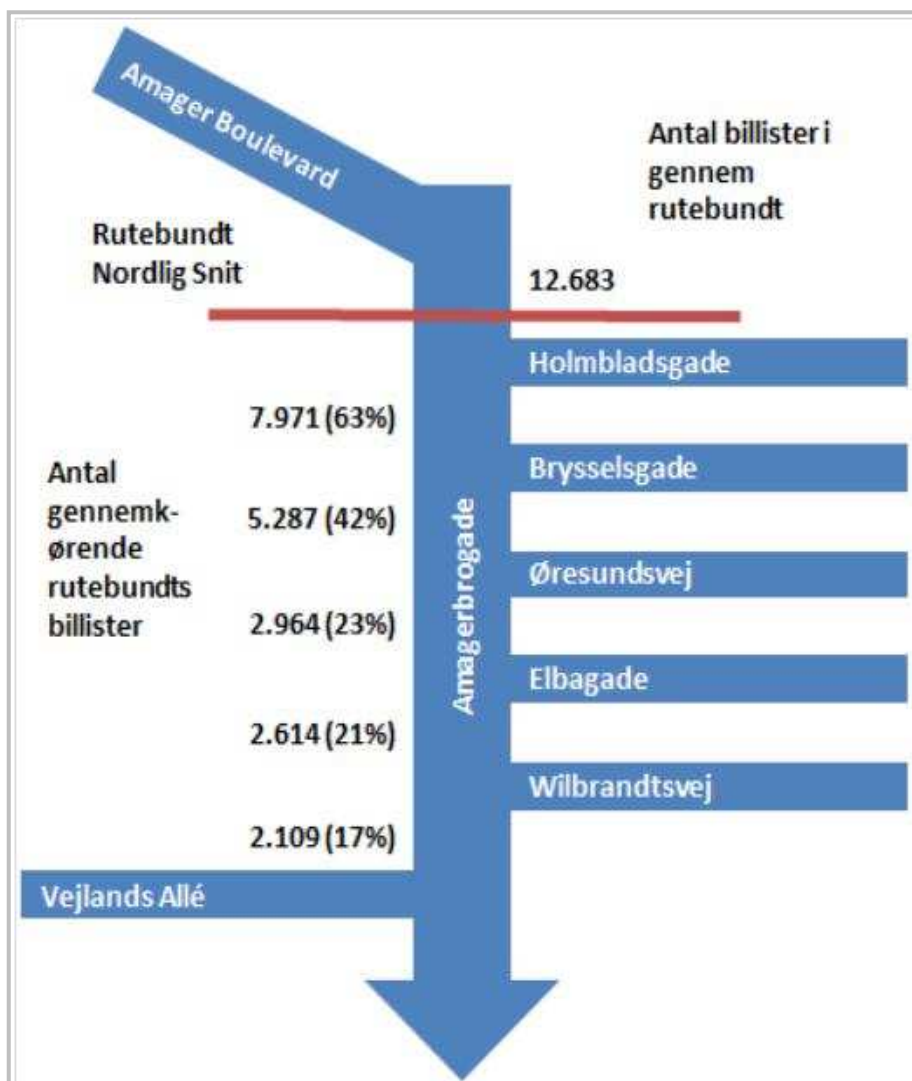
Sidst i notatet, som baggrundstabel 1, er medtaget en oversigt over de tiltag, der er gennemført på de nævnte veje i den senere tid i forlængelse af *Amager Trafikplan* fra 2001. Trafikplanen indeholder en fredeliggørelse af *Amagerbrogade*, samt forslag til en række indsatser, der har til formål at afbøde eventuelt negative konsekvenser af denne fredeliggørelse.

Vurdering af den gennemkørende trafik

De to nedenstående figurer viser er opgørelser af den gennemkørende trafik på *Amagerbrogade* mellem *Amager Boulevard* og *Vejlands Allé*, i hhv. nordlig og sydlig retning. Opgørelsen er baseret på en trafikmodelberegning for den nuværende trafik, hvorfor det er den procentvise fordeling som er væsentligst at forholde sig til.

