Trafik- og byrumsplan

Amager

Sammenfatning

UDKAST
22.06.2026

JAJA BOGL ARTELIA urban creators

Københavns Kommune
2026

Introduktion

Om Trafik- og byrumsplan Amager
Københavns Kommune vedtog ved Overførselssagen 2023-2024, at der skal udarbejdes en samlet trafik- og byrumsplan for Amager. Planen dækker de to bydele Amager Øst og Amager Vest i Københavns Kommune og strækker sig fra Christianshavn i nord til kommunegrænsen mod syd.

Planen udstikker de overordnede rammer for udviklingen af trafik og byrum på Amager, som vil indgå i det videre arbejde med lokale handleplaner i forbindelse med det strategiske arbejde med visionen Vores København. Samtidig fungerer planen som et fælles afsæt for den løbende udvikling af Amager gennem lokale initiativer og i samspil med fx vejgenopretning og klimatilpasning.

Desuden indeholder planen overordnede forslag til 28 større projekter. Udmøntningen af de foreslåede initiativer vil afhænge af, at disse godkendes politisk og at der afsættes midler til at arbejde videre med deres konkrete udformning og etablering.

Grundlaget for planen udgøres af mål og retningslinjer i Kommuneplan 2024 samt øvrige relevante planer, politikker og strategier i Københavns Kommune. Desuden er der gennemført en række analyser samt en omfattende inddragelsesproces med lokaludvalg, borgere og aktører, som er samlet i planens bilag.

Om denne sammenfatning
Dette er et resume af Trafik- og byrumsplan Amager, som opsummerer planens væsentligste elementer og giver overblik over dens vidensgrundlag, mål og forslag til løsninger og projekter.

Sammenfatningen indledes med et overblik over baggrunden for planen, herunder dens formål og de centrale udfordringer, som planen adresserer, samt de input, der er kommet fra borgere og aktører i forbindelse med diverse inddragelsesprocesser. Herefter præsenteres planens mål og de overordnede løsninger for, hvordan målene kan omsættes i praksis.

Dernæst beskrives forslag til 28 større projekter, som omfatter langsgående og tværgående forbindelser, områdebaseret fredeliggørelse af boligkvarterer gennem trafikøer og sivezoner, samt stedspecifikke flagskibsprojekter. Afslutningsvist gives et overblik over faserne for implementering af planen samt de forventede effekter af planens initiativer.

Indholdsfortegnelse

Introduktion **2**
Baggrund **4**
- Formål 4
- Vidensgrundlag 4
- Udfordringer og behov 4
- Input fra borgere og aktører 5

Mål for trafik og byrum **9**
- Amagers Mobilitet 9
- Amagers Byliv 12
- Amagers Byrum 12
- Amagers Bynatur 13

Projektforslag **17**
- Forbindelser 18
  - Langsgående forbindelser 19
  - Tværgående forbindelser 21
- Fredeliggørelse af boligkvarterer 24
  - Trafikal fredeliggørelse og lokale byrumsløft i trafikøer 26
  - Trafikal fredeliggørelse og lokale byrumsløft i sivezoner 27
  - Inspirationseksempler på lokale byrumsløft 28
- Flagskibsprojekter 30

Implementering 34
- Projektoversigt 35

Planens effekter 37
- Trafikale effekter 37
- Øvrige effekter 39

Bilag:
- Trafik- og byrumsplan Amager, JAJA, BOGL, ARTELIA, KOMMON, 2026
- Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter, ARTELIA, 2026
- Byrumsanalyse Amager, JAJA, BOGL, ARTELIA, KOMMON, 2025
- Opsamling af dialogproces, KOMMON, 2026
- Projektliste, Trafik- og byrumsplan Amager, 2026

Figur 1: Overblik over planens vidensgrundlag og indhold

Nedenfor gives et visuelt overblik over det vidensgrundlag, der ligger til grund for planen, samt planens forskellige elementer, som beskrives i de efterfølgende kapitler i resumerapporten.

VIDENSGRUNDLAG

Planer og strategier

- Københavns Kommuneplan 2024 - Fremtidens klimavenlige hovedstad
- Vores København: Vision for teknik- og miljøområdet
- Øvrige planer, politikker og strategier fra Københavns Kommune

Lokale ønsker og behov

- Københavnersamling Amager: Anbefalinger
- Bydelsplaner Amager Øst og Vest
- Områdefornyelser
- Øvrige visioner og projektforslag for konkrete tiltag på Amager

Analyser og inddragelse ifm. planens udarbejdelse

- Byrumsanalyse Amager, JAJA, BOGL, ARTELIA, KOMMON, 2025
- Trafiknotat, Trafik- og byrumsplan Amager, ARTELIA, 2026
- Opsamling af dialogproces, KOMMON, 2026

TRAFIK- OG BYRUMSPLAN AMAGER

Mål for Amagers trafik og byrum



1: Mobilitet
Øge trafiksikkerhed og bæredygtig mobilitet



2: Byliv
Skabe kvarterer med plads til ophold og liv



3: Byrum
Forbinde et mangfoldigt netværk af attraktive byrum



4: Bynatur
Styrke naturens kvaliteter

Projektforslag

Forbindelser på langs og på tværs

Langsgående forbindelser (A1-A4)

Tværgående forbindelser (B1-B5)

Fredeliggørelse i boligkvarterer

Lokale byrumsløft samt trafikal fredeliggørelse, evt. via trafikøer og sivezoner (C1-C13)

Flagskibsprojekter (D1-D6)



Foto: Urban Creators

Baggrund

Formål

Planens formål er at udvikle helhedsorienterede løsninger for Amagers trafik og byrum. For trafikken er formålet at minimere gennemkørende trafik i boligområder, begrænse hastigheden på udsatte strækninger og håndtere tung trafik. Samtidig ønskes sikre skoleveje, gode cykelforbindelser og øget trafiksikkerhed. For byrummene er formålet at understøtte Amagers egenart og byliv, øge begrønning og frigive plads ved at flytte gadeparkering til eksisterende parkering i konstruktion.

Vidensgrundlag

Disse analyser og kilder til viden er anvendt i planen:

- Trafikanalyse med beregninger med Københavns Kommunens COMPASS-trafikmodel
- Byrumsanalyse med fokus på Amagers særkende, strukturer, byområder og byrum
- 44.000 borgerinput via to kortbaserede surveys om byrum og trafik
- Input fra lokaludvalg, borgere og interessenter ifm. dialogproces
- Eksisterende planer og politikker

Udfordringer og behov

Amager er helt sin egen, med en markant identitet og en central betydning for København, idet øen huser knap en fjerdedel af kommunens indbyggere. Amagers ø-struktur skaber nærhed indenfor de to bydele Amager Øst og Amager Vest, samtidig med, at øen er tæt forbundet til resten af København og via nabokommunerne mod syd til udlandet.

De seneste årtier har Amager gennemgået en betydelig transformation, som fortsætter de kommende år med flere større byudviklings- og infrastrukturprojekter, herunder Østlig Ringvej, M5, udvidelse af Øresundsmotorvejen og Lynetteholm. Det stigende indbyggertal og den intensiverede tunge trafik fra anlægsaktiviteter øger presset på Amagers vejnet og de lokale byrum.

Amagers beboere mærker det stigende trafikpres i form af trængsel, luftforurening, vejstøj og forringet bymiljø, hvilket forstærkes af, at store dele af vejnettet og byrummene er indrettet på biltrafikkens præmisser. Uden en omprioritering af areal og overflytning af ture til cykling, gang og kollektiv transport vil Amager have vanskeligt ved at leve op til Kommuneplanens mål om grønnere mobilitet og bedre livskvalitet.

Samtidig oplever mange amagerkanere utryghed ved kryds, langs trafikerede veje og ved børns transport til og fra skole. Det medfører, at gang og cykling i nogle tilfælde fravælges, og at adgangen til lokale funktioner forringes, særligt for børn og ældre.

Amager Fælled og Amager Strandpark er enestående naturområder, som omkranser øen med markante rekreative kvaliteter. Men i de nære boligområder kan der flere steder være flere opholdsrum og mere bynatur, ligesom forbindelserne til de eksisterende naturområder og rekreative byrum kan forbedres - særligt på tværs af øen. Det betyder, at øens mange potentialer for byliv, rekreation og lokale fællesskaber ikke udnyttes fuldt ud.

Disse udfordringer, som præger Amagers trafik og byrum både i dag og fremover, udgør afsættet for planens løsninger og initiativer.

Figur 2: Hovedudfordringer for trafikken
Den trafikale analyse har udpeget en række trafikalt belastede strækninger, samt steder med mange registrerede trafikulykker. Desuden er der udpeget manglende cykelforbindelser på tværs af bydelene.

Kortsignatur

- Høj andel af tung trafik
- Kapacitetsbelastede vejstrækninger
- Kapacitetsbelastede cykelstier
- Utilstrækkelige forbindelser på tværs
- Flest registrerede ulykker



Input fra borgere og aktører

Knap hver fjerde københavner bor på Amager og der er derfor mange forskellige ønsker til indretningen af trafik og byrum, alt efter om man bor, arbejder, handler eller er besøgende på Amager. For at få en bred indsigt i disse ønsker og behov er der gennemført en omfattende inddragelse af lokaludvalg, borgere, organisationer, erhverv og andre interessenter. Her opsummeres de mest centrale pointer fra inddragelsen.

Mere bynatur
Grønne, rekreative kvaliteter og adgang til naturen og til vandet er en helt afgørende kvalitet på Amager. Der er et stort ønske om mere bynatur og etablering af flere grønne byrum, og at der passes bedre på den natur, der allerede eksisterer på Amager. Desuden ønsker borgerne, at byrummene begrønnes og gøres mere attraktive med træer, græs og blomster og plads til leg, bevægelse, ophold og samvær.

Der efterspørges også bedre adgang til de eksisterende rekreative byrum og naturområder, særligt på tværs af øen, så Fælleden, Strandparken og de mange mindre, grønne byrum bliver mere tilgængelige.

> **"Vi har brug for et åndehul. Det betyder meget, når man har små børn og bor i lejlighed"** - borgerinput

Plads til mangfoldighed
Mangfoldigheden er stor på Amager, og det skal den fortsat være. Variationen i bykvarterer og byrum skal understøttes, og der skal være plads til at leve sit liv på mange forskellige måder. Samtidig er der et ønske om at styrke møderne og fællesskaberne på tværs af forskelligheder, så de enkelte kvarterer og grupper af borgere ikke lukker sig om sig selv.

> **"Når man bliver gammel har man brug for flere bænke, så man kan hvile sig når man går tur [...] Det er godt for sundheden, at folk kommer ud!"** - borgerinput

Bedre forhold for cyklister og gående
Der er et stort ønske om af forbedre vilkårene for cyklister og gående, så det bliver trygt og attraktivt at bevæge sige til fods og på cykel, ikke mindst for børn og ældre. Der efterspørges bl.a. bredere cykelstier, bedre belysning og skiltning, tryggere krydsninger samt dæmpning af bilernes hastighed. Desuden ønskes der rekreative forbindelser med træer og begrønning langs attraktive byrum

Fredeliggørelse af trafikken
Flere steder er der udfordringer med biltrafikken og den tunge trafik, og mange ønsker at fredeliggøre Amagers kvarterer. Samtidig er der opmærksomhed på at sikre tilgængelighed og fremkommelighed for alle, og nogle udtrykker også bekymring for, at vejlukninger kan give dårlig fremkommelighed og skæv trafikbelastning, hvor enkelte veje bliver mere udsatte end i dag.

> **"Amager er Københavns Fyn: Mange kører bare igennem på vej et andet sted hen. Ærgerligt [...] – kan man gøre det mere besværligt?"** -borgerinput

Aktiviteter i inddragelsesprocessen
Inddragelsesprocessen indebar følgende:

- Københavnersamling 2024: 36 repræsentativt udvalgte beboere på Amager udviklede anbefalinger for trafik og byrum på Amager
- To kortbaserede borgersurveys om byrum og trafik på Amager i 2024 via Maptionnaire-platformen med i alt 44.000 input
- Interviews med nøgleaktører primo 2025
- Fire workshops med følgegruppe bestående af repræsentanter fra tre lokaludvalg og organisationer, foreninger og institutioner på Amager i 2025 og 2026
- Fem pop-up arrangementer i forskellige byrum: Amagerbro Torv, Islands Brygge, Sundbyøster Plads, Amager Strandpark og Michael Strunges Vej i Ørestad i maj 2025
- To åbne borgermøder i Amager Øst og Amager Vest, samt et tema-borgermøde om cyklisme på Islands Brygge i september 2025

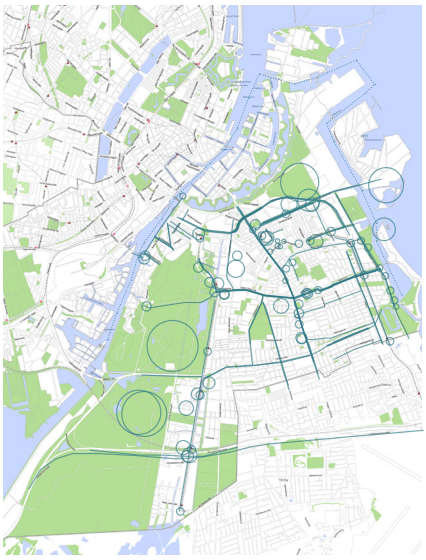
Figur 3: Input til byrum med potentialer for aktivering og forbedring