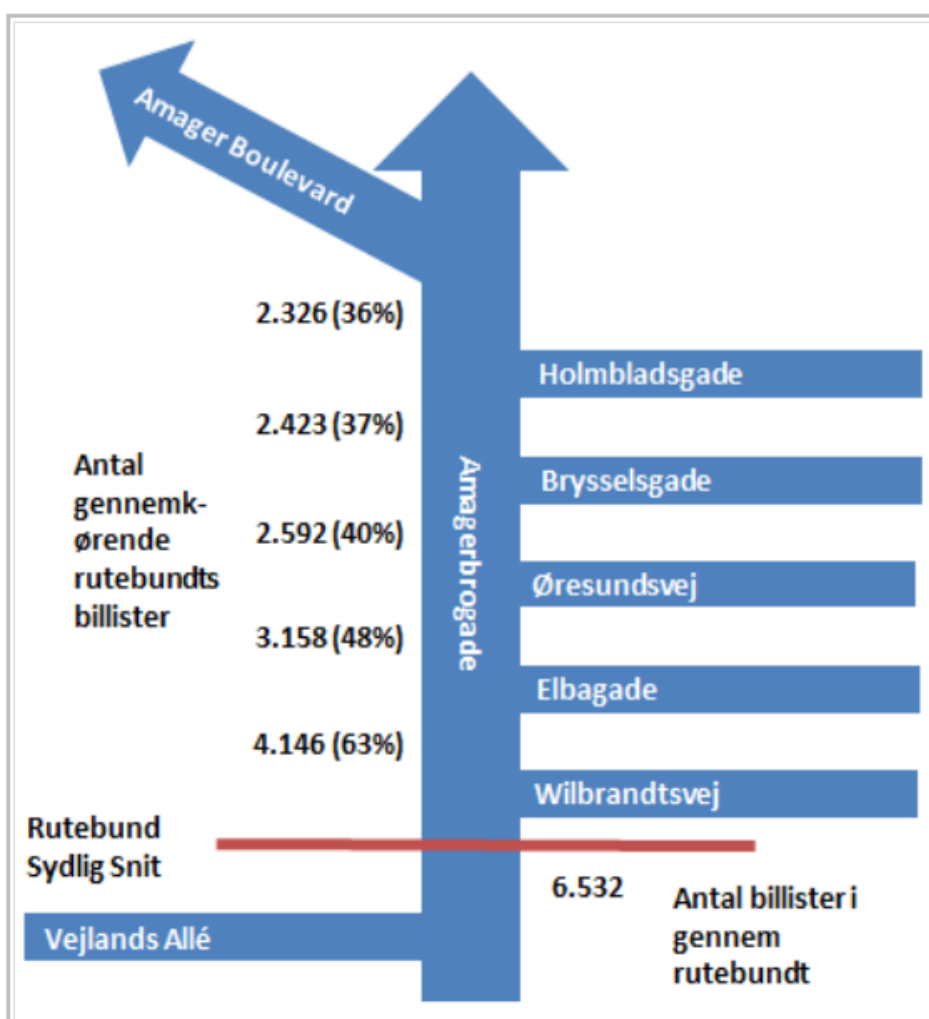
Nedenstående figur 4 viser den sydgående trafik, og hvor mange af de ca. 12.700 biler, der kører på en hverdag mellem *Amager Boulevard* og *Holmbladsgade*, der kan genfindes på de øvrige dele af *Amagerbrogade*.

Af figuren kan det ses, at 63 % af bilisterne kører ad Amagerbrogade forbi Holmbladsgade og mod Brysselsgade, og dermed, at 37 % enten har drejet af, primært af Holmbladsgade, eller endt deres tur inden da. Af trafikken fra den nordlige ende af Amagerbrogade er 17 %, ca. 2.100 køretøjer pr. døgn, gennemkørende på hele strækningen til Vejlands Allé.



Figur 4: Fordeling af trafik på Amagerbrogade fra nord mod syd

Tilsvarende viser figur 5 herunder den nordkørende trafik med udgangspunkt i ca. 6.500 daglige biler på strækningen mellem Vejlands Alle og Wibrandtsvej. Af figuren ses, at 36 % er gennemkørende i nordgående retning. Dette svarer til, at ca. 2.300 køretøjer pr. døgn er gennemkørende på Amagerbrogade mellem Vejlands Alle og Amager Boulevard.



Figur 5: Fordeling af trafik på Amagerbrogade fra syd mod nord

Trafik over havnesnittet

En fredeligsgørelse af Amagerbrogade samt ændret signaldossering har en ringe betydning for den trafik, der kører over henholdsvis Knippelsbro, Langebro og Sjællandsbroen.

På baggrund af trafiktallene fra den opstillede trafikmodel kan det konkluderes, at der, om nogen, vil være en lille overflytning af trafik fra Knippelsbro og Langebro til Sjællandsbroen, og det vurderes at den øgede trafikmængde på Sjællandsbroen vil kunne håndteres.

Trafikmodellen angiver at trafikken på Torvegade og over Knippelsbro vil falde med mellem 0-300 biler (ca. 1 %). Trafikken over Langebro vil opleve et fald i størrelsesordenen 0 – 200 biler, hvilket i betragtning af, hvor mange biler der kører i da, må betegnes som status quo.

Sjællandsbroen vil opleve en stigning af biler ind til centrum på op til 500 biler, hvilket vil være en stigning på under 1 %.

Rejsetider for biler

Nedenstående tabel 2 angiver rejsetidsbesparelser eller -tab for busser og biler ved den justerede helhedsplan i forhold til såvel det oprindelige forslag til helhedsplan som dagens situation. Der er målt på hele strækningen fra Vejlands Allé til Christmas Møllers Plads for biler og 350S og for strækningen fra Vejlands Alle til Amager Boulevard for 2A og 5A.

	Rejsetidsændringer ved ændringsforslaget ift.				Ændring i sekunder
	Helhedsplanen		Basis (i dag)		
	Mod nord	Mod syd	Mod nord	Mod syd	
2A	10;30	-10;10	-10;10	-30;-90	
5A	-10;10	-30;-90	-10;10	10;30	
350S	-30;-90	-30;-90	-10;10	10;30	
Biler	-10;10	-10;10	10;30	30;90	

Tabel 2: Ændringer i rejsetid for busser og biler i sekunder ved den ændrede helhedsplan sammenlignet med den oprindelige helhedsplan og dagens situation (basis). Rejsetidsbesparelse er angivet med grøn, rejsetidstab med rød. Ændringerne er angivet i intervaller.

Samlet vurderes den ændrede helhedsplan at give en rejsetidsgevinst for biltrafikken, sammenlignet med den oprindelige helhedsplan. Sammenlignet med dagens situation får bilerne et mindre rejsetidstab i begge retninger, for den del af biltrafikken, som kører hele strækningen igennem. Forvaltningen vurderer sammen med projektets

rådgiver, at for biltrafikken, som kører til- og fra Holmbladsgade, vil ændringen i rejsetiden være uændret.

Det bemærkes, at 17 % og 36 % af biltrafikken er gennemkørende i hhv. syd- og nordgående retning. Dette svarer til at ca. 2.100 og 2.300 køretøjer pr. døgn er gennemkørende hhv. syd- og nordgående retning på Amagerbrogade mellem Vejlands Alle og Amager Boulevard.

For den andel af trafikanter, som kun kører en kortere strækning på Amagerbrogade, vil ændringerne i rejsetid følgelig være mindre.

Rejsetider for busser

Nedenstående tabel 2 angiver rejsetidsbesparelser eller -tab for busser og biler ved den justerede helhedsplan i forhold til såvel det oprindelige forslag til helhedsplan som dagens situation. For busser er der målt på den enkelte bus rute inden for projektområdet. I forhold til helhedsplanen, er der med ændringerne, de steder det er muligt, i endnu højere grad implementeret busprioritering i de signalregulerede kryds.