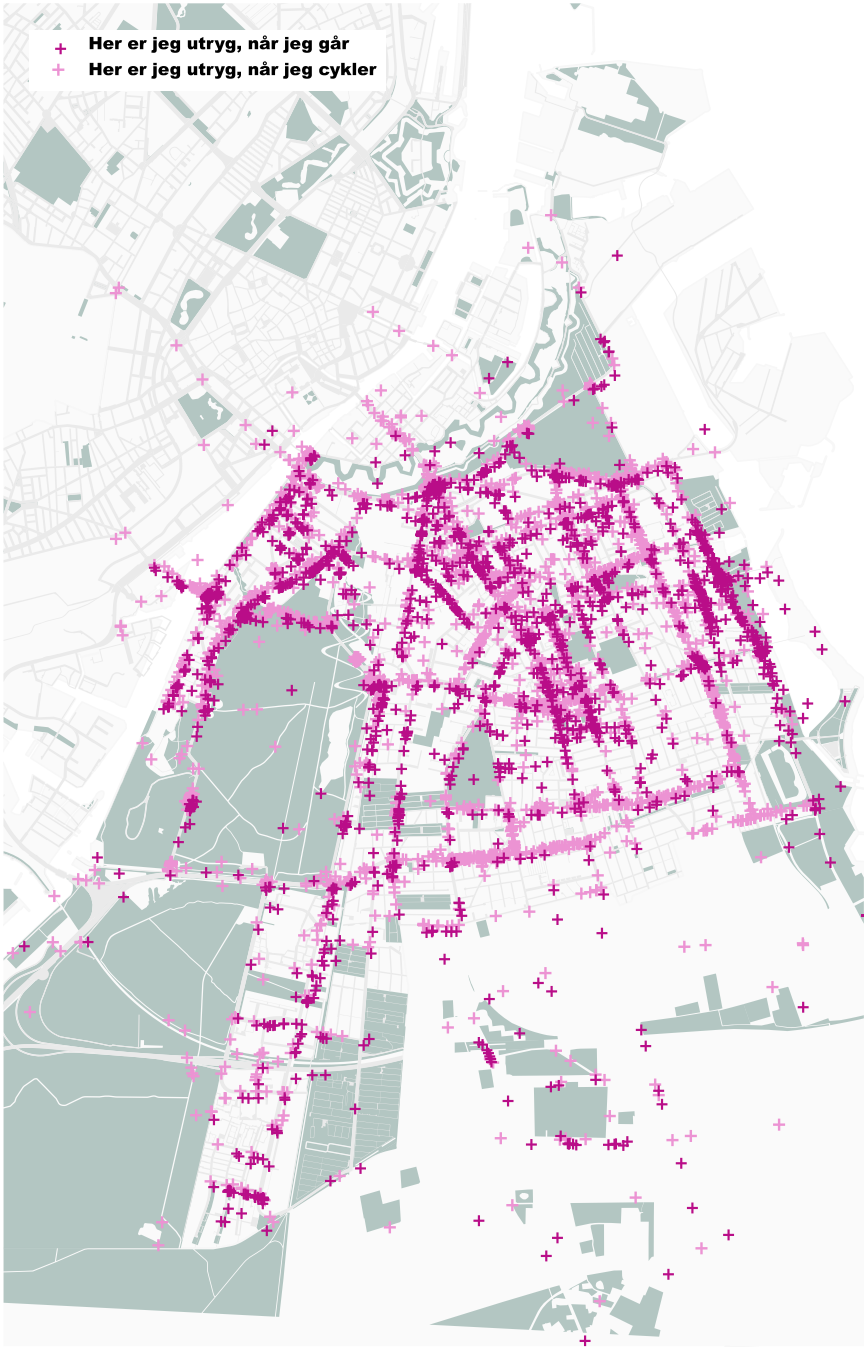
Byrum, der opleves som gode



Byrum, der opleves som dårlige



Byrum med særlige potentialer



De tre kort ovenfor viser følgegruppens input til byrummene på Amager. Kortet til venstre viser byrum, de oplever som gode, herunder grønne byrum med både rolige og aktive steder, byrum med kontakt til vandet samt byrum med mulighed for aktivitet og samvær.

Kortet i midten viser byrum, der opleves som dårlige og kan forbedres såsom veje, der er barrierer i byen, uindbydende byrum og byrum med stor skala og lange kedelige stræk.

Kortet til højre viser byrum med særlige udviklingspotentialer, fx med mulighed for nye forbindelser, grønne rekreative kvaliteter, mere aktive byrum, ekstraordinære oplevelser, mere café- og butiksliv, mv.

Figur 4: Input til steder, der opleves utrygge på cykel og til fods

Kortet til venstre viser borgernes input til steder, der opleves utrygge for cyklister og gående. Disse input er givet via et kortbaseret survey.



Foto: Urban Creators

Mål for trafik og byrum

Trafik- og byrumsplan Amager sætter retningen for en mulig fremtidig udvikling på Amager gennem fire mål for Amagers mobilitet, byliv, byrum og bynatur. For hvert mål er der beskrevet en række principper og løsninger, som danner en fælles strategisk ramme for, hvordan planen kan omsættes i praksis. Denne ramme anvendes både i planens forslag til 28 større projekter og i den øvrige udmøntning af planen, som bl.a. kan ske gennem lokale initiativer samt indsatser i samspil med fx vejgenopretning og klimatilpasning. Her opsummeres de fire mål og de overordnede løsninger, der understøtter dem.

Amagers Mobilitet

Mål: "Øge trafiksikkerhed og bæredygtig mobilitet"



Målet for Amagers mobilitet skal nås ved at skærpe prioriteringen mellem de forskellige transportformer, så den gennemkørende biltrafik i boligområder reduceres og forholdene for cyklister og gående forbedres.

Justeret vejnet og trafikal fredeliggørelse
Vejinfrastrukturen forenkles og tydeliggøres, så biltrafikken i højere grad samles på færre fordelingsgader, mens boligkvartererne aflastes for gennemkørende trafik. Dette kan gøres bl.a. med brug af ensretninger, ændrede vejprofiler og vejforløb og fartdæmpning i såkaldte trafikøer og sivezoner, som foreslås for en række boligkvarterer på tværs af Amager Øst og Amager Vest. Dette vil reducere trafikmængder og hastigheder lokalt. Den konkrete udformning af de fredeliggørende tiltag vil afhænge af yderligere analyser og projektering samt politiske beslutninger om de enkelte projekter.

Bedre forhold for cyklister og gående
Fodgængere og cyklister prioriteres i trafik og gaderum gennem en bred vifte af løsninger. Det foreslås at etablere sammenhængende forbindelser på langs og på tværs af Amager for cyklister og gående. Flere steder foreslås det at frigive plads fra biltrafik og parkering til nye og forbedrede cykelstier, fortovsudvidelser samt mere cykelparkering, ophold og grønt.

Opgradering af utrygge kryds
Utrygge og komplekse kryds foreslås ombygget med fokus på lavere hastigheder, bedre overskuelighed og tydelig prioritering af cyklister og fodgængere. Krydsninger foreslås forenklet, signaler justeret, og der kan arbejdes med korte krydsningsafstande og bedre oversigtforhold, særligt på skoleveje og ved knudepunkter.

Tung trafik
Den tunge trafik er vigtig for byens erhverv, dagligdag og byudvikling. Der er f.eks. behov for tunge køretøjer til renovationskørsel og varelevering til detailhandel mv. Samtidig skaber særligt jordtransport til og fra Lynetteholm udfordringer med støj, støv og trafiksikkerhed på Amager. Derfor peges på anbefalede ruter til afvikling af den tunge trafik til mindst mulig gene for beboere. Dette kan gøres gennem en kombination af fysiske begrænsninger og hastighedsregulering på strækninger, hvor den tunge trafik ikke prioriteres, samt opgradering af forholdene for bl.a. trafiksikkerhed på de anbefalede ruter.

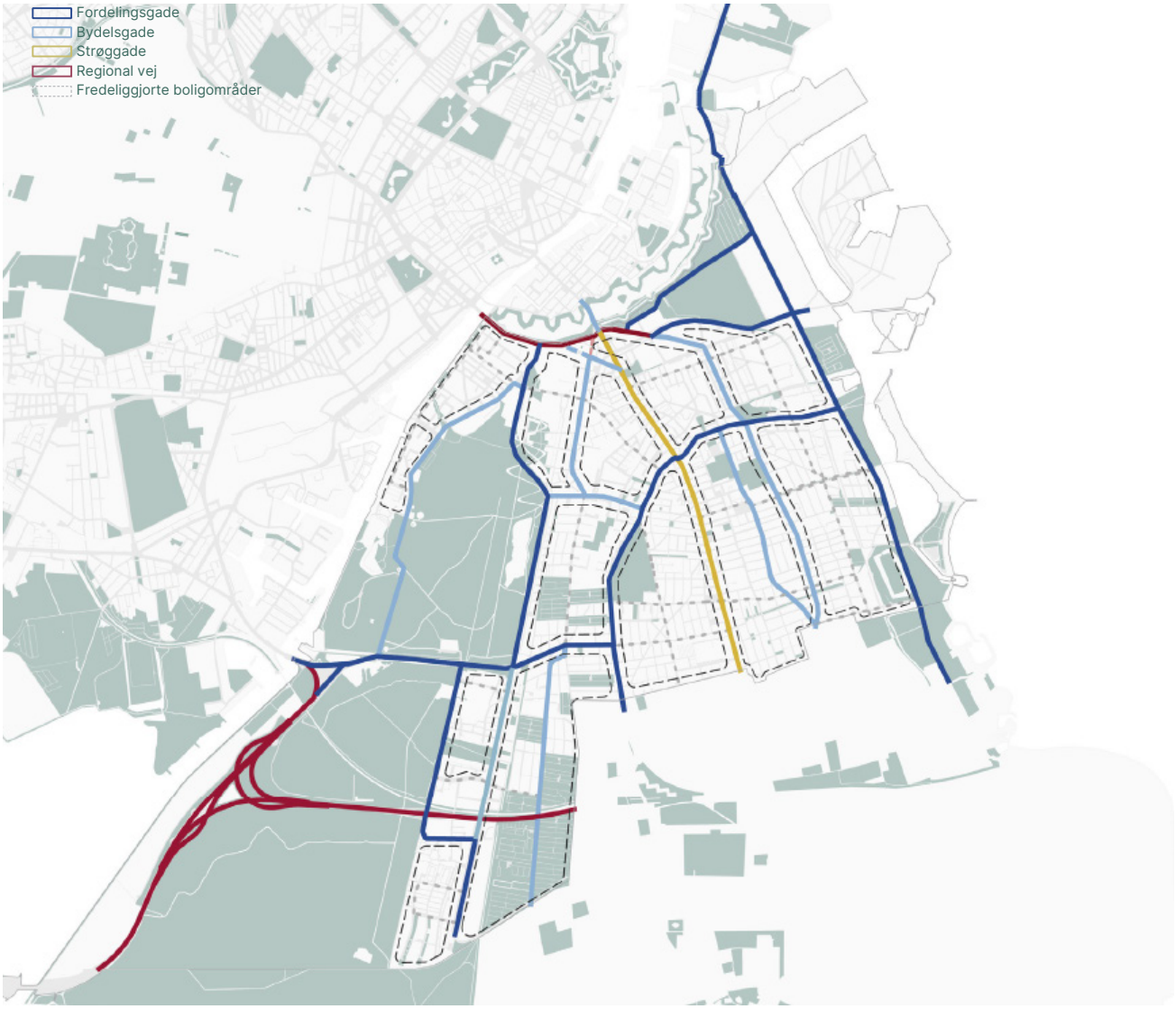
Sikre skoleveje og tryghedszoner
Omkring Amagers skoler foreslås der etableret tryghedszoner med lavere hastigheder, forbedrede krydsninger og begrænset adgang for biler, enten permanent eller i bestemte tidsrum. Desuden prioriteres cykelstier eller cykelgader, sikre krydsninger samt trafiksikkerhedstiltag som led i den overordnede fredeliggørelse af boligkvarterer.

Parkering
Det foreslås at omprioritere bilparkering i gadeplan for at frigive plads til ophold, begrønning og cykel- og gangtrafik. Gadeparkering vil dels blive reduceret, dels fordelt mere effektivt, bl.a. gennem bedre udnyttelse af eksisterende parkering i konstruktion, regulering af bilparkeringsbehovet samt leje af flere parkeringspladser i eksisterende private anlæg. Ligeledes vil en større andel af bilparkering en blive forbeholdt erhverv og varelevering. Den eksisterende ladestanderinfrastruktur udbygges, dog sådan at standerne ikke optager plads på fortovet. For cykler opgraderes parkering i tilknytning til boliger, byrum og knudepunkter.

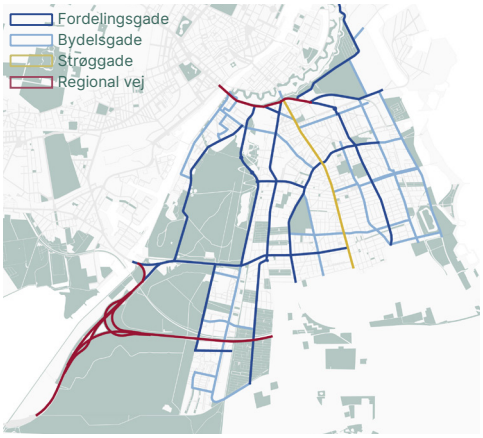
Figur 5: Justeret vejnet

Kortet viser planens forslag til et forenklet vejnet, hvor den gennemkørende og tunge trafik koncentreres på færre fordelingsgader og regionale veje. På fordelings- og bydelsgader fastsættes hastigheden som udgangspunkt til 40 km/t, evt. 30 km/t for udvalgte bydelsgader, og til 30-40 km/t på strøggaden Amagerbrogade.

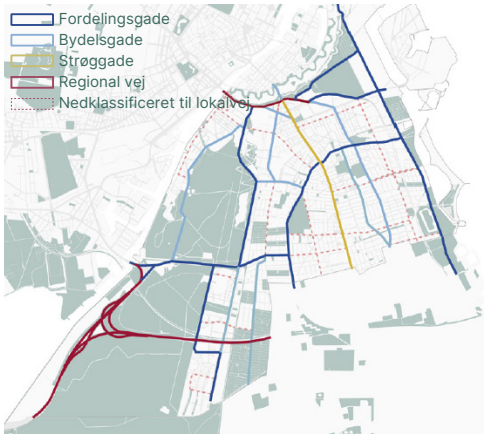
Det justerede vejnet muliggør trafikal fredeliggørelse i boligkvarterer indenfor de markerede zoner, hvor det foreslås at etablere trafikøer og sivezoner. Indenfor disse områder forventes et hastighedsniveau på ca. 30 km/t som følge af vejenes generelle indretning samt de trafikdæmpende tiltag, der foreslås med planen.