	Rejsetidsændringer ved ændringsforslaget ift.				Ændring i sekunder	
	Helhedsplanen		Basis (i dag)			
	Mod nord	Mod syd	Mod nord	Mod syd		
2A						-30;-90
5A						-10;-30
350S						-10;10
Biler						10;30
						30;90

Tabel 3: Ændringer i rejsetid for busser og biler i sekunder ved den ændrede helhedsplan sammenlignet med den oprindelige helhedsplan og dagens situation (basis). Rejsetidsbesparelse er angivet med grøn, rejsetidstab med rød. Ændringerne er angivet i intervaller. (Tabellen er den samme som tabel 2)

Samlet vurderes den ændrede helhedsplan samt ekstra høj busprioritering at give en rejsetidsgevinst for de fleste busser sammenlignet med helhedsplanen. Især 350S får forbedret rejsetiden som følge af overhalingsmulighederne på den sydlige og nordlige strækning. Kun 2A mod nord får en mindre forringelse i rejsetid, hvilket især tilskrives stoppestederne med buslommer på den nordlige delstrækning.

Sammenlignet med dagens situation er der en rejsetidsgevinst i retning mod nord for næsten alle busser, men et mindre tab i rejsetid mod syd (undtaget linje 2A).

Dette taler for, at der i den videre projektering ses på yderligere prioritering af bustrafikken. Forvaltningen vurderer sammen med

projektets rådgiver, at det på nuværende grundlag ikke er muligt at øge busprioriteringen i signalanlæggene yderligere, hvorved den yderligere prioritering vil være i form af fysiske tiltag, som fx busbaner.

En busbane, der kan give en bedre fremkommelighed, vil være fra stoppestedet ved Sundbyøster Plads i retning mod syd og frem til det signalregulerede kryds ved Oxford Allé. Dette er muligt ved at fastholde dagens vejprofil på den korte strækning, hvorved der er plads til 2 kørespor og en busbane, en dobbelt trærække, men fortove og cykelstier i standardbredder.

Stoppesteder

I forhold til stoppestedernes placering plan følger disse i den ændrede helhedsplan overordnet den oprindelige helhedsplan. Der er dog mulighed for at sikre en mere hensigtsmæssig placering af stoppestedet ved Christmas Møllers Plads på selve Amagerbrogade.

4 stoppestedspar etableres dermed i kørebanen (på strækningen med den oprindelige helhedsplan).

3 stoppestedspar etableres med perroner (på strækningen syd for Peder Lykkes Vej/Elbagade).

3 stoppestedspar etableres i buslommer i forbindelse med kryds (på strækningen nord for Holmbladsgade).

Fastholdelsen af trafikken på Holmbladsgades vestlige del mod Amagerbrogade medfører, at stoppestedet for 2A på Amagerbrogade (ved Prags Boulevard) ligeledes bevares og placeres i en kort busbane.

Nedenstående kort, figur 6, illustrerer busbaner og stoppesteder på Amagerbrogade i dagens situation og i den ændrede helhedsplan.



Figur 6: Busbaner og stoppesteder på Amagerbrogade i dagens situation (grønne prikker og lyseblå pile) og i den ændrede helhedsplan (røde prikker og mørkeblå pile).

Parkering

Det samlede parkeringsregnskab viser, at der er mulighed for at opnå et uændret antal parkeringspladser i forslag til helhedsplanen i forhold til i dag.

For at understøtte handelslivet kan etableres korttidsparkeringspladser i sidegaderne, som også kan benyttes som beboerparkering i aften- og nattetimerne. Korttidsparkeringspladserne er enten nyetablerede eller eksisterende parkeringspladser, som tilføjes restriktioner i dagtimerne.

Der forventes samlet oprettet ca. 80 nye korttidsparkeringspladser. I forslaget til første etape (Holmbladsgade til Shetlandsgade) oprettes samlet ca. 35 nye korttidsparkeringspladser i sidegaderne.