Figur 6: Vejklasser i Kommuneplan 2024



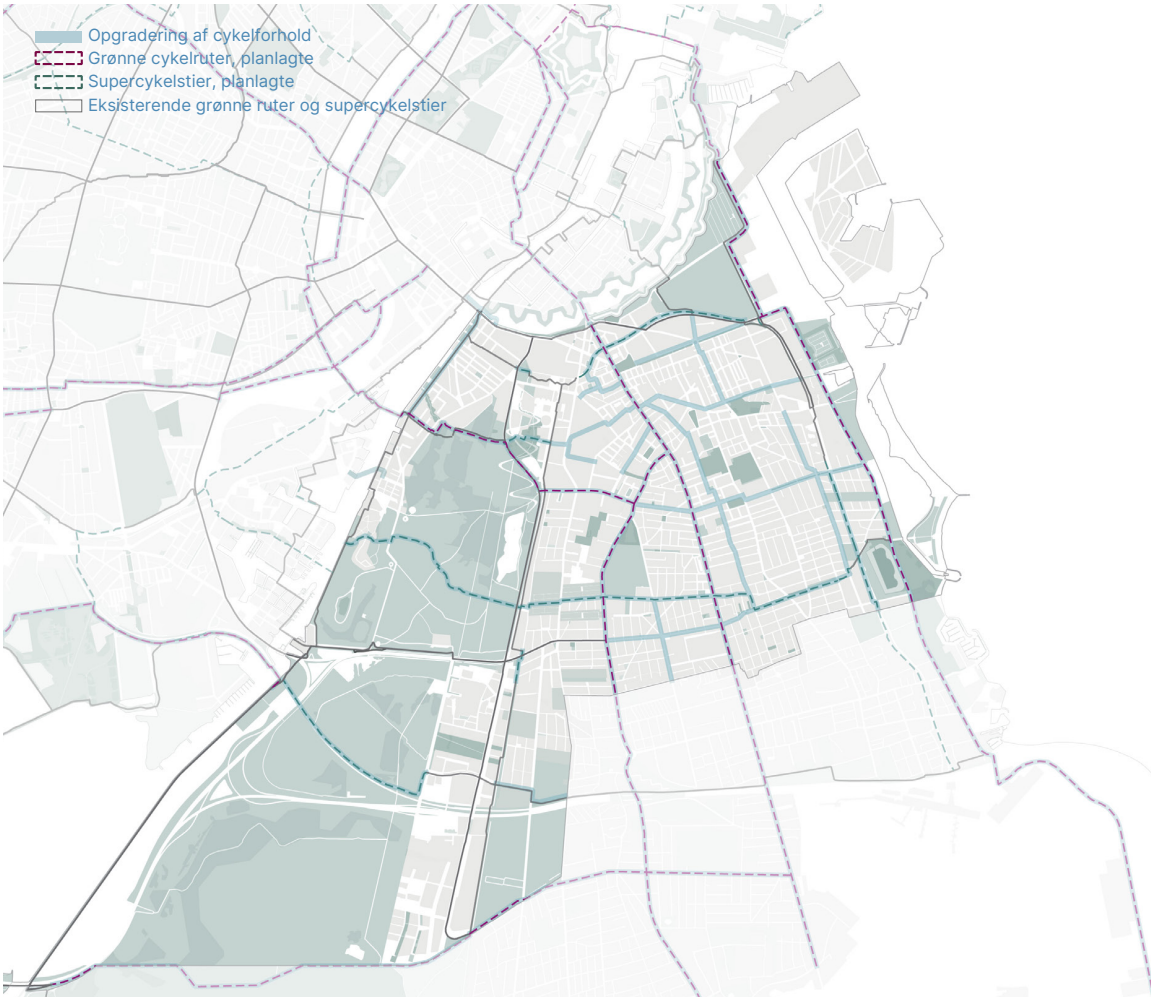
Figur 7: Nye foreslåede vejklasser



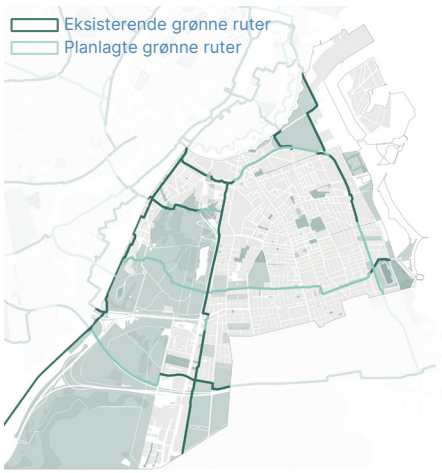
Figur 8: Udbygning af gang- og cykelstinettet

Kortet viser de steder, hvor det eksisterende netværk af gang- og cykelforbindelser foreslås udbygget og opgraderet med planens initiativer. De to kort nederst viser eksisterende og planlagte grønne ruter og Supercykelstier på Amager, jf. Kommuneplan 2024.

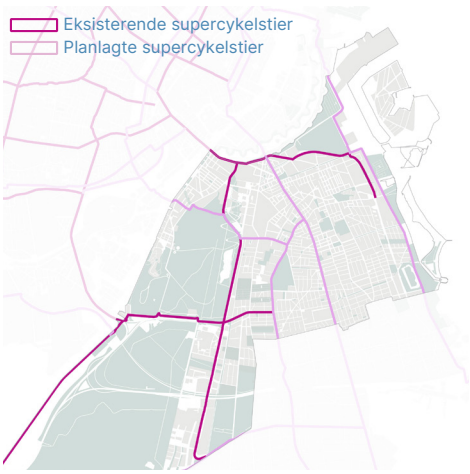
Som led i udmøntningen af planens projekter skal den konkrete udformning fastlægges, herunder om der kan etableres separate eller delte stier, cykelgade, cykling mod ensretning eller øvrige løsninger til opgradering af cykel- og gangforholdene. Disse indsatser skal sammentænkes med kommunens øvrige planer og retningslinjer for gang- og cykelinfrastruktur, herunder for grønne ruter, supercykelstier og det prioriterede PLUS-net for cykelinfrastruktur.



Figur 9: Grønne ruter



Figur 10: Supercykelstier



Amagers Byliv

Mål: ” Skabe kvarterer med plads til ophold og byliv”



Bylivet på Amager udfolder sig både i store rekreative områder langs vandet og på Fælleden, men også i hverdagens små møder i lokalmiljøet. Målet om et stærkere og mere mangfoldigt byliv kan opnås ved at give mere plads til ophold, møder, udeservering og aktiviteter, så gade- og byrum i højere grad kan anvendes til byliv frem for trafikafvikling.

Aktivering af centrale gader og pladser

Gader og pladser med særligt bylivspotentiale foreslås udviklet, så de giver bedre plads til ophold, hverdagsaktiviteter og midlertidige arrangementer. Her kan frigjort vejareal konverteres til opholdsområder, lege- og aktivitetsmuligheder, udeservering og mere varierede byrum.

Planen foreslår at styrke en række langsgående forbindelser langs centrale nord-syd-gående korridorer, hvor der i dag er et aktivt byliv, men ønske om bedre plads til cyklister og gående og mere attraktive byrum til ophold. Det samme gælder en række centrale steder, som planen foreslår at opgradere i form af Flagskibsprojekter, der vil give bedre vilkår for bylivet.

Lokalt byliv og fællesskaber i boligkvarterne

Eksisterende og uudnyttede arealer i kvartererne forslåes udnyttet til lokale mødesteder og fælles aktiviteter. Grønne lommer og arealer frigjort fra biltrafik kan etableres med opholds- og aktivitetsmuligheder, særligt i villakvarterer, hvor mødestederne i dag er få. Der skabes også enkle opholdssteder, hvor det nære byliv kan udfolde sig.

Skoler foreslås aktiveret som omdrejningspunkter for byliv og lokale fællesskaber med aktive byrum, også udenfor skoletiden. Der kan skabes funktionsklynger, hvor flere funktioner samles, fx affaldssortering, indkøb og delemobilitet. Samtidig kan der skabes plads til lokale, fællesskabsorienterede initiativer som byhaver og fødevarefællesskaber.

Balance mellem aktivitet og ro

Amagers byliv rummer både aktivitetsområder, der summer af liv og mere fredelige naturområder og opholdssteder. Variationen i bylivet er en kvalitet, som ønskes bevaret og styrket. De store grønne områder skal fortsat tilbyde steder, hvor man kan trække sig tilbage, opleve fuglefløjt og finde ro, men også de helt lokale byrum kan indrettes med lommer til fordybelse og stilhed. Samtidig kan de store aktivitetsområder som Kløvermarken, Sundby Idrætspark, arealerne under metrohøjbanen og strandpromenaden udvikles til steder, hvor sport, leg og fysisk udfoldelse kan finde sted. Der vil desuden være mulighed for mere aktivt byliv i de nære byrum på lokale gader og pladser.

Amagers Byrum

Mål: ” Forbinde et mangfoldigt netværk af attraktive byrum”



Amagers store variation af byrum, hvor historien mange steder er nærværende gennem industribygninger, jernbanespor og bevaringsværdige kulturmiljøer, bidrager til bydelenes særpræg. Målet om et bedre forbundet netværk af attraktive og varierede byrum kan opnås ved både at opgradere eksisterende, større byrum samt ved at etablere flere små opholdssteder og grønne lommer i den nære skala, som øger tætheden mellem byrummene.

Nærhed til lokale byrum

Et tættere net af små og nære byrum skabes ved at indarbejde opholdssteder og begrønning lokalt. Det kan være helt enkle greb som en bænk og et træ foran hoveddøren, mindre pladsdannelser i gaderummet eller lidt større samlingspunkter i kvarteret. Dette kan ske gennem begrønning, fortovsudbygninger ved kryds, og sammenhængende hævede flader. De lokale byrum foreslås udrullet som led i den trafikale fredeliggørelse af boligkvarterer, hvor der frigøres areal fra gennemkørende trafik og parkering.

Byrum, der bygger videre på Amagers historie
Mange af planens løsninger tager afsæt i at forbedre allerede eksisterende byrum frem for at etablere helt nye. Nedslidte byrum skal opgraderes, så deres lokale karakter og særlige kvaliteter styrkes gennem forbedrede belægninger, beplantning og opholdsmuligheder. Etableringen af metrolinje M5 giver desuden mulighed for at etablere fem nye byrum ved metroforpladserne på Amager.

Samtidig bør Amagers stærke historiske særpræg inspirere nutidens anlæg og spor fra industri og produktionslandskaber synliggøres gennem bevaring, arkitektoniske greb og formidling. Dette gælder både Amagers bevaringsværdige og fredede miljøer som fx Lergravsparken, der udgør et af planens flagskibsprojekter, samt sporene fra den tidligere jernbane Amagerbanen, der indgår som en af planens tværgående forbindelser.

Tryghed og tilgængelighed i byens rum
Utrygge steder foreslås opgraderet med bedre belysning, tydeligere indretning, så det er lettere at orientere sig, og kortere krydsningsafstande. Der skabes flere muligheder for ophold og hvile tæt på hverdagens gøremål, hvilket særligt kommer gangbesværede, ældre og børn til gode. Byrum udformes med fokus på universelt design for at sikre en bedre tilgængelighed og tryghed for brugerne.

Amagers Bynatur

Mål: ” Styrke naturens kvaliteter”



Amagers største naturkvaliteter findes i de store landskabsrum langs kysten, ved havnen og på Amager Fælled. Målet om at styrke bynaturen kan realiseres ved at gøre naturen til en aktiv ressource, der bidrager til grønnere og mere attraktive byrum, øget biodiversitet og bedre klimatilpasning.

Flere grønne byrum forbindes lokalt
Der kan etableres flere grønne byrum i hverdagen ved at begrønne eksisterende og nye byrum lokalt. Det foreslås at plante flere by- og gadetræer, samtidig med at eksisterende naturværdier som ikoniske træer og steder med høj biodiversitet bevares.

De grønne byrum kan udvides og bindes sammen ud fra et princip om nærhed til bynatur, så flere borgere får bedre adgang til grønne omgivelser, både visuelt og med kort afstand fra bolig til nærmeste grønne område.

Det foreslås at etablere en række tværgående forbindelser, der kan koble boligområder tættere til Amgers større grønne og blå naturområder. Forbindelserne kan indrettes som grønne oplevelsesruter med deres egne naturkvaliteter og integrerer bynatur med gode cykelforhold, ophold og byliv.

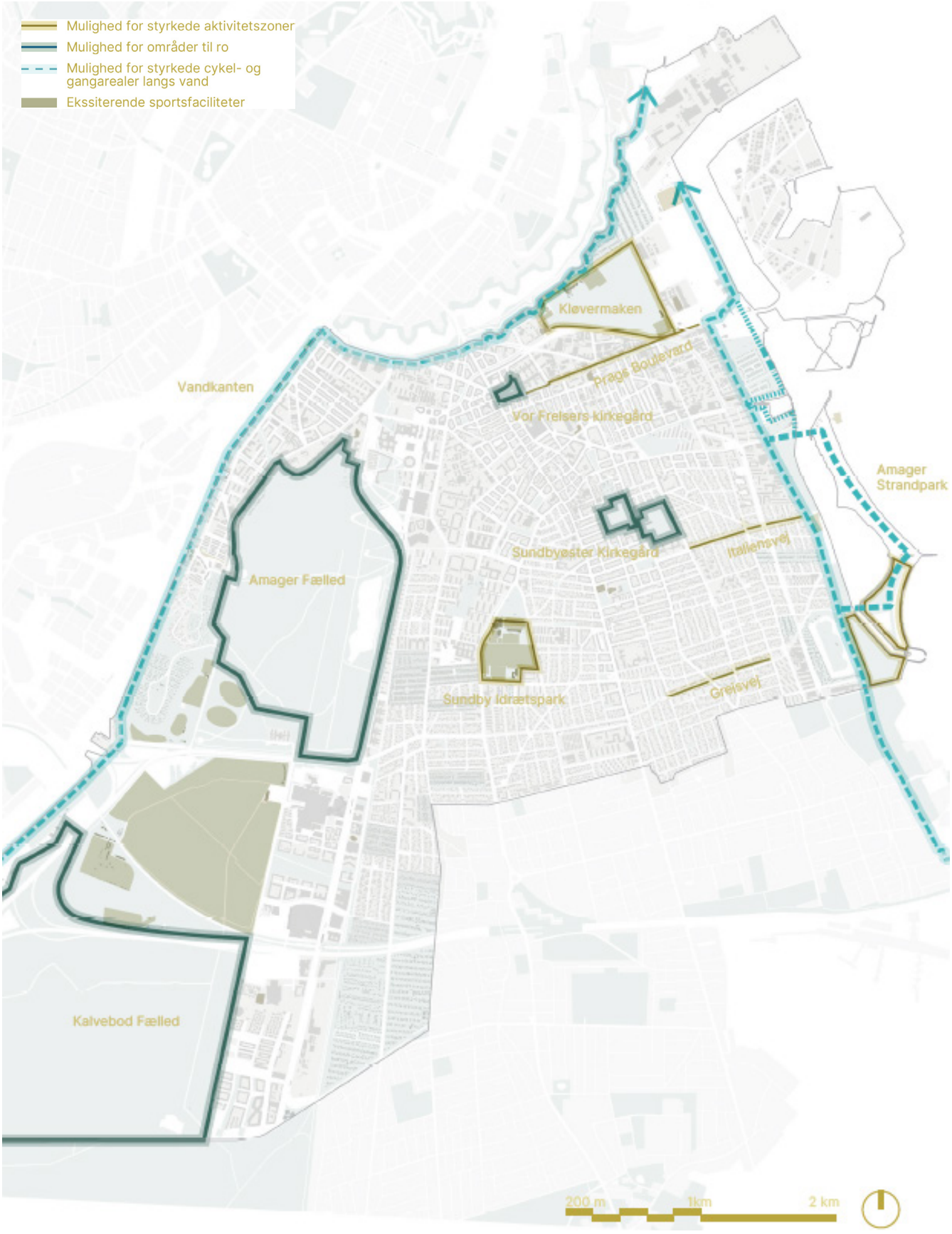
Blå og grønne løsninger til klimasikring og biodiversitet
Regnvand og stormflod kan håndteres gennem blå og grønne løsninger, der både reducerer risikoen for oversvømmelser og bidrager til rekreative kvaliteter. Fremtidige skybruds- og kystsikringsløsninger samtænkes og der etableres forsinkelsesbassiner for at gøre bydelene mere robuste, hvor terrænet er fladt og vandoplandet stort.

Synlig håndtering af regnvand kan indgå i udformning af byrum og udgøre et aktiv for både bynatur og ophold. De rekreative kvaliteter ved eksisterende blå områder kan styrkes ved at holde vandflader og kajkanter frie og tilgængelige for gang og ophold.

Biodiversiteten på Amager kan styrkes gennem en mere aktiv sammenkobling af grønne forbindelser, byrum og klimaprojekter. Fokus er på at bevare og styrke eksisterende naturkvaliteter samt at prioritere hjemmehørende og varieret beplantning, der understøtter lokale økosystemer. I nogle industrielle områder kan der udvikles nye landskabstypologier, som integrerer natur, klimatilpasning og rekreation helt ned til vandet.

Figur 11: Prioritering af steder med henholdsvist aktivt og roligt byliv

Kortet udpeger de steder på Amager, hvor aktivitetsskabende byliv såsom sport og leg skal prioriteres, samt steder, der forbeholdes til ro og mere fredeligt byliv. Desuden fremhæves steder langs vandet, hvor forskelligartede oplevelser kan styrkes.



Figur 12: Prioritering af bynatur

Kortet viser, hvor bynaturen særligt skal prioriteres som led i planens udmøntning. Dels vises, hvor den lokale bynatur skal styrkes i boligområder, dels hvordan området skal håndtere skybrud og beskyttes mod stormflod og havstigning i henhold til Københavns Kommunes Skybrudsmasterplan.





Foto: Urban Creators

Projektforslag

Tre greb, der opgraderer trafik og byrum
Amagers størrelse og karakter af en mangfoldig og forbundet ø gør, at bydelenes trafik og byrum foreslås udviklet på forskellige niveauer, fra de store korridorer og markante byrum til den nære skala foran hoveddøren. De 28 projekter, der foreslås i planen, favner dette spænd gennem tre overordnede greb.

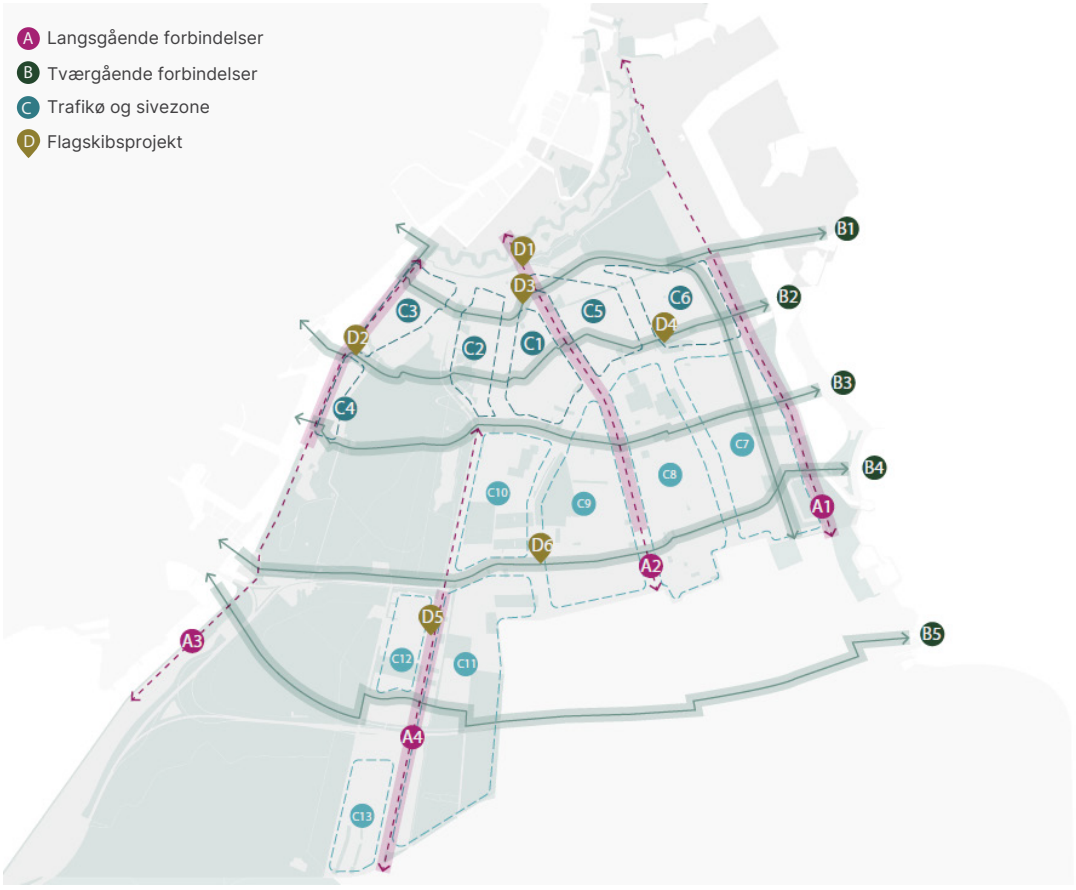
Langs centrale strækninger foreslås ni forbindelser, der har til formål at binde bydelene bedre sammen på langs og på tværs af øen. De udgøres af fire langsgående forbindelser (A1-A4), der forløber langs centrale korridorer mellem nord og syd, samt fem tværgående forbindelser (B1-B5), der forløber mellem øst og vest og forbinder rekreative områder og lokale byrum.

Indenfor 13 lokale boligkvarterer foreslås det desuden at fredeliggøre trafikken og derigennem løfte de lokale byrum. Fredeliggørelsen kan ske i form af trafikøer i de seks tættest bebyggede kvarterer mod nord (C1-C6) og i form af sivezoner i de øvrige syv kvarterer mod syd (C7-C13).

Endelig er der udpeget seks steder med karakter af centrale byrum og trafikale knudepunkter, hvor der foreslås stedspecifikke flagskibsprojekter (D1-D6) som afsæt for større byrumsløft og omprioritering af trafikken.

Planen beskriver de overordnede, strategiske rammer for projektforslagene, mens den præcise udformning af initiativerne skal afklares som led i den videre udmøntning af planen. Projekterne vil kunne skaleres alt efter ambitionsniveau og varierende hensyn til prioritering af forskellige transportformer, byliv, ophold og begrønning, bilparkering med videre. Konkretiseringen af de præcise løsninger vil desuden afhænge af, at der træffes politisk beslutning om at afsætte midler til foranalyser og projektering af initiativerne.

Figur 13: Oversigt over planens 28 projekter



Forbindelser

Ni forbindelser på langs og på tværs af Amager
Planens forbindelser udgør et samlet, strukturerende greb for at styrke sammenhængen på Amager. De fire langsgående forbindelser, som forløber nord-syd, udgør vigtige korridorer af meget forskellig karakter, hvoraf flere er udfordret af høj trafikintensitet og trafikale barriereeffekter på tværs. De fem tværgående forbindelser har til formål at etablere nye grønne og trygge forbindelser på tværs af øen, hvor sammenhængen i dag er svag.

Trafikale barrierer skaber behov for sammenhæng
Amager er præget af markante langsgående korridorer for trafikken ind og ud af bydelene. Trafikanalysen viser, at flere af disse strækninger er kapacitetsbelastede og har en høj andel trafikulykker. Byrumsanalysen og borgerinddragelsen bekræfter, at trafikkorridorerne opleves utrygge og udgør barrierer for bevægelser på tværs af øen, særligt for cyklister og fodgængere.

"Jeg er selv bilist – og jeg orker simpelthen ikke at cykle til arbejde, for der er alt for mange cyklister på alt for lidt plads."
- Borgerinput

Uudnyttede potentialer for byrum og bynatur
Byrumsanalysen påpeger, at forbindelserne rummer væsentlige, men uforløste potentialer for byrum og bynatur. Borgerinddragelsen og input fra lokaludvalg og følgegruppe peger tilsvarende på en række konkrete byrum langs forbindelserne, hvor der er potentiale for at styrke ophold, begrønning og sammenhæng.

Særligt langs de tværgående forbindelser er der ønske om at forbedre adgangen til Amagers unikke naturområder ved stranden, havnen og Fælleden. Samtidig rummer flere af forbindelserne allerede grønne eller historiske træk og lokale identiteter, som i dag fremstår svagt koblet, utilgængelige eller underudnyttede.

For flere af de langsgående forbindelser gælder, at byrummene er præget af trafik og stor skala og opleves som uindbydende, om end deres funktion og udtryk varierer betydeligt.

"Gør byrummene børnevenlige og brug bløde former i stedet for skarpe og firkantede former." -borgerinput

Effekter af forbindelserne
Forbindelserne forventes at forbedre sammenhængen på Amager og gøre det mere attraktivt at gå og cykle. Udover at skabe bedre fremkommelighed for cyklister og gående, særligt på tværs af bydelene, vil forbindelserne også fremme trygheden for bl.a. børn og ældre. Byrumskvaliteten forbedres flere steder langs strækningerne og bynaturen styrkes ved at sammenkoble eksisterende grønne kiler og beplantning i mere sammenhængende, grønne forløb.

Trafikmodelberegninger viser, at særligt de tværgående forbindelser vil kunne tiltrække betydelig ny cykeltrafik. På Amagerbanen og forbindelsen fra Fælled til Strand forventes cykeltrafikken at fordobles med hhv. 7.000 og 5.000 flere daglige cyklister på dele af ruterne. Den sydlige tværgående forbindelse via Vejlands Allé forventes at blive benyttet af omkring 2.500 cyklister dagligt. For biltrafikken og den tunge trafik vil de tværgående forbindelser generelt have begrænset negativ effekt på fremkommeligheden.

De langsgående forbindelser er meget forskellige, men de foreslåede projekter vil overordnet set fastholde deres rolle som væsentlige korridorer i tråd med planens forslag til opstramning af vejnettet. På enkelte af strækningerne vil dette medføre, at biltrafikken vil stige, mens den vil falde andre steder. Cykeltrafikken forventes til gengæld at stige lidt på de fleste af disse strækninger.

Samlet set understøtter forbindelserne planens målsætninger om bæredygtig mobilitet, mere attraktive byrum og nærhed til bynatur. Dermed fungerer forbindelserne som et bærende element i udviklingen af et mere sammenhængende, attraktivt og grønt Amager.

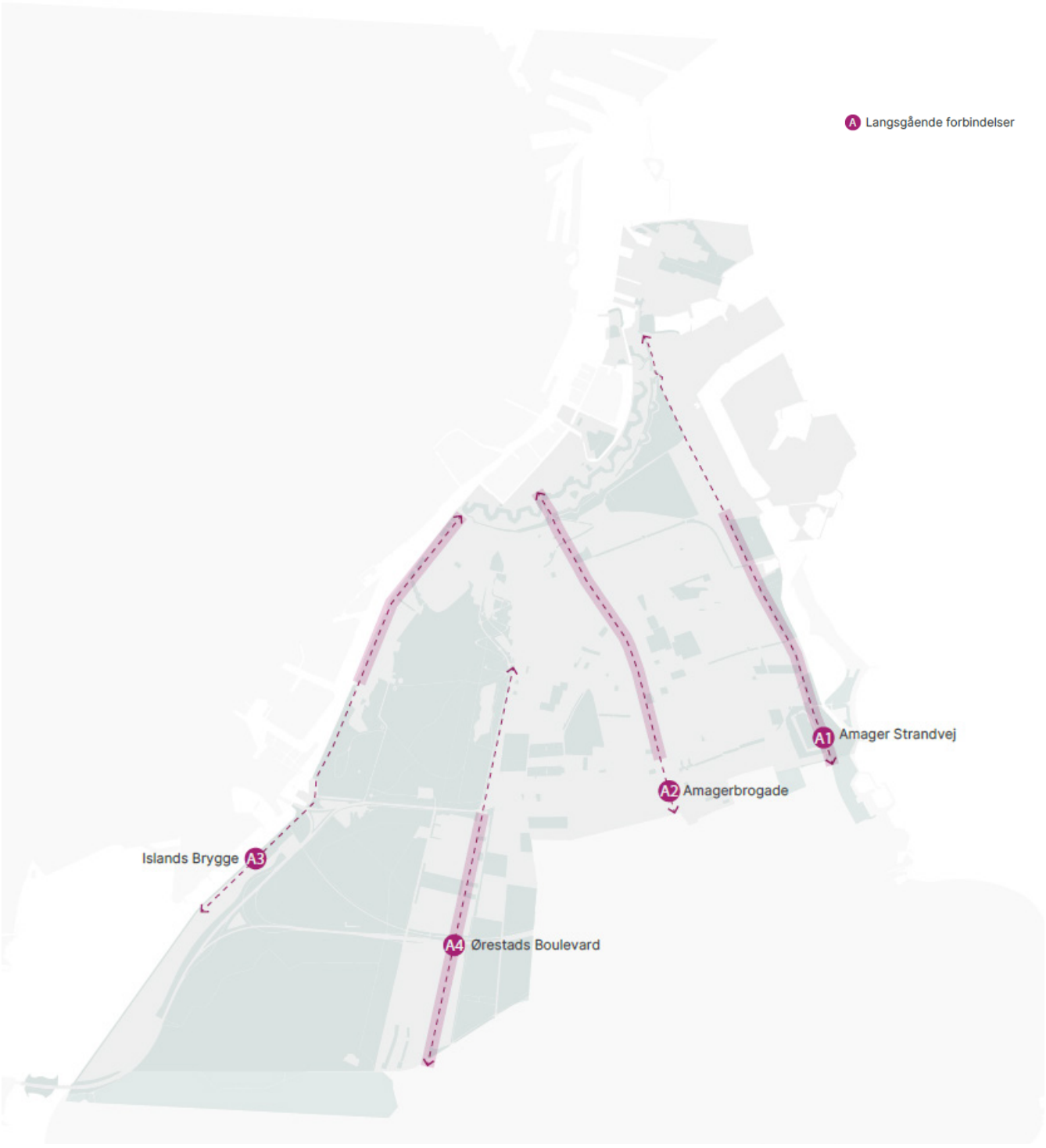
Langsgående forbindelser

Fire hovedgader med stærk lokal identitet

De fire langsgående forbindelser følger centrale korridorer på Amager, som hver især har et markant særpræg og en stærk betydning for det lokale hverdagsliv. Projekterne tager afsæt i de enkelte forbindelsers identitet – fra kyststrækning og handelsgade til havnekant og urban højbane – for at fastholde og tydeliggøre deres forskellighed.