Ændringen af eksisterende parkeringspladser til parkeringspladser med tidsrestriktion i dagtimerne, vurderer forvaltningen ikke er i modstrid med det gældende parkeringsforlig.

Parkeringsopgørelserne viser, at belægningen på p-pladserne varierer over døgnet, fra gade til gade og fra nord til syd.

I områderne omkring første etape (Holmbladsgade til omkring Shetlandsgade), har relativt lav belægningsprocent også om aftenen (mellem 46 og 75 %). Det vurderes derfor, at det er muligt at optimere parkeringen på sidegaderne, uden at belægningsprocenten bliver uacceptabel høj.

Der kan være særlige områder, som fx omkring Amagerbro Torv, hvor der i den videre konkretisering af projektet skal ses nærmere på parkeringsmulighederne, da belægningsprocenten lokalt er høj.

De seneste tilpasninger af forslag til helhedsplanen, som ender ud i et kompromis på den nordlige og sydlige strækning, medfører kun enkelte færre parkeringspladser på selve Amagerbrogade, som der dermed skal findes plads til i sidegaderne.

Om parkering i forslag til helhedsplan

I forslaget til helhedsplanen lægges der på indledende niveau op til følgende ændringer af parkeringsforholdene. Ændringerne har karakter af at være principper hvorfra der skal foretages en nærmere vurdering af mulighederne, i takt med at projektet nærmer sig realisering:

- Dele af de eksisterende parkeringspladser på sydlige strækninger nedlægges til fordel for en begrønning af gaden samt etablering af læssezoner.
- Etablering af læssezoner i sidegaderne kan medføre, at enkelte eksisterende parkeringspladser må nedlægges.

- Etablering af nye korttidsparkeringspladser i sidegaderne kan medføre, at eksisterende parkeringspladser tilføjes restriktioner i dagtimerne, men disse pladser kan fortsat benyttes til beboerparkering i aften- og nattetimer.
- Lukning af sidegader, fx ved etablering af opholdsområder, kan medføre, at eksisterende parkeringspladser nedlægges.
- Optimering af parkering i sidegaderne, fx ved etablering af skråparkering eller lignende vil medføre en forøgelse af antallet af parkeringspladser kan øges, således at antallet af parkeringspladser samlet set fastholdes på nuværende niveau.

Helhedsplanen sætter rammerne for den nærmere projektering af projektet. I denne projektering vil konsekvenser for de enkelte sidegader og delstrækninger blive præciseret yderligere.

Parkeringsregnskab ved helhedsplanen

Ændringerne Amagerbrogade og i en række sidegader, jf. forrige afsnit, vil have følgende konkrete indflydelse på parkeringsregnskabet:

- Til fordel for begrønning af Amagerbrogade flyttes ca. 90 parkeringspladser fra Amagerbrogade til sidegaderne.
- I forbindelse med etablering af læssezoner samt opholdsgader ved Amagerbro Torv planlægges knapt 40 parkeringspladser nedlagt i sidegaderne. Omdannelse af Amagerbro Torv og nærmeste sidegader skal besluttes og finansieres selvstændigt.
- I sidegaderne ændres ca. 80 eksisterende parkeringspladser til korttidsparkeringspladser med tidsrestriktioner i dagtimerne. Forvaltningen forventer at restriktionen vil være af karakter en times parkering 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. Samtlige på Amagerbrogades sydlige del udenfor betalingszonerne. Helhedsplanens anbefalede ændringer medfører at ca. 130 af de 153 pladser nedlægges. Gennem en optimering af parkeringsforholdene vurderes det muligt at etablere ca. 130 parkeringspladser i sidegaderne, hvis der fra lokal side udtrykkes behov herfor.
- Samlet er der således mulighed for at opnå et uændret parkeringsregnskab for Ny Amagerbrogade.

Ændringen af eksisterende parkeringspladser til parkeringspladser med tidsrestriktion i dagtimerne vurderes ikke at være i modstrid med det gældende parkeringsforlig.