Strækningerne har allerede gang- og cykelstier, der foreslås opgraderet med blandt andet bredere stier og bedre krydsninger. Samtidig fungerer flere af forbindelserne som vigtige trafikårer, der aflaster boligkvartererne for gennemkørende trafik. Derfor kræver udviklingen af disse projekter en særlig afvejning mellem fortsat fremkommelighed og mere byliv.

Figur 14: Oversigt over de fire langsgående forbindelser



A1 Amager Strandvej
Amager Strandvej er i dag en central vejforbindelse til lufthavnen og Øresundsmotorvejen, samtidig med at den fungerer som adgangsvej til Strandparken og som lokalt mødested i kvarteret. Vejen er præget af trafikale udfordringer med et smalt vejprofil, få krydsningsmuligheder, meget tung trafik inkl. jordtransportere til og fra Lynetteholm.

Med planen foreslås det at udvide kørebanen på bekostning af bilparkering, der forskydes skiftevis på hver side af vejen. Dermed nedbrydes barrieren mod vandet og der åbnes for udsigten til stranden. Forslaget blev vedtaget af Klima-, Teknik- og Miljøudvalget den 6. maj 2024, men afventer fortsat finansiering. Det foreslås desuden at etablere nye, sikre krydsningspunkter for øget tryghed og fremkommelighed for fodgængere og cyklister samt at forlænge det langsgående byrum ved butikkerne mellem Øresundvej og Krimsvej mod syd til Italiensvej og omdanne det til en grøn promenade.

A2 Amagerbrogade
Amagerbrogade er øens indfaldsvej og primære handelsgade, som allerede delvist er ombygget for at styrke byliv og ophold og forbedre cykel- og gangforhold. Det foreslås at forlænge denne indsats både i den nordlige og sydlige del af gaden, så der skabes en samlet helhed for Amagers centrale stråggade.

"Jeg undgår Amagerbrogade; Jeg er gammel og nervøs ved at det er så hektisk på cykelstien."
- borgerinput

I den nordlige ende foreslås en bussluse, der leder gennemkørende biltrafik via Amager Boulevard og Langebro. Dette vil reducere biltrafikken og støjniveauet på den nordlige del af Amagerbrogade, og dermed skabe bedre rammer for ophold og byliv samt for cyklister, gående og den kollektive trafik. Projektet har synergi til flagskibsprojektet for Christmas Møllers Plads (D1), der foreslås forenklet til et trebenet kryds.

I den sydlige ende fra Englandsvej til Vejlands Allé foreslås en fortsættelse af den urbane gadeudformning med to smalle vognbaner, bredere cykelstier, fortove og opholdsarealer med træer, hvor der er plads.

I krydset Amagerbrogade-Øresundsvej foreslås det at indføre svingforbud for at forbedre forholdene for især cyklister.

A3 Islands Brygge
Islands Brygges promenade og havnepark er et af Københavns vigtigste rekreative byrum med et rigt byliv, men de smalle cykelstier skaber trængsel og vejstrukturen udgør en barriere mellem gade, park og havn.

For at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere foreslås det at ensrette Islands Brygge mod nord mellem Hilmar Baunsgaards Boulevard og Langebro. Dette giver mulighed for at reducere det samlede køreareal og udvide cykelstierne i begge sider samt etablere lommer til parkering og varelevering. Tiltaget vil forbedre oversigts- og krydsningsforholdene og understøtter byliv og ophold, men kan betyde mindre omvejskørsel for bilister i området. Med flagskibsprojektet for Axel Heides gade (D2) foreslås det desuden at etablere en ny plads, der skaber direkte forbindelse mellem den nye metro og havnefronten.

A4 Ørestads Boulevard
Ørestads Boulevard udgør sammen med metroens hævede linjeføring en markant struktur gennem Ørestad, men strækningen opleves monoton og som en barriere for bevægelse og ophold på tværs.

Den foreslåede forbindelse vil styrke sammenhængen langs og på tværs af boulevarden med forbedrede krydsningspunkter ved Fields og nær Byparken samt en mere sikker cykelstikrydsning ved Vejlands Allé/ Fælleddiget. Rundkørslerne foreslås ombygget til signalregulerede kryds for at forbedre trafikafviklingen og øge trafiksikkerheden.

Med flagskibsprojektet for højbanen i Ørestad (D5) foreslås det desuden at omdanne de overdækkede arealer under metroen i Ørestad City til et sammenhængende byrum, der kan skabe rammer for et mere aktivt og levende bymiljø.

Tværgående forbindelser

Grønne oplevelsesruter forbinder lokale byrum
De fem tværgående forbindelser adresserer manglen på sammenhængende og trygge forbindelser mellem øst og vest på Amager. Analyser og borgerinput viser, at bevægelse mellem havn, boligområder, fælled og strand i dag ofte sker ad omveje og via utrygge krydsninger af større trafikårer.

Forbindelserne sammenkobler og opgraderer eksisterende veje, stier og byrum, så forholdene for gående og cyklister forbedres. Der foreslås en kombination af stier i eget tracé, opgraderede fortove, cykelstier langs vej samt rolige lokalveje, hvor cykling kan foregå i blandet trafik.

Langs ruterne kan de eksisterende grønne træk styrkes med yderligere begrønning, samtidig med at tilstødende byrum kan opgraderes med opholds- og mødesteder, der tager afsæt i de enkelte strækningers kulturhistoriske, arkitektoniske og landskabelige særpræg.

"Jeg ønsker grønne cykelruter og smutveje der er sikre, så børn kan cykle der alene." - borgerinput

Figur 15: Oversigt over de fem tværgående forbindelser



B1 Amagerbanen
Amagerbanen er en markant tværgående forbindelse i den nordlige og centrale del af Amager, der følger det gamle jernbanetracé og har en helt særlig kulturhistorisk og landskabelig identitet. Det foreslås at samle ruten i et tydeligt og sammenhængende forløb fra havnen mod øst. Projektet bygger videre på eksisterende analyser, hvor Amagerbanen er udpeget som en grøn cykelrute og korridor for biodiversitet.

Der foreslås opgradering af belægninger for gående og cyklister samt ombygning af centrale krydsninger, herunder ved Amagerfælledvej og Amager Boulevard.

Forbindelsen kobler direkte til flagskibsprojektet ved Svinget (D3) og forventes at tiltrække op mod 7.000 flere daglige cyklister på de mest benyttede strækninger.

B2 Sundholmsruten
Sundholmsruten forbinder havnen ved Islands Brygge med Amagers østlige kyst i et varieret forløb gennem tætte bykvarterer og større landskaber, samtidig med at den øger kendskabet til og tilgængeligheden gennem Sundholmskvarteret.

Det foreslås at udnytte rutens særpræg til at skabe sammenhæng mellem større destinationer og mindre, lokale byrum. Den eksisterende rundkørsel ved Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej er besluttet ombygget til et signalreguleret kryds, mens udvalgte lokalveje foreslås fredeliggjort, så cykling kan foregå i blandet trafik.

Ruten kobler direkte til flagskibsprojektet ved Axel Heides Gade (D2) og vil håndtere store cykelmængder, særligt mellem Ørestad og Bryggen.

B3 Fælled til strand-ruten
Projektet bygger videre på visionsplanen "Sundby - Fra Fælled til Strand", hvor ruten er udpeget som en central grøn forbindelse mellem havn, fælled og kyst.

Ruten foreslås etableret som et oplevelsesrigt forløb gennem boligområder og grønne byrum med sikre krydsninger af befærdede veje, herunder Ørestads Boulevard og Amagerbrogade. Udvalgte delstrækninger kan suppleres med begrønning og ophold.

Ruten tager sit udgangspunkt ved en potentiel ny bro ved Enghave Brygge, der vil koble Amager til det øvrige København via Vesterbro og Kongens Enghave. Forbindelsen forventes at tiltrække op mod 10.000 daglige cyklister på dele af strækningen.

B4 Femørenruten
Femørenruten følger Vejlands Allé og skaber en mere attraktiv øst-vest-forbindelse og grøn kile for cyklister og gående i det sydlige Amager. Ruten kobler store naturområder og historiske pejlemærker fra Slusen til Kastrup Fort.

Det foreslås at forbedre forholdene for cyklister og gående gennem ombygning af centrale kryds samt etablering af nye stiforløb og tydeligere prioritering af cykel- og gangtrafikken.

Forbindelsen videreudvikles i tæt sammenhæng med flagskibsprojektet for Vejlands Allé (D6) og forventes at blive benyttet af ca. 2.500 cyklister dagligt.

B5 Kastrupruten
Kastrupruten er den sydligste tværgående forbindelse, der følger den planlagte grønne rute langs jernbanen, golfbanerne og de grønne kiler ved Ørestaden i Københavns Kommune, og fortsætter langs Øresundsmotorvejen ad cykelstier i eget tracé og mindre lokalveje i Tårnby Kommune.

Projektet udfylder et hul i cykelnettet i det sydvestlige Amager ved at opgradere eksisterende stier med en tydeligere prioritering af cyklister og gående samt forbedring af krydsningen ved Kongelundsvej.



Foto: Urban Creators

Fredeliggørelse af boligkvarterer

Et væsentligt greb i Trafik- og byrumsplan Amager er den områdebaserede fredeliggørelse af boligkvarterer. Indenfor 13 udpegede boligkvarterer foreslås det at reducere den gennemkørende biltrafik, så der skabes mere trygge og attraktive gader og byrum.

I dialogprocessen har borgere peget på utryghed, høje hastigheder og gennemkørende trafik som nogle af de største udfordringer i hverdagen. Planen adresserer disse udfordringer ved at flytte den gennemkørende biltrafik til de overordnede veje, samtidig med at der fortsat vil være adgang i bil, dog med færre muligheder for direkte passage gennem de enkelte boligkvarterer for gennemkørende bilister.

Fredeliggørelsen bygger på et samlet trafikalt princip, der samtænker indsatserne på tværs af kvarterer for at undgå, at trafikken blot flyttes fra én boligvej til en anden. Den konkrete udformning af de fredeliggørende tiltag vil afhænge af yderligere analyser og politiske beslutninger for de enkelte projekter.

Kortet nedenfor viser de 13 boligkvarterer, hvor den gennemkørende trafik foreslås fredeliggjort og de nære byrum løftet. For de tættest bebyggede kvarterer mod nord (C1-C6) foreslås det at gennemføre fredeliggørelsen i form af trafikøer, mens det foreslås at etablere sivezoner i villakvartererne mod syd (C7-C13).

Figur 16: Oversigt over de 13 boligkvarterer



Virkemidler og lokale indsatser
Udformning af indsatserne skal skræddersyes til de enkelte kvarterers struktur og placeres strategisk, så gennemkørsel for biltrafik enten forhindres eller gøres mindre attraktiv, mens gang- og cykelforbindelser styrkes. Det kan bl.a. gøres med brug af ensretninger, vejlukninger, indkørselsforbud, bussluser, ændrede vejforløb og hastighedsdæmpende tiltag.

> **"Superfedt med en klar prioritering af trafikanterne"** - borgerinput

Tiltagene vil blive udformet med fokus på overskuelighed og tryghed og gennemføres som lokale løsninger, der kan justeres og videreudvikles over tid, afhængigt af lokale forhold, ambitionsniveau og synergi til de øvrige projekter i planen.

Fredeliggørelse som løft af byrum og bynatur
Når trafikmængder og hastigheder reduceres, frigøres der plads til små byrum, opholdspladser og begrønning.

Borgerinddragelsen viser et tydeligt ønske om grønnere gader, tryggere skoleveje og mere plads til ophold tæt på boligen. Fredeliggørelsen vil understøtte disse ønsker og bidrager samtidig til planens mål om mere bynatur og øget livskvalitet lokalt i boligkvartererne.

> **"Nogle gange forestiller jeg mig, hvordan min gade ville se ud, hvis ikke der var parkering..."** -borgerinput

Effekter af fredeliggørelse og lokale byrumsløft
En samlet fredeliggørelse af de 13 boligkvarterer forventes at kunne medføre forbedringer for hverdagslivet på Amager. Trafikmodelberegninger viser, at gennemkørende biltrafik i boligområderne reduceres, mens trafikken i højere grad samles på de overordnede veje. Samtidig falder hastighederne lokalt, hvilket forbedrer trafiksikkerheden og mindsker støj og utryghed.

Der vil være en vis grad af omvejskørsel, som dog modvirkes af en generel overflytning af ture i bil til andre transportformer. Sivezoner vil i sig selv kun have begrænset effekt på trafikken, da de fleste områder allerede i dag er trafiksanerede. Fredeliggørelsen vil gøre det mindre attraktivt at køre i bil, og mere attraktivt at cykle og gå, ligesom der skabes bedre byrumskvalitet, ophold og mødesteder i boligkvarterernes nærmiljø.

Med lavere trafikmængder kan areal, der i dag prioriteres til biler konverteres til begrønning, ophold og bredere cykel- og gangarealer. For cyklister og fodgængere vil fredeliggørelsen betyde mere overskuelige trafikforhold og bedre sammenhæng i det lokale vejnet. Trygge skoleveje og rolige boligveje vil gøre det lettere for børn og unge at færdes mere selvstændigt, hvilket er et gennemgående ønske i borgerinddragelsen.

De foreslåede indsatser forventes kun at påvirke bilparkeringen direkte i begrænset omfang, fx hvor vejlukninger kræver vendepladser. Eventuelle ændringer i parkering vil blive håndteret i sammenhæng med de øvrige projekter i områderne.

Samlet set vil indsatserne bidrage til planens overordnede mål om styrket byliv, bedre byrum, mere bynatur og en mere bæredygtig mobilitet.

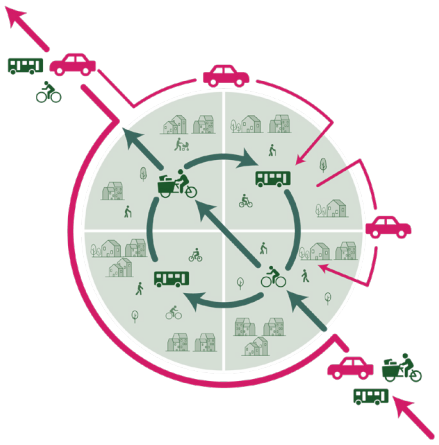
Trafikal fredeliggørelse og lokale byrumsløft i trafikøer

Trafikøer foreslås etableret i seks tættere bebyggede boligkvarterer i den nordlige del af Amager. Gennemkørende biltrafik kan dæmpes med fx vejlukninger og ensretninger. Hastigheden er typisk 30 km/t, og fredeliggørelsen vil forbedre tryghed og byrumskvalitet. Den konkrete udformning af de fredeliggørende tiltag og byrumsløft for disse kvarterer skal fastlægges i evt. efterfølgende planlægningsfaser og vil afhænge af politiske beslutninger om finansiering og udmøntning af projekterne.

C1: Sønderbro som eksempel på en trafikø

Området afgrænses af Peder Lykkes Vej, Amagerfælledvej, Amager Boulevard, Englandsvej og Amagerbrogade, som udgør en langsgående forbindelse (A2). Gennemkørende biltrafik fra vest mod øst foreslås ledt uden om trafikøen via de omkringliggende større veje, mens Sundholmsvej friholdes for gennemkørsel. Gående og cyklister kan bevæge sig direkte gennem området, og busdriften bevares via bussluser. Ensretning af biltrafikken på Tingvej, Hallandsgade og Norgesgade kan forbedre forholdene for cyklister.

Figur 17: Sådan fungerer en trafikø



En trafikø er et afgrænset byområde, hvor gennemkørende biltrafik ikke er mulig. Lokal biltrafik har fortsat adgang til boliger og funktioner, men må køre ind og ud via forskellige veje uden mulighed for gennemkørsel. Cyklister og gående kan bevæge sig frit gennem området, og busser kan, hvor det er relevant, fortsat frit passere, hvilket også gælder varelevering, brand og redning samt renovationskørsel. Hastigheden planlægges til 30km/t, og enkelte steder til 20km/t ved særlige forhold.

Tre tværgående forbindelser (B1, B2 og B3) samler grønne områder og kobler skoler og institutioner via trygge skoleveje. Lokale byrum ved Byhaven, Øselsgade legeplads, Brydes Allé og Kornblomstvej kan styrkes og bindes bedre sammen.

C2: Ørestad Nord

Trafikøen rummer to tværgående forbindelser (B1 og B2), som strukturerer området og styrker adgangen til det grønne område Grønningen. Området er præget af store erhvervsbygninger og brede veje, hvor den foreslåede trafikø kan bidrage til mere rolige og overskuelige trafikforhold.

C3: Islands Brygge Nord

Indsatsen er tæt koblet til den langsgående forbindelse ad Islands Brygge (A3) og to tværgående forbindelser (B1 og B2), samt flagskibsprojektet i Axel Heides Gade (D2). Vigtige lokale byrum omfatter Snorresgade, Leifsgade, Njalsgade, Gamle Brygge og Axel Heides Gade, hvor de byrumsmæssige kvaliteter kan sikres og styrkes.

C4: Islands Brygge Syd

Som for Islands Brygge Nord er der en vigtig kobling til flagskibsprojektet i Axel Heides Gade (D2) og Islands Brygge-forbindelsen (A3) samt to tværgående forbindelser (B2 og B3). Havnevigen, Drechselsgade og den kommende Enghavebro-landing udgør lokale byrum med potentiale for at styrke tilgængelighed og byrumskvalitetet.

C5: Amagerbro

Flagskibsprojektet for Christmas Møllers Plads (D1) samt den langsgående forbindelse Amagerbrogade (A2) udgør større tiltag i dette kvarter. Dertil opdeler to tværgående forbindelser (B1 og B2) området og kan give adgang til flere byrum og grønne strukturer. Af øvrige byrum udgør Prags Boulevard et vigtigt by- og parkrum midt i området, hvis funktion og kvalitet kan sikres og styrkes.

C6: Nordøstamager

Denne trafikø har to tværgående forbindelser (B1 og B2). Her krydser Amagerbanen Prags Boulevard, hvilket udgør en vigtig kobling i området. Flagskibsprojektet Svinget (D3) indgår som et centralt projekt langs Amagerbanens tracé. Lergravsparken er et vigtigt byrum i området, som med flagskibsprojektet (D4) kan åbnes op og bindes bedre sammen med omgivelserne.

Trafikal fredeliggørelse og lokale byrumsløft i sivezoner

Sivezoner foreslås etableret i syv villakvarterer i den sydlige del af Amager med lavere bebyggelsestæthed. Her vil bilister fortsat kunne køre gennem området, men via mindre direkte ruter og med lavere hastigheder, typisk op til 40 km/t. Dermed kan trafikken dæmpes lokalt, samtidig med at der skabes bedre betingelser for tryg færdsel og ophold. Den konkrete udformning af de fredeliggørende tiltag og byrumsløft i disse kvarterer skal fastlægges i evt. efterfølgende planlægningsfaser og vil afhænge af politiske beslutninger om finansiering og udmøntning af projekterne.

C8: Sundbyøster som eksempel på en sivezone

Området afgrænses af den langsgående forbindelse Amagerbrogade (A2), og af Backersvej, Øresundsvej og kommunegrænsen mod Tårnby. Det foreslås at gøre gennemkørsel i bil mindre attraktivt gennem lavere hastigheder, ensretninger og trafiksanering af villavejene. To tværgående forbindelser (B3 og B4) strukturerer området og samler grønne parkrum som Filipsparken langs Elbagade/Italiensvej og det grønne parkbånd langs Greisvej. Grækenlandsvej foreslås fredeliggjort og styrket som en vigtig lokal kvartersgade og tryg skolevej.

C7: Sydøst ved Sundet

Området afgrænses af den langsgående forbindelse Amager Strandvej (A1) og underinddeles af den hævede metrolinje samt af de to tværgående forbindelser (B3 og B4), der strukturerer trafikafviklingen. Skolen ved Sundet ligger centralt og kan sammen med trygge skoleveje fungere som et samlende element. Kastrup Fort udgør et markant grønt område og en vigtig destination, hvor adgangen kan styrkes.

C9: Sundbyvester

Denne sivezone har ligeledes to tværgående forbindelser (B3 og B4), der inddeler trafikken internt i zonen. Sundbyvestervej løber gennem siveøen og kan omdannes for at reducere gennemkørende trafik. Centralt i området ligger Sundby Idrætsanlæg omgivet af større veje, hvor der kan prioriteres bedre og tryggere krydsninger. Sundby Væksthus med tilhørende park og Sundbyvester Plads er vigtige byrum, der kan styrkes.

C10: Røde Mellemvej

Røde Mellemvej udgør den centrale strækning i sivezonen og kan omformes for at reducere gennemkørende trafik i området. Området har ingen tværgående forbindelser, og den interne struktur skal derfor tage udgangspunkt i lokale gader og grønne træk. Et centralt byrum er adgangen til Remiseparken, som bør integreres bedre i kvarteret.

C11: Kongelundsvej

Området omkring Kongelundsvej er kendetegnet af to tværgående forbindelser (B4 og B5), som afgrænser kvarteret mod nord langs Vejlands Allé samt mod syd via Slusevej. Byrummene omkring Præstemarksvej og haveforeningerne er kendetegnende for området, som kan bevares og styrkes i det videre arbejde med planen.

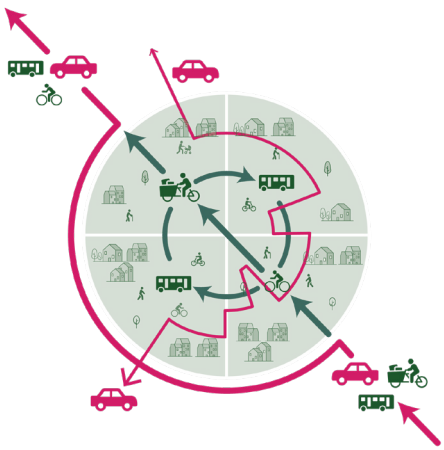
C12: Ørestad City

Dette område præges af den langsgående forbindelse Ørestads Boulevard (A4). Sivezonen har en tværgående forbindelse i den sydlige del (B5), og yderligere naturlige opdelinger skal identificeres. Præstemarksvej, haveforeningerne og Byparken udgør væsentlige byrum, som kan sikres og styrkes i den videre udvikling.

C13: Ørestad Syd

Denne sivezone har ingen tværgående forbindelser, og den interne struktur skal derfor baseres på eksisterende parkbånd, grønne akser og potentielle trygge skoleveje. Områdets grønne forbindelser rummer et væsentligt potentiale som samlende elementer, der kan danne grundlag for både trafikal fredeliggørelse og styrkelse af ophold og hverdagsliv i den videre planlægning.

Figur 18: Sådan fungerer en sivezone



En sivezone minder om en trafikø, men her er gennemkørsel i bil mulig, dog med lavere hastighed og mindre direkte vejforløb.

Inspirationseksempler på lokale byrumsløft

De to nedenstående illustrationer giver eksempler på, hvordan lokale byrum kan løftes i forbindelse med den trafikale fredeliggørelse i henholdsvis trafikøer og sivezoner. Der er mange forskellige muligheder for lokale byrumsløft, og den konkrete udformning af tiltag skal tilpasses de enkelte boligkvarterer og byrum.

Figur 19: Eksempel på byrumsløft i trafikøen Sønderbro: Skotlands Plads

Ved Købnerkirken kan den eksisterende plads udvides hen over vejen mod nordøst, hvor vejareal og skråparkering erstattes af en trærække og pladsdannelse med leg og ophold.



Figur 20: Eksempel på byrumsløft i sivezonen Sundbyøster: Grækenlandsvej

Med fredeliggørelsen af Grækenlandsvej kan kryds og sidegader omdannes til mindre pladsdannelser. Vejareal kan inddrages til fortovsudvidelser, beplantning, bænke og ophold, mens indsnævringer af kørearealet kan give et mere roligt gadeforløb og bedre rammer for leg og hverdagsliv.





Foto: Urban Creators

Flagskibsprojekter

Stedspecifikke nøgleprojekter som katalysator
De seks flagskibsprojekter udgør enkeltstående projekter på særligt synlige og strategisk vigtige steder, hvor en omdannelse har stor gennemslagskraft for planens samlede udmøntning.

Sammenlignet med planens øvrige projekter er flagskibsprojekternes fysiske skala mindre og afgrænset til et konkret byrum, park eller gade. Alle flagskibsprojekterne kobler sig til langs- eller tværgående forbindelser og fungerer som nøgleprojekter for disse.

Udpegningen af flagskibsprojekterne er sket på baggrund af trafik- og byrumsanalyserne, samt input fra borgere og aktører på Amager. Hvert projekt tager afsæt i byrummets stedspecifikke potentialer og udfordringer. De seks flagskibsprojekter har derfor forskellig karakter og forskellige effekter for trafik og byrum.

Den konkrete udformning af projekterne vil afhænge af yderligere projektering og politiske beslutninger om udmøntning af de enkelte projekter.

Figur 21: Oversigt over de seks flagskibsprojekter



D1 Christmas Møllers Plads

Christmas Møllers Plads er et markant ankomstpunkt til Amager og udgøres af et komplekst trafikknudepunkt, hvor fem store veje mødes. Krydset er vanskeligt at overskue, præget af træg trafikafvikling og blandt de mest uheldsbelastede steder på Amager. Samtidig forventes byudvikling i Kløverkvarteret, på Refshaleøen og Lynetteholm samt anlæg af Østlig Ringvej at øge den øst-vest-gående biltrafik gennem krydset.

Flagskibsprojektet foreslår at forenkle krydset til et trebenet kryds for biltrafik, så bilister ikke kan køre mellem Christmas Møllers Plads og hhv. Amagerfælledvej og Amagerbrogade. Dermed prioriteres den øst-vest-gående biltrafik som den primære trafikstrøm.

"Rigtig fin ide at forenkle og fredeliggøre Christmas Møllers Plads"
- borgerinput

Cyklister og gående vil fortsat kunne færdes i alle retninger, og busser vil fortsat kunne køre nord-syd ad Amagerbrogade, ligesom der vil være adgang for nødvendig servicetrafik.

Forenklingen vil frigøre plads til et grønnere og mere sammenhængende byrum, der knytter sig til Fæstningsringen og de urbane byrum mod syd. Projektet kobler sig til den langsgående forbindelse Amagerbrogade (A2) og forudsætter etablering af en trafikø i det sydlige boligkvarter (C5) for at undgå overflytning af biltrafik til lokale gader.

Foreløbigt estimeret pris: 40-80 mio. kr.

D2 Axel Heides Gade

Axel Heides Gade er et vigtigt knudepunkt mellem Islands Brygge, Amager Fælled og resten af Amager, hvor cykeltrafik ved Bryggebroens landing i dag skaber trængsel og utrygge situationer.

Med den kommende metrostation styrkes stedets betydning yderligere. Som led i anlæggelsen af metrostationen planlægges Islands Brygge midlertidigt lukket for gennemkørende biltrafik i ca. 4-5 år. Det foreslås at fastholde lukningen for biltrafik og videreudvikle metroforpladsen med flagskibsprojektet, hvor en ny dobbeltrettet cykelsti foreslås etableret midt i gaden. Parkbåndet kan forlænges til havnefronten, hvor der kan etableres et nyt byrum og en metroplads med direkte adgang til vandet. Grundejerforeningen Havnestad er vejejere og arealerne omfatter Metroselskabets kommende station, hvorfor disse aktører bør inddrages i en evt. videre planlægning af projektet.