Nedenstående tabel 4 giver et overblik over de indledende vurderinger af de mulige ændringer af parkeringsforholdene på sidegader til Amagerbrogade.

Tabel 4: Parkeringsregnskab for forslag til helhedsplanen

Parkeringsregnskab for forslag til helhedsplanen	
Eksisterende parkering på selve Amagerbrogade	
Uden tidsrestriktioner	101
Med tidsrestriktioner	52
Total	153
Eksisterende parkering der ændres til korttidsparkering, ud over gældende korttidsparkering	
I sidegader	81
Eksisterende parkering der nedlægges	
På Amagerbrogade	89
I sidegader	37
<ul style="list-style-type: none"> - heraf 7 til læssezoner - heraf 30 til opholdsgader v. Amagercenteret 	
Total	126
Nye parkeringspladser der anlægges	
I sidegader	126
Parkeringsregnskab	
Amagerbrogade og sidegader samlet	0

For en 1. etape fra Holmbladsgade til Shetlandsgade forventes ca. 35 eksisterende parkeringspladser ændret til korttidsparkeringspladser med tidsrestriktioner i dagtimerne samt 2 pladser at blive nedlagt for at gøre plads til læssezoner.

I forbindelse med den nærmere projektering afdækkes som nævnt mulighederne for optimering af parkering og etablering af læssezoner mere konkret på de enkelte sidegader. Der kan derfor komme ændringer til hvilke veje som berøres, samt til hvilke ændringer som sker på de enkelte veje.

Baggrundstabel 1: Oversigt over gennemførte trafikale tiltag i forlængelse af særligt Amager Trafikplan fra 2001

Vejnavn	Vejklasse(r)	Tiltag	Baggrund	Status
Christmas Møllers Plads	Regional vej	Krydsombygning + sikkerhedsprojekt	Amager Trafikplan + trafiksikkerhed	Mangler
Østrigsgade	Fordelingsgade	Cykelbaner og trafiksanering, overgange	Sikre skoleveje og Amager Trafikplan	Udført
Ørestads Boulevard	Fordelingsgade	Diverse krydsforbedringer	Amager Trafikplan	Udført
Kløvermarksvej	Fordelingsgade	Opgradering af vej til Operaen	Amager Trafikplan	Udført
Backersvej	Fordelingsgade	Cykelbaner, Trafiksikkerhedsprojekt/hastighedsdæmpning	Amager Trafikplan	Udført
Uplandsgade/ Prags Boulevard	Fordelingsgade/ Fordelingsgade	Krydsomlægning	Amager Trafikplan	Udført
Øresundsvej	Fordelingsgade	Cykelstier	Amager Trafikplan	Udført
Ørestads Boulevard	Fordelingsgade	Tilslutning til Amager Boulevard	Amager Trafikplan	Udført
Artillerivej	Fordelingsgade	Omlægning af vejen samt cykelstier	Amager Trafikplan	Udført
Vejlands Allé	Fordelingsgade	Cykelstier	Amager Trafikplan	Mangler
Vejlands Allé/ Amagerbrogade	Fordelingsgade/ Strøggade	Krydsombygning	Amager Trafikplan	Afventer Amagerbrogade
Irlandsvej/ Englandsvej	Bydelsgade/ Fordelingsgade	Trafiksanering i form af krydsombygning	Amager Trafikplan	Udført
Amager Strandvej/ Prags Boulevard	Bydelsgade/ Fordelingsgade	Krydsomlægninger	Amager Trafikplan	Udført
Amager Strandvej/ Øresundsvej	Bydelsgade/ Fordelingsgade	Krydsomlægning	Amager Trafikplan	Udført
Irlandsvej	Bydelsgade	Bump og cykelbaner	Sikre skoleveje	Mangler
Sundholmsvej	Bydelsgade	Bump og dynamisk tavle ved Amager Fælled skole	Sundholmskvarterets områdeløft	Udført
Amager Strandvej	Bydelsgade	Krydsomlægninger	Amager Trafikplan	Udført