Projektet indgår i den langsgående forbindelse langs Islands Brygge, som ensrettes mod nord (A3), og til den tværgående Sundholmsrute (B2) og kobler sig til trafikøerne Islands Brygge Nord og Syd (C3 og C4).

Foreløbigt estimeret pris: 30-80 mio. kr.

D3 Svinget

Svinget rummer et markant historisk spor fra Amagerbanen og et smukt, grønt gadeforløb, men fremstår i dag fragmenteret og afskåret af store trafikveje. Det foreslås at samle forløbet ved at omdanne det dobbelte vejareal til et sammenhængende parkbånd med integrerede stier for cyklister og gående, mens biltrafik og parkering kan samles i ét vejforløb.

Syd for Amager Boulevard foreslås det at nedlægge den nordlige vej og erstatte den med park og stier. Ved Store Møllevej foreslås det at bevare vejforbindelsen mod nord, mens den sydlige del kan omdannes til park. Krydsninger ved Amagerfælledvej, Amager Boulevard og Vermlandsgade foreslås signalreguleret og kan gøres lettere og tryggere at krydse på cykel og til fods. Ombygningen vil forudsætte flytning eller nedlæggelse af eksisterende bilparkeringspladser. Projektet vil styrke Amagerbanens tracé som en grøn og tryg forbindelse og indgår i den tværgående forbindelse Amagerbanen (B1).

Foreløbigt estimeret pris: 40-85 mio. kr.

D4 Lergravsparken
Lergravsparken er et centralt parkrum på Amager med stor historisk betydning og et vigtigt knudepunkt for kollektiv trafik. Med den nye M5 metrostation og den dertilhørende underjordiske cykelparkering bliver knudepunktet blot mere eftertragtet i fremtiden. Parken fremstår dog i dag fragmenteret, og parkens kant domineres af veje og parkering, som skaber en fysisk og visuel barriere.

Med flagskibsprojektet foreslås det at fredeliggøre Lergravsvej ved at ensrette biltrafikken mod øst og etablere en cykelgade. Strækningen indgår i den tværgående forbindelse Sundholmsruten (B2), og vil skabe en tydelig og attraktiv port til parken og metroen.

"Pladsen ved Lergravsparken metrostation bør åbnes op og gøres mere opholdsvenlig - og cykelparkering skal tænkes ind." - borgerinput

Parken foreslås forlænget mod nord helt op til bebyggelsen og i den vestlige ende kan gaden lukkes for gennemkørsel, så der kan etableres en ny pladsdannelse. Parkeringen kan organiseres i forskudte lommer, ligesom nedlæggelse af visse pladser kan forbedre trafiksikkerhed og tilgængelighed på tværs af gaden.

Foreløbigt estimeret pris: 50-150 mio. kr.

D5 Højbanen i Ørestad
De store, overdækkede arealer under metroens højbaner i Ørestad City rummer et betydeligt, men uudnyttet potentiale for byliv. Særligt området omkring Bella Center Station opleves som utrygt og uden tydelig funktion, især i aftentimerne.

"Der er meget fokus på nærheden til naturen i Ørestad - men der er også behov for kultur..." - borgerinput

Med projektet foreslås arealerne under højbanen syd for Bella Center Station omdannet til et aktivt, offentligt byrum med fokus på gadeidræt og uformelle aktiviteter. Konkret foreslås etablering af faciliteter til fx skate og boldspil i kombination med opholdszoner, beplantning og grønne elementer.

Samtidig foreslås det at opgradere belysningen og begrønne Ørestads Boulevards vestlige side, så byrummet fremstår mere trygt og inviterende, både for brugere og forbipasserende. Projektet kobler sig til den langsgående forbindelse Ørestads Boulevard (A4), og skal udvikles i tæt dialog med Metroselskabet, der ejer arealerne under metrohøjbanen.

Foreløbigt estimeret pris: 5-10 mio. kr.

D6 Vejlands Allé
Vejlands Allés placering gør den til en oplagt forbindelse mellem Øst- og Vestamager og den indgår derfor i den tværgående forbindelse Femørenruten (B4). Dog domineres vejen af biltrafik, hvorfor den opleves utryg for cyklister og gående og udgør en barriere for den krydsende trafik.

Der foreslås en målrettet fredeliggørelse af vejen med forskellige greb på hver side af Englandsvej. Mellem Ørestad Boulevard og Englandsvej foreslås det at reducere vejprofilet fra fire til to vognbaner og etablere grønne rabatter mellem kørebaner og cykelstier, som kan skabe et mere roligt og attraktivt vejforløb.

Øst for Englandsvej foreslås det at ensrette vejen mod øst med modstrømscykelsti mod vest. På strækningen kører den højfrekvente bus 8A, som forbinder Ørestaden og Valby. Ensretningen vil betyde, at bus 8A skal omlægges ad Sundbyøstervej og Wibrandtsvej. I en eventuel videre planlægningsfase skal det undersøges, hvilke effekter omlægningen af ruten har for serviceniveauet for buspassagererne, busfremkommelighed og busøkonomi, herunder om forringelser heraf kan afbødes.

Det foreslås desuden at tilføje begrønning og flere vejtræer langs strækningen samt at ombygge krydsene ved Ørestads Boulevard, Røde Mellemvej og Englandsvej.

Foreløbigt estimeret pris: 100-200 mio. kr.

"Vi er mange her i dag, der er rigtig glade for forslaget på Vejlands Alle" - borgerinput



Foto: Lars Andreasen

Implementering

Udrulning i forskellige faser
Realiseringen af planen vil være en langsigtet opgave, som forudsætter politiske prioriteringer, investeringer og lokal opbakning. Planen er udarbejdet på et overordnet, strategisk niveau. En nærmere fastlæggelse af de enkelte projekters indhold, omfang, skala, konsekvenser og ambitionsniveau forudsætter gennemførelse af efterfølgende foranalyser og politiske beslutninger om finansiering og udmøntning.

For at understøtte en trinvis og balanceret gennemførelse af planen, er der udarbejdet en implementeringsplan i tre faser – kort, mellemlang og lang sigt. Flere af projekterne i planen er indbyrdes afhængige, særligt hvor de påvirker mobilitet og byliv i de samme områder. Nogle projekter forudsætter derfor samtidig gennemførelse, ligesom planens projekter løbende skal afstemmes ift. kommunens øvrige planer om vejgenopretning- og skybrudsprojekter samt andre bygge- og anlægsarbejder. De enkelte projekters afhængighed af øvrige tiltag, tidshorisont mv. uddybes i projektlisten, der indgår i planens bilag.

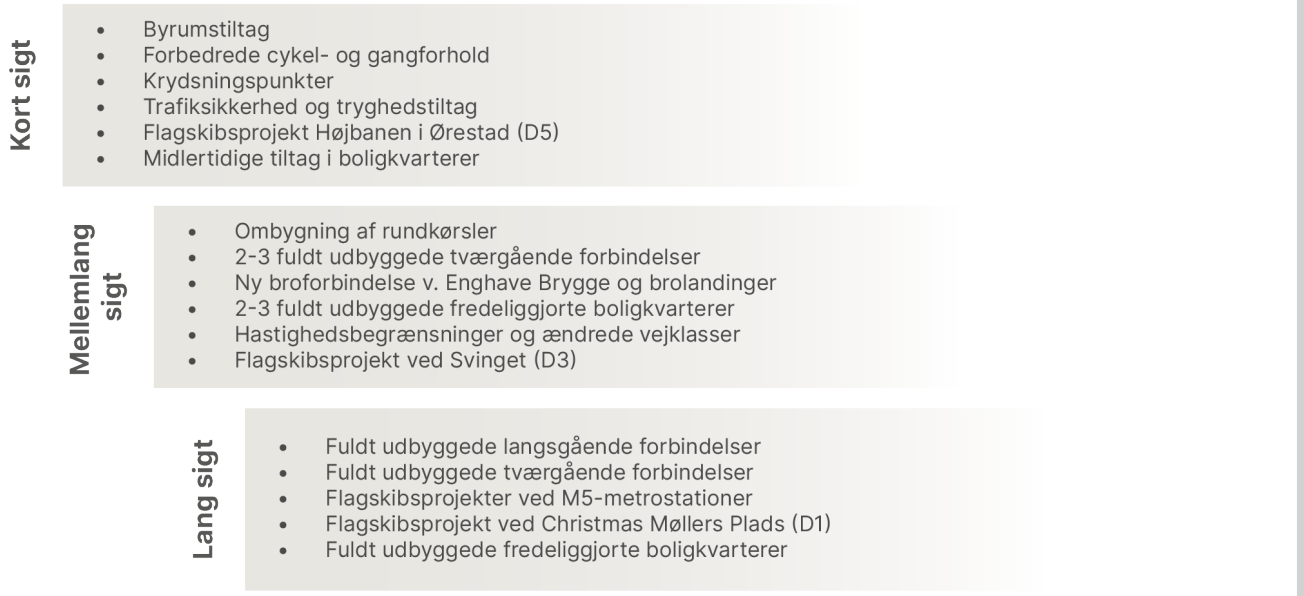
Udrulning på kort sigt
Projekter i denne kategori er forholdsvis enkle og kan realiseres umiddelbart indenfor de eksisterende planmæssige rammer, hvis der træffes politisk beslutning om finansiering.

Det gælder blandt andet dele af de langsgående og tværgående forbindelser, særligt krydsningspunkterne på de tværgående forbindelser.

I denne fase kan der desuden igangsættes midlertidige evalueringsforsøg og borgerdialog som led i den foreslåede fredeliggørelse af boligkvarterer og for visse af de mere komplekse flagskibsprojekter. Hermed kan en eventuel efterfølgende realisering af disse projekter kvalificeres på baggrund af konkrete erfaringer de pågældende steder.

Udrulning på mellemlang og lang sigt
Størstedelen af planens projekter kræver nærmere foranalyser og projektering før de kan igangsættes. Visse af projekterne er særligt komplekse og kræver yderligere afklaring og inddragelse for at konkretisere den detaljerede udformning. Det kan være projekter, der ligger på arealer med komplekse ejerforhold, som er omfattet af fredninger eller andre bindinger, eller som skal koordineres med øvrige anlæg. Dette gælder også projekter med væsentlige og i nogle tilfælde modstridende hensyn, hvilket forudsætter en længere inddragelses- og modningsfase, før realisering kan finde sted.

Figur 22: Faser for implementering



Projektoversigt

Tabellen nedenfor oplister de 28 projekter, der foreslås med planen, og giver overblik over, hvilken fase, projekterne kan blive implementeret i, samt om projekterne forudsætter ændringer i Kommuneplanen. Der gives desuden overblik over projekternes forventede effekter og konsekvenser på baggrund af overordnede vurderinger, som vil blive yderligere kvalificeret i eventuelt efterfølgende planlægningsfaser, hvor den konkrete udformning af projekterne præciseres jf. politisk ønske

Tabel 1: Oversigt over implementering af planens projekter

Om projektet		Implementering		Forventede effekter og konsekvenser					
ID	Projektnavn	Kommune-plan	Fase	Bilfrem-kommelighed	Bilpar-kering	Trafik-sikker-hed	Cykel- og gangfor-hold	Byrums-kvalitet og ophold	Bynatur og begrønning
		Behov for ændring	1. kort, 2. mellemlang 3. lang	Blå = reduktion, lyseblå = let reduktion, hvid = minimal påvirkning, lysebrun = let forøgelse, brun = forøgelse					
Langsgående forbindelser									
A1	Amager Strandvej	Ja	1-2**						
A2	Amagerbrogade	Nej	3						
A3	Islands Brygge	Ja	2						
A4	Ørestads Boulevard	Nej	1-2						
Tværgående forbindelser									
B1	Amagerbanen	Nej	2						
B2	Sundholmsruten	Ja	1-3						
B3	Fælled til strand	Ja	1**						
B4	Femørenruten	Ja	2-3						
B5	Kastrupruten	Nej	2-3						
Fredeliggørelse i boligkvarterer									
C1	Sønderbro	Ja	1-2						
C2	Ørestad Nord	Ja	2-3						
C3	Islands Brygge Nord	Ja	1-3						
C4	Islands Brygge Syd	Ja	1-3**						
C5	Amagerbro	Ja	1-2						
C6	Nordøstamager	Ja	1-3						
C7	Sydøst ved Sundet	Nej*	2-3						
C8	Sundbyøster	Nej*	1-3						
C9	Sundbyvester	Nej*	1-3						
C10	Røde Mellemvej	Ja	2-3						
C11	Kongelundsvej	Nej*	2						
C12	Ørestad City	Nej*	2**						
C13	Ørestad Syd	Nej*	1-3						
Flagskibsprojekter									
D1	Chr. Møllers Plads	Ja	3						
D2	Axel Heides Gade	Nej	2-3						
D3	Svinget	Nej	2-3						
D4	Lergravsparken	Nej	2-3						
D5	Højbanen i Ørestad	Nej	1						
D6	Vejlands Allé	Nej	2-3						

* Enkelte mulige vejklasseændringer. ** Projektet indeholder delprojekter, der allerede er vedtaget af KTU, men der er endnu ikke afsat midler til realisering.



Foto: Urban Creators

Planens effekter

Trafikale effekter

De trafikale effekter af planens projektforslag er analyseret med Københavns Kommunes trafikmodel COMPASS, hvor trafikken i 2035 sammenlignes i et basisscenarie og et scenarie med planens foreslåede initiativer. Beregningerne viser, at en fuld implementering af planen vil medføre, at flere vil cykle og gå frem for at tage bilen.

Færre ture i bil og flere ture til fods og på cykel
Planens foreslåede initiativer vil medføre, at mobiliteten på Amager alt i alt vil blive bibeholdt med en lille stigning på 2% flere daglige ture internt på Amager. Antallet af interne bilture vil falde med 11.000 daglige ture (ca. 18 % færre ture) og 72.000 færre km kørt i bil (ca. -5 %). Til gengæld vil der blive foretaget 17.000 flere gang- og cykelture (ca. 7 % flere ture) og cyklet 33.000 flere km hver dag internt på Amager (ca. 6 % flere km).

Hvad angår fordelingen af alle ture med relation til Amager falder bilernes turandel fra 31% til 28%, mens cyklernes andel stiger fra 30% til 33%, og andelen for gang stiger fra 20% til 21%. Turandelen for kollektiv trafik fastholdes på 18%. Således bidrager planen til kommuneplanens mål om en turandel for biler på max 25%, om end målet ikke helt opnåes.

Overflytning af biltrafik til færre, større veje
Planens foreslåede trafikøer og sivezoner vil påvirke biltrafikkens placering, som koncentreres på de større veje, mens trafikken falder på de lokale boliggader. De foreslåede vejlukninger og ensretninger i trafikøer og sivezoner har dermed den ønskede effekt.

De største trafikstigninger ses på Amager Strandvej, Ørestads Boulevard, Vermlandsgade, Øresundsvej og Peder Lykkes Vej. Særligt på Amager Strandvej ses en forøgelse af biltrafikken, hvilket tiltager i takt med udviklingen af Østhavnen og åbningen af 1. etape af Østlig Ringvej. De største fald i biltrafikken ses på Amagerbrogade, Amagerfælledvej, Njalsgade, Holmbladsgade, Vejlands Allé, Strandlodsvej, Engvej og Røde Mellemvej.

Trafikale konsekvenser udenfor Amager
Biltrafik vil i mindre omfang flyttes til de omkringliggende bydele bl.a. via Tårnbyvej og Saltværksvej samt til Øresundsmotorvejen i Tårnby Kommune. I det videre arbejde med planen skal der ses på mulighederne for at afværge dette. Overflytningen til øvrige bydele i København, herunder Indre By, er begrænset, hvor der tværtimod forventes ca. 6.700 færre biler i døgnet over Langebro og Knippelsbro (svarende til en reduktion på ca. 10 %).

Omvejskørsel primært for tung trafik
Planens foreslåede initiativer vil medføre en vis omvejskørsel, særligt i de første faser indtil en mere generel ændring i transportmiddelvalg gør, at der bliver foretaget færre ture i bil. Derfor beregnes et fald i biltrafikken som følge af planen, både internt på Amager og i resten af København. I hele hovedstadsområdet beregnes det, at der vil køres 101.000 færre km i bil (ca. -0,3 %), og cykles 68.500 flere km dagligt (ca. 1 %).

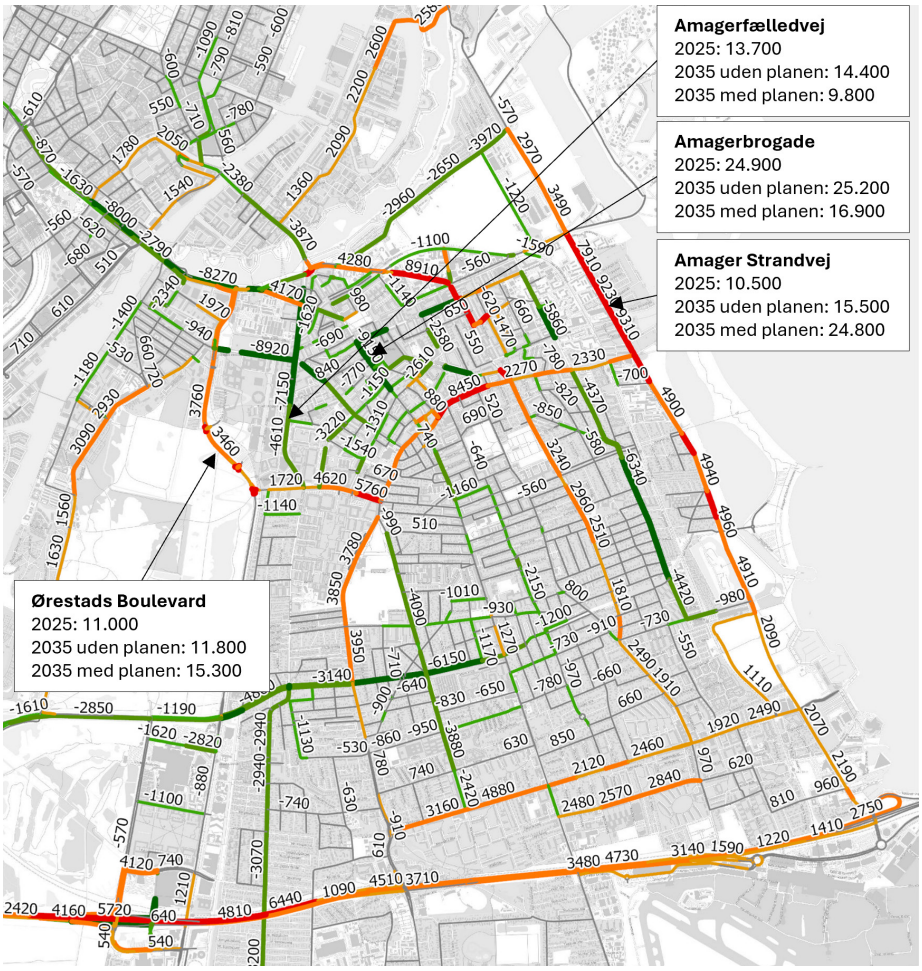
Dog vil tung trafik være mere påvirket af omvejskørsel, da disse ture ikke i samme omfang kan overflyttes til andre transportformer. Planen forventes at medføre en mindre stigning på 0,3% flere km kørt, svarende til 1.000 km dagligt internt på Amager og 23.500 km dagligt for hele hovedstadsområdet.

CO_2, luftforurening og vejstøj
Planens initiativer vurderes at kunne reducere personbiltrafikken på Amager med ca. 26 mio. km årligt, og dette reducerer både CO_2 og luftforurening i boligområderne. Dog øges den tunge trafik, hvorfor den samlede udledning af CO2 er beregnet til at stige med ca. 0,2%.

Planens effekter for klima- og luftkvalitet vil i praksis afhænge af flere faktorer, herunder udviklingen i grønne drivmidler. En stigende elektrificering af personbiltrafikken vil reducere den beregnede CO_2-effekt over tid. Den langsommere omstilling af tunge køretøjer betyder samtidig, at disse fortsat har stor betydning for både CO_2 og lokal luftkvalitet, særligt på de overordnede veje, hvor den tunge trafik koncentreres. Den faktiske effekt vil også afhænge af, hvor vidtgående ændringer i biltrafikkens vilkår der gennemføres i den konkrete udmøntning af planens initiativer.

For vejstøj vurderes effekten samlet set positiv. Mere end 3.000 boliger (svarende til ca. 8 %) forventes at få støjniveauet reduceret til under den vejledende grænseværdi som følge af lavere trafikmængder og hastigheder i boligområderne.

Figur 23: Ændringer i biltrafikken som følge af planens initiativer

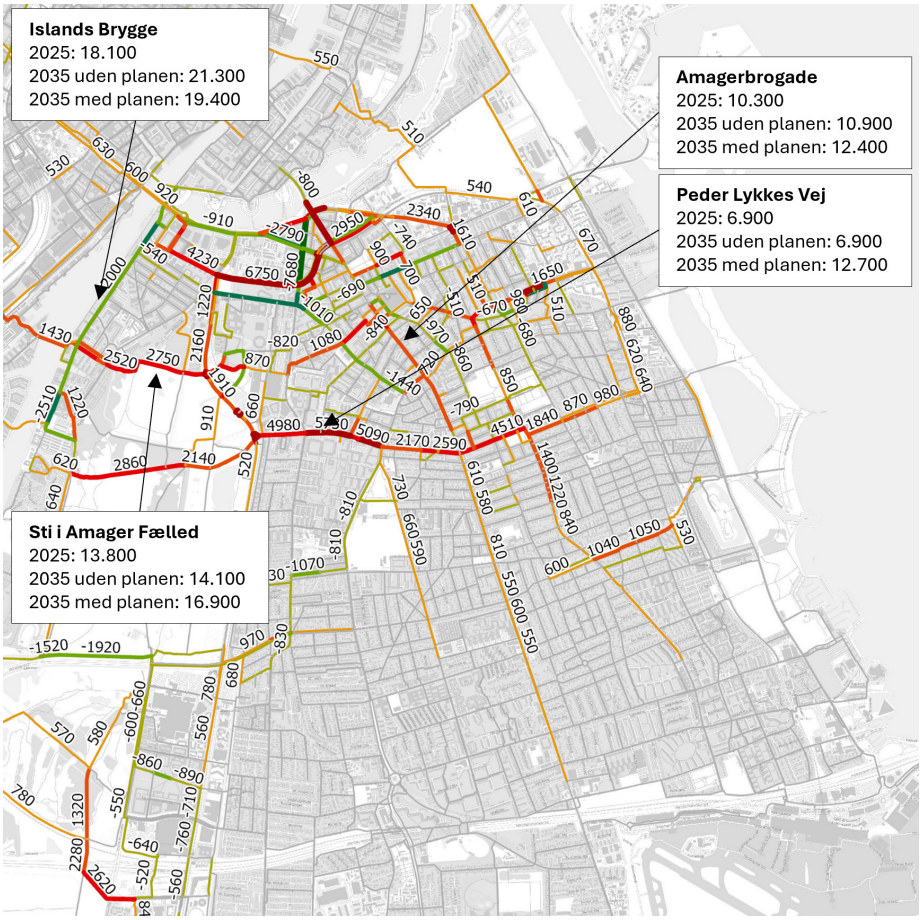


Kortene viser effekten af planens foreslåede initiativer for bil- og cykeltrafikken. Tallene angiver de beregnede forskelle i trafikmængder for 2035, hvis planens initiativer gennemføres sammenlignet med et scenarie for 2035, hvor planen ikke er gennemført. På kortene er de veje, hvor trafikken forventes at falde som følge af planen, fremhævet med grønne farver, mens veje, hvor trafikken forventes at stige, er fremhævet med rød-gule farver. For enkelte veje er de samlede trafikmængder fremhævet for 2025 og 2035 hhv. uden og med planen.

Køretøjer pr. hverdagsdøgn

- <-5000
- -4999 - -2500
- -2499 - -1000
- -999 - 1000
- 1001 - 2500
- 2501 - 5000
- >5000

Figur 24: Ændringer i cykeltrafikken som følge af planens initiativer



Cykler pr. hverdagsdøgn

- <-5000
- -4999 - -2500
- -2499 - -1000
- -999 - 1000
- 1001 - 2500
- 2501 - 5000
- >5000

Øvrige effekter

Mere attraktive og trygge cykel- og gangforhold
Planens projektforslag forventes at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere gennem lavere hastigheder i boligområderne, bedre krydsning af trafikerede veje og opgraderede cykel- og gangforbindelser. Fremkommeligheden vil styrkes på både langsgående og tværgående forbindelser, og antallet af cyklister forventes at stige til op mod det dobbelte på Amagerbanen og Fælled-til-Strand-ruten. Den øgede prioritering af cyklister og gående forventes at reducere ulykkesrisikoen og øge trygheden, særligt for børn og ældre.

Samfundsøkonomiske perspektiver
Den øgede cykling som følge af planens foreslåede initiativer vil kunne medføre betydelige sundhedsgevinster, som for cykling er beregnet til ca. 190 mio. kr. årligt baseret på nationale enhedsværdier. Hertil kommer ikke-kvantificerede sundhedsgevinster ved øget gang, lavere støj og forbedret trafiksikkerhed.

Der forventes færre bilture som følge af realisering af planen, men den tilbageværende biltrafik vil generelt have lavere hastighed og dermed længere rejsetid. Et sådant tidstab for bilister vejer typisk forholdsvis tungt i en samfundsøkonomisk analyse, og selv mindre ændringer i den daglige rejsetid, som berører mange trafikanter kan samlet set give en stor samfundsøkonomisk effekt. Den samlede samfundsøkonomiske effekt af planens initiativer er ikke værdisat, men rejsetiden for bilister er beregnet til øges med med 1-3 minutter udenfor myldretiden og 2,5-5,5 minutter i myldretiden på de nord-syd-gående bilture. For de øst-vest-gående bilture vil rejsetiden være ca. 1 minut længere udenfor myldretiden og lidt under 3 minutter længere i myldretiden.

Kollektiv transport fastholdes
Beregningerne viser en mindre fremgang i kollektive ture som følge af færre bilture, ligesom forbedrede gang- og cykelforhold vil styrke adgangen til den kollektive trafik.

Bilparkering
Visse af planens foreslåede initiativer forudsætter flytning og/eller nedlæggelse af bilparkeringspladser i gadeplan for at frigive plads til forbedrede cykel- og gangforhold, byrum og begrønning mv. Dette gælder især de tværgående forbindelser, mens der for fredeliggørelsen i boligkvarterer kun vil være begrænsede konsekvenser for parkering, fx ved etablering af vendepladser i forbindelse med vejlukninger.

Generelt foreslås det med planen at samle og organisere bilparkering mere effektivt, bl.a. gennem bedre udnyttelse af eksisterende parkering i konstruktion, regulering af bilparkeringsbehovet samt leje af flere parkeringspladser i eksisterende private anlæg.

De præcise konsekvenser for bilparkering vil afhænge af en mere detaljeret projektering af planens initiativer samt af politiske beslutninger vedrørende den konkrete udformning af de enkelte projekter.

Byrumskvalitet og sammenhængskraft
Med planen foreslås det at opgradere en række byrum, hvilket vil styrke byrumskvalitet, ophold og mødesteder i det nære hverdagsmiljø i boligkvarterene. Frigjort vejareal kan anvendes til både rolige og mere aktive byrum, som understøtter fællesskaber, naboskab og lokal sammenhængskraft. Samlet set bidrager initiativerne til et styrket netværk af små og større byrum på tværs af Amager.

Sammenhæng og mindsket barriereeffekt
Reduktionen i gennemkørende trafik og forenklingen af vejnettet vil mindske gadernes barriereeffekt, særligt i boligområderne. Her vil de lavere trafikmængder og hastigheder gøre det lettere og tryggere at bevæge sig rundt lokalt. Etableringen af fem tværgående forbindelser vil knytte Amager Øst og Amager Vest tættere sammen og give adgang til bynatur og aktiviteter på tværs af bydelene.

Bynatur og lokal egenart
Planens initiativer vil styrke bynaturen med sammenhængende grønne korridorer for både mennesker og biodiversitet og med øget nærhed til træer og grønne områder i forskellige skalaer. Amagers særlige egenart vil blive fremhævet og gøres mere tilgængelig ved at fremhæve og forbinde de store rekreative områder, kysterne samt de historiske og industrielle bystrukturer.